



Plani i Veprimt për Tiranën e Gjelbër

Dokumenti final DRAFT 1

Mars 2018



BASHKIA
TIRANË



AUSTRIAN FEDERAL
MINISTRY OF FINANCE



European Bank
for Reconstruction and Development

Dërguar nga Kryetari i Bashkisë

Dy vjet më parë, kur nënshkruam Memorandumin e Mirëkuptimit me BERZH dhe u angazhuam për të punuar së bashku për një Tiranë të qëndrueshme, shumë persona ishin skeptikë. Sapo kishim marrë detyrën dhe u përballëm me një mori problemesh të vështira, kështu që ideja se Qyteti do t'i dedikonte kohë, energji dhe para çështjeve të tilla si mjedisi dhe qëndrueshmëria dukeshin shumë pak realiste për shumë njerëz. Kjo është diçka për të cilën politikanët shpesh flasin, por kurrë nuk bëjnë asgjë.

Por, gjatë dy viteve të fundit, Tirana ka pësuar një transformim të jashtëzakonshëm. Por, gjatë dy viteve të fundit, Tirana ka pësuar një transformim të jashtëzakonshëm. I kemi dedikuar energjinë dhe paratë tona vendit ku kishim gojën, dhe filluam punën me disa projekte, politika dhe masa që kanë ndërtuar themelet e një modeli shumë të ndryshëm të zhvillimit për qytetin, një qytet plot qëndrueshmëri dhe respekt për mjedisin si një nga parimet e tij drejtuese.

Plani i Përgjithshëm Vendor për herë të parë i ka dhënë qytetit një plan për zhvillim që njeh rëndësinë e qëndrueshmërisë dhe politikave miqësore me mjedisin. Pikërisht, ky plan i konsideron ato si vendimtare për krijimin e një mjedisi të qëndrueshëm të bashkisë, i cili do të stimulojë rritjen ekonomike të kryeqytetit dhe do të përmirësojë kushtet e jetesës për qytetarët tanë.

Tirana sot është në prag të një revolucioni të gjelbër. Janë ndërmarrë hapa shumë të rëndësishëm për transformimin e modelit të lëvizshmërisë së qytetit. Zgjerimi i zonave për këmbësorë, një rrjet minimal prej 10 kilometrash korsi të biçikletave dhe prezantimi i një skeme të re për biçikleta pa stacion po i japin një impuls të ri mjeteve alternative të transportit. Shërbimi i transportit publik është përmirësuar në mënyrë dramatike dhe aktualisht ndodhemi në fazat përfundimtare të hapjes së një linje të re autobusësh me një flotë e cila do të jetë 100% elektrike.

Incentivat e prezantuara në planin vendor kanë shërbyer si stimul që zhvilluesit të rrisin standardet e efikasitetit të energjisë për investimet e tyre, ndërkohë që disa masa të tjera inteligjente, si prezantimi i tarifave modeste për qeset plastike në shumicën e tregjeve dhe

dyqaneve ushqimore, kanë sjellë një reduktim prej 65% të përdorimit të tyre.

Një nga projektet më të rëndësishme në Planin e Përgjithshëm Vendor, i quajtur Pylli Metropolitan, parashikon mbjelljen e 2 milion pemëve që do të lulëzojnë Tiranën urbane në një unazë parqesh, pyjesh dhe tokë bujqësore, duke i garantuar qytetit mushkëritë e saj të gjelbra, duke zgjeruar mundësitë për rekreacion dhe çka është më e rëndësishmja, duke kufizuar zhvillimin e pakontrolluar. Tashmë, ne e kemi filluar punën për këtë projekt ambicioz. I kemi vendosur vetes objektivin e mbjelljes së 100,000 pemëve gjatë këtij sezoni dhe tashmë jemi në rrugë të mbarë për ta tejkaluar këtë objektivi.

Ndoshta, mësimi më i rëndësishëm që kemi marrë përgjatë zbatimit të këtyre projekteve është se të gjithë ne kemi nevojë për partnerë dhe për mbështetjen e komunitetit. Nga 100,000 pemë që mbollëm këtë vit, 60% janë dhuruar nga bizneset, qytetarët dhe institucionet. Kjo është kthyer në një shembull të përsosur se sa shumë mund të bëjë një qytet nëse të gjithë njerëzit mobilizohen dhe punojnë së bashku për një arsye të mirë.

Natyrisht, Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër, politikat dhe mënyra e veprimit që Plani propozon, shënojnë një moment shumë të rëndësishëm në këtë përpjekje. Deri më sot, puna jonë është udhëhequr nga vlerat dhe vizioni ynë për një Tiranë të gjelbër dhe të qëndrueshme. Me Planin e Veprimit për Tiranën e Gjelbër, do të kemi akses në një plan veprimi konkret dhe të zbatueshëm që do të përcaktojë të ardhmen e Tiranës si një qytet i gjelbër dhe i qëndrueshëm.

Dëshiroj të falënderoj të gjithë ekipin BERZH dhe Arup që kanë punuar me ne në këto projekte kaq të rëndësishme strategjike, për angazhimin dhe përpjekjet e tyre, dhe mezi pres që të punojmë së bashku në të ardhmen për t'i përkthyer këto ide dhe propozime në projekte të prekshme që do të përmirësojnë jetët e popullit të Tiranës dhe do të shërbejnë si model për vendin në tërësi.

Kryetar i Bashkisë
së Tiranës

Vizioni Ynë

PVQGJ-ja synon t'u japë njerëzve mundësinë të gëzojnë një jetë të shëndetshme dhe me cilësi të lartë, të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse në Tiranën e gjelbër, ku burimet përdoren në mënyrë inteligjente.



Përmbajtja

Akronime.....	6	4. Lëvizshëria e qëndrueshme.....	37	8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike.....	121
Përmbledhje ekzekutive.....	7	4.1 Sfidat kryesore në Tiranë		8.1 Sfidat kryesore në Tiranë	
Udhëzues Përmbledhës.....	10	4.2 Çfarë po bëjmë aktualisht		8.2 Çfarë po bëjmë aktualisht	
1. Hyrja dhe Qëllimi.....	16	4.3 Masat për Tiranën e Gjelbër		8.3 Masat për Tiranën e Gjelbër	
1.1 Hyrje		4.4 Masat Mbështetëse		8.4 Masat Mbështetëse	
1.2 Qëllimi i PVQGJ-së		4.5 Vlerësimi i përfitimeve		8.5 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik	
1.3 Struktura e këtij Plan Dokumenti		4.6 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik			
1.4 Hartimi i PVQGJ-së		5. Hapësirat e gjelbra dhe Biodiversiteti.....	58	9. Burimet dhe Kapacitetet.....	137
1.5 Si janë përzgjedhur dhe zhvilluar masat		5.1 Sfidat kryesore në Tiranë		9.1 Hyrje	
1.6 Llojet e Masave		5.2 Çfarë po bëjmë aktualisht		9.2 Masat për Tiranën e Gjelbër	
1.7 Vizioni, Objektivat, Masat		5.3 Masat për Tiranën e Gjelbër		10. Monitorimi, Raportimi & Verifikimi.....	146
1.8 Vlerësimi i përfitimeve		5.4 Masat Mbështetëse		10.1 Hyrje	
1.9 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik		5.5 Vlerësimi i përfitimeve		10.2 Monitorimi i zbatimit	
1.10 Përputhshmëria e PVQGJ-së me Planet dhe Strategjitë e tjera		5.6 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik		10.3 Metodologjia e Monitorimit të Ndikimit	
1.11 Hapësira e mbuluar nga PVQGJ		6. Energjia e Qëndrueshme.....	84	10.4 Mbledhja e të dhënave dhe Monitorimi	
2. Baza e Qyteteve.....	24	6.1 Sfidat kryesore në Tiranë		11. Shtojcat	159
2.1 Kuadri i jashtëm		6.2 Çfarë po bëjmë aktualisht		Shtojca 1: Mini-Studimet.....	159
2.2 Mbledhja e të dhënave treguese për Tiranën		6.3 Masat për Tiranën e Gjelbër		Shtojca 2: Të dhëna Treguese.....	182
2.3 Gjetjet Kryesore		6.4 Masat Mbështetëse		Shtojca 3: Aktorët Kryesorë	190
3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra dhe Objektivat Strategjikë.....	30	6.5 Vlerësimi i përfitimeve			
3.1 Objektivat Kryesore të Planit Vendor të Përgjithshëm		6.6 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik			
3.2 Vizioni për Tiranën e Gjelbër		7. Menaxhimi i Burimeve.....	105		
3.3 Objektivat Strategjikë të PVQGJ-së		7.1 Sfidat kryesore në Tiranë			
		7.2 Çfarë po bëjmë aktualisht			
		7.3 Masat për Tiranën e Gjelbër			
		7.4 Masat Mbështetëse			
		7.5 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik			

Përgatitur nga:



Deklaratë për mohimin e përgjegjësisë

Ky dokument u hartua nga Arup në përfitim të qytetit të Tiranës. Të gjitha pikëpamjet, opinionet, supozimet, deklaratat dhe rekomandimet e shprehura në këtë dokument janë ato të Arup-it dhe nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht politikën zyrtare apo pozitën e Qytetit të Tiranës.

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, Ministria Federale e Financave të Austrisë ("Donatori") ose Qyteti i Tiranës nuk mbajnë asnjë përgjegjësi në lidhje për asnjë pretendim të çfarëdo lloji natyre të paraqitur nga ndonjë palë e tretë që ka të bëjë, drejtpërdrejt ose tërthorazi, me rolin e BERZH-it në përzgjedhjen, përfshirjen ose monitorimin e Arup dhe/ose si pasojë e përdorimit ose mbështetjes në shërbimet e Arup.

Ky dokument u financua nga Ministria Federale e Financave të Austrisë.

Akronime

KBO	Kërkesa Biokimike për Oksigjen	KRRT	Këshilli Rregullator i Territorit
TSHA	Transit i Shpejtë i Autobusëve	LED	Dioda që emetojnë dritë
ZQB	Zona Qendrore e Biznesit	NJQV	Njësi e qeverisjes vendore
QANK	Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike	GLN	Gaz i Lëngshëm Naftë
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim	BT	Bashkia e Tiranës
SEMA	Skema e Eko-Menaxhimit dhe Auditimit e BE-së	MNB	Mbetjet e Ngurta Bashkiake
EPC	Certifikata e Performancës së Energjisë	AKPT	Agjenci Kombëtare e Planifikimit të Territorit
ESCO	Shoqëri e Shërbimeve të Energjisë	NH4	Amoniaku
BE	Bashkimi Evropian	NOx	Okside Azoti
AE	Automjet Elektrik	OECD	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
RHK	Raporti i Hapësirës së Kateve	LG	Lëndë Grimcore
PBB	Produktit të Brendshëm Bruto	PPP	Partneriteti Publik-Privat
GES / GHG	Gaz me efekt serrë	FV	Fotovoltaik
PVIGJ	Paketa e Vlerësimit të Infrastrukturës së Gjelbër	PEER	Programi për Efiçencën e Energjisë Rajonale
GMT	Garancia e Tonazhit Minimal	RIBA	Instituti Mbretëror i Arkitektëve Britanik
HGJB	Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti	MB	Menaxhimi i burimeve
QRMSH	Qendra e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake	SE	Energjia e Qëndrueshme
MDB	Motor me Djegie të Brendshme	SEA	Vlerësimi Strategjik Mjedisor
IFI	Instituti Financiar Ndërkombëtar	PVEQ	Plani i Veprimt për Energjinë e Qëndrueshme
ILO	Organizata Ndërkombëtare e Punës	LQ	Lëvizshmëria e qëndrueshme
TEI	Transferimi i Energjisë Induktive	SOx	Oksidet e squfurit
STPI	Sistemi i Transportit Publik të Integruar	PLQU	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
ISO	Organizata Ndërkombëtare e Standardizimit	TAP	Gazsjellësi Trans-Adriatik
STI	Sistemi i Transportit Inteligjent	UKT	Ujësjetës Kanalizime Tirana
JICA	Agjencia Japoneze për Bashkëpunimin Ndërkombëtar		

Përmbledhje ekzekutive

1. Hyrje

Plani i Veprimit për Qytetet e Gjelbra (PVQGJ) prezanton vizionin tonë dhe një set konkret masash për trajtimin e sfidave mjedisore emergjente që mund të prekin Tiranën gjatë viteve në vijim, si dhe për të garantuar investime në projektet e infrastrukturës mjedisore me prioritet.

PVQGJ-ja synon t'u japë njerëzve mundësinë të gëzojnë një jetë të shëndetshme dhe me cilësi të lartë, të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse në Tiranën e gjelbër, ku burimet përdoren në mënyrë inteligjente.

PVQGJ-ja bazohet në prova të forta të mbledhura gjatë vitit të kaluar për sfidat dhe politikat mjedisore të Tiranës, të mbështetura me intervista dhe seminare me pjesëmarrjen e palëve të interesit të qytetit dhe ekspertëve teknikë, si dhe me konsultime me publikun. PVQGJ-ja plotëson planet dhe strategjitë kryesore të qytetit, duke përfshirë Planin e Përgjithshëm Vendor të Tiranës, Masterplanin e Tiranës, Planin e Veprimit të Energjisë së Qëndrueshme, Vlerësimin e Cenueshmërisë dhe Planin e Veprimit të Adaptimit për Tiranën dhe Planin e Integruar Ndërsektorial për zonën ekonomike Durana (Tiranë-Durrës).

2. Sfidat Kryesore

Vlerësimi i bazës së Tiranës ka rezultuar në disa gjetje, të cilat janë përdorur për prioritzimin e sfidave kryesore për qytetin:

- **Transporti.** Tirana varet gjerësisht nga automjetet dhe autobusët me naftë. Aktualisht, po kryen investime madhore në rrugë, autobusë dhe rrugët për biçikleta dhe në autobusët elektrikë me nivel shkarkimi zero, çka ka sjellë reduktimin gradual të ndotjes së ajrit gjatë viteve të fundit të raportimit. Kjo do të bëjë të mundur që qytetarët të përdorin forma më të pastra transporti, si për shembull biçikletat dhe autobusët e pastër.
- **Infrastruktura e Gjelbër dhe Blu.** Ka nisur zbatimin e planit për pyjet e reja orbitale me mbjelljen e 2 milion pemëve për reduktimin e zhvillimit të pakontrolluar urban dhe rritjen e

raportit për frymë të hapësirave të gjelbra të hapura. Lumenjtë e qyteteve janë të ndotur për shkak të shkarkimit të ujërave të ndotura të patrajuara.

- **Menaxhimi i Burimeve.** Raporti i Mbetjeve të Ngurta Bashkiake (MNB) të ndara dhe të ricikluara është i ulët, megjithatë grumbullimi i MNB-ve po zgjerohet ndjeshëm dhe pritet t'i shërbejë të gjithë bashkisë deri në vitin 2019. Kjo do të mbështetet me investime në landfillin e Sharrës dhe në energji nga objektet e mbetjeve, me qëllim përmirësimin e trajtimit të mbetjeve të ngurta për Tiranën.
- **Uji.** Aktualisht, Tirana ka mungesë të vazhdueshme të furnizimit me ujë në të gjithë qytetin, dhe konsumi i ujit dhe përqindja e humbjes së ujit për shkak të konsumit të ujit që nuk gjeneron të ardhura është mjaft i lartë. Shoqëria e ujësjellës kanalizimeve të bashkisë UKT ka hartuar plane për kryerjen e investimeve në trajtimin e ujërave të zeza dhe furnizimin me ujë gjatë viteve të ardhshme.
- **Energjia.** Tirana përfiton nga furnizimi me energji elektrike të rinovueshme nga digat hidroelektrike. Programet e fundit të mbështetjes për komunitetin kanë mundësuar investime për sigurimin e efikasitetit të energjisë, edhe pse ka hapësirë të mjaftueshme për zgjerimin e këtyre programeve në një shkallë të vogël për ndërtesat në të gjithë qytetin.
- **Qëndrueshmëria.** Kemi identifikuar disa masa për përmirësimin e qëndrueshmërisë në rastet e motit ekstrem, duke përfshirë përmbytjet dhe efektet ishull të ngrohjes urbane. Gjithashtu, kemi planifikuar të përmirësojmë gatishmërinë ndaj emergjencave dhe kapacitetet tona për t'iu përshtatur mjedisit tonë në ndryshim.

3. Objektivat Strategjike

Duke ndjekur sfidat prioritare të përmendura më sipër, i kemi vendosur vetes njëmbëdhjetë objektiva strategjike për trajtimin e këtyre sfidave. Ne do të përpiqemi fuqishëm për të përbushur këto objektiva brenda pesë fushave tematike:

1. Lëvizshmëria e qëndrueshme
2. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti
3. Energjia e Qëndrueshme
4. Menaxhimi i burimeve
5. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Përmbledhje ekzekutive

1. Objektivat Strategjikë të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme

- SO.1A *Kalimi në transportin publik dhe aktiv:* Rritja e pjesës së popullsisë që përdorin mjete transporti pa motor dhe transportin publik.
- SO.1B *Lëvizshmëria Inteligjente:* Rritja e përdorimit të zgjidhjeve ITS për përmirësimin e planifikimit të transportit, si nga operatorët e autobusëve ashtu edhe nga udhëtarët.
- SO.1C *Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar:* Prezantimi i masave për frenimin e zhvillimit të pakontrolluar me qëllim reduktimin e distancës së udhëtimit drejt qendrës së Tiranës.

2. Objektivat Strategjikë për Hapësirat e gjelbra & Biodiversitetin

- SO.2A *Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore:* Krijimi i hapësirave të gjelbra, të cilat mund të shijohen nga njerëzit dhe mund të përmirësojnë cilësinë e aseteve ekzistuese të gjelbra për arritjen e një biodiversiteti më të madh.
- SO.2B *Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve:* Reduktimi i ndikimit të veprimtarive njerëzore në cilësinë e ujit të lumenjve, duke përmirësuar trajtimin e ujërave të ndotura.

3. Objektivat Strategjikë të Energjisë së Qëndrueshme

- SO.3A *Furnizimi me energji më të sigurt dhe të larmishme:* Sigurimi që energjia të jetë e disponueshme nga një sërë burimesh për të garantuar sigurinë e furnizimit në afatgjatë.
- SO.3B *Efiçencë më e lartë e energjisë në ndërtesa dhe infrastruktura:* Garantimi që ndërtesat dhe infrastruktura të përdorin më pak energji gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit dhe për rrjedhojë të kenë ndikim minimal në mjedis.

4. Objektivat Strategjikë të Menaxhimit të Burimeve

- SO.4A *Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit të mbetjeve:* Përmirësimi i përdorimit të burimeve duke ricikluar një pjesë më të madhe të mbetjeve dhe duke krijuar një proces për ripërdorimin në vend të asgjësimit të sendeve që nuk përdoren.
- SO.4B *Reduktimi i humbjeve të ujit:* Menaxhimi i humbjeve të ujit që nuk gjeneron të ardhura për të garantuar që burimet ujore të përdoren në mënyrë efektive.

5. Objektivat Strategjikë të Qëndrueshmërisë & Adaptimit ndaj Ndryshimeve Klimatike

- SO.5A *Qëndrueshmëri më e lartë e infrastrukturës së Tiranës përballë streseve kronike dhe ngjarjeve të shokut:* Garantimi që infrastruktura të jetë e qëndrueshme ndaj ngjarjeve të pafavorshme, si p.sh. përmbytjet ose rrëshqitjet e dheut, gjatë fazës së ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës.
- SO.5B *Qëndrueshmëri dhe Gatishmëri më e lartë e bizneseve, komunitetit dhe e Bashkisë:* Garantimi që të gjitha palët e interesit në qytet të jenë të përgatitur të reagojnë në raste kur ndodhin katastrofa natyrore.



Përmbledhje ekzekutive

4. Masat për Tiranën e Gjelbër

Këto masa brenda këtyre pesë fushave tematike do të mundësojnë përmbushjen e qëllimit të këtyre objektivave strategjike, të cilat përfshijnë: **Programet dhe projektet e investimit kapital**, dhe parakushtet për **masat politike, legjislativë dhe rregullatorë**. Të gjitha veprimet dhe masat politike brenda Objektivit Strategjik janë përmbledhur në Udhërrëfyesin Përmbledhës në faqet e mëposhtme.

Gjithashtu, janë identifikuar masa brenda **burimeve dhe ndërtimit të kapaciteteve** të Qytetit, si dhe për **sensibilizimin e publikut**. Masat e përfshira në këto tema të ndërlidhura janë thelbësore për garantimin e zbatimit të projekteve për kryeqytetin dhe masave politike, dhe ato përqendrohen në grumbullimin dhe monitorimin e të dhënave, ndërtimin e kapaciteteve të Bashkisë, ndërtimin e kapaciteteve të sektorit privat dhe promovimin, edukimin dhe sensibilizimin e publikut.

5. Kostimi i Masave

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan nevojat për kosto dhe financim për secilën prej masave brenda pesë fushave tematike, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga

e kryera për PVQGJ-në. Burimet e financimit tregojnë se nga priten fondet drejtuese dhe të financimit. Kjo është diskutuar në më shumë detaje sipas çdo mase.

6. Hapat e mëtejshëm

Periudha e Zbatimit të Qyteteve të Gjelbra do të fillojë më vonë gjatë këtij viti, gjatë 12-36 muajve në vijim, dhe gjatë kësaj periudhe dhe hap pas hapi do të ndërmerren masa të posaçme politike dhe angazhuese.

Në përfundim të periudhës së zbatimit, ne do të kryejmë një rishikim dhe raportim për të mbledhur prova dhe të dhëna lidhur me suksesin e këtij plani. Kjo do të na japë provat për të mbështetur rinovimin e PVQGJ-së, duke na orientuar drejt një cikli të ri angazhimi dhe zbatimi.

Tema	Shpenzimet kapitale		Kostot operative		Buxheti i Qytetit	Burimet e Mundshme të Financimit		
	Lekë (milionë)	Euro (€'000s)	Lekë (milionë)	Euro (€'000s)		Qeveria qendrore	IFI-të & Donatorët	Sektori privat
Lëvizshmëria e qëndrueshme	5,110	€ 38,134	884	€ 6,597	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓
Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti	22.964	€ 171,373	996	€ 7,433	✓✓	✓	✓	✓✓
Energjia e Qëndrueshme	5.455	€ 40,709	117	€ 873	✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓
Menaxhimi i burimeve	39.673	€ 296,067	4.033	€ 30,097	✓	✓✓✓	✓✓	✓
Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike	221	€ 1,649	295	€ 2,201	✓✓	✓	✓	✓
Burimet dhe Kapacitetet	0	€ 0	458	€ 3,418	✓✓	✓	✓✓	✓

Udhëzues Përmbledhës

Lëvizshmëria e qëndrueshme											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
SM1	Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë	SO.1A	BT	670.000	17.000	BT					
SM2	Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)	SO.1A	BT	0	31.000	BT					
SM7	Ofrimi i biletave elektronike të integruara për mjete të ndryshme transporti	SO.1B	BT	46.000	90.000	BT; Donatorë/IFI					
SM8	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshëm Urbane dhe SEA përkatëse	SO.1A, 1B, 1C	BT	0	114.000	BT; Donatorë/IFI					
MASA TË TJERA											
SM3	Zbatimi i infrastrukturës së Transit të Shpejtë të Transportit (TSHA)	SO.1A	BT	2.010.000	506.000	BT					
SM4	Zëvendësoni autobusët me autobusë me nivel të ulët shkarkimi	SO.1A	BT	2.320.000	268.000	BT					
SM5	Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat	SO.1A	Sektori privat; BT	0	7.000	Sektori privat					

Udhëzues Përmbledhës

Lëvizshmëria e qëndrueshme											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA TË TJERA (VAZHDIM)											
SM6	Kalimi në flotën e taksive me modele hibride ose elektrike	SO.1A	Sektori privat; BT	64.000	3.000	Sektori privat					
SM9	Prezantimi i kodit rrugor dhe rregullat e trafikut për biçikletat	SO.1A, 1B, 1C	BT	0	3.000	BT					
SM10	Forcimi i politikës prioritare të lëvizjes	SO.1A, 1B, 1C	BT	0	1.000	BT					

Udhëzues Përmbledhës

Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
GSB1a	Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	SO.2A	BT	2.667.000	0	BT; Palë të Treta; Komuniteti					
GSB1b	Strategjia për fidanishtet e pemëve për pyjet Metrobosco	SO.2A	BT	185.000	0	BT; Donatorë/IFI					
GSB5	Zbatimi i legjislacionit për mbrojtjen e hapësirave të gjelbra	SO.2A	QSH, BT	0	22.000	QSH					
GSB9	Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale	SO.2B	UKT, QSH	19.537.000	880.000	Qeveria e Shqipërisë					
MASA TË TJERA											
GSB2a	Ndërtimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi	SO.2A	BT	206.000	0	BT; Komuniteti					
GSB2b	Modeli i shpërndarjes tregtare për xhepat e gjelbër në blloqe banimi	SO.2A	BT	0	24.000	BT; Komuniteti					
GSB3	Ndërtimi i korridoreve të gjelbra	SO.2A	BT	369.000	92.000	BT; Komuniteti					
GSB4	Krijimi i inventarit dhe bazës së të dhënave të biodiversitetit	SO.2A	QSH, BT	0	10.000	QSH					

Udhëzues Përmbledhës

Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
OTHER ACTIONS (CONTINUED)											
GSB6	Vlerësimi Mjedisor Strategjik i hapësirave të gjelbra	SO.2A	BT	0	13.000	BT					
GSB7	Zbatimi i detyrimeve për madhësitë minimale dhe për mirëmbajtjen e hapësirave publike	SO.2A	BT	0	6.000	BT					
GSB8	Rikualifikimi i hapësirave të gjelbra	SO.2A	BT	0	6.000	BT					

Udhëzues Përmbledhës

Energjia e Qëndrueshme											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
SE2	Programi i Bashkisë për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	SO.3B	BT	70.000	0	Qeveria; IFI; BT					
SE4	Zëvendësimi i llambave të rrugëve me llamba inteligjente dhe eficientë ndaj energjisë	SO.3B	ESCO; BT	393.000	36.000	Sektori privat					
SE5	Zbatimi i legjisllacionit për mundësimin e masave të efikasitetit të energjisë në ndërtesa	SO.3B	Qeveria shqiptare	0	27.000	Qeveria shqiptare					
MASA TË TJERA											
SE1	Përdorimi i infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike	SO.3A	BT; Sektori privat	603.000	54.000	Sektori privat					
SE3	Programi Rezidencial për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	SO.3B	BT; Sektori privat	4.389.000	0	Qeveria; IFI; BT					
SE6	Mekanizmat për nxitjen e investimeve për teknologjitë me efikasitetin ndaj energjisë	SO.3B	Qeveria e Shqipërisë; BT	0	9.000	Qeveria shqiptare					
SE7	Zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO-n dhe CPE-në	SO.3B	Qeveria e Shqipërisë; BT	0	13.000	Sektori privat					

Udhëzues Përmbledhës

Menaxhimi i burimeve											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
RM1a	Zbatimi i grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak	SO.4A	BT; Operatorët privat për mbetjet	1.842.000	2.298.000	BT					
RM2	Përmirësimi i rrjetit dhe infrastrukturës për shpërndarjen e ujit	SO.4B	UKT; Qeveria e Shqipërisë	36.180.000	1.085.000	UKT; BT; Donatorë/IFI					
MASA TË TJERA											
RM1b	Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake	SO.4A	BT; Operatorët privat për mbetjet	1.517.000	509.000	BT					
RM3	Instalimi i matësve inteligjent të ujit në ndërtesa	SO.4B	Qeveria e Shqipërisë; UKT	134.000	141.000	UKT; Donatorët/IFI-të					
RM4	Zbatimi i legjisllacionit dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore	SO.4B	BT	0	18.000	Qeveria shqiptare					

Udhëzues Përmbledhës

Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
CCRA2	Vlerësimi i rrezikut të infrastrukturës së digave në Tiranë	SO.5A	BT	0	8.000	BT					
CCRA3	Plani i veprimit për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e digave	SO.5A	BT	209.000	150.000	BT					
CCRA6	Përgatitjet për një plan veprimi për emergjencat	SO.5B	BT	0	92.000	BT					
MASA TË TJERA											
CCRA1	Zbatim i planifikimit urban inteligjent dhe të qëndrueshëm	SO.5A	BT	0	22.000	BT					
CCRA4	Iniciativat financiare për zbatimin e masave adaptuese private dhe të komunitetit	SO.5A	BT	0	12.000	BT					
CCRA5	Përditësimi i sistemit të paralajmërimit të hershëm me hartëzimin e ngjarjeve të motit ekstrem	SO.5B	BT	12.000	31.000	BT					

Udhëzues Përmbledhës

Burimet dhe Kapacitetet											
Jo	Masat afatshkurta dhe masat politike	Objektivi Strategjik	Organi Zbatues	CAPEX (Lekë '000s)	OPEX (Lekë '000s)	Burimet e Mundshme të Financimit	Afati kohor				
							2018	2019	2020	2021	2022 +
MASA ME PRIORITET TË LARTË											
RC1	Ngritja e kapaciteteve e Bashkisë Tiranë	Të gjithë	BT	0	40.000	BT; Donatorë/IFI-të					
RC4	Zbatimi i përmirësimit të mbledhjes së të dhënave & monitorimi	Të gjithë	BT	0	177.000	BT; Donatorë/IFI-të					
MASA TË TJERA											
RC2	Masat për ngritjen e kapaciteteve për bizneset	Të gjithë	BT	0	40.000	BT; Donatorë/IFI-të					
RC3	Promovimi publik, arsimit dhe fushatat e ndërgjegjësimit	Të gjithë	BT	0	57.000	BT; Donatorë/IFI-të					

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing the text '1. Hyrja dhe Qëllimi' in white serif font.

1. Hyrja dhe Qëllimi

1. Hyrja dhe Qëllimi

1,1 Hyrje

Vizioni ynë për Tiranën – i përcaktuar në Planin e Përgjithshëm Vendor 2017 – është rritja inteligjente e sistemit urban e shoqëruar me zhvillimin e qëndrueshëm të sistemeve natyrore mbi të cilat varet qyteti jonë. Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër (PVQGJ) e mbështet këtë vizon duke përcaktuar rrugën konkrete të veprimeve për adresimin e çështjeve kritike mjedisore që prekin qytetin tonë.

Plani është pjesë e Programit për Qytetet e Gjelbra të zhvilluar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH). PVQGJ zbaton memorandumun e mirëkuptimit mes BERZH dhe Bashkisë së Tiranës, të nënshkruar në 2015, për bashkëpunim në zona si transporti urban, infrastruktura e rrugëve urbane, shërbimet e ujësjellësit dhe kanalizimeve, menaxhimin e mbetjeve të ngurta, dritat e rrugëve dhe përmirësimet e përgjithshme në efikasitetin e energjisë.

PVQGJ financohet nga Ministria Federale e Financave e Republikës së Austrisë në bazë të Fondit DRIVE për Ballkanin Perëndimor. Metodologjia u zhvillua nga BERZH me Organizatën për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (OBZHE) dhe Këshillin Ndërkombëtar për Iniciativat Lokale Mjedisore (ICLEI).

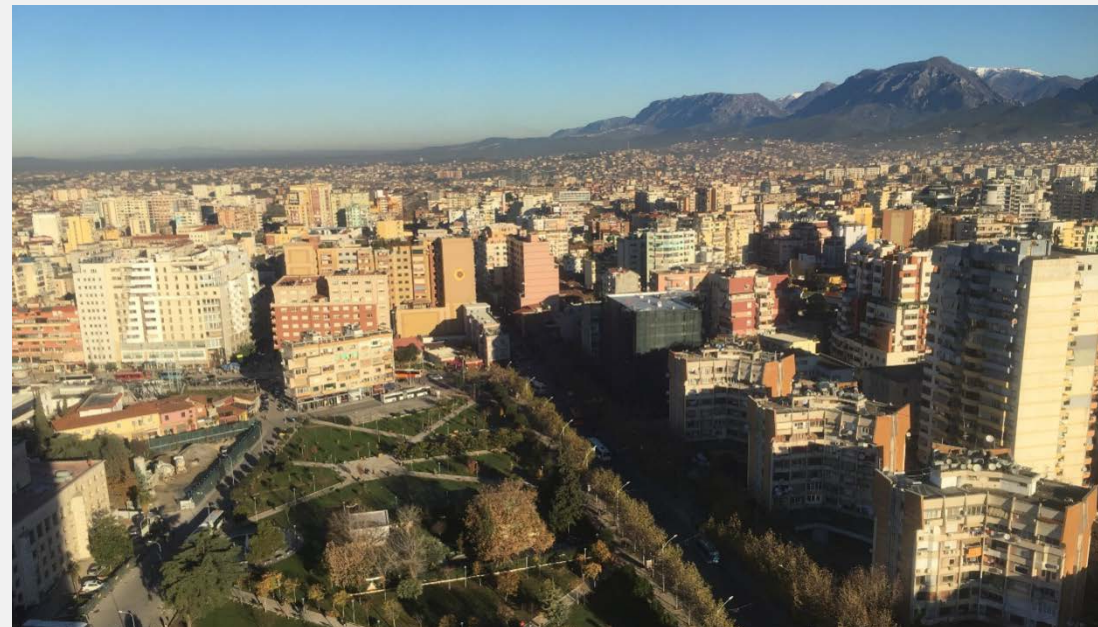
Projekti është udhëhequr nga Arup, konsulent global për inxhinieri, projektim dhe menaxhim, mbështetur nga firmat konsulente Abkons, Grant Thornton dhe Studio Legale D'Andrea.

1.2 Qëllimi i PVQGJ-së

PVQGJ synon të përmirësojë cilësinë e mjedisit të qytetit dhe të ndihmojë Tiranën të sigurojë investim në projekte me prioritet në infrastrukturën mjedisore.

Ai krijon një bazë të përditësuar provash për përcaktimin dhe priorizimin e sfidave mjedisore të Tiranës dhe për përcaktimin e veprimeve konkrete dhe masave politike për adresimin e tyre.

Gjithashtu, PVQGJ parashikon procesin për monitorimin dhe verifikimin e vazhdueshëm të planit, komunikimin e veprimeve dhe angazhimin me aktorët kryesorë dhe me komunitetin më të gjerë.



1. Hyrja dhe Qëllimi

1.3 Struktura e këtij Plan Dokumenti

Ky kapitull bën një hyrje të PVQGJ, një pasqyrë të mënyrës se si plani harmonizohet me planet dhe strategjitë e planeve të tjera, si dhe një pasqyrë të procesit të përgatitjes së PVQGJ-së.

Kapitulli 2: Baza e qyteteve nënvizon rezultatet kyç nga vlerësimi i bazës së Tiranës (detaje shtesë të treguesve të bazës jepen në çdo kapitull temë, të renditur më poshtë).

Kapitulli 3 përcakton "**Vizionin dhe Objektivat Strategjike të Qytetit të Gjelbër**" bazuar në rezultatet e bazës.

Kapitujt 4-8 paraqesin veprimet dhe masat politike të Qytetit të Gjelbër në secilën prej temave të mëposhtme të objektivave strategjike:

- **K. 4:** Lëvizshmëria e qëndrueshme
- **K. 5:** Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti
- **K. 6:** Energjia e Qëndrueshme
- **K. 7:** Menaxhimi i burimeve
- **K. 8:** Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Çdo kapitull zone tematike përmban sfidat kryesore të Tiranës, veprimet që aktualisht po ndërmerim për t'u përballur me këto sfida dhe veprimet e masat e propozuara politike.

Kapitulli 9: Burimet dhe Kapacitetet përfshin veprimet ndërsektoriale për ngritjen e kapaciteteve të bashkisë dhe bizneseve dhe edukimin e publikut.

Kapitulli 10: "Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi" përcakton planin tonë për matjen e efikasitetit të planit, në lidhje si me veprimet e ndërmarra dhe rezultatet e arritura.

Në këtë dokument janë bashkëngjitur tre shtojca që nënvizojnë të dhënat e treguesit të mbledhura gjatë vlerësimit teknik dhe më pas paraqesin në grup mini-studimesh, të cilat mbështesin një numër veprimesh kyçe të identifikuar për çdo zonë tematike.

- **A1:** Mini-Studimet – të cilët japin të dhëna dhe udhëzime teknike për përzgjedhjen e mundësive dhe sfidave kyçe që has qyteti.
- **A2:** Të dhënat e treguesit – përmbledhja e treguesve të mbledhur për ushtrimin e bazave
- **A3:** Aktorët kyç – identifikimi i aktorëve kryesorë të cilët kanë ndikim ose luajnë rol në zbatimin e planit.



1. Hyrja dhe Qëllimi

1.4 Hartimi i PVQGJ-së

Plani i Veprimit për Tiranën e Gjelbër është hartuar duke përdorur metodologjinë e zhvilluar nga ECLiE dhe OECD për BERZH-in. Kjo metodologji përcakton katër hapat kryesore në këtë proces:

- **Hapi 1:** Baza e Qyteteve të Gjelbra
- **Hapi 2:** Plani i Veprimit për Qytetet e Gjelbra
- **Hapi 3:** Zbatimi i PVQGJ-së
- **Hapi 4:** Raportimi i PVQGJ-së

Këto masa janë përmbledhur më poshtë.

Hapi 1: Baza e Qyteteve të Gjelbra

Në Hapin 1, ne kemi mbledhur informacion për politikat e Qytetit dhe planet aktuale për të kuptuar se çfarë mund të ndikojë aftësinë e qytetit për të realizuar masat e qytetit të gjelbër. Pjesa e parë e **Raportit të Kuadrit të Jashtëm** jep kontekstin legjislativ dhe të politikave në të gjitha nivelet dhe për të gjithë sektorët dhe aspektet e qytetit. Pjesa e dytë thekson çështje të veçanta të udhëheqjes, financës, çështjet mjedisore dhe shoqërore, si dhe informacionet për çdo sektor.

Gjithashtu, kemi mbledhur të dhëna për treguesit që na ndihmuan për të vlerësuar performancën mjedisore të Tiranës. **Raporti i vlerësimit teknik** përmbledh rezultatet nga procesi i mbledhjes së të dhënave, nga analiza e rezultateve të treguesit dhe nga procesi i angazhimit të aktorëve i ndërmarrë për të moderuar rezultatet e analizës së të dhënave.

*Hapi 1 u mbyll me **Raportin e Prioritizimit i cili përcaktoi sfidat mjedisore për Tiranën.** Prioritetet u bazuan në një bazë të fortë provash të të dhënave dhe informacione të tjera kontekstuale. Gjatë një seminari në Bashki në qershor 2017, sfati i bashkisë dha opinionin e vet për prioritetet e qytetit, si ato strategjike ashtu edhe sipas sektorëve. Këto prioritetet u njoftuan edhe nga aktorë të jashtëm, duke përfshirë donatorë dhe financues ndërkombëtar.*

Prioritetet kyçe u identifikuan në secilin prej gjashtë sektorëve më poshtë, së bashku me një temë të shtatë të ndërlidhur:

1. Përdorimi i tokës
2. Transporti
3. Mbetjet e ngurta
4. Furnizimi me Ujë dhe Trajtimi i Ujërave të Ndotura
5. të energjisë
6. Ndërtesat
7. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Raportet e Bazës së Qytetit të Gjelbër iu nënshtruan konsultimit publik që u zhvillua në dhjetor 2017.

Hapi 2: Plani i Veprimit për Qytetet e Gjelbra

Në Hapin 2, fushat e sfidave me prioritet të identifikuar në Raportin e Prioritizimit u analizuan dhe përcaktuan objektivat strategjik për secilën fushë me prioritet. Këto u prezantuan në Raportin e Objektivave Strategjike, i cili përcaktoi vijonin afatgjatë të Qytetit të Gjelbër për Tiranën për 10-15 vitet e ardhshme.

U identifikuan politika dhe masa afatgjata konkrete (brenda një kuadri 3-5 vjeçar) për të ndihmuar arritjen e objektivave strategjik. Këto u përmbledhën në **Programet Kryesore dhe Raportin e Masave Politike**. Pikërisht këto programe kyçe përbëjnë bërthamën e planit të veprimit.

Programet kryesore u përcollën nga përgjegjësit e departamenteve të bashkisë dhe aktorë të tjerë lokal, të cilët u bashkuannë tre grupe pune në tetor dhe nëntor 2017. Programet kryesore gjithashtu u njoftuan në një konsultim publik në dhjetor 2017. Për më tepër, formimi i veprimeve dhe strategjitë e kryerjes së tyre u nxorën nga ekspertët e sektorit të ekipit këshillues të udhëhequr nga Arup. |

1. Hyrja dhe Qëllimi

Hapi 2 e pati kulmin në publikimin e këtij drafti të **Planit të Masave të Qytetit të Gjelbër** në Shkurt 2018. Ky plan u zhvillua në një kontekst evolues, mes disa masave të të ndërruara më parë, të cilat dhanë kontributin e tyre për vizionin e Qytetit të Gjelbër, dhe do të na ndihmojnë për të realizuar objektivat tona ambicioze për qytetin e gjelbër në të ardhmen.

Ky draft konsultimi i PVQGJ do t'i nënshtrohet konsultimit publik në një tatim në mars 2018, pas së cilit plani do të përditësohet dhe paraqitet për miratim nga Këshilli Bashkiak. Afati për miratimin e PVQGJ-së është maj 2018.

Hapi 3: Zbatimi i Qyteteve të Gjelbra

Periudha e zbatimit të qyteteve të gjelbra është zakonisht 12-36 muaj, gjatë së cilës kryhen veprimet, hap pas hapi. Kjo fazë realizon planin përmes angazhimit të udhëheqësve të departamenteve, shpërndarjes së burimeve të stafit dhe ndarjes së buxheteve bashkiake për veprimet e kryera.

Angazhimi i Tiranës ndaj veprimit për qytetet e gjelbra ishte tashmë i fortë para se të niste procesi i PVQGJ dhe ndarja e buxhetit dhe zbatimi i veprimeve – si mbjellja e pemëve në një shkallë të gjerë, marrja e autobusëve elektrikë dhe zgjerimi i skemave për bashkëndarjen e biçikletave - faktikisht tashmë kanë filluar.

Hapi 4: Raportimi i Qyteteve të Gjelbra

Gjatë periudhës së zbatimit, qyteti do t'i nënshtrohet një rishikimi dhe raportimi për të mbledhur prova dhe të dhëna lidhur me suksesin e këtij plani. Procesit të raportimit do të na japë provat për të mbështetur rinovimin e PVQGJ-së, duke na orientuar drejt një cikli të ri angazhimi dhe zbatimi.

1.5 Si janë përzgjedhur dhe zhvilluar masat

Së pari, ne kemi rishikuar një listë të gjatë me masa aktuale dhe të planifikuara në qytet dhe kemi kryer kërkime për masa të tjera të mundshme. Lista e gjatë u komunikua gjithashtu nga palët lokale të interesit, duke përfshirë stafin bashkiak, komunitetin e donatorëve dhe ekspertët e sektorit nga ekipi këshillues i udhëhequr nga Arup.

Çdo masë u vlerësua sipas kriterëve të mëposhtme: rreziqet dhe sfidat, pronësia dhe opsionet e realizimit, mundësitë e të ardhurave dhe kursimeve dhe shkalla e objektivave. Masat u ndanë më pas në pesë objektivave strategjike dhe u llogaritën kundrejt njëmbëdhjetë treguesve mjedisorë nga shkalla 1 (ndikim i ulët) te 3 (ndikim i lartë), duke përfshirë treguesit e mëposhtëm:

- Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv
- Lëvizshmëria Inteligjente
- Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar
- Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore
- Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve
- Burime të sigurta dhe alternative të energjisë
- Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën
- Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit
- Reduktimi i humbjeve të ujit
- Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës
- Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.

Gjithashtu, masat u llogaritën sipas pesë treguesve socio-ekonomik Y që tregojnë potencialin për ndikimin socio-ekonomik, duke përfshirë treguesit e mëposhtëm:

- Kthimi ekonomik për investitorët
- Përfshirja ekonomike
- Shëndeti publik
- Barazia gjinore
- Përfshirja e komunitetit

Vlerësimi u përdor për prioritizimin paraprak të veprimeve dhe u nxor nga takimet me ekspertët teknikë. Grupi përfundimtar i masave i miratuar për planin u prioritizua përmes procesit të konsultimit në formën e takimeve të grupeve të punës specifike për sektorin, të ndjekur nga takimet individuale me përfaqësuesit e departamentit për qytetin.



Figura 1 Çelësi për vlerësimin mjedisor dhe socio-ekonomik

1. Hyrja dhe Qëllimi

1.6 Llojet e Masave

Një tipar kyç i metodologjisë së PVQGJ-së është theksi mbi identifikimin e nevojave të investimit për projektet për kryeqytetin. Disa nga projektet për kryeqytetin të propozuara në plan kanë parakushte ligjore në formën e masave politike, legjislativë dhe rregullatore. Këto masa paraprake ndahen në masa politike, me një tregues të veprimeve që do të mbështesin.

Këto projekte investimi mund të bëhen më efektive nëse lidhen me mjete të tjera indirekte për të ndikuar në sjelljen e investitorëve, operatorëve, pronarëve dhe qytetarëve. Llojet e tjera të veprimeve klasifikohen brenda kontekstit të gjerë të kuadrit ndihmës për veprim (shihni Raporti i Kuadrit të Jashtëm për informacione të mëtejshme).

- **Projektet për Kryeqytetin** janë ato iniciativa që përfshijnë investime direkte në mjedisin e ndërtimit.
- **Masat politike janë parakushtet politike**, ligje dhe rregullore paraprake ndaj veprimeve, që do të zbatohen nga bashkia, qeveria shqiptare ose organe të tjera të njohura me ligj.
- **Nismat e ngritjes së kapaciteteve** lidhen me veprimet që e mundësojnë bashkinë ose aktorët e tjerë formalë të përmirësojnë aksesin në informacion, të krijojnë aftësi dhe njohuri dhe të përmirësojnë proceset e vendimmarrjes dhe menaxhimit.
- **Iniciativat për ndërgjegjësimin e publikut** përfshijnë fushatat e informimit të publikut, projektet në komunitet dhe angazhimin me bizneset lokale për shpërndarjen e përmirësimeve lokale në mjedis.
- **Burimet e të dhënave** lidhen me mbledhjen dhe monitorimin e të dhënave për mbështetjen e politik bërjes bazuar në prova dhe të vendimeve për investimet, si dhe mundësojnë monitorimin afatgjatë të planit.

Janë identifikuar disa masa të tjera, të cilat konsiderohen të dobishme për zbatimin e masave të politikave të propozuara në PVQGJ dhe për mbështetjen e vizionit tonë afatgjatë për qytetin. Megjithatë këto masa nuk parashikohen të jenë masat kryesore të PVQGJ-së, ato janë përfshirë në PVQGJ në një nën-seksion të Masave Mbështetëse.

1.7 Vizioni Afatgjatë, Objektivat Afatmesme dhe Masat Afatshkurtra

Brenda çdo seksioni të objektivit strategjik, vizioni i përgjithshëm i PVQGJ-së përkthehet në një deklaratë vizioni afatgjatë specifike për temën që pasqyron ambicien e qytetit për 10-15 vitet e ardhshme (d.m.th. 2018-2033).

Vizionet afatgjata janë konvertuar më pas në një grup synimesh afatmesme (5-7 vite) kundrejt të cilave mund të përcaktojmë nëse po bëjmë progres drejt vizionit afatgjatë. Këto synime afatmesme referencohen kundrejt vlerave standard për performancën "e mirë" në bazën e të dhënave të treguesve të PVQGJ. Kur synimet e propozuara të Tiranës nuk bashkërenditen me një tregues, kemi identifikuar referenca të tjera për vlerat e propozuara të synimit.

Veprimet afatshkurtra për 1-3 vitet e ardhshme janë përcaktuar në formën e një kronologjie që tregon hapat kryesorë të nevojshëm për të mundur zbatimin e çdo veprimi. Siç përmendet më sipër, këto veprime janë propozuar si paketa të lidhura masash që kombinojnë të dhënat dhe informacionet e mbledhura, ndryshimin e politikave dhe legjislativës dhe investimet me kapital dhe ato operacionale në infrastrukturën e qytetit dhe ndërtimin e mjedisit.

1.8 Vlerësimi i përfitimeve

Përfitimet sasiore të masave të PVQGJ u vlerësuan për fushat tematike të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme, Hapësirave të Gjelbra dhe Biodiversitetit, dhe Energjisë së Qëndrueshme. Përfitimet e modeluara përfshijnë uljen e nivelit të karbonit, përfitimet shëndetësore (uljen e rrezikut të vdekshmërisë dhe sëmundshmërisë) dhe kursimet e energjisë. Gjetjet janë të përfshira në nën-seksionin e Vlerësimit të Përfitimeve në secilin kapitull. Përfitimet e tjera përshkruhen cilësisht në secilin kapitull.

1.9 Vlerësimi Financiar dhe Ekonomik

Çdo masë e propozuar në këtë PVQGJ u kostua nga një ekip ekspertësh i konsulentëve financiarë. Nën-seksionet e Vlerësimit Financiar dhe Ekonomik në secilin kapitull përmbajnë një përmbledhje të buxhetit të alokuar nga Bashkia e Tiranës, vlerësimet e kostos së kapitalit dhe ato operacionale, si dhe nevojat e financimit të çdo mase, në leke dhe në euro.

1. Hyrja dhe Qëllimi

1.10 Përputhshmëria e PVQGJ-së me Planet dhe Strategjitë e tjera të Qytetit

Gjatë sesionit të çeljes së procesit të PVQGJ, Kryetari i Bashkisë së Tiranës Erion Veliaj, ndau vizionin e tij dhe një pamje më të qartë rreth asaj që Tirana duhet të luftojë të arrijë përmes PVQGJ-së.

Kryetari i Bashkisë, Veliaj theksoi disa iniciativa kyç në adresë të tij:

- Mbjellja e dy milion pemëve deri në 2030
- Gjurmimi i zhvillimit të pakontrolluar urban përmes krijimit të një pylli orbital përreth qytetit
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit publik për të mbështetur këmbësorët, çiklistët dhe autobusët
- Prezantimin e autobusëve të gjelbër dhe hibrid
- Krijimi i një Tirane “inteligjente” dhe “dixhitale”

Pjesa më e madhe e këtij vizioni theksohet në **Planin e Përgjithshëm Lokal të Qytetit**, i cili u miratua zyrtarisht nga shkurt 2017. Plani Vendor Tirana 030 synon krijimin e Tiranës policentrike, krijimin e brezit të gjelbër përreth qytetit, përmirësimin e shpërndarjes së ujit, përcaktimin e Tiranës si treg për produktet bujqësore dhe krijimin e një qendre për transportin multimodal.

PVQGJ shqyrtoi kontekstin e planit vendor dhe mënyrën se si veprimet për Qytetet e Gjelbra do të kontribuojnë gjithashtu në objektivat e vendosura në plan. Shumë veprime dhe programe me prioritet të vendosura në planin vendor janë zgjeruar dhe zhvilluar më tej në PVQGJ.

Përveç planit të përgjithshëm vendor, janë shqyrtuar disa plane të tjera shtesë për Tiranën gjatë përgatitjes së këtij PVQGJ-je.

Masterplani i Tiranës propozon zgjerimin e bulevardit kryesor, rivendosjen e stacionit të trenit, një zonë të re administrative me ndërtesa të larta, një eko-qark pilot, zona rekreacioni që ofrojnë hapësira të gjelbra dhe rehabilitimin e lumit të Tiranës. Pjesa më e madhe e këtij masterplani është tashmë në fazën e zbatimit.

PVQGJ ka zhvilluar më tej disa veprime, si zgjerimi i rehabilitimit të lumit në rehabilitim e liqenit dhe ka shqyrtuar me imtësi mënyrat se si veprimet e sugjeruara në Masterplan mund të zbatohen, për shembull ofrimi i hapësirave të gjelbra rekreative.

Plani i Veprimit për Energjinë e Qëndrueshme i qytetit të Tiranës u zhvillua për të përmbushur zotimin e Kryetarit të Bashkisë së Tiranës për reduktimin e emetimeve të CO2 në qytet me më shumë se 20% deri në 2020. Veprimet për energji të qëndrueshme të propozuara në PVQGJ bashkërenditen me zotimin e bërë në SEAP dhe mbështesin investimet e vazhdueshme në efikasitetin e energjisë në Tiranë.

Vlerësimi i Cenueshmërisë dhe Plani i Veprimit të Adaptimit për Tiranën integron masat e adaptimit klimatik në të gjithë sektorët e qytetit. Ky dokument synon të ndihmojë në përgatitjen e vendimmarrësve kryesorë në bashki të shqyrtojnë mënyrën se si ndikimet e ndryshimit klimatik mund të ndikojnë në qytet.

Dokumenti u konsultua përgjatë të gjithë zhvillimit të PVQGJ-së për të parë mënyrën se si masat e theksuara përshtatëse shqyrtohen brenda kontekstit të veprimeve të PVQGJ.

Plani i Integruar Ndërsketorial për Zonën Ekonomike Tiranë - Durrës 2030 përcakton zhvillimin strategjik territorial të poleve më dinamike industriale dhe ekonomike në Shqipëri. Ai siguron kuadrin e zhvillimit në sektorët kryesorë të zhvillimit.

Edhe pse i kufizuar në Bashkinë e Tiranës, PVQGJ do të mbështesë zhvillimin ekonomik përmes investimeve të mëdha të identifikuar në plan. Në veçanti, një infrastrukturë e pastër dhe inteligjente e ujit dhe sistemi inteligjent e i qëndrueshëm i transportit do të jenë kritikë për ekonominë e qëndrueshëm përgjatë korridorit. Ndërkohë, fokusi kyç për zhvillimin e veprimeve për hapësirat e gjelbra lidhet me zhvillimin e rrugëve të ofrimit të shërbimeve tregtare.

1. Hyrja dhe Qëllimi

1.11 Hapësira e mbuluar nga PVQGJ

Që prej konsolidimit të 61 njësive të qeverisjes vendore (NJQV-të) pas ligjit 115/2014 “Për ndarjen territoriale dhe administrative të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë”, Prefektura e Tiranës përbëhet nga Bashkia e Tiranës, Vorës dhe Kamzës. Pjesa dërrmuese e sipërfaqes së tokës dhe popullsisë janë brenda Tiranës. Sipërfaqja e tokës së bashkisë tani është 25 herë më e madhe se ajo e vitit 2015 dhe popullsia e saj është dyfishuar nga rreth 420,000 në gati 900,000. Kjo krijon një mundësi për bashkinë që të planifikojë dhe zbatojë veprimet për qytetet e gjelbra në të gjithë hapësirën metropolitane të Tiranës.

Periferia urbane e Tiranës karakterizohet nga infrastruktura dhe ofrimi i varfër i shërbimeve publike si një trashëgimi e një modeli të vendbanimeve të pakontrolluara dhe joformale. Përmes PVQGJ-së, ekziston mundësia për t'i adresuar këto çështje trashëgimie dhe për të ndihmuar në fuqizimin e mbështetjes publike për strukturat e reja të qeverisjes së bashkisë së zgjeruar.

Për më tepër, PVQGJ mund t'i shqyrtojë çështjet në një nivel më strategjik, i cili do të jetë i një rëndësie të veçantë për çështje të tilla si transporti ose furnizimi me ujë, të cilat janë sisteme rajonale qarkullimi, që do të përfitonin nga qasja në nivelin e ujëmbledhësve në planifikim dhe menaxhim.

PVQGJ përbëhet nga veprime dhe masa politike që janë të zbatueshme si për pjesët urbane të brendshme ashtu edhe për ato të jashtme më rurale të Tiranës. Ato janë shënjuar në PVQGJ me simbolet e mëposhtme:



Tirana në brendësi

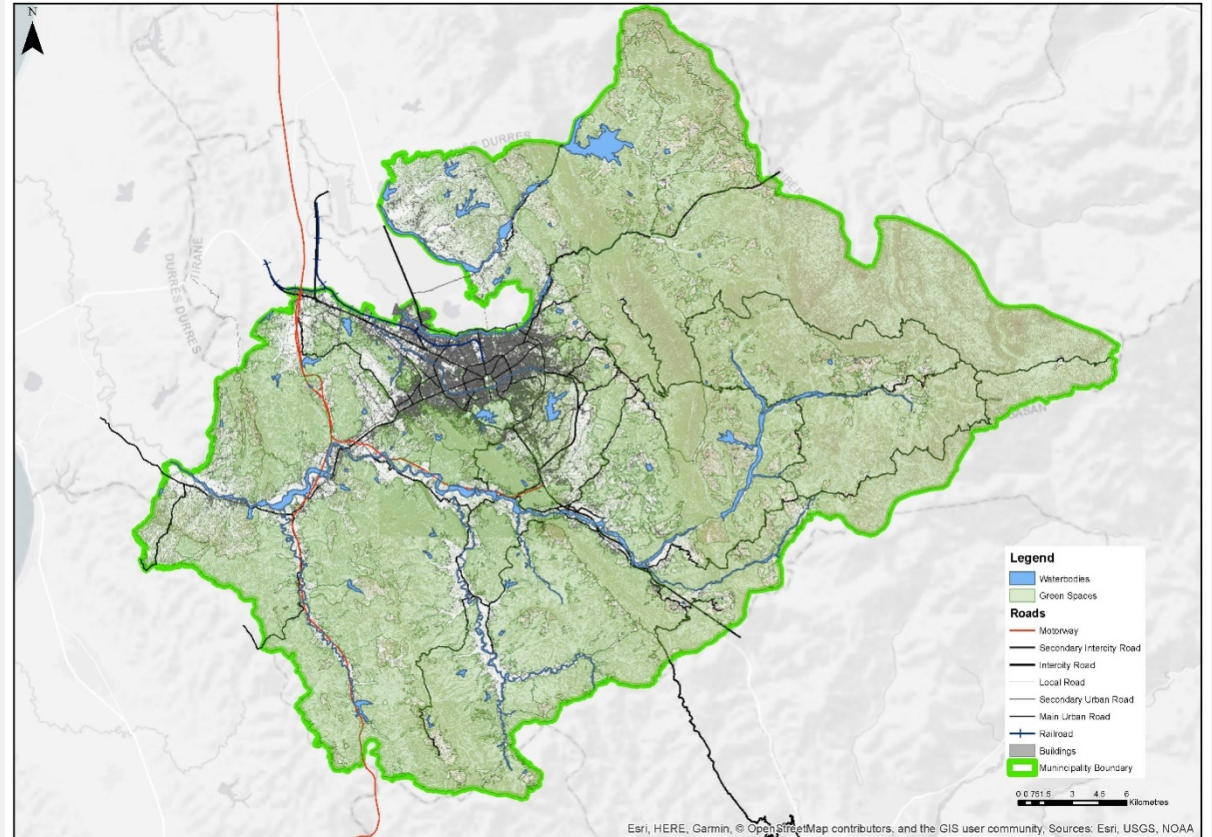


Tirana në tërësi



Rrethinat e Tiranës

Figura 2 Hartat që tregojnë mbulimin hapësinor të masave të PVQGJ-së dhe masat politike



An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing the text '2. Baza e Qyteteve' in white serif font.

2. Baza e Qyteteve

2. Baza e Qyteteve

2.1. Kuadri i jashtëm

Më poshtë është një përzgjedhje e rezultateve nga raporti i Kuadrit të Jashtëm për Tiranën. Detajet e plota të bazës shoqërore, ekonomike dhe financiare për Tiranën mund të gjenden në dokumentin e Kuadrit të Jashtëm.

Baza shoqërore

Tirana ka një popullsi të përllogaritur rreth 860 000 dhe i gjithë vendi ka një nga popullsitë më të reja në Evropë. Megjithatë, dinamika e kësaj popullsie nënvlerësohet pasi punësimi i të rinjve mbetet i lartë dhe cilësia e arsimit është dukshëm nën standardet e BE-së. Në tërësi, punësimi në Shqipëri ishte rreth 17% në 2015, por përqindja për moshat 15-29 ishte 33%, duke u ngritur në mënyrë të qëndrueshme nga përqindja prej 20%, dhjetë vjet më parë.

Shqipëria ka përjetuar rënie të popullsisë neto për shkak të flukseve të konsiderueshme të emigrimit në vendet e tjera të Evropës Juglindore dhe në BE. Sipas ILO dhe konfirmuar nga një studim i fundit rajonal nga Friedrich Ebert Stiftung, më shumë se dy të tretat e rinisë shqiptare ushqejnë shpresat e emigrimit. Studimi zbuloi se ata që janë më pak të arsimuar kanë më shumë gjasa të kërkojnë mundësi për të emigruar jashtë vendit dhe për të mbështetur të afërmit e tyre që mbesin në vend duke dërguar para. Sipas përllogaritjeve të Bankës Botërore, remitancat përbëjnë 8,5% të PBB-së së Shqipërisë.

Nga ana tjetër, korridori Tiranë-Durrës, brenda rrafshit qendror perëndimor të Shqipërisë, po përjeton urbanizim dhe rritje të shpejtë ekonomike. Ky rajon është qendra ekonomike e vendit dhe përmban mbi një të tretën e popullsisë shqiptare. Pjesë të tjera të vendit po përjetojnë plakje dhe zvogëlim të popullsisë.

Si rezultat, migrimi i popullsisë rurale në zonat urbane shton presion të konsiderueshëm në tregun urban të punës, ku kontribuon në rritjen e informalitetit. Gjithashtu, kjo rezulton në ndërtime e kanalizime të dobëta, bllokime të trafikut dhe dëmtime ekologjike.

Baza ekonomike

PPB-ja e Tiranës në 2013 ishte 643,000 Lekë për frymë (e barasvlershme me rreth 4,700 euro për frymë). Kjo ishte 38% mbi mesataren e vendit. Sipas studimit të JICA, parashikohet që ekonomia shqiptare të ketë potencial që të arrijë një përqindje të qëndrueshme rritjeje prej 3 deri në 4% në vit. Si motori ekonomik i vendit, zona metropolitane e Tiranës pritet të arrijë përqindje më të lartë rritjeje.

Brenda prefekturës së Tiranës, treguesit e fundit të rritjes kanë qenë shumë të fortë. Për shembull, numri i sipërmarrjeve aktive u rrit në afro 10% të normës së rritjes vjetore nga vitet 2010-2015.

Sipas Bankës Botërore, në nivel kombëtar, financat kanë treguar një trend përmirësues, me raportin e borxhit publik ndaj PBB-së, i cili ka rënë në vitin 2016 për herë të parë që nga kriza financiare globale e 2007-2008. Megjithatë, raporti mbetet i lartë në 72,5% dhe qeveria ka miratuar një mandat për të arritur ulje të qëndrueshme derisa niveli i borxhit publik të ulet në 45% të PBB-së.

Ndërkohë, Banka Botërore parashikonte që deficitin buxhetor të arrijë në 2,5% të PBB-së në vitin 2016, nga 4,8% në vitin 2015, i cili do të arrihet përmes kombinimit të rritjes së të ardhurave dhe kontrollit mbi shpenzimet kapitale dhe llogarisë rrjedhëse.

Ndikimi në PVQGJ është se financimi i borxhit publik do të jetë një mundësi e kufizuar për veprimet për qytetet e gjelbra nëse veprimi nuk lidhet me të ardhurat ose kursimet, të cilat mund të ofrojnë periudha të shkurtra pagese.

Disa nga infrastrukturat ekzistuese të qytetit janë lënë pas dore dhe nuk është investuar në to që prej periudhës nga rënia e shtetit komunist. Këto asete të pashfrytëzuara përfshijnë hekurudhat kombëtare, rezervuarët e bllokuar të ujit dhe kanalet. Përveç kësaj, mungesa e zbatimit të ligjeve për mbrojtjen e mjedisit dhe mungesa e kontrollit mbi to ka hapur rrugën për ndotjen e ajrit, ujit dhe tokës në Shqipëri.

2. Baza e Qyteteve

Buxheti Aktual i Bashkisë

Objektivat kryesore të qasjes së buxhetimit afatmesëm, ashtu siç është në raportin e programit të Buxhetimit të BT 2016-2018, janë:

- Promovimi i zhvillimit dhe sipërmarrjes ekonomike
- Ofrimi i shërbimeve cilësore
- Përmirësimi i infrastrukturës së transportit
- Reduktimi i ndotjes
- Rivitalizimi i jetës kulturore dhe atletike në qytet
- Ndërtimi i punimeve publike të mëdha.

Përmes partneritetit me organizata dhe donatorë të ndryshëm, ne po përqendrohemi në ofrimin e gjashtë projekteve strategjike:

1. Zhvillimi i Bulevardit Verior dhe rehabilitimi i Lumit të Tiranës.
2. Ndërtimi i terminalit të transportit publik
3. Rivitalizimi i Sheshit Skënderbe
4. Ruajtja dhe përmirësimi i parqeve të qytetit
5. Rehabilitimi i kopshtit zoologjik të Tiranës
6. Përmirësimi i menaxhimit dhe trajtimit të mbetjeve për lehtësimin e ngarkesës në landfillin e Sharrës.

Tabela 1 tregon një ndarje të buxhetit për 2016, 2017 dhe 2018. Siç ilustron, pjesa më e madhe e buxhetit shkon për:

1. Shërbime publike lokale
2. Menaxhimi i rrugëve dhe transportit publik
3. Planifikimi, menaxhimi dhe administrimi
4. Arsimi

Buxheti në total (2016-2018)		Në mijëra		
Programi	2016 (Lekë)	2017 (Lekë)	2018 (Lekë)	
1	Shërbime publike lokale	3.835.894	4.000.000	4.200.000
2	Menaxhimi i rrugëve dhe transportit publik	2.625.520	2.757.000	2.898.000
3	Planifikimi, menaxhimi dhe administrimi	2.255.895	2.246.392	2.448.230
4	Arsimi parauniversitar dhe arsimi	2.140.413	2.234.800	2.370.000
5	Strehimi dhe planifikimi i territorit	569.115	700.000	670.000
6	Rendi dhe mbrojtja civile	288.640	320.000	320.000
7	Kujdesi social	221.974	260.000	260.000
8	Kultura dhe turizmi	164.100	180.000	183.000
9	Zhvillimi ekonomik dhe punësimi	118.500	135.000	137.000
10	Rinia dhe sportet	110.335	115.896	120.000
11	Mbrojtja e mjedisit	5.000	8.000	10.000
Buxheti total		12.335.386	12.957.088	13.616.230

Tabela 1 Buxheti total i Bashkisë së Tiranës për 2016, 2017 dhe 2018

Buxheti afatmesëm 2018-2021

Bashkia ka përgatitur së fundmi parashikimin e buxhetit afatmesëm për periudhën 2018-2021. Alokimi i përkohshëm në këtë buxhet përfshin një sërë masash, të cilat janë harmonizuar në parimet e qytetit të gjelbër në këtë plan veprimi. Pjesa më e madhe e alokimeve të buxhetit janë përfshirë në parashikimet e nevojave për fonde për dhënie të masave në këtë plan.

2. Baza e Qyteteve

2.2 Mbledhja e të dhënave treguese për Tiranën

Treguesit kryesor për bazën e sistemit urban dhe mjedisor janë grumbulluar në fillim të procesit të PVQGJ-së. Këta tregues janë kategorizuar në Presione, Gjendje dhe Përgjigje, në përputhje me kuadrin Presion-Gjendje-Përgjigje të hartuar nga BERZH (shih figurën).

Presionet ndikojnë komponentët mjedisor, p.sh. *Gjendjet* në secilin sektor të mëposhtëm:

- Transporti
- Ndërtesat
- Industrinë
- të energjisë
- të ujit
- Mbetjet e ngurta
- Përdorimi i tokës

Gjendjet përfshijnë komponentët mjedisor të mëposhtëm:

- Ajri
- të ujit
- Toka
- Hapësirat e gjelbra
- Biodiversiteti
- Ndryshimet klimatike.

Përgjigjet janë politikat dhe masat për trajtimin e sfidave në Gjendjet dhe *Presionet*. Treguesit e gjendjes, presionit dhe përgjigjes u krahasuan duke përdorur qasjen e semaforëve.

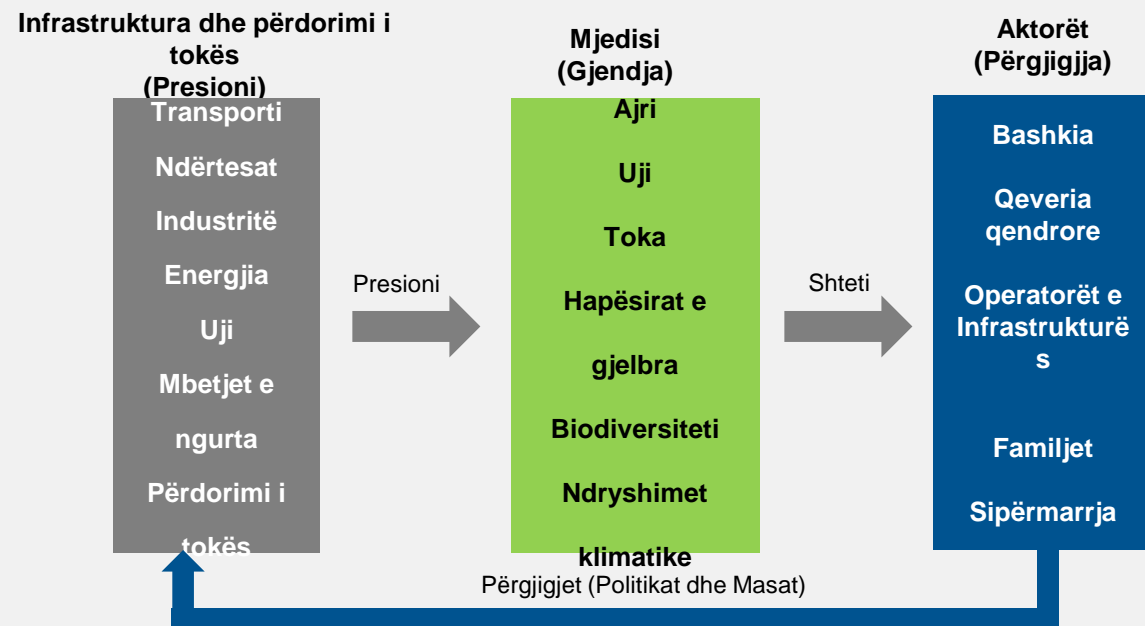


Figura 3 Përmbledhje e kuadrit Presion-Gjendje-Përgjigje (P-GJ-P)

2. Baza e Qyteteve

2.3 Gjetjet Kryesore

Në vijim janë identifikuar disa gjetje kryesore dhe analiza teknike, bashkë me informacionin shtesë në çdo kapitull të temave (Kapitujt 4-8). Programi përmbledhës i treguesve është paraqitur në Aneksin 1, bashkë me treguesit e paraqitur në Raportin Teknik të PVQGJ-së.

Transporti

Shumica e investimeve në Tiranë po bëhen në rrugë, në korsitë për autobusë dhe korsitë e biçikletave me një progres të vazhdueshëm drejt përfundimit të unazës së dytë e cila do të përfshijë korsi për autobusë më të shpejtë sipas standardeve të sistemeve të transimit të shpejtë të autobusëve. Ndërkohë një test pilot i fundit i autobusëve elektrike me shkarkim në nivel zero ka motivuar stimulin për një plan për investim të sigurt në një flotë të re autobusësh elektrike në vitet në vijim.

Investimet e bëra deri më tani po dëshmojnë për sukses, ku treguesit e oksideve e squfurit tregojnë përmirësim gjatë viteve të fundit.

Sfidat kyçe të transportit përfshijnë:

- Moshë mesatare e flotës së automjeteve (totali dhe sipas tipit) mbetet shumë e lartë, 13 vjet mesatarisht, duke shkaktuar nivele të larta të shkarkimit të ndotësve nga trafiku rrugor.
- Përqindja e automjeteve me naftë në totalin e flotës së automjeteve është e lartë, dhe kjo gjithashtu shkakton përkeqësimin e cilësisë së ajrit.
- Gjatësia e rrugëve të dedikuara ekskluzivisht për transportin publik për 100,000 banorë është e ulët dhe rritja e kësaj gjatësie mund të sjellë një përdorim më të gjerë të transportit publik.
- Kilometrat e rrugëve për biçikleta për 100,000 banorë mbeten gjithashtu shumë të ulëta; edhe pse përdorimi i biçikletave po rritet, shkalla e përdorimit mbetet ende e ulët.
- Zhvillimi i politikave të mëtejshme për shtrirjen dhe përmirësimin e transportit publik dhe pa motor do të nxiste përdorimin e transport publik dhe mjeteve pa motor.
- Duhet të përmirësohet menaxhimi i emergjencave të transportit publik në mënyrë që të rritet qëndrueshmëria e sistemeve të transportit.

Përdorimi i tokës, Hapësirat e Gjelbra dhe Biodiversiteti

Tirana po përfiton nga Plani i ri i Përgjithshëm Vendor, i cili siguron një kornizë të qartë për kontrollin e shtrirjes së ardhshme dhe për restaurimin e zonave urbane të lëna pas dore. Plani për një pyll të ri orbital me mbjelljen e 2 milion pemëve deri më 2030 ka filluar tashmë, me mbjelljen në masë në Liqenin e Farkës dhe gjetkë. Restaurimi i sheshit Skënderbe sjell vitalitet në qendër të qytetit duke i shtuar vlerë qytetit me hapësira të hapura publike të një cilësi të lartë.

Përdorimi kryesor i tokës dhe sfidat e hapësirës së gjelbër përfshijnë:

- Lumi i Tiranës është lënë pas dore dhe zonat përreth tij nuk shfrytëzohen në mënyrë efikase si hapësira publike.
- Cilësia e dobët e ujërave të lumit lidhet gjithashtu me shkarkimin e rregullt të ujërave të ndotura të patrajuara në lumenjtë e qytetit.
- Tirana ka një raport të ulët të hapësirave të hapura të gjelbra për 100,000 banorë. Gjithashtu, është konstatuar se një tjetër prioritet kyç për bashkinë është sigurimi i hapësirave të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore.
- Distanca mesatare e transportit të brendshëm është e lartë, ku udhëtarët në Tiranë përshkojnë mesatarisht 11.3 km. Gjithashtu, kjo vjen si pasojë e zhvillimit të pakontrolluar urban, i cili lidhet me një sërë ndikimesh negative mjedisore dhe socio-ekonomike.

Mbetjet e ngurta

Mbledhja e mbetjeve bashkiake në Tiranë po shtrihet në hapësirë të konsiderueshme, në mënyrë që shërbimet e grumbullimit deri në vitin 2019 të sigurohen për të gjithë bashkinë. Ndërkohë, një angazhim i rëndësishëm i investimeve i Qeverisë Shqiptare do të rezultojë në mbulimin dhe trajtimin e rrjedhjes së ujërave të ndotura nga landfilli e Sharrës dhe në zhvillimin e një impianti për rikuperimin e energjisë për të përmirësuar trajtimin e mbeturinave për Tiranën.

Megjithëse përqindja e MNB që renditet dhe riciklohet aktualisht është e ulët, shtrirja e kontratave të grumbullimit në të gjithë komunën ofron një bazë shërbimi për të mundësuar zbatimin e mëtejshëm të masave për të rritur ndarjen dhe rikuperimin e materialeve të riciklueshme.

2. Baza e Qyteteve

të ujit

Shoqëria e Ujësjellës Kanalizime UKT ofron një shërbim të qëndrueshëm dhe të përmirësuar për furnizimin me ujë dhe asgjësimin e ujërave të zeza në Tiranë. Investimet e planifikuara në trajtimin e ujërave të ndotura dhe furnizimin me ujë do të ndihmojnë në reduktimin e shkarkimit të ujërave të zeza të patrajuara në rrjedhat e ujit dhe të bëjnë progres drejt një furnizimi me ujë 24/7 në të gjithë Tiranën.

Sfidat kryesore të lidhura me ujërat përfshijnë:

- Konsumi i ujit për frymë në ditë dhe për njësi të PPB-së është i lartë, krahasuar me standardet ndërkombëtare.
- Ka përqindje të lartë të humbjeve të ujit si rezultat i konsumit të ujit që nuk gjeneron të ardhura.
- Mund të prezantohen politikat e ardhshme për trajtimin paraprak të ujit të pijshëm.
- Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve mund të përmirësohet më shumë përmes ndërtimit të veprave të kullimit.
- Qëndrueshmëria e biznesit dhe komunitetit ndaj përmbytjeve mund të nxitet përmes fushatave sensibilizuese.

Energjia & Ndërtesat

Tirania përfiton nga një furnizim me energji elektrike me energji të ripërtërishme gati 100%, me karbon të ulët, nga flota e hidrocentraleve të Shqipërisë. Investimet e fundit në infrastrukturën e furnizimit me energji elektrike kanë eliminuar kryesisht ndërprerjet dhe përdorimin e gjeneratorëve me efekt ndotje.

Programet e fundit të mbështetjes për komunitetin kanë mundësuar investime për sigurimin e efikasitetit të energjisë, edhe pse ka hapësirë të mjaftueshme për zgjerimin e këtyre programeve në një shkallë të vogël për ndërtesat në të gjithë qytetin.

Sfida të tjera kryesore të energjisë përfshijnë:

- Impiantet e energjisë së rinovueshme në ndërtesa private mund të stimulohen më tej nëpërmjet instrumenteve fiskale.
- Qëndrueshmëria e rrjeteve të energjisë elektrike në rast të fatkeqësive natyrore mund të përmirësohet më shumë.
- Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa aktualisht është i lartë krahasuar me standardet ndërkombëtare.

Qëndrueshmëria & Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Përmirësimet e Tiranës në infrastrukturën në nivel bashkiak demonstrojnë një progres të qëndrueshëm ndaj fenomeneve klimatike gjatë ngjarjeve të fundit të reshjeve të ashpra në fund të vitit 2017. Megjithatë, qyteti mund të përballojë edhe stuhitë më ekstreme apo valët më ekstreme të nxehtësisë dhe periudhat e thatësirës, për të cilat duhen marrë masat për në afatgjatë.

Sfidat kryesore lidhur me klimën përfshijnë:

- Ujërat sipërfaqësore duhet të menaxhohen më mirë për të përmirësuar qëndrueshmërinë ndaj përmbytjeve.
- Efekti ishull i ngrohjes urbane, i shoqëruar me rritjen e pritjes së frekuencës dhe ashpërsisë së valëve të të nxehtësisë nga ndryshimet klimatike, është identifikuar si një rrezik shumë i lartë për Tiranën. Këta nxitës përforcohen do të sillnin ngjarje më të shpeshta të stresit të të nxehtësisë që do të preknin njerëzit, ndërtesat dhe infrastrukturën në qytet.
- Gatishmëria ndaj emergjencës mund të përmirësohet përmes një planifikimi më të mirë, sistemit të informacionit të rrezikut dhe menaxhimit të trafikut.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjikë

3.1 Objektivat Kryesore të Planit Vendor të Përgjithshëm

Plani Vendor i Përgjithshëm përbën dokumentin kyç gjatë hartimit të PVQGJ-së. Plani u hartua nga Studio e Arkitektëve Stefano Boeri dhe paraqitet i strukturuar mbi bazat e 5 sistemeve kyç:

- Urbane
- Natyrore
- të ujit
- Agrikulturor
- Infrastruktura

Ky plan lokal është hartuar duke u bazuar tek objektivat strategjikë të theksuar në Planin i Përgjithshëm Kombëtar. Në këtë logjikë ka një unitet të fortë për një vizion më largpamës për Shqipërinë dhe ky plan ilustron se si Tirana do ta realizojë këtë vizion.

Disa prej elementeve treguese janë:

- Krijimi i një Tirane policentrike
- Krijimi i një rripi të gjelbër rreth qytetit për parandalimin e shtrirjes urbane, për zgjerimin e hapësirave aktuale të gjelbra dhe për lidhjen e atyre ekzistuese.
- Përmirësimi i efikasitetit të shpërndarjes së ujit në qytet, përmirësimi i cilësisë së ujit dhe minimizimi i rrezikut nga përmbytja.
- Vendosja e Tiranës si treg për produktet agri-kulturore dhe mbrojtjen e tokave agrare
- Krijimi i një qendre shumë funksionale transporti në Tiranë që përfshin të gjitha llojet e transportit publik. Qëllimi kryesor është që qyteti të jetë sa më i aksesueshëm.

PVQGJ është bazuar në kontekstin e Planit të Përgjithshëm Vendor dhe në mënyrën si këto masave të identifikuar të cilat kanë kontribuar në objektivat e theksuara në këtë Plan. Shumica e masave dhe programeve prioritare janë prekur nga Plani i Përgjithshëm Vendor. Këto masa dhe programe janë zgjeruar e thelluar tek Vizioni i Qytetit të Gjelbër për Tiranën

3.2 Vizioni për Tiranën e Gjelbër

Në spektrin e planeve ekzistuese për Tiranën u caktua Vizioni i Qyteteve të Gjelbra si më poshtë për Tiranën:

PVQGJ-ja synon t'u japë njerëzve mundësinë të gëzojnë një jetë të shëndetshme dhe me cilësi të lartë, të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse në Tiranën e gjelbër, ku burimet përdoren në mënyrë inteligjente.

Ky vizion mund të realizohet duke punuar për përmbushjen e objektivave strategjikë të identifikuar në fushat tematike kyçe në vijim.

3.3 Objektivat Strategjikë të PVQGJ-së

U vendosën njëmbëdhjetë objektiva Strategjikë të qytetit të gjelbër duke ju përmbajtur pesë temave në vijim për përmbushjen e Vizionit të Qyteteve të Gjelbra:

- Lëvizshmëria e qëndrueshme
- Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti
- Energjia e Qëndrueshme
- Menaxhimi i burimeve
- Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike



3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

1. Lëvizshmëria e qëndrueshme

Objektivat strategjikë të lëvizshmërisë së qëndrueshme janë pozicionuar drejt thyerjes së paradigmës së shekullit të 20-të të planifikimit të qyteteve në funksion të rritjes së përdorimit të automjeteve private. Lëvizshmëria e qëndrueshme ka të bëjë me adresimin e mbingarkesës së trafikut duke përbushur nevojat e lëvizshmërisë nëpërmjet përdorimit më të madh të transportit publik.

Kjo do të sjellë reduktimin e shkarkimeve të automjeteve dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit. Në kombinim me masat e planifikimit dhe ekonomike qëllimi është gjithashtu frenimi i shtrirjes urbane për të bërë më efikas përdorimin e hapësirës dhe infrastrukturës urbane dhe reduktimi i kohës së udhëtimit brenda dhe jashtë qytetit të udhëtarëve me mjete të tjera dhe atyre urbanë.

Lëvizshmëria Inteligjente është element kyç për arritjen e lëvizshmërisë së qëndrueshme përmes zgjidhjeve të përmirësuara të Sistemit të Transportit Inteligjent (STI), i cili të orienton më mirë në trafik dhe që informon udhëtarët për mënyrën më të mirë të udhëtimit dhe kohën e duhur. Në këtë mënyrë, zgjidhjet inteligjente mund të kontribuojnë për mospërdorimin e automjeteve private.

Objektivat Strategjike

- SO.1A *Kalimi në transportin publik dhe aktiv:* Rritja e pjesës së popullsisë që përdorin mjete transporti pa motor dhe transportin publik.
- SO.1B *Lëvizshmëria Inteligjente:* Rritja e përdorimit të zgjidhjeve ITS për përmirësimin e planifikimit të transportit, si nga operatorët e autobusëve ashtu edhe nga udhëtarët.
- SO.1C *Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar:* Prezantimi i masave për frenimin e zhvillimit të pakontrolluar me qëllim reduktimin e distancës së udhëtimit drejt qendrës së Tiranës.



3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

2. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

Kjo temë përfshin sasinë dhe cilësinë e hapësirave të gjelbra dhe biodiversitetit. Cilësia përfshin diversitetin dhe mirëmbajtjen e bimësisë dhe infrastrukturës blu, duke përfshirë parqet dhe lumenjtë. Biodiversiteti përfshin tipat dhe gjendjen e habitateve brenda hapësirave të gjelbra.

Përfitimet e hapësirave të gjelbra më të mëdha dhe më të cilësore përfshijnë përthithjen dhe depozitim të ujërave të shiut, sekuestrimin e karbonit, zbutjen e ngrohjes urbane, përmirësimin e cilësisë së ajrit, reduktimin e kërkesës për energji dhe sigurimin e habitateve për përmirësimin e biodiversitetit. Një element kyç i kësaj fushe është reduktimi i ndikimit njerëzor, p.sh. përmes trajtimit jo efikas të ujërave të ndotura.

Objektivat në këtë fushë tematike përfshijnë rritjen e sasisë dhe përmirësimin e cilësisë së hapësirave të gjelbra, duke përfshirë cilësinë, aksesin publik dhe vendndodhjen pranë lagjeve.

Objektivat Strategjike

SO.2A *Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore*: Krijimi i hapësirave të gjelbra, të cilat mund të shijohen nga njerëzit dhe mund të përmirësojnë cilësinë e aseteve ekzistuese të gjelbra për arritjen e një biodiversiteti më të madh.

SO.2B *Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve*: Reduktimi i ndikimit të veprimtarive njerëzore në cilësinë e ujit të lumenjve, duke përmirësuar trajtimin e ujërave të ndotura.



3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

3. Energjia e Qëndrueshme

Shqipëria gëzon burime të konsiderueshme me energji hidroelektrike, të cilat aktualisht garantojnë energji të besueshme, të përbalueshme dhe me nivel të ulët karboni për Tiranën. Megjithatë, ambicia e qytetit është të përmirësojë furnizimin e sigurt me energji në një periudhë afatgjatë dhe të sigurojë që ajo të plotësojë nevojat e qytetit për energji në mënyrë të besueshme dhe përmes burimeve të rinovueshme.

Me rëndësi është përmirësimi i efikasitetit të energjisë së ndërtesave dhe infrastrukturës pasi ato kanë ndikojnë në çlirimin e CO₂ në qytet dhe në ndotjen e ajrit.

Objektivat Strategjike

- SO.3A *Furnizimi me energji më të sigurt dhe të larmishme*: Sigurimi që energjia të jetë e disponueshme nga një sërë burimesh për të garantuar sigurinë e furnizimit në afatgjatë.
- SO.3B *Efikasitet më i lartë i energjisë në ndërtesa dhe infrastrukturë*: Garantimi që ndërtesat dhe infrastruktura të përdorin më pak energji gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit dhe për rrjedhojë të kenë ndikim minimal në mjedis.



3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

4. Menaxhimi i burimeve

Burimet janë materiale të papërpunuara të vlefshme të cilat duhet të përdoren në mënyrë efektive për të siguruar mundësinë e disponueshmërisë në afat-gjatë. Në rang global, njerëzit përdorin tre herë më shumë burime sesa kapaciteti i planetit tonë. Si rrjedhojë është thelbësore menaxhimi i përdorimit të burimeve për të përmbushur nevojat e popullsisë së Tiranës në afat-gjatë.

Burimet përfshijnë ujin dhe materialet e papërpunuara të cilat mund të destinohen për mbetje. Kjo temë mbështet edhe konceptin e Ekonomisë Qarkulluese, ku sendet nuk prodhohen, përdoren dhe më pas asgjësohen, por ripërdoren, ripërpunohen, dhe pjesët e tyre përbërëse rikthehen në ekonomi si lëndë të para.

Objektivat Strategjike

- SO.4A *Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit të mbetjeve:* Përmirësimi i përdorimit të burimeve duke ricikluar një pjesë më të madhe të mbetjeve dhe duke krijuar një proces për ripërdorimin në vend të asgjësimit të sendeve që nuk përdoren.
- SO.4B *Reduktimi i humbjeve të ujit:* Menaxhimi i humbjeve të ujit që nuk gjeneron të ardhura për të garantuar që burimet ujore të përdoren në mënyrë efektive.



3. Vizioni i Qyteteve të Gjelbra & Objektivat Strategjike

5. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike


Tirana tashmë e ka një Plan Veprimi për Adaptimin ndaj Ndryshimeve Klimatike që përcakton objektivat që ky qytet të ketë një nivel më të lartë qëndrueshmërie kundër ndikimit të ndryshimeve klimatike dhe për të shmangur ndikimet negative të ngjarjeve të motit ekstrem me rritjen e shpejtë të qytetit. Megjithatë ka një nevojë për implementimin e ndryshimeve organizative brenda Bashkisë në mënyrë që të rritet gatishmëria e sistemeve të shumëfishtë të qytetit në rast përmbytjesh apo ngjarjeve të shokut.

Fushat kyçe për përmirësim përfshijnë përgatitjen e emergjencave, zhvillimin e qeverisjes për të menaxhuar këtë dhe sigurimin e zbutjes së rreziqeve p.sh. nëpërmjet trajtimit të efektit të ishulli të ngrohjes urbane ose rritjen e cilësisë së menaxhimit të parandalimit të përmbytjeve.

Objektivat Strategjike

- SO.5A *Qëndrueshmëri më e lartë e infrastrukturës së Tiranës përballë streseve kronike dhe ngjarjeve të shokut:* Garantimi që infrastruktura të jetë e qëndrueshme ndaj ngjarjeve të pafavorshme, si p.sh. përmbytjet ose rrëshqitjet e dheut, gjatë fazës së ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës.
- SO.5B *Qëndrueshmëri dhe Gatishmëri më e lartë e bizneseve, komunitetit dhe e Bashkisë:* Garantimi që të gjitha palët e interesit në qytet të jenë të përgatitur të reagojnë në raste kur ndodhin katastrofa natyrore apo ndikime nga ndryshimet klimaterike.



An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a large fountain in the foreground, a busy street with cars, and a dense urban landscape with mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid on the center of the image, containing white text.

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

Ne planifikojmë të transformojmë sistemet e transportit për të ofruar **lëvizshmëri të qëndrueshme** që krijon zhvendosje në transportin publik dhe atë aktiv, ofron zgjidhje inteligjente të transportit dhe ndalon zhvillimin e pakontrolluar urban.



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

4.1 Sfidat kryesore në Tiranë

1) Efiçenca e energjisë në transport

Rritja e madhësisë së flotës së makinave gjatë viteve të fundit tregon rritjen e përqindjes së përdorimit të makinave në kryeqytet. Tashmë, më shumë njerëz kanë akses në makina, edhe pse flota e makinave është më e vjetër dhe kursen më pak energji sesa mesatarja në BE. Vjetërsia mesatare e flotës së makinave (në total dhe sipas llojit) është shumë e lartë, mesatarisht 13 vjet. Kjo është një çështje urgjente që duhet adresuar dhe qytetarët janë të vetëdijshëm se vjetërsia e lartë e makinave nënkupton më shumë ndotje dhe cilësi të dobët të ajrit në Tiranë. Kjo ndikon në cilësinë e ajrit në qytet, pasi makinat mbi 10 vjeçare shkarkojnë përafërsisht 36% më shumë CO₂ se sa makinat e reja.

Për më tepër, përqindja e makinave me naftë në totalin e flotës së automjeteve është gjithashtu e lartë rreth 63%, krahasuar me mesataren e vendeve të BE-së që është 41%. Rregullorja për automjetet me ndotje të lartë ndërkohë që stimulohen automjetet me efikasitet energjie përmes instrumenteve fiskale është një veprim urgjent për autoritetin. Qyteti planifikon të pilotojë këtë skemë përpara se ta vendosë atë në zbatim në të gjithë qytetin.

2) Ndotja e ajrit nga transporti

Që prej vitit 2013, janë instaluar dy stacione monitorimi brenda zonës urbane të Tiranës. Megjithatë, ata nuk janë të mjaftueshëm për të mbuluar të gjithë sipërfaqen e qytetit ose

për të monitoruar të gjitha zonat e ndjeshme (pika të nxehta nga trafiku i rënduar). Edhe pse jo plotësisht përfaqësues, ato tregojnë nivele shumë të larta (më të larta se kufijtë kombëtarë dhe të BE) të ndotjes së ajrit në qytetin e Tiranës.

Stacionet e monitorimit kanë treguar përqendrim mesatar vjetor, mesatarisht të lartë, të PM_{2,5} dhe PM₁₀, edhe pse këto tregues paraqiten në përmirësim me kalimin e kohës. Transporti është kontribuuesi kryesor në ndotjen e qytetit.

3) Zgjedhja e Mjeteve të Transportit

Numri i kilometrave të rrugëve të dedikuara ekskluzivisht për transport publik për 100,000 banorë në Tiranë janë shumë të pakta. Kjo është një çështje urgjente dhe me rëndësi për bashkinë dhe banorët.

Për më tepër, numri i kilometrave të rrugëve për biçikleta për 100 000 banorë është gjithashtu shumë i ulët. Kjo është një sfidë që duhet adresuar dhe ka urgjencë të moderuar; përdorimi i biçikletave po rritet, megjithatë përqindja e tij është ende e ulët.

Zgjerimi dhe përmirësimi i transportit publik dhe transportit pa motor, çka përbën një çështje urgjente që duhet të trajtohet, është planifikuar dhe mbështetur përmes investimeve në vend. Transporti publik dhe transporti pa motor promovohet përmes fushatave informuese dhe. Kjo është identifikuar si një shqetësim i rëndësishëm por jo aq urgjent sa sigurimi i

infrastrukturës dhe aksesit i saj.

4) Mbingarkesa në qendër të qytetit

Në vitet e fundit, ka një rritje të konsiderueshme të përdorimit të makinave për udhëtimet e përditshme, edhe pse Tirana është një qytet i mbledhur dhe mbulimi me autobus urban është mjaft i lartë. Të dhënat sugjerojnë se mbingarkesa vazhdon gjatë orareve të pikut. Për çudi, reduktimi i shpejtësisë mund të atribuohet pjesërisht parkimit të anë të rrugës që pengon kapacitetin rrugor (ligjor dhe joligjor). Kërkesa e trafikut menaxhohet përmes tarifave të mbingarkimit dhe teknologjive inteligjente. Kjo vjen si urgjencë dytësore duke pasuar përmirësimet e infrastrukturës fizike.



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

4.2 Çfarë po bëjmë aktualisht

Një nga objektivat qendrore të planit lokal është përmirësimi i infrastrukturës së transportit publik në të gjithë qytetin, si dhe akomodimi i rritjes së pritjes së qytetit. Plani pranon se është thelbësore të sigurohet që transporti lidh qytetin me periferitë, pasi aktualisht ka lidhje të dobët midis tyre.

Plani përfshin veprime të shumta që fokusohen në përmirësimin e sistemit të transportit në Tiranë. Këto përfshijnë:

- Përmirësimi i rrjetit të transportit publik lokal Sigurimi i korsive të dedikuara për autobusët, rrugëve preferenciale, sistemeve të integritit të biletave dhe aplikacioneve celulare për transportin (p.sh. City Mapper). Ka plane për shtrirjen e gjatësisë totale të korsive të dedikuara për autobusë nga 9 km në 31 km.
- Zhvillimi i dy korridoreve për transportin publik. Qëllimi është futja e tramvajeve ose e transporti të shpejtë të dedikuar për autobusë (TSHA) përmes korridoreve lindje-perëndim dhe veri-jug të qytetit.
- Nxitja e lëvizshmërisë së këmbësorëve. Qëllimi është përmirësimi i trotuareve në të gjithë qytetin për të siguruar hapësirën e duhur dhe të sigurt për këmbësorët. Aktualisht, shumë prej trotuareve janë të ngushtë dhe të keq mirëmbajtur. Përmirësimi i infrastrukturës së këmbësorëve do të ndihmojë në përmirësimin e sigurisë së këmbësorëve, si dhe të mirëqenies dhe mjedisit urban.
- Garantimi i prokurimeve publike të gjelbra për autobuzët e

qytetit. Synohet vazhdimisht ndryshimi i kontratave PPP me kompanitë e shërbimeve të autobusëve në Tiranë, që t'u kërkohet shoqërive të specifikojnë autobusët elektrikë ose me nivel të ulët ndotje. Kjo mund të zgjerohet deri te ofruesit e taksive.

- Ndërtimi i Unazës së Jashtme të Tiranës - Seksioni i Veriut (2018-2022). Rruga e unazës së jashtme është aktualisht në ndërtim e sipër. Qëllimi është devijimi i trafikut të mallrave në këtë unazë për të zvogëluar ngarkimin e trafikut brenda qendrës.
- Ndërtimi i Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (2017-2020) dhe i sistemit të transportit të shpejtë me autobus (TSHA) Tirana- Rinas (2018-2020).
- Përcaktimi i zonave të kufizuara ose pa trafik (p.sh. ndërtimi i sheshit Skënderbe deri në verën e vitit 2017) për të zvogëluar ngarkimin e trafikut në qendër të qytetit dhe për të përmirësuar ndotjen e ajrit.
- Përmirësimi i sistemit të parkimit të makinave. Qëllimi është reduktimi i parkimit të paligjshëm dhe krijimi i një zhvillimi parkimi në qendrën komerciale të qytetit (CBD) që akomodon 3200 makina. Do të futet sistemi elektronik i pagesave të parkimit të makinave dhe hapësirat do të ndahen në mënyrë specifike për banorët e zonës.
- Prezantimi i sistemeve të informacionit për monitorimin e trafikut nëpërmjet krijimit dhe funksionimit të një stacioni të monitorimit të trafikut dhe tabelave elektronike të instaluar në zona të ndryshme të qytetit, duke siguruar informacion në internet mbi trafikun.

- Përmirësimi i transportit publik (flota e re) dhe ndërtimi i korsive të dedikuara prej 10 km për biçikletat (me përkrahjen e Ambasadës Holandeze)
- Zbatimi i 5 projekteve pilote për çiklizmin rreth qendrës së qytetit.



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

4.3 Masat për Tiranën e Gjelbër

Vizioni i PVQGJ për Lëvizshmërinë e Qëndrueshme (2018-2033):

Deri në vitin 2033, Tirana do të përqafojë një ndryshim të rëndësishëm modaliteti në transportin publik dhe aktiv, duke ndërmarrë vendime të bazuara në të dhëna në lidhje konkrete në lidhje me udhëtimin dhe planifikimin e rrugëve dhe do t'i japë fund shtrirjes urbane.

Objektivi afatmesëm (2018-2025)		Masat afatshkurtra (2018-2021)	Zotëruesi/ Përgjegjësia	Prioritet
SO.1A	Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv: Rritja e tendencës së lëvizjes drejt transportit publik dhe atij aktiv.	SM1: Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë	Departamenti i Transportit	I lartë
		SM2: Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)	Departamenti i Transportit	I lartë
		SM3: Zbatimi i infrastrukturës së Transit të Shpejtë të Transportit (TSHA)	Departamenti i Transportit	Mesatar
		SM4: Zëvendësoni autobusët me autobusë me nivel të ulët shkarkimi	Departamenti i Transportit, operatorët privatë të autobusëve	I lartë
		SM5: Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat	Departamenti i Transportit, furnizuesit me qira të biçikletave private	Mesatar
		SM6: Përditësimi i flotave të taksive hibride elektrike	Departamenti i Transportit operatorët taksi privatë	Mesatar
SO.1B	Lëvizshmëria Inteligjente: Rritja e aftësisë së Bashkisë për të analizuar dhe marrë 100% vendime të bazuara në të dhënat e numrit të pasagjerëve për të gjitha udhëtimet.	SM7: Ofrimi i biletave elektronike të integruara për mjete të ndryshme transporti	Departamenti i Transportit, operatorët privatë të autobusëve	I lartë
SO.1C	Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar: Reduktimi i distancës mesatare të transportit të brendshëm	Metrobosco (Shih plan veprimet për Hapësirat e Gjelbra)	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	I lartë
Të gjithë	Ndërsektoriale	SM8: Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshëm Urbane dhe SEA përkatëse	Departamenti i Transportit	Mesatar
		SM9: Prezantimi i kodit rrugor dhe rregullat e trafikut për biçikletat	Departamenti i Transportit	Mesatar
		SM10: Forcimi i politikës prioritare të lëvizjes	Departamenti i Transportit	Mesatar

Plani për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane PLQU

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM1: Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë

Korsitë do të ndryshojnë për të krijuar korsi të dedikuara për autobusëve dhe biçikleta (me më pak hapësirë rrugore për parkim dhe automjete të tjera). Kjo do të realizohet përmes lyerjes sipas rregullave për ndarje korsish, duke ndarë korsinë e biçikletave dhe lënë hapësirë kalimtare të kalojnë rrugën, përcaktimin e kthesave, duke rritur shtrimin e trotuareve në kryqëzime kryesore, ndryshimet e sinjalistikës në varësi të ngarkesës së trafikut, parkim biçikletash, planifikimi i korsisë së posaçme për autobusë.

Ekziston një mundësi për të futur autobusë më të mëdhenj / më të gjatë në rrugët kryesore dhe autobusët më të vegjël në rrugët më të ngushta dhe të vogla.

Konteksti Aktual:

- Rrjeti i autobusëve në pronësi dhe përdorim nga kompani private.
- Origjina ekzistuese / destinacioni (O / D) matrica e transportit publik (studimi nga JICA 2012). Kjo duhet të përditësohet duke marrë në konsideratë kufirin administrativ dhe zgjerimin e ri të Tiranës, rritjen e popullsisë dhe zhvillimin e ri urban deri në vitin 2030.
- Linja e autobusit Kombinat - Kinostudio ka numrin më të madh të pasagjerëve. E dyta për nga ngarkesa është unaza e tretë e Tiranës Këto do të jenë autobusët që do të mund të zgjedhin banorët, në vend të autobusëve që përdoren më shumë.
- Aktualisht vetëm 40 % e infrastrukturës së unazës së dytë është funksionale. Rrugët që mungojnë do të jenë në ndërtim e sipër.

Shkalla e projektit:

Duhet dhënë incentiva për projekte të shumëfishta individuale.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

- Detajet do të përcaktohen në Planet e Detajuara Vendore, që do të zhvillohen në kuadrin e PPV.
- Plani për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane PLQU mund të financohej nga donatorë të huaj; kjo do të kërkonte një studim të mirëfilltë të pasagjerëve nga nisja-destinacion për në mënyrë që të planifikohet lëvizja.
- BT është organi që investon në ndryshime të gjera të rrugëve, të udhëhequr nga Departamenti i Transportit të Bashkisë.
- Eksplorimi i PPP dhe rrugëve për investimeve publike për të mundësuar shpërndarjen e lidhjeve rrugore që mungojnë.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Ka një qëllim të kufizuar që lidhet drejtpërdrejt me këtë masë, dhe disa potenciale për të ardhura të reduktuara të parkimit, pasi janë hequr hapësirat e parkimit. Ka disa mënyra potenciale kursimi nga planifikimi i koordinuar i shërbimeve dhe planifikimit të rrugëve. Mund të merren me qira kohë pas kohe trotuaret, për shembull, të cilat përdoren si kafene për të zgjeruar zonat e pushimit në kohë fluksi trafiku. Për tu plotësuar pas analizës ekonomike

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mënyrës së transportit(11, 11.1, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7), Mbingarkimi rrugor (12)



Tirana në brendësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	2
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 4 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për
Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM2: Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)

Sistemi i autobusëve të Tiranës sot funksionon nën një sërë licencash dhe kontratash me nëntë kompani private të autobusëve. BA cakton mënyrat dhe transportin publik dhe nuk ka skemë subvencionimi publik për sistemin. Synimi ynë është të rrisim sistemin e transportit publik të Tiranës për të arritur një sërë objektivash:

- Përmirësimi i aksesit në transportin publik për lagjet rurale dhe periferitë që aktualisht nuk shërbejnë si rrugë.
- Reduktimi i udhëtimit me automjete dhe përmirësimi i autobusëve të shpejtësisë.
- Sigurimi i një sistemi elektronik biletash
- Zëvendësimi i flotave ekzistuese të autobusëve me autobusë elektrike me nivel shkarkimi zero
- Përforsimi e sistemit të autobusëve në një organizim më kompleks të shërbimeve më të shpejta të tipit TSHA në rrugët kryesore dhe dytësore (drejtimin e autostradave dhe rrugëve më të gjera), me autobusë më të vegjël në rrugët me degëzime (dhe në rrugë më të ngushta).

Një parakusht për arritjen e këtyre objektivave është që ne të kemi një sistem të vetëm të integruar operacional mbi të cilin ai ka kontroll të plotë ose të paktën shumë më të madh.

Shihni shtojcën 2 për detaje të një studimi të vogël në implementimin e STPI dhe autobusëve elektrikë

Shkalla e
projektit:

Për të arritur të gjitha këto objektiva sipas përshkrimit të mësipërme, kjo masë do të zhvillohet përtej periudhës së PVQGJ (2018-2022) dhe do të vazhdojë edhe ë fazën e dytë të PVQGJ.

Metrikat
kryesore (Shih
Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mënyrës së transportit (11, 11.1, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7), Mbingarkimi rrugor (12)



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	2
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Barazia gjinore	Y

Figura 5 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM3: Zbatimi i infrastrukturës së Transit të Shpejtë të Transportit (TSHA)

Modeli TSHA ofron kushte të përmirësuara të udhëtimit dhe besueshmërinë përmes ndërtimit të linjave të dedikuara për autobusët TSHA ,shpesh të shoqëruar me autobusë me kapacitet më të madh, më pak ndalesa dhe nganjëherë një rrugëdalje në rrugë për të lejuar ndërrimin e shpejtë të pasagjerëve. TSHA ofron në thelb një shërbim të ngjashëm me metrotë me një kosto shumë më të ulët infrastrukture. TSHA gjithashtu ofron mundësinë për një migrim të qëndrueshëm drejt një shërbimi të plotë, duke lejuar shuma më të vogla investimi për të gjeneruar vlera me shpejtësi ndërkohë që sistemi përmirësohet në mënyrë të vazhdueshme.

Lind nevoja për një studim i detajuar për planifikimin e investimeve me seri në mënyrë që të mundësohet migrimi në një sistem TSHA (shihni gjithashtu dhe Sistemi i Transportit Publik të Integruar)

Konteksti Aktual:

- Ekziston një rrugë kryesore me korsi të veçanta të autobusëve dhe një shërbim i ngjashëm TSHA Shtrirja në rrugë të tjera kërkon investime të mëtejshme në infrastrukturën rrugore, duke përfshirë përfundimin unazave të planifikuara.
- Parashikimi i buxhetit për TSHA është bërë në buxhetin aktual

Shkalla e projektit:

Projektet e shumta individuale duhet të zhvillohen përtej periudhës së PVQGJ (2018-2022) edhe do të vazhdojnë në fazën e dytë të PVQGJ.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

- Studimi i TSHA do të udhëhiqet nga BA
- Një plan i detajuar investimi për studimin e fizibilitetit të TSHA do të mbështetet nga BERZH dhe donatorë të tjerë ndërkombëtar.
- Infrastruktura e TSHA (stacionet e autobusëve, sinjalistika) do të mundësohen pjesërisht nga PPP dhe pjesërisht nga investimet publike.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Të ardhurat nga pagesat dhe nga reklamimi
- Numri i pasagjerëve në rritje

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mënyrës së transportit(11, 11.1, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7), Mbingarkimi rrugor (12)



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	1
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Barazia gjinore	Y

Figura 6 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

Konteksti Aktual:

Shkalla e projektit:

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Mundësitë për të ardhura/kursime

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

SM4: Zëvendësoni autobusët me autobusë me nivel të ulët shkarkimi

Shtrirja në të gjithë qytetin e autobusëve elektrikë apo teknologji tjetër me shkarkesë zero (psh qeliza të lëndëve të djegshme apo hibride)

- Autobusët me nivel të ulët shkarkimi janë prioritet për Kryebashkiakun
- Ne kemi një plan për të marrë 1-2 linja të autobusëve dhe për t'i operuar me mënyrën e re për të krijuar një model për operatorët privatë.
- Autobusët privatë u testuan në Nëntor të 2017
- Nevojitet një studim fizibiliteti teknik dhe financiar për të përcaktuar se sa e mundshme është për operatorët e autobusëve.

Krijimi i sistemi linje autobusësh vetëm nga autobusët elektrikë deri në vitin 2023. Kjo masë duhet të zhvillohen përtej periudhës së PVQGJ (2018-2022) edhe do të vazhdojnë në fazën e dytë të PVQGJ.

- Opsioni 1: Kompanitë e autobusëve i blejnë direkt ose i marrin me qira financiare si alternativë ndaj autobusëve aktualë për udhëtimin në Tiranë
- Opsioni 2: Blihen autobusët si pjesë e një nisme ristrukturimi më të gjerë të planifikimit të rrugës dhe prokurimit, sipas të cilës rrugët vihen nën kontrollin tonë të drejtpërdrejtë operacional, ose kompanitë e autobusëve veprojnë në bazë të ekskluzivitetit me pagesa fikse.

Të ardhurat nga bileta e autobusëve dhe reklamimet mbi autobusë.

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Energjia e transportit (10.4), Zgjedhja e mënyrës së transportit (11, 11.1, 11.4, 11.6, 11.7), Mbi ngarkimi rrugor (12.1)



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	2
Lëvizshmëria Inteligjente	3
Burime të sigurt dhe alternative të energjisë	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Rruga e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Shprehjet e rezultateve të vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik	



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM5: Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat

Tirana ka investuar në korsi biçikletash, por përdorimi i biçikletave mbetet shumë e kufizuar. Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e marrjes më të gjerë. Shumë qytete kanë adoptuar sisteme me qira të biçikletave me stacione përreth qytetit, por trendi i fundit është për sistemet e qirasë të biçikletave që përdorin teknologjinë wireless për t'i mundësuar përdoruesve të kontrollojnë dhe shikojnë biçikleta. Megjithatë këto biznese të reja - shumica nga Kina - kanë hasur kritika në shumë qytete që përjetojnë një mbingarkesë të biçikletave dhe menaxhim të dobët, me biçikleta që përfundojnë deri në hedhje. BA po mbështet prezantimin e këtyre sistemeve për të provuar avantazhet dhe ndikimin në qytete.

Informacion shtesë ofrohet në Shtojcën 2 (mini-studimi Biçikletat pa stacion).

Konteksti Aktual:

- Tirana aktualisht ka skema për ndarjen e biçikletave (EcoVolis) me një numër të vogël të stacioneve anembanë qendrës së qytetit.
- Stacionet janë aktualisht nën shërbimin dhe vendosjen e biletave nga stafi.
- Përdorimi i biçikletave me qira është i ulët.
- Kryebashkiaku së fundmi shpalli planifikimin e shpërndarjes së 4000 biçikletave pa stacion në Tiranë, të mbështetura

Shkalla e projektit:

10,000 biçikleta parashikohen në të gjithë qytetin deri në vitin 2020

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

- Promovimi i Tiranës si një perspektivë e mirë investimi për furnizuesit e biçikletave private
- Shqyrtimi i nevojës për një regjim licencimi dhe rregullimi për të prezantuar por edhe për të kontrolluar bizneset e tilla
- Identifikimi i ligjeve dhe rregulloret përkatëse sipas të cilave mund të kontrollohen kompanitë që japin biçikleta me qira dhe çfarë rregulloresh apo mekanizmash (nëse ka) duhen për rregullimin efektiv
- Infrastrukturë pa shpenzime me uljen e shpenzimeve operative dhe më e aksesueshme në krahasim me një sistem stacionesh
- Të ardhurat nga qiraja e biçikletave dhe reklamimi në stacionet e biçikletave

Mundësitë për të ardhura/kursime

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e llojit të transportit (11, 11.2, 11.5)



Tirana në brendësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	3
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	3
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 8 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM6: Kalimi në flotën e taksive me modele hibride ose elektrike

Nxitja për zëvendësimin e flotave ekzistuese me taksitë hibride elektrike. Rregullorja për taksitë me shkarkim gazrash zero dhe penalitete për taksitë në qarkullim që nuk janë në përputhje me rregulloret që do të vendosen ose ndalimi i qarkullimit të tyre

Konteksti Aktual:

Flota në qarkullim e taksive në Tiranë është pothuaj e gjitha me naftë. Taksitë përbëjnë një pjesë të konsiderueshme të stokut të automjeteve në rrugë. Rregullorja në lidhje me flotën e taksive i jep BA mundësinë të kaluar në AE dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit duke dhënë direktivë për të gjitha taksitë të jenë AE.

Shkalla e projektit:

40% e taksive në 2012 do të jenë AE

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BA i imponon kushtet e licencës për të përjashtuar taksitë me shkarkime të larta gazrash nga rrugët e Tiranës.
BA vendos penalitet për taksitë me shkarkime të larta gazrash.
BA konsideron sigurimin e subvencioneve për t'i mundësuar shoferët e taksive për të rinovuar taksitë dhe heqjen nga qarkullimi të automjeteve me ndotje të lartë.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Taksitë do të kenë kursime operacionale nga shpenzimet e ulëta të përdorimit. Tirana do ketë avantazhin e përmirësimit të cilësisë së ajrit.

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mjetit të transportit (11, 11.1, 11.2, 11.3, 11.6, 11.7), Mbingarkimi rrugor dhe shpejtësia mesatare e autobusëve (12.1)



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	1
Lëvizshmëria Inteligjente	1
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	1
Shëndeti publik	Y

Figura 9 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

I MASËS

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SM7: Ofrimi i biletave elektronike të integruara për mjete të ndryshme transporti

Ofrimi i biletave të vetme të transportit për mjete të ndryshme transporti, si për shembull autobusë, biçikleta me qira dhe taksi. Mund të përdoret një kartë e përhershme për të paguar udhëtimet dhe kjo kartë të lidhet me llogarinë me biletat sezonale apo biletat "paguaj rast pas rasti". Si alternativë, sistemi i mbledhjes së biletave mund të ndërtohet në mënyrë të tillë që të pranojë kartat e bankave dhe sistemet e pagesave me telefon (p.sh. Pagesat Apple, Pagesat Android). Stacionet multimodale do të ndërtohen për të pritur lloje të shumta transporti (terminale dhe stacione shkëmbimi). Gjithashtu, mund të përfshihet edhe një biletë autobusi 'hopper' 2-4-1 për udhëtimet me autobus. Burimi i analizës së të dhënave do të planifikohet për të analizuar leximin e të dhënave të grumbulluara përmes sistemit të integruar biletave.

Konteksti aktual:

- Ka përfunduar studimi i fizibilitetit për biletat e integruara.
- Mjetet e ndryshme të transportit aktualisht paguhen për përdorimin e sistemeve të ndryshme të biletave. Gjithashtu, shoqëri të ndryshme të autobusëve përdorin bileta të ndryshme.
- Megjithatë, pjesë e licencës së operatorit është të pranojë çdo progres që Bashkia e Tiranës do të prezantojë, si për shembull biletat e integruara.

Shkalla e projektit:

Të gjitha linjat e autobusëve dhe TSHA planifikohet të përfshihen në sistemin e integruar të biletave deri në vitin 2022.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BT planifikon një tender deri në fund të vitit për zbatimin e biletave elektronike, me PPP ose me koncesion. Potencial për një kontraktues të plotë shërbimi për të menaxhuar sistemin e biletave, ose mund të jetë pronë e BT. Operatori i përfshirë në këtë proces do të veprojë i ndarë nga operatorët privat të autobusëve, me përgjegjësi të qartë për menaxhimin dhe kontrollin e këtij sistemi të pagesave.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Të ardhurat nga shitja e biletave (mund të rritet si rezultat i biletave të integruara)
- Reklamimi mbi bileta.
- Aftësi për të planifikuar rrugët në mënyrë më efektive duke mbledhur të dhënat e itinerareve të pasagjerëve përmes biletave të integruara.

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mënyrës së transportit (11, 11.1, 11.2, 11.3), Mbingarkesa e rrugëve (12.1)



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	2
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 10 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

Përshkrimi:

SM8: Plani për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane dhe Vlerësimi Strategjik Mjedisor

Tirana po investon në mënyrë aktive në një gamë të gjerë përmirësimesh në sistemin e transportit. Strategjia e investimit në transport u zhvillua për Tiranën në 2012. Kjo tashmë është vjetruar dhe rekomandohet që qyteti të krijojë një plan të ri për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane (SUMP), me përfshirjen e publikut, për të përcaktuar një paketë gjithëpërfshirëse masash për të cilat investimet mund të kërkohen përmes mbështetjes së fondeve të bashkisë, donatorëve ndërkombëtarë ose modelit të partneritetit publik privat.

Hartimi i planit për lëvizshmëri të qëndrueshme urbane i nënshtrohet vlerësimit strategjik të ndikimit në mjedis në përputhje me ligjin nr. 91/2013 “Për Vlerësimin strategjik mjedisor”.

SUMP duhet të ketë objektiv rajonal, që të përfshijë të gjitha Bashkinë e Tiranës, si dhe korridoret kryesore rajone, si ai Tiranë-Durrës dhe ndërlidhjet me aeroportin. Plani duhet të fokusohet në mënyra dhe infrastrukturë në kontrollin e bashkisë (d.m.th. rrugë, rrugë për biçikleta dhe autobusë), por duhet gjithashtu të pasqyrojë planet e aktorëve të tjerë për hekurudhat, rrugët ajrore dhe autostradat rajonale.

Kryerja e SUMP pritet të zgjasë 9-12 muaj, pas një periudhe tremujore për të siguruar financimin, për të miratuar objektivin dhe emëruar ekipin e projektit. Prandaj, përfundimi planifikohet për në vitin 2019.

SUMP do t'i ofrojë Tiranës një plan të detajuar dhe të bazuar në prova, i cili do t'i mundësojë qytetit të sigurojë që investimet dhe veprimet individuale në transport të hartohen dhe të ofrohen në mënyrë të koordinuar për të përmbushur objektivat e përgjithshme të Bashkisë për transport të qëndrueshëm.

Aktorët lokal:

- Kryetari i Bashkisë së Tiranës në cilësinë e organit ekzekutiv.
- Këshilli Bashkiak në cilësinë e organit vendimmarrës përgjegjës për përgatitjen dhe zbatimin e planeve për cilësinë e ajrit, për grumbullimin e të dhënave mbi trafikun rrugor, për menaxhimin e transportit rrugor dhe për miratimin e përmirësimeve të transportit rrugor (nëpërmjet përpilimit të SUMP).

Aktorët kombëtar:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si institucioni qendror përgjegjës për zhvillimin e qëndrueshëm urban dhe planifikimin dhe përcaktimin e standardeve teknike për rrugët për të gjitha llojet e mjeteve të transportit.
- Ministria e Mjedisit dhe Turizmit si institucioni qendror përgjegjës për zhvillimin dhe zbatimin e politikave që synojnë mbrojtjen e mjedisit, cilësinë e ajrit, zhurmën dhe monitorimin e tyre.

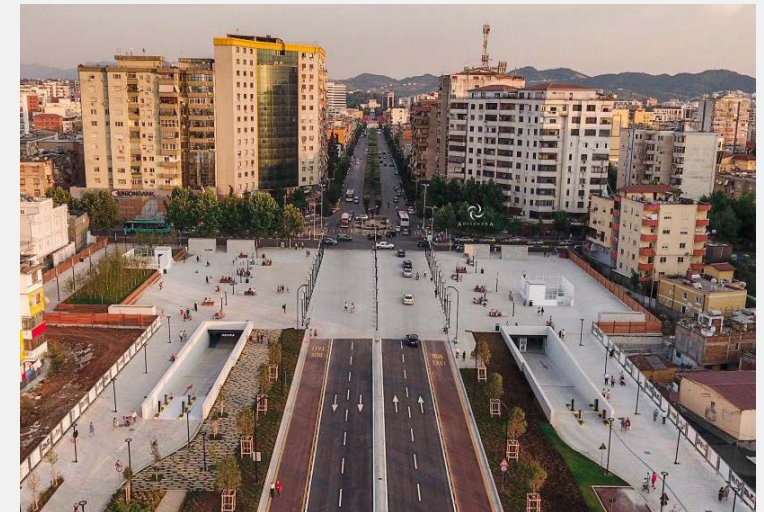
Objektivi dhe afati:

Ndikimi ose rezultati:



Tirana në tërësi

SM1	SM2	SM3	SM4	SM5	SM6	SM7
Hapë sirat në rrugë	ITPS	TSHA	Autobu sët elektrik ë	Biçikle ta me qira	Flota e taksiv e	Bileta elektro nike



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

SM9: Prezantimi i kodit rrugor dhe rregullat e trafikut për biçikletat

Përshkrimi:

Prezantimi i një kodi rrugor dhe një grup rregullash për biçikletat për të garantuar që të gjithë të jenë të vetëdijshëm për të drejtat dhe rregulloret që lidhen me përdorimin e biçikletave. Kjo pritet të përmirësojë statusin e biçikletës si një mënyrë transporti, të heqë pasiguri rreth ligjshmërisë së biçikletës dhe të përmirësojë sjelljen e çiklistëve, si dhe sjelljen e shoferëve të automjeteve motorike (makina / autobusë / motoçikleta) drejt çiklistëve; rritjen e parkimit të biçikletave dhe ofrimin e shërbimeve për riparimin e biçikletave.

Kjo masë duhet të mbështetet me përmirësimin e rregulloreve të trafikut dhe edukimin e çiklizmit për të gjitha moshat.

Objektivi dhe afati:

Kodi rrugor dhe ky grup rregullash të trafikut për biçikletat mund të prezantohen në 2020,

Ndikimi ose rezultati:

Me rritjen e përdorimit të biçikletave, këto rregulla të reja do të ndihmojnë në ndryshimin e kulturës së ndërgjegjësimit tek shoferët, për të reduktuar numrin e aksidenteve dhe për të përmirësuar sigurinë e perceptuar për çiklistët dhe çiklistët e mundshëm. Kjo do të ndihmojë për të nxitur trendin për më shumë çiklistë në rrugë.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

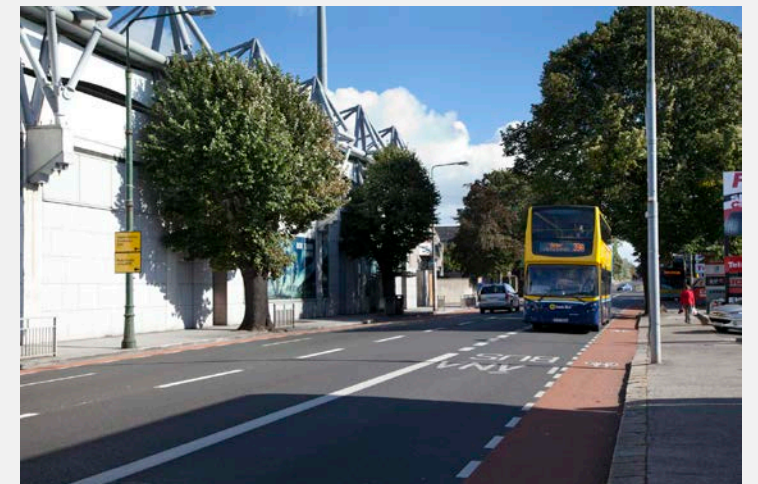
Aktorët kombëtar:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës është institucioni qendror përgjegjës për zhvillimin dhe planifikimin urban të qëndrueshëm, si dhe për udhëheqjen, menaxhimin, mbikëqyrjen dhe vendosjen e standardeve teknike për rrugët dhe përcaktimin dhe vendosjen e standardeve për të gjitha llojet e mjeteve të transportit.
- Kodi rrugor dhe grupi i rregullave për biçikleta mund të miratohen në bazë të iniciativës së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjetikës dhe të miratuar nga Kuvendi.



Tirana në tërësi

SM1	SM2	SM3	SM4	SM5	SM6	SM7
Hapë sirat në rrugë	ITPS	TSHA	Autobu sët elektrik ë	Biçikle ta me qira	Flota e taksiv e	Bileta elektro nike



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

SM10: Forcimi i politikës prioritare të lëvizjes

Përshkrimi:

Duhet të hartëzohen dhe të vendosen një sërë rregullash të dedikuara për lëvizjen intermodale pa motorë. Aktualisht nuk ka pengesa në zbatimin e masave të PVQGJ lidhur me instalimin e sistemeve elektronike. Kjo ndodh falë miratimit të Ligjit nr. 10/2016 "Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr.8308, datë 18.3.1998", "Për transportin rrugor", i ndryshuar, dhe Udhëzimit të Ministrit nr. 3616/3, datë 21.07.2017 "Për rregullat për zbatimin e sistemeve inteligjente të transportit rrugor dhe lidhjet me rrugët e tjera të transportit".

Objektivi dhe afati:

Për shkak të nevojës për rehabilitim e infrastrukturës, kjo masë politike mund të miratohet për një periudhë afatgjatë, ndoshta deri në vitin 2030.

Ndikimi ose rezultati:

Rregullat e reja do të ndihmojnë në lehtësimin e zbatimit të sistemeve të reja të integruara të transportit, për të siguruar harmonizimin me prioritetet e rrugëve për mënyrat e transportit pa motorë.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Politika do të përgatitet nga ose në emër të Bashkisë së Tiranës. Reforma e këtyre rregullave duhet të shoqërohet me:

- Rregulla më të forta dhe që zbatohen në mënyrë të dukshme
- Një fushatë publiciteti për të rritur ndërgjegjësimin dhe shpjegimin e rregullave të reja

Palët kombëtare të interesit:

- Këshilli i Ministrave është përgjegjës për dhënien e të ardhurave financiare për hartimin e planit të përgjithshëm territorial dhe plane të tjera të detajuara
- Këshilli Kombëtar i Territorit është përgjegjës për marrjen e vendimeve për miratimin, aprovimin me ndryshime ose shtyrje për shqyrtimin pasues të dokumenteve të planifikimit
- Ministria e Energjisë dhe Infrastrukturës dhe institucionet e saj në varësi të tilla si Agjencia Kombëtare për Planifikimin e Territorit (NATP). Ministria është përgjegjëse për përgatitjen e planit territorial dhe politikave të zhvillimit

Aktorët lokal:

- Këshillat rajonal: Këshilli Rajonal është përgjegjës për koordinimin e proceseve të planifikimit në nivel rajonal.
- Këshilli Bashkiak
- Kryetar i Bashkisë së Tiranës



Tirana në tërësi

SM1	SM2	SM3	SM4	SM5	SM6	SM7
Hapë sirat në rrugë	ITPS	TSHA	Autobu sët elektrik ë	Biçikle ta me qira	Flota e taksiv e	Bileta elektro nike



4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

MASAT MBËSHTETËSE

Përveç masave politike të rekomanduara më sipër, ne synojmë të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të mbështetur zbatimin e masave të politikave:

- Të gjitha masat politike do të plotësohen nga një studim i kujdesshëm i flukseve të trafikut urban dhe të gjitha çështjeve përkatëse ligjore, të tilla si përcaktimi i regjimeve të përgjegjësisë, futja e sanksioneve proporcionale dhe rregullimi i mbrojtjes së të dhënave.
- Do të përmirësojmë kapacitetin e monitorimit, inspektimit dhe zbatimit të rregullave për transportin rrugor.
- Ne do të marrim të gjitha masat e nevojshme që çojnë në mirëmbajtjen ose përmirësimin e cilësisë së ajrit, në përputhje me Ligjin nr. 162/2014 "Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit të ambientit"
- Ne do të miratojmë planin e aglomerimit dhe planin e hapësirës për cilësinë e ajrit pas paraqitjes në Agjencinë Kombëtare të Mjedisit.

Ne do të angazhohemi me Qeverinë Kombëtare për masat e mëposhtme politike për të mbështetur vizionin tonë afatgjatë të qytetit të gjelbër:

- Përfundimi i kuadrit ligjor me miratimin e ligjit për transportin e kombinuar dhe legjislacionin dytësor përkatës.
- Përfundimi i përafrimit të legjislacionit me tërësinë e legjislacionit të BE-së për inspektimet komerciale të automjeteve dhe sigurinë në rrugë.
- Nisma e nivelit qendror që synon të sigurojë përfundimin e kuadrit ligjor për cilësinë e ajrit në përputhje me tërësinë e legjislacionit të BE-së.
- Transpozimi i plotë i direktivës mbi tavanet kombëtare të emetimeve për ndotës të caktuar atmosferikë dhe zbatimin efektiv i strategjisë kombëtare për cilësinë e ajrit të miratuar në vitin 2014.
- Përfundimi i planit kombëtar të veprimit për cilësinë e ajrit, si dhe përgatitja e monitorimit të cilësisë së ajrit në përputhje me standardet e përcaktuara nga direktivat përkatëse të BE-së.

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

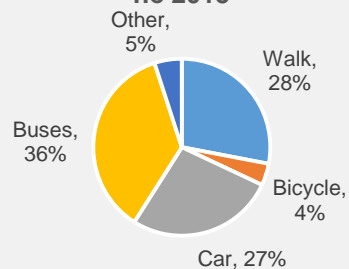
VLERËSIMI I PËRFITIMEVE

Miratimi i mënyrave të qëndrueshme të transportit mund të shkaktojë një zhvendosje dinamike në mënyrën se si njerëzit lëvizin në Tiranë. Ky ndryshim ka potencial për të sjellë përfitime të tjera mjedisore, ekonomike dhe sociale në qytet. Disa nga këto përfitime përfshijnë:

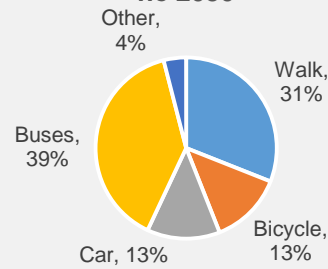
1. Zbutja e ndryshimeve klimatike (ulja e nivelit të karbonit)

Modelimi i masave të identifikuar në PVQGJ sugjeron që Tirana të mund të jetë dëshmitare e një rritje prej 8% në përdorimin e mjeteve pa motorë dhe 3% rritje të mjeteve publike të transportit deri në vitin 2050.

Ndarja e mjeteve të transportit në 2019



Ndarja e mjeteve të transportit në 2050



Nëse zbatohen, masat SM1, SM2, SM3 dhe SM5 parashikohet të kursejnë, në mënyrë të përbledhur 27,000 ton CO₂ gjatë pesë viteve nga viti 2018 deri në vitin 2022, i cila është shumë më i madh se kursimet e parashikuara nga masat SM4 dhe SM6, të cilat në mënyrë kolektive do të reduktojnë nivelin e karbonit në 619 tonë CO₂ siç paraqitet në Tabelën 2.

Masa	Ulja e nivelit të karbonit (CO ₂ tonë)
SM1,2,3,5. Infrastruktura e çiklizmit dhe e autobusëve	27.000
SM4. Autobusët elektrikë	584
SM6. Taksitë elektrike	35

2. Uljen e nivelit të ndotjes së ajrit

2. Përmirësimi i shëndetit dhe mirëqenies

Zhvendosja e mjeteve të transportit nga makinat dhe zëvendësimi i motorëve me djegie të brendshme me AE mund të sjellë uljen e shkarkimeve të NO_x, SO₂ dhe PM_{2.5} dhe PM₁₀, gjë që do të sjellë përfitime shëndetësore.

Masat SM1 dhe SM5 pritet të sjellin përfitime shëndetësore që rrjedhin nga rritja e aktivitetit fizik gjatë ecjes dhe çiklizmit, në drejtim të uljes së vdekshmërisë dhe rrezikut të sëmundshmërisë, ku çiklizmi ofron përfitimet më të mëdha siç paraqitet në Tabelat 3 dhe 4.

Mjetet aktive të transportit	Përfitimet ekonomike nga ulja e nivelit të vdekshmërisë gjatë pesë viteve Euro
Rritja e nivelit të ecjes	2.600.000
Rritja e nivelit të çiklizmit	23.300.000

Tabela 4. Reduktimi i rrezikut të sëmundjeve nga masat e

Reduktimi i rrezikut të sëmundjeve	Rritja e nivelit të ecjes	Rritja e nivelit të çiklizmit
Reduktimi i rrezikut të sëmundjeve koronare të zemrës	8%	25%
Reduktimi i rrezikut të atakut në zemër	8%	25%
Reduktimi i rrezikut të çmendurisë	4%	12%
Reduktimi i rrezikut të diabetit	5%	16%
Reduktimi i rrezikut të depresionit	5%	15%
Reduktimi i rrezikut të kancerit të gjirit	4%	13%
Reduktimi i rrezikut të kancerit të kolonës	3%	8%

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
SM1	Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investime kapitale nga BT	Buxheti afat-mesëm 2018-2021 propozon projekte me katër korsi biçikletash.	116.000	670.000	17.000	21.000	574.000
SM2	Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Investime kapitale nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për të mbështetur zbatimin e projektit	0	0	0	31.000	31.000
SM3	Implementimi i infrastrukturës për Transin e Shpejtë të Autobusëve (TSHA)	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe zbatimi nga BT	Kostot e kapitalit përfshijnë shërbimet e konsulencës për ndërtimin	0	2.010.000	506.000	21.000	2.031.000
SM4	Autobusë me nivel të ulët shkarkimi	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe zbatimi nga BT	Vlerësimi i kostos bazuar në koston kapitale të autobusëve dhe infrastrukturës së ngarkimit për një linjë të vetme të autobusëve, të investuar gjatë periudhës 2018-2023	0	2.320.000	268.000	0	2.320.000
SM5	Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat pa pagesë	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Shërbimi i sektorit privat, që i nënshtrohet licencës ose rregullores nga BT	Vlerësimi i kostos lidhet me ngritjen e sistemit të licencimit dhe monitorimit	0	0	0	7.000	7.000
'Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.									
SM6	Përditësimi i flotës së taksive me modele hibride ose elektrike	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimet në sektorin privat, të stimuluar nga politika e PA		0	64.000	3.000	0	⁵⁶ 64.000

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
SM7	Ofrimi i biletave elektronike të integruara për mjete të ndryshme transporti	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuan në 200,000ppa dhe 270 autobusë. Lloji standard i kartës elektronike	0	46.000	90.000	0	46.000
SM8	Hartimi i një Plani të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Buxheti afatmesëm 2018-2021 parashikon financime për një studim fizibiliteti për hartimin e planit të TSHA Parashikimi i kostove lidhet me një objekt më të gjerë dhe do të përfshijë grumbullimin e të dhënave të reja të destinuara për në origjinë.	21.000	0	0	114.000	93.000
SM9	Prezantimi i një kodi rrugor dhe rregullave të trafikut për biçikletat	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për të mbështetur zbatimin e projektit	0	0	0	3.000	3.000
SM10	Forcimi i politikës prioritare modale	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	1.000	1.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikimi për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
SM1	Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investime kapitale nga BT	Buxheti afat-mesëm 2018-2021 propozon projekte me katër korsi biçikletash.	869.000	5.000.000	125.000	155.000	4.286.000
SM2	Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Investime kapitale nga BT	Parashikimi për studimin e fizibilitetit Capex është përfshirë në masa të tjera	0	0	0	232.500	232.500
SM3	Implementimi i infrastrukturës për Transin e Shpejtë të Autobusëve (TSHA)	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe zbatimi nga BT	Parashikimi është bayuar në rastet e referencave në qytete të tjera	0	15.000.000	3.775.000	155.000	15.155.000
SM4	Autobusë me nivel të ulët shkarkimi	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe zbatimi nga BT	Vlerësimi i kostos bazuar në koston kapitale të autobusëve dhe infrastrukturës së ngarkimit për një linjë të vetme të autobusëve, të investuar gjatë periudhës 2018-2023	0	17.312.000	2.000.000	0	17.312.000
SM5	Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat pa pagesë	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Shërbimi i sektorit privat, që i nënshtrohet licencës ose rregullores nga BT	Vlerësimi i kostos lidhet me ngritjen e sistemit të licencimit dhe monitorimit	0	0	0	50.000	50.000
SM6	Përditësimi i flotës së taksive me modele hibride ose elektrike	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimet në sektorin privat, të stimuluar nga politika e BA	Kosto është vlera e parashikuar e subvencioneve për blerjen e taksive EV	0	481.000	24.000	0	481.000

4. Lëvizshmëria e qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
SM7	Ofrimi i biletave elektronike të integruara për mjete të ndryshme transporti	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuan në 200,000ppa dhe 270 autobusë. Lloji standard i kartës elektronike	0	342.000	672.500	0	342.000
SM8	Hartimi i një Plani të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Buxheti afatmesëm 2018-2021 parashikon financime për një studim fizibiliteti për hartimin e planit të TSHA Parashikimi i kostove lidhet me një objekt më të gjerë dhe do të përfshijë grumbullimin e të dhënave të reja të destinuara për në origjinë.	158.000	0	0	853.000	695.000
SM9	Prezantimi i një kodi rrugor dhe rregullave të trafikut për biçikletat	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për të mbështetur zbatimin e projektit	0	0	0	22.000	22.000
SM10	Forcimi i politikës prioritare modale	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	9.000	9.000

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

Ne planifikojmë të rrisim zonën e **hapësirave të gjelbra** me cilësi të lartë që njerëzit mund të shijojnë dhe ku biodiversiteti mund të lulëzojë, si dhe të përmirësojmë cilësinë e lumenjve të Lanës dhe Tiranës nëpërmjet trajtimit më të mirë të ujërave të zeza.



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

5.1 Sfidat kryesore në Tiranë

1) Zhvillimet e pakontrolluara urbane

Forma strukturore e qytetit, shpërndarja dhe dendësia e përdorimeve të tokës ndikojnë thellësisht në efikasitetin dhe performancën e përgjithshme të sistemeve infrastrukturore fizike dhe komunitare të qytetit. Ndërsa Tirana ka gjallërinë e një qyteti të dendur kozmopolit, në periferitë e qytetit gjendet trashëgimia e periudhave të fundit të rritjes së pakontrolluar dhe vendbanimeve joformale.

Nëse nuk kontrollohet, rritja e qytetit mund të marrë formën e një shtrirjeje të vazhdueshme urbane, duke shkaktuar rritjen e shpenzimeve të infrastrukturës, zgjatjen e kohës së udhëtimit të përditshëm, shkatërrimin e mjedisit natyror dhe zonave bujqësore prodhuese, si dhe rritjen e përgjithshme të konsumimit të energjisë dhe karburantit për transport.

Tirana ende nuk ka politika për uljen e zhvillimeve të pakontrolluara urbane. Megjithatë, bashkia është në proces të ndërmarrjes së veprimeve për të adresuar sfidat e përdorimit të tokës në qytet.

2) Hapësirat e gjelbra të hapura

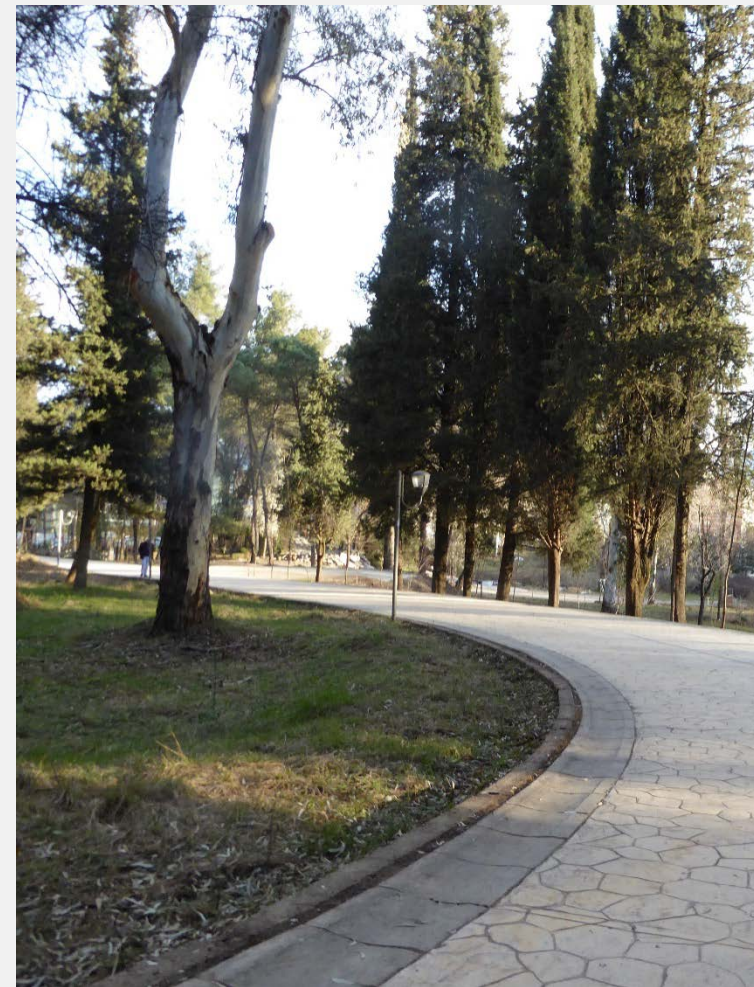
Plani urban territorial i Tiranës tregon se përqindja e hapësirës së gjelbër të hapur për 100 000 banorë është vetëm 4,6 hektarë. Kjo vlerë është e ulët dhe banorët ankohen për mungesën e hapësirës së gjelbër në lagjet e tyre, duke treguar se ky është një problem lokal për shumë zona të qytetit.

3) Ndotja në organet e ujit

Lumi i Tiranës në veri dhe lumi i Lanës në jug janë dy pikat kryesore të marrjes së ujërave të zeza dhe shkarkimet e qytetit. Megjithatë, në Tiranë nuk ka impiant për trajtimin e ujit dhe vetëm 74% e konsumatorëve janë të lidhur në rrjetin e kanalizimit të qytetit.

Nivelet e ndotjes së ujërave sipërfaqësorë në lumenj dhe liqene, përfshirë Kërkesën Biokimike për Oksigjen (KBO) dhe Amonium (NH₄), janë një çështje dhe shenjë e rëndësishme e shkarkimeve të ujërave të zeza të patrajtuara. Si krahasim, cilësia e ujit e regjistruar është më shumë se 50% më e keqe se cilësia e rrjedhës së trajtimit të zakonshëm të ujërave të zeza në Evropë.

Shumica e treguesve të përgjigjes së analizuar në lidhje me trajtimin e ujërave të ndotura përballen me sfida të zbatimit. Këtu përfshihet përmirësimi i aksesit të ndërtesave në sistemet e grumbullimit dhe trajtimit të ujërave të zeza përmes planeve dhe investimeve, si dhe promovimin e trajtimit të ujërave të zeza përmes rregulloreve dhe stimujve fiskalë.



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

5.2 Çfarë po bëjmë aktualisht

Hapësirat e gjelbra

Nëpërmjet planit lokal, ne jemi angazhuar të krijojmë hapësira të gjelbra dhe hapësira rekreative, si dhe të zgjerojmë dhe përmirësojmë korridoret e gjelbra. Ka disa projekte të cilat po zhvillohen aktualisht, duke përfshirë:

- Mbjellja e një Brezi të Gjelbër dhe pylli Orbital me 2 milion pemë rreth Tiranës. Këtu do përfshihen parqe, pemishte dhe aktivitete të tjera bujqësore.
- Rehabilitimi i parqeve ekzistuese (parku i liqenit, parku i Farkës, parku i kopshtit zoologjik, etj)
- Rehabilitimi dhe krijimi i parqeve fqinje, duke përfshirë mjediset sportive dhe rekreative
- Krijimi i një parku të ri si pjesë e masterplanit të bulevardit verior (Projekti pilot # 19 nga plani lokal).
- Krijimi i "një kilometër gjelbërim", bazuar në brezin ekzistues të tokës midis lumit dhe rrugës
- "Dritan Hoxha", si pjesë e rrjetit të lidhur të parkut të parashikuar në Tiranë (Projekti pilot # 14 nga plani lokal)
- Restaurimi i Kalasë së Ndroqit, si vend i trashëgimisë kulturore dhe një atraksion turistik (Projekti pilot # 23 nga plani lokal)
- Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit ka krijuar dhe menaxhon një faqe interneti interesante (<http://aprtirana.al/>), e cila jep informacion mbi hapësirat dhe parqet e gjelbra.

Biodiversiteti

Plani lokal përshkruan qasjen ambicioze për të zvogëluar humbjen e biodiversitetit dhe për të identifikuar dhe zbatuar ndërhyrjet që mund ta përmirësojnë atë. Ai e thekson Shqipërinë si një nga eksportuesit kryesorë të bimëve mjekësore në Evropë. Plani lokal citon raste të suksesshme biznesi të kultivimit të bimëve mjekësore në vend të përdorimit të tyre si të pakultivuara (të egra).

Po ashtu, paraqet histori të suksesshme në lidhje me kompanitë e naftës të menaxhuara nga familje të kthyer së fundmi në biznes dhe që eksportojnë prodhime të certifikuar me vlerë të lartë në Evropë.

Instrumentet e propozuara për të përmirësimin e biodiversitetit në Tiranë janë:

- Instalimi i çatave biosolare të gjelbra në ndërtesat publike në mënyrë që të integrohen panelet diellore me bimësi të madhe vendase në çatitë e ndërtesave publike (projekti pilot # 13 nga plani lokal)
- Krijimi i korridoreve të gjelbra për të lidhur hapësirat ekzistuese të gjelbra me ato që do të krijohen në të ardhmen e afërt (d.m.th. "Urat e Biodiversitetit" si projekti pilot # 15 nga plani lokal).
- Zhvillimi i projekteve pilot, me të dhëna nga komuniteti vendas për të krijuar korridoret e bletëve në zonat e banuara.



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

Hapësirat blu

Gjithashtu, plani vendor angazhohet të zgjerojë korridoret blu dhe të përmirësojë cilësinë e trupave ujorë përmes:

- Rehabilitimi i lumit të Tiranës dhe parkut të lumit të Tiranës për ta bërë atë hapësirë të aksesueshme publike (projekti pilot # 8 nga plani lokal)
- Krijimi i parkut të lumit Erzen që nga njëra anë mbron ligjërisht ambientin rrethues të lumit dhe vetë lumin (projekti pilot # 9 nga plani lokal)
- Identifikimi i shtresave të dëmtuara të lumenjve dhe grykëderdhjeve nga hedhja e mbetjeve të ngurta, mbetjet urbane dhe ndërtimi i paligjshëm. (Në vazhdim) - Qeveria qendrore
- Inspektimet për mbrojtjen dhe shfrytëzimin e zhavorrit të lumit (në vazhdim) - Qeveria qendrore
- Fuqizimi i ekosistemeve të lumenjve, Erzen dhe Ishëm
- Krijimi i parqeve të lumit Erzen dhe lumit të Tiranës deri në vitin 2030 dhe rehabilitimi i lumit të Tiranës, parkut të lumit të Tiranës si zonë e aksesueshme rekreative publike;
- Instalimi i betonit të përshkueshëm në zhvillimet e reja - kjo është planifikuar tashmë për bulevardin verior të Tiranës (~ 2017)
- Projekti i Tiranës ka prezantuar masat e mbrojtjes ndaj përmbytjeve përmes gurëve dhe mureve sipas projektit të rehabilitimit të lumit të Tiranës (~ 2017)
- Hapësirat urbane ujore janë planifikuar në bazë të projektit

të bulevardit verior të Tiranës dhe të rehabilitimit të lumit.

Trajtimi i ujërave zeza

Veprimet kryesore për ujërat e zeza të identifikuar në masterplanin e Tiranës të lidhur me PVQGJ-në janë:

- Impianti i parë i trajtimit të ujërave të zeza në qytet po ndërtohet në zonën e Kasharit, një projekt i financuar nga JICA/Japonia për 9.8 miliard lekë e (73 milion lekë). Ndërtimi i impiantit fillimisht u planifikua të përfundonte në fund të vitit 2017, por ka hasur në vonesa të mëdha.
- Ndarja e rrjetit të kanalizimit dhe shkarkimit është detyra më sfiduese. Për kërkesat kulmore të shkarkimit është parashikuar një kanal i tejmbushur nga interseptori kryesor ekzistues në lumin e Tiranës.



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

5.3 Masat për Tiranën e Gjellër

Vizioni i PVQGJ (2018-2033)

Deri në vitin 2033, Tirana do të ketë më shumë hapësira të gjelbra me cilësi të lartë që njerëzit të mund të gëzojnë dhe ku biodiversiteti mund të lulëzojë. Cilësia e lumit të Lanës dhe Tiranës do të përmirësohet si rezultat i trajtimit më të mirë të ujërave të zeza.

Objektivi afatmesëm (2018-2025)		Masat afatshkurtra (2018-2021)	Pronari/Përgjithësia	Prioritet
SO.2A	Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore:: Rritja me 20% e zonave me hapësira të gjelbra.	GSB1: Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve (përfshirë fidanishtet e pemëve)	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	I lartë
		GSB2: Ndërtimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	Mesatar
		GSB3: Ndërtimi i korridoreve të gjelbra	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	Mesatar
		GSB4: Krijimi i inventarit dhe bazës së të dhënave të biodiversitetit	Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit; Banka Gjenetike	I ulët
		GSB5: Zbatimi i legjislacionit për mbrojtjen e hapësirave të gjelbra	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit, Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Mesatar
		GSB6: Vlerësimi Mjedisor Strategjik i hapësirave të gjelbra	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	Mesatar
		GSB7: Zbatimi i detyrimeve për madhësitë minimale të hapësirave të gjelbra publike dhe për mirëmbajtjen e hapësirave publike	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	Mesatar
		GSB8: Rikualifikimi i hapësirave të gjelbra	Departamenti i Planifikimit Territorial, Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit	Mesatar
SO.2B	Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve: Reduktimi i shkarkimit të ujërave të zeza në lumenj në 0%	GSB9: Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale	Ministria e Punëve Publike dhe Transportit Agjencia Kombëtare e Ujësjellës Kanalizimeve UKT	I lartë

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

GSB1a: Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve

Planifikimi për zgjerimin e zonës pyjore urbane dhe gjelbërimi dhe restaurimi i liqeneve kryesore të qytetit për të përmirësuar biodiversitetin e peizazhit, përmirësimin e menaxhimit të ujërave sipërfaqësore dhe kapacitetin e magazinimit të vërshimeve dhe rritjen e aksesit të publikut në hapësirat e gjelbra të korridorit. Plani i dizajnit do të identifikojë llojin e pemës, sipërfaqen e mbuluar, dendësinë, llojin e përdorimit të drurit (komercial, rekreativ, ruajtjen e përmytjeve, sekuestrimin e karbonit), pronësinë e tokës dhe përdorimin e tokës (urban, bujqësor, ortikulturë) për mbjelljen e pemëve. Strategjia për implementimin e mbledhjeve të pemëve dhe ristrukturimit të lumit, do të përfundojë dhe do të përcaktohet në 2030.

Shikoni anën e pasme dhe Shtojcën 2 për një mini-studim mbi implementimin e një fidanishteje për mbjelljen e ardhshme të pemëve,

Konteksti Aktual:

- 2 milion pemë do të mbillen sipas Planit të Përgjithshëm Lokal.
- Analiza e tokës u financua nga Zyra e Bashkëpunimit Italian nëpërmjet Ministrisë së Punëve të Jashtme të Italisë.
- BT planifikon të fillojë fillimisht me dy pjesë të vogla pilot dhe më pas të shpërndahet ndër vite.
- Fondi për pyjet është i papërcaktuar dhe mund të vijë nga fondet e BT-së, donacionet ose nga skema e PPP-së. Mbulimi i pyjeve tregtare mund të financohet nga një skemë PPP.
- Implementimi i strategjisë Metrobosco aktualisht është i papërcaktuar.
- BT planifikon të ndërtojë dy parqe rreth e rrotull liqeneve - Kashar dhe Farkë por nevojitet gjejë fondet.
- Nuk ka ngjarje ekstreme të përmytjeve në Tiranë, por përmytja ndonjëherë ndodh me reshje të rënda.

Shtrirja e projektit:

Mbjellja e 2 milion pemëve deri në 2030, dhe 900,000 prej tyre të mbjella deri në 2023

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BT identifikon dhe rezervon tokë për mbjellje përmes marrëveshjeve të mbjelljeve sipas raportit të sipërfaqes së katit ose përmes blerjeve. Zonat tregtare të hortikulturës mund të vendosen në dispozicion të operatorëve përmes një procesi tenderimi.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Potenciali për vendet tregtare të hortikulturës për tërheqjen e të ardhurave përmes shitjes së tokës.
- Potenciali për kapjen e vlerës së tokës në zonat që kufizojnë Metrobosco.
- Reduktimi i mundshëm i rrezikut të përmytjes me ujëra sipërfaqësor.
- Të ardhurat nga dhënia me qira e hapësirave rekreative.



Rrethinat e Tiranës

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	1
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 14a Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve (vazhdim) **GSB1b: Strategjia për fidanishtet e pemëve për pyjet Metrobosco**

Përshkrimi:

Plani i Përgjithshëm Vendor përfshin një objektiv për mbjelljen e dy milion pemëve për të formuar pyllin orbital (Metrobosco) deri në vitin 2030. Së bashku me nevojën për rimbjelljet vjetore të parqeve dhe rrugëve ekzistuese të mëdha, ekziston nevoja për të mbjellë rreth 200,000 pemë në vit. Aktualisht nuk ka kapacitet të mjaftueshëm në treg për të furnizuar këtë numër dhe BT nuk ka objekte për magazinimin e fidanishteve. Qasja e preferuar e BT-së është që të ketë objektet e veta për magazinimin e fidanishteve për nevojat e veta; megjithatë, një tjetër mundësi do të ishte të siguronte një kontratë afatgjatë për të ardhmen e pemëve, d.m.th. të angazhohet sot për të blerë përafërsisht 200,000 pemë në vit duke filluar nga pas 5 vjetësh.

Ne do të zhvillojmë një strategji dhe një biznes të nivelit të lartë për një fidanishte pemësh dhe lulesh. Objektivi fillestar i kësaj strategjie paraqitet në mini-studimin në Aneksin 2



Rrethinat e
Tiranës

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	1
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 14b Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

GSB2a: Ndërtimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi

Dispozita e xhepit të parqeve dhe të vogla me pemë, kopsht, dhe gjelbërim përreth qytetit. Këto parqe mund të jenë në një distancë prej 500-10,000 m² (0.05 deri në 1.0 ha) dhe vendndodhja e tyre do të përafrohet me blloqet me prioritet për rindërtim. Kriteret e përzgjedhjes së vendndodhjes do të balancojnë kërkesat mjedisore (cilësinë e ajrit) kundrejt aspekteve socio-ekonomike (dobia / tërheqja). Plani do të kontribuojë drejt një strategjie për xhepa të parqeve dhe të përfshijë sugjerime për skemat e përkohshme për ri-konfigurimin e rrugëve duke pastruar fundin e rrugës për t'u lidhur me hapësirën e shitjes me pakicë dhe për të vendosur sipërfaqe të përkohshme me bimë.

Shih Aneksin 2 për një mini-studim mbi xhepat e parqeve.

Konteksti Aktual:

- Ekzistojnë 3 stacione që matin cilësinë e ajrit. Fluksi i trafikut duhet të ulet në zonat me parqe me xhepa.
- BT ka prioritzuar rindërtimin e blloqeve për të cilat mund të lidhet financimi (madhësia prej -10 ha, 100 blloqe gjithsej në Tiranë) në Strategjinë e Qëndrueshmërisë (që do të miratohet deri në fund të vitit).
- BT-ja po harton një hartë që identifikon hapësira të hapura në Tiranë, p.sh. midis blloqeve të vjetra komuniste dhe si ato përdoren për përdorim publik. Çadra të gjelbra ose mure vertikale mund të zbatohen ndryshe.
- BT-ja vuri në dukje se zhvilluesit aktualisht nuk ndërtojnë hapësirat publike të gjelbra, por ofrohen leje planifikimi për 1-2 kate shtesë në këmbim të një kërkesë për të ndërtuar hapësira më të gjelbra.
- Komunitetet kanë përgjegjësinë për të ruajtur ndërtesat e tyre dhe hapësirat e komunitetit, duke paguar një pagesë të vogël drejt ndërtimit të administratës.

Shkalla e projektit:

Zhvilloni 5 xhepa të rinj parqesh deri në 2023.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BT-ja identifikon dhe rezervon tokën për mbjellje përmes marrëveshjeve të planifikimit në FAR ose nëpërmjet blerjes dhe angazhimit.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Mund të merren objekte me qira (megjithëse mund të kufizohet në hapësira të vogla të hapura)
- Potenciali për kapjen e vlerës së tokës në zonat që kufizojnë Metrobosco.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Përdorimi i tokës dhe hapësirat e hapura (6, 6.1), Qëndrueshmëria: (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve: (28, 28.1)



Tirana në brendësi

Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Rruga e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 15a Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



Projekti për
Kryeqytetin:

Përshkrimi:

Ndërtimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi (vazhdim)

GSB2b: Modeli i shpërndarjes tregtare për xhepat e gjelbër në blloqe banimi

BT ka përjetuar një kërkesë të konsiderueshme nga banorët për parqe të reja dhe hapësira të lojërave për fëmijë dhe ka një mundësi për të përdorur hapësira brenda blloqeve të banimit për realizimin e këtyre parqeve dhe hapësirave të lojërave. Janë identifikuar rreth 150 hapësira të tilla.

Këto hapësira janë në tokë private me pronësi të fragmentuar. Hapësirat kanë përdorime të ndryshme, duke përfshirë zhvillimin e paautorizuar, parkimin e makinave, shitje informale me pakicë dhe tapiceri. BT ka krijuar një politikë që parandalon çdo ndërtim në këto hapësira, por nuk ka pushtetin për të hyrë në këto vende për të kryer punimet për parqet e gjelbra dhe hapësirat për të luajtur. Prandaj, çdo masë e arbitrare rrezikon të ketë reagime vandale ose hiqet në çdo kohë.

Ne do të zhvillojmë një model të shpërndarjes për sigurimin e këtyre hapësirave si parqe të gjelbra, duke marrë parasysh:

- Shpenzimet e kapitalit dhe modelin e të ardhurave për konvertimin e vendit në një park xhepi dhe hapësirë për parqe lojërash për fëmijë.
- Interesat tipike të pronësisë në toka - numri i pronarëve të veçantë të tokës dhe nëse këto janë biznese lokale, persona juridikë ose individë privatë ose një përzierje e këtyre dhe më shumë.
- Instrumente të reja (politikat, rregulloret) nga BT që mund të detyrojnë pronarët e tokave lokale për të arritur një marrëveshje për parqe të gjelbra dhe park lojërash fëmijësh.
- Llojet e stimujve mund të jenë mekanizma tërheqës për pronarët e tokave dhe komunitetet për t'u pajtuar që hapësira të shndërrohet në parqe të gjelbra dhe park lojërash fëmijësh.
- Masat të buta të cilat mund t'i sjellin palët të negociojnë së bashku, të tilla si përfshirja e komunitetit dhe publiciteti

Informata të mëtejshme jepen në mini-studimin në Shtojcën 2.



Tirana në
brendësi

Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 15b Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

GSB3: Ndërtimi i korridoreve të gjelbra

Përshkrimi:

Ndërtimi i korridoreve të gjelbra për promovimin e zhvendosjes së llojeve të bimëve dhe kafshëve dhe promovimin e biodiversitetit. Plani do të identifikojë mënyrat për bashkëpunim eficient me qytetarët në mënyrë që të jenë më bashkëpunues për këto masa.

Konteksti Aktual:

- BT planifikon të ndërtojë korridore biodiversiteti të gjelbra dhe blu (brenda Planit të Përgjithshëm Lokal)
- BT planifikon të implementojë fasada të gjelbra dhe tarraca gjelbra.

Shtrirja e projektit:

Përmirësimi i 3 korridoreve të gjelbra deri në vitin 2023.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BT identifikon dhe rezervon tokë për mbjellje përmes marrëveshjeve të mbjelljeve të RHK ose përmes blerjeve. Kjo masë lidhet ngushtë me propozimin e përgjithshëm për pyllin Metrobosco dhe planin për mbjelljen e 2 milion pemëve deri në vitin 2030.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Njëlloj si Metrobosco, korridori mund të ofrojë një ndikim financiar të kufizuar por do të ofrojë përfitime të konsiderueshme sociale dhe ekonomike për qytetin. Gjithashtu, edhe vlerat e pronave duhet të përmirësohen në afërsi të hapësirave të gjelbra.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Përdorimi i tokës dhe hapësirat e hapura (6, 6.1), Qëndrueshmëria (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve (28, 28.1)



Rrethinat e Tiranës

Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Shëndeti publik	Y

Figura 16 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

GSB4: Krijimi i inventarit dhe bazës së të dhënave të biodiversitetit

Një projekt që krijon një inventar dhe një bazë të dhënash të të gjitha pikave të nxehta të biodiversitetit të Tiranës dhe specieve të rrezikuara për të zhvilluar projekte apo strategji të ardhshme që nxisin ruajtjen ose rritjen e specieve. Këtu do të përfshihen pemët mijëvjeçare të ullinjve të Tiranës në listën e monumenteve të mbrojtura natyrore të vendit dhe do të ndërmerren hapat e nevojshëm për t'i ruajtur ato dhe/ose për t'i përdoruar për qëllime agro-përpunuese ose agro turiste.

Konteksti Aktual:

Tirana dhe hapësirat e saj natyrore janë të pasura në biodiversitet dhe agro-biodiversitet me shumë bimë mjekësore në zonat malore që duhet të mbrohen.

Shtrirja e projektit:

Vendet më të pasura të biodiversitetit dhe pikat e nxehta në Tiranë përfshijnë:

- Parku Kombëtar i Dajtit
- Parku Kombëtar "Mali me Gropa- Bizë"
- Pyjet me ah dhe lisa
- Pemët mijëvjeçare dhe qiellore të ullinjve (në zonat më rurale të Tiranës, veçanërisht në Ndroq, Dajt, Peyë, etj.)
- Fshati Shesh me rrushin autokton/tipik të zi dhe të bardhë të Sheshit
- Shumë zona të tjera që kultivojnë perime autoktone, të cilat përfshihen në fondin e bankës gjenetike të Shqipërisë për shkak natyrës së tyre të rrallë, etj.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Ky projekt mund të realizohet në bashkëpunim me Agjencinë e Zonave të Mbrojtura dhe Bankën Gjenetike. Realizimi duhet të bëhet shpejt (deri në vitin 2020), kështu që mund të përdoret për të nxjerrë fushat me prioritet për mbrojtje dhe përmirësim.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Baza e të dhënave të biodiversitetit do të sigurojë që bashkia, zhvilluesit, konsulentët dhe qytetarët të kenë akses te "pika e vetme e së vërtetës", gjithëpërfshirëse dhe e përditësuar mbi biodiversitetin në Tiranë. Kjo do të sigurojë përfitime përmes efikasitetit të përmirësuar të vlerësimeve të ndikimit dhe fokusit më të madh në ndikimet dhe përfitimet e zhvillimeve të propozuara.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e trupave ujorë (2, 2.1)
- Treguesit e presionit: Trajtimi i Ujërave të Ndotura (27, 27.1, 27.2)



Tirana në tërësi

Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 17 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

GSB5: Zbatimi i legjislacionit për mbrojtjen e hapësirave të gjelbra

Përshkrimi:

Metrobosco, liqenet dhe zonat e korridoreve të gjelbra duhet të mbrohen në nivelin e duhur në bazë të Ligjit të ri, më 8 maj 2017, "Për zonat e mbrojtura" sipas hartave të ndarjes së zonave që do të miratohen nga Këshilli Kombëtar i Territorit.

Menaxhimi i zonave të mbrojtura duhet të organizohet përkatësisht. Planifikimi i kujdesshëm është i nevojshëm për të identifikuar zonat ku mund të lëshohen licenca për shfrytëzimin e veprimtarive tregtare brenda zonave të mbrojtura, duke marrë parasysh ndikimin e akumuluar të investimeve në peizazh, burimet ujore, faunën dhe florën. Një konsideratë e veçantë në përpjekjet e planifikimit duhet t'u jepet edhe detyrimeve të Bashkisë nga Ligji nr. 27/2016 "Për menaxhimin e kimikateve". Këshillohet eksplorimi i sinergjive të mundshme me projektin natyror.

Objektivi dhe afati:

Mbrojtja do të aplikohet për të gjitha hapësirat e mëdha të gjelbra të Tiranës. Përgatitja dhe miratimi i legjislacionit është planifikuar për 2020

Ndikimi ose rezultati:

Legjislacioni do të ofrojë një mbrojtje më të madhe të zonave të gjelbra dhe biodiversitetit për të garantuar qëndrueshmërinë afatgjatë për brezat e ardhshëm.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Inspektorati për mbrojtjen e territorit në nivel Bashkiak

Palët kombëtare të interesit:

- Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura
- Ministria e Mjedisit dhe Turizmit



Tirana në tërësi

GSB1	GSB2	GSB3	GSB4
Pyjet Metrobosco dhe restaurimi i	Xhepat e parqeve	Korridoret e gjelbra	Baza e të dhënave të biodiversitetit

Figura 18 Masat e mbështetura nga masat politike



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

GSB6: Vlerësimi Mjedisor Strategjik i hapësirave të gjelbra

Përshkrimi:

Projektet Metrobosco, Gjelbërimi i liqenit dhe Korridoret e gjelbra mund t'i nënshtrohen procedurës paraprake për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis në përputhje me Ligjin nr. 10 440, datë 07.07.2011 "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis" dhe Rregulloren nr.1, datë 15.03.2006 "Për parandalimin të ndikimeve negative në shëndet dhe në mjedisi të veprimtarive ndërtimore", nëse ato përfshijnë: bujqësinë, pylltarinë, projektet për ristrukturimin e tokës rurale; projektet e menaxhimit të ujit për bujqësinë, duke përfshirë projektet e ujitjes dhe të kullimit të tokës; pyllëzimi fillestar për qëllime të konvertimit në një lloj tjetër përdorimi të tokës".

Në bazë të ligjit nr. 10 431, datë 09.06.2011 "Për mbrojtjen e mjedisit", planet dhe programet lokale në fushën e bujqësisë, pyjeve, menaxhimit të ujërave, turizmit dhe planifikimit territorial i nënshtrohen Vlerësimit Strategjik Mjedisor (Ligji nr. 91/2013, "Për vlerësimin strategjik mjedisor") dhe VKM-së përkatëse nr. 219, datë 11.03.2015 "Për përcaktimin e rregullave dhe procedurave për konsultim me grupet e interesit dhe publikut, si dhe dëgjuesën publike gjatë procesit të vlerësimit strategjik të ndikimit".

Objektivi dhe afati:

Objektivi i SEA do të mbulojë projektet e planifikuara për periudhën e PVQGJ-së, për të siguruar ekuilibrin mes vlerësimit gjithëpërfshirës dhe duke shmangur vlerësimet e masave tejet të pasigurta afatgjata. Afati i SEA do t'i bashkërendimet fazës vijuese të planifikimit të hapësirave të gjelbra.

Ndikimi ose rezultati:

SEA është një proces i nevojshëm si pjesë e planeve dhe strategjive staturore.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Palët kombëtare të interesit:

- Këshilli Rregullator i Territorit (KRRT)
- Enti Kombëtar i Mjedisit
- Rrjeti Kombëtar i Monitorimit të Kushteve të Mjedisit
- Inspektorati i Mjedisit
- Instituti i Shëndetit Publik dhe Departamenteve të Shëndetit dhe Mjedisit



Tirana në tërësi

GSB1	GSB2	GSB3	GSB4
Pyjet Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	Xhepat e parqeve	Korridoret e gjelbra	Baza e të dhënave të biodiversitetit



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

GSB7: Zbatimi i detyrimeve për madhësitë minimale të hapësirave të gjelbra publike dhe për mirëmbajtjen e hapësirave publike

Përshkrimi:

Përmes kushteve të ndërtimit të instrumenteve të planifikimit urban, BT mund ta bëjë të detyrueshme që të gjithë zhvilluesit të ndërtojnë zona minimale të hapësirave publike, në proporcion me vëllimin e ndërtimeve të planifikuara. Mund të ketë edhe iniciativa të parashikuara për sa i përket vëllimeve shtesë të ndërtesave, ose tarifa më të ulëta për ta zhvillues të e tejkalojnë masën minimale të hapësirave të gjelbra në projektin e tyre për lejen urbane.

Gjithashtu, Ligji për Banesat duhet të përfshijë detyrimet e mirëmbajtjes për hapësirat e përbashkëta, duke përfshirë hapësirat e gjelbra, në të gjitha zhvillimet e reja.

Objektivi dhe afati:

Ky detyrim do të përfshinte të gjitha zhvillimet e reja të mëdha në Bashkinë e Tiranës. Vlerësimi i ndikimit dhe procesi i qeverisjes dhe konsultimit do të jetë i nevojshëm përpara se të kalojë për miratim, dhe data e miratimit pritet të jetë në 2020.

Ndikimi ose rezultati:

Rregulli i ri do të ndihmojë që të nxisë zhvilluesit të punojnë me Bashkinë për planifikimin dhe ofrimin e hapësirave të gjelbra me cilësi të lartë.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia e Tiranës - Drejtori i Përgjithshëm i Zhvillimit Ekonomik, Departamenti i Planifikimit të Territorit, Departamenti i Planifikimit Strategjik, Drejtori i Politikave Mjedisore, Drejtori i Përgjithshëm i Agjencisë së Parqeve dhe Rekreacionit

Palët kombëtare të interesit:

- Ministria e Mjedisit dhe Turizmit;
- Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave
- Ministria e Shëndetësisë



Tirana në tërësi

GSB1	GSB2	GSB3	GSB4
Pyjet Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	Xhepat e parqeve	Korridoret e gjelbra	Baza e të dhënave të biodiversitetit



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

GSB8: Rikualifikimi i hapësirave të gjelbra

Përshkrimi:

Ka nevojë për zbatimin e rregullores në vendbanime formale dhe joformale dhe të ofrohet rikualifikimi i hapësirave publike për të ndërtuar kënde lojërash dhe hapësira të gjelbra.

Objektivi dhe afati:

Ky detyrim do të përfshinte të gjitha zhvillimet e reja të mëdha në Bashkinë e Tiranës. Vlerësimi i ndikimit dhe procesi i qeverisjes dhe konsultimit do të jetë i nevojshëm përpara se të kalojë për miratim, dhe data e miratimit pritet të jetë në 2020.

Ndikimi ose rezultati:

Rregulli i ri do të ndihmojë që të nxisë zhvilluesit të punojnë me Bashkinë për planifikimin dhe ofrimin e hapësirave të gjelbra me cilësi të lartë.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia e Tiranës - Drejtori i Përgjithshëm i Zhvillimit Ekonomik, Departamenti i Planifikimit të Territorit, Departamenti i Planifikimit Strategjik, Drejtori i Politikave Mjedisore, Drejtori i Përgjithshëm i Agjencisë së Parqeve dhe Rekreacionit

Palët kombëtare të interesit:

- Ministria e Mjedisit dhe Turizmit;
- Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave
- Ministria e Shëndetësisë



Tirana në tërësi

GSB1	GSB2	GSB3	GSB4
Pyjet Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	Xhepat e parqeve	Korridoret e gjelbra	Baza e të dhënave të biodiversitetit



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

GSB9: Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale

Përshkrimi:

Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale në të gjithë qytetin.

Konteksti Aktual:

- Rehabilitimi i Infrastrukturës dhe Asistenca Teknike për Ujësjetësin Tiranë për sistemet e ujësjetësit dhe ujërave të zeza me bashkëpunim italian për 3.6 miliardë lekë e(27 milion Euro).
- Projekti i Përmirësimit të Sistemit të Ujërave të Zeza të Tiranës së Madhe, me JICA/Japoni për 9.8 miliardë lekë e(73 milion euro).
- Projekti i Planit të Biznesit për UKT, financuar nga USAID, në pritje të miratimit.

Shtrirja e projektit:

Projekti për trajtimin e ujërave të zeza që po zhvillohet tani, do të ofrojë kapacitet për të trajtuar afërsisht 30% të ujërave të zeza tregtare dhe rezidenciale të Tiranës. Pjesa tjetër e kapaciteteve për këtë trajtim duhet të jetë pjesë e skemës së ardhshme. Koha kur do të përcaktohet skema e re nga Qeveria, që do të bëjë financimin dhe prokurimin e skemës.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Realizimi i një plani investimi të ri për trajtimin e ujërave të zeza nga Qeveria. BT dhe UKT po bashkëpunojnë me qeverinë për realizimin e projektit sa më shpejt të jetë e mundur. Dokumenti pritet të dalë pas vitit 2022 për shkak të programeve kohore të planifikimit, projektimit dhe ndërtimit.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Trajtimi i ujërave të zeza është efikas dhe redukton kostot për pastrimin e lumenjve.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e trupave ujqore (2, 2.1)
- Treguesit e presionit: Trajtimi i Ujërave të Ndotura (27, 27.1, 27.2)



Tirana në tërësi

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 22 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT MBËSHTETËSE

Përveç masave politike të rekomanduara më sipër, ne do të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të mbështetur zbatimin e masave politike në lidhje me Metrobosco, Gjelbërimin e Liqenit dhe Korridoret e Gjelbra:

- Ne do të sigurojmë harmonizimin e plotë dhe zbatimin e Direktivës për përgjegjësinë mjedisore, Direktivës INSPIRE dhe Direktivës për Krimin Mjedisor, me qëllim që të sigurojmë mjetet e drejta parandaluese kundrejt shkeljeve të ligjeve në sektorin e mjedisit.
- Në përputhje me Ligjin nr. 8405, datë 17.09.1998 "Për planifikimin urban", i ndryshuar më tej, ne do të hartojmë një plan të detajuar për zhvillimin dhe zbatimin e veprimeve të propozuara në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar dhe Planin e Përgjithshëm Lokal të Tiranës. Ky plan duhet të përfshijë llojet përkatëse të përdorimit të pemëve, d.m.th. rekreativ, komercial, magazinimi i ujërave të përmytjeve, sekuestrimi i karbonit.
- Në hartimin e dokumenteve të nevojshme të planifikimit për zhvillimin e veprimeve të propozuara, ne do të marrim parasysh veprimet për biodiversitetin dhe ruajtjen e kafshëve të egra bazuar në Ligjin nr. 9587, datë 20.07.2006 "Për mbrojtjen e biodiversitetit", i ndryshuar me Ligjin nr. 37/2013 dhe Ligjin nr. 68/2014 dhe aktet nënligjore përkatëse, duke përfshirë VKM nr. 177, datë 31.03.2005 "Për normat e lejuara të emetimit dhe kriteret për ndarjen e zonave për mjediset ujore pritëse", VKM Nr. 435, datë 12.09.2002 "Për miratimin e normave të shkarkimit në ajër "; Udhëzimi nr. 8, datë 27.11.2007, i Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe i Ministrisë së Shëndetësisë "Për nivelet kufi të zhurmave në mjediset e caktuara".
- Sa i përket projektit të gjelbërimit të liqeneve duhet t'i referohemi Ligjit nr. 111/2012 "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore" për të siguruar ngritjen e një sistemi që synon vlerësimin e gjendjes biologjike të ujërave në liqen, rrugëve të lidhura të ujit dhe ujërave nëntokësore, si dhe planifikimin e masave të nevojshme për të arritur "gjendjen e mirë të ujit" (si ekologjik dhe kimik) në përputhje me dispozitat ligjore.
- Ne do të përcaktojmë kuadrin administrativ që zbatohet për menaxhimin e basenit ujor në liqen dhe do të mundësojmë koordinimin mes organeve kompetente për menaxhimin e zonave të mbrojtura dhe baseneve ujore. Gjithashtu, do hartojmë një plan menaxhimi për basenin lumor dhe planet e menaxhimit të rrezikut nga përmytjet duhet të zbatohen në

këto zona.

Përveç masave politike të rekomanduara më sipër, ne do të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të mbështetur zbatimin e masave politike në lidhje me infrastrukturën ujore.

- Në lidhje me blloqet ekzistuese, rinovimi i hapësirave të gjelbra të përbashkëta mund të promovohet përmes zbatimit të ligjit të bashkë pronësisë në ndërtesat e banimit dhe futjes së stimujve fiskalë/financiarë në nivel bashkiak për të nxitur rinovimin e pjesëve të jashtme.
- Ne do të miratojmë planet e monitorimit të ajrit dhe do të instalojmë stacionet matëse të cilësisë së ajrit në mënyrë që të sigurojmë mbrojtjen e shëndetit të qytetarëve duke përdorur parqet urbane. Fluksi i trafikut duhet të ulet në zonat me parqe me xhepa.
- Ne do të hartojmë një plan veprimi për të zvogëluar përdorimin e pesticideve ose rreziqet në parqet dhe kopshtet publike, në mjediset sportive dhe rekreative, si dhe në terrenet e lojërave të fëmijëve.
- Ne do të ndërtojmë një qendër për mbledhjen dhe trajtimin e kimikateve të rrezikshme.

Ne do të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të thjeshtuar zbatimin e legjislacionit aktual lidhur me trajtimin e ujërave të zeza:

- Në lidhje me ndërtimin e objekteve të reja të trajtimit të ujërave të zeza, rekomandohet që zgjidhjet inovative të përfshihen në projektet e trajtimit të ujërave të zeza, që lidhen me post-trajtimin e llumit të ujërave të zeza dhe ri-përdorimin e materialeve dhe ujit. Kjo bëhet në përputhje me kërkesat e tërësisë së legjislacionit të BE-së.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

MASAT MBËSHTETËSE

Ne do të angazhohemi me Qeverinë Kombëtare për masat e mëposhtme politike për të mbështetur vizionin tonë afatgjatë të qytetit të gjelbër:

- Transpozimi i plotë i direktivës mbi tavanet kombëtare të emetimeve për ndotës të caktuar atmosferikë dhe zbatimin efektiv i strategjisë kombëtare për cilësinë e ajrit të miratuar në vitin 2014.
- Nevojitet gjithashtu përfundimi i planit kombëtar të veprimit për cilësinë e ajrit, si dhe përgatitja e monitorimit të cilësisë së ajrit në përputhje me standardet e përcaktuara nga direktivat përkatëse të BE-së.
- Duhet të bëhen përpjekjet e duhura për të përfunduar, në përputhje me legjislacionin përkatës dytësor, harmonizimin me kërkesat e BE-së për REACH; eksportin dhe importin e kimikateve të rrezikshme; për rregulloren për klasifikimin, etiketimin dhe paketimin e substancave dhe përzierjeve; për ndotësit e qëndrueshëm organikë; eksperimentet e kafshëve; asbestin; biocidet; dhe merkurin.
- Praktikrat për përdorimin e kimikateve në bujqësi duhen të zhvillohen. Të dhëna për zbatimin e legjislacionit për kimikatet duhet të raportohen dhe të vendosen në dispozicion.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI I PËRFITIMEVE

Përmirësimi i sasisë dhe cilësisë së hapësirave të gjelbra dhe biodiversitetit në Tiranë mund të ofrojë disa përfitime mjedisore, ekonomike dhe sociale.

1. Zbutja dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Hapësirat e gjelbra mund të ofrojnë një sërë shërbimesh për zbutjen dhe adaptimin, duke përfshirë:

- Ofrimin e një niveli më të lartë për kapjen dhe depozitimin e karbonit, duke reduktuar rrezikun e ndryshimeve klimatike.
- Mbrojtja e biodiversiteti në Tiranë, duke bërë të mundur që ekosistemet tokësore të mbeten të banueshme me një shumëllojshmëri shpesh të bimëve dhe kafshëve.
- Mbrojtja e zonave urbane dhe rurale të Tiranës me vlerë të lartë ekonomike nga ndryshimi i modeleve të motit, si përmbytjet dhe valët e të nxehtit.

Masa	Ulja e nivelit të karbonit (CO ₂ tonë)
GSB1. Pylli Metrobosco	88.000
GSB2. Xhepat e parqeve	18
GSB3. Korridoret e gjelbra	570

Tabela 5. Ulja e nivelit të karbonit nga hapësirat e gjelbra dhe masat e biodiversitetit

2. Reduktimi i ndotjes në trupat ujorë

Masa GSB9 do të mundësojë uljen e nivelit të ndotjes së ujit nga KBO dhe NH₄ në lumenjtë dhe liqenet për ta reduktuar këtë nivel në zero me kalimin e kohës, duke përmirësuar mbrojtjen e ekosistemeve ujore të Tiranës.

Përmirësimi i infrastrukturës së gjelbër përmes të gjitha masave GSB do të rrisë cilësinë e vendit të perceptuar nga qytetarët tanë, duke rritur kështu vlerën që ata vendosin në hapësira të gjelbra në drejtim të:

- Aktivitete rekreative dhe zbavitje në ambiente të jashtme, siç janë këndet e lojërave të fëmijëve në xhepat e parqeve dhe zonat e argëtimit përgjatë liqeneve të rindërtuara rreth Tiranës.
- Përmirësimi i shëndetit dhe mirëqenies që rezulton nga aktiviteti fizik shtesë nga çiklizmi dhe ecja përgjatë shtigjeve në korridoret e gjelbra dhe Metrobosco, duke ulur kostot e shërbimit shëndetësor.
- Rritja e kohezionit dhe fuqizimi i komunitetit përmes pronësisë së komunitetit, menaxhimit dhe përdorimit të hapësirave të gjelbra, si dhe imazhit të përmirësuar të vendit përmes atraktivitetit të hapësirave të jashtme.

4. Rritja e turizmit, investimeve dhe rritja ekonomike

Hapësirat e gjelbra i mundësojnë Tiranës të zhvillohet si një rajon i gjelbër dhe i shëndetshëm tërheqës për turistët, sipërmarrësit dhe investitorët, në drejtim të:

- Tërheqjes së vizitorëve në rajon dhe mundësitë për të rritur nivelet e turizmit.
- Mundësitë për vlera shtesë të tokës dhe pronës që mund të sjellin hapësira të gjelbra me cilësi të lartë.
- Mundësitë për tërheqjen e investimeve të reja në drejtim të mundësive të reja të punësimit dhe investimeve të brendshme për shkak të një qyteti më tërheqës.
- Menaxhimi i përmirësuar i biodiversitetit të Tiranës dhe produkteve të tokës, që mund të gjenerojë ë më shumë të ardhura nga shitja lokale dhe shitjet e eksportit të bimëve dhe kulturave ushqimore.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
GSB1a	Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Buxheti afatmesëm 2018-2010 propozon ndërtimin e një projekti për trotuare dhe hapësira të gjelbra pranë "ish Astiri". Kostoja e përllogaritur që lidhet me koston e kapitalit të pemëve për pesë vitet e ardhshme.	77.000	2.667.000	0	0	2.589.000
GSB1b	Strategjia për fidanishtet e pemëve për pyjet Metrobosco	Politikat / Strategjia/ Studimi	Investimi dhe zbatimi nga BT	Kosto e përllogaritjes që lidhet me vendosjen dhe mirëmbajtjen e pemëve që mblihen përtej pesë viteve. Kostot e tokës janë përjashtuar	0	185.000	0	0	185.000
GSB2a	Mundësimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Buxheti afatmesëm 2018-2021 propozon fonde për ristrukturimin e kopshtit zoologjik dhe kopshtit botanik. Kostoja e përllogaritur që lidhet me koston e kapitalit të mbjelljes për pesë vitet e mëvonshme, plus VNA e të ardhurave të humbura nga parkimi i makinave	5.000	206.000	0	0	200.000
GSB2b	Modeli i shpërndarjes tregtare për xhepat e gjelbër në blloqe banimi	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Kostoja e përllogaritur që lidhet me personelin kostot e konsulentëve për të përcaktuar dhe vendosur strategjinë e xhepave të parqeve.	0	0	24.000	17.000	17.000

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
GSB3	Ndërtimi i korridoreve të gjelbra	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Bazuar në mbledhje, 18.000 pemë të llojeve të ndryshme	0	369.000	92.000	10.000	379.000
GSB4	Krijimi i bazës së të dhënave të biodiversitetit	Informacion dhe ndërtimi i kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përlllogaritja e kostove që lidhen me kostot e konsulentëve për ndërtimin dhe bushjen e bazës së të dhënave. Nuk përfshin studimet në terren në shkallë të gjerë.	0	0	0	10.000	10.000
GSB5	Zbatimi i legjisllacionit për mbrojtjen e hapësirave të gjelbra	Rregullorja/ rregulli	Legjisllacioni kombëtar	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për të mbështetur zbatimin e projektit	0	0	0	3.000	3.000
GSB6	Përgatitja e Vlerësimit Mjedisor Strategjik të hapësirave të gjelbra	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përlllogaritja e kostove që lidhen me kostot e konsulentëve që merren me SEA	0	0	0	13.000	13.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
GSB7	Zbatimi i detyrimeve për hapësirat e gjelbra të vogla publike	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	6.000	6.000
GSB8	Implementimi dhe rikualifikimi i hapësirave të gjelbra	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	6.000	6.000
GSB9	Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimet dhe prokurimet nga Qeveria shqiptare; pronësi dhe zbatim nga UKT	Projekti i ujërave të zeza i JICA është përdorur si standard.	0	19.537.000	880.000	0	19.537.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
GSB1a	Mbjellja e pyjeve Metrobosco dhe restaurimi i liqeneve	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Buxheti afatmesëm 2018-2010 propozon ndërtimin e një projekti për trotuare dhe hapësira të gjelbra pranë "ish Astiri". Kostoja e përllogaritur që lidhet me koston e kapitalit të pemëve për pesë vitet e ardhshme.	577.000	19.900.000	0	0	19.323.000
GSB1b	Strategjia për fidanishtet e pemëve për pyjet Metrobosco	Politikat / Strategjia/ Studimi	Investimi dhe zbatimi nga BT	Kosto e përllogaritjes që lidhet me vendosjen dhe mirëmbajtjen e pemëve që mblihen përtej pesë viteve. Kostot e tokës janë përjashtuar	0	1.384.000	0	0	1.384.000
GSB2a	Mundësimi i xhepave të gjelbër në blloqe banimi	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Buxheti afatmesëm 2018-2021 propozon fonde për ristrukturimin e kopshtit zoologjik dhe kopshtit botanik. Kostoja e përllogaritur që lidhet me koston e kapitalit të mbjelljes për pesë vitet e mëvonshme, plus VNA e të ardhurave të humbura nga parkimi i makinave	41.000	1.534.000	0	0	1.493.000
GSB2b	Modeli i shpërndarjes tregtare për xhepat e gjelbër në blloqe banimi	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Kostoja e përllogaritur që lidhet me personelin kostot e konsulentëve për të përcaktuar dhe vendosur strategjinë e xhepave të parqeve.	0	0	179.000	127.000	127.000

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
GSB3	Ndërtimi i korridoreve të gjelbra	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, potencial për financime për palët e treta dhe/ose mbështetjen e komunitetit	Bazuar në mbledhje, 18.000 pemë të llojeve të ndryshme	0	2.751.000	688.000	78.000	2.829.000
GSB4	Krijimi i bazës së të dhënave të biodiversitetit	Informacion dhe ndërtimi i kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përlllogaritja e kostove që lidhen me kostot e konsulentëve për ndërtimin dhe bushjen e bazës së të dhënave. Nuk përfshin studimet në terren në shkallë të gjerë.	0	0	0	78.000	78.000
GSB5	Zbatimi i legjisllacionit për mbrojtjen e hapësirave të gjelbra	Rregullorja/ rregulli	Legjisllacioni kombëtar	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për të mbështetur zbatimin e projektit	0	0	0	22.000	22.000
GSB6	Përgatitja e Vlerësimit Mjedisor Strategjik të hapësirave të gjelbra	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përlllogaritja e kostove që lidhen me kostot e konsulentëve që merren me SEA	0	0	0	100.000	100.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

5. Hapësirat e Gjelbra & Biodiversiteti

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
GSB7	Zbatimi i detyrimeve për hapësirat e gjelbra të vogla publike	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	44.640	44.640
GSB8	Implementimi dhe rikualifikimi i hapësirave të gjelbra	Rregullorja/ rregulli	Prezantuese nga BT	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe kostot e këshilltarëve për të hartuar politika të reja.	0	0	0	44.640	44.640
GSB9	Zgjerimi i shërbimeve të trajtimit të ujërave të ndotura për ujërat e ndotura bashkiake dhe industriale	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimet dhe prokurimet nga Qeveria shqiptare; pronësi dhe zbatim nga UKT	Projekti i ujërave të zeza i JICA është përdorur si standard.	0	145.800.000	6.570.000	0	145.800.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a dense urban landscape with various buildings, a large central park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid on the center of the image, containing the text '6. Energjia e Qëndrueshme'.

6. Energjia e Qëndrueshme

Ne planifikojmë të arrijmë **energji me efikasitet** më të lartë të infrastrukturës së ndërtimit dhe ndriçimit, si dhe të sigurojmë infrastrukturë më të mirë për miratimin e automjeteve elektrike.



6. Energjia e Qëndrueshme

6.1 Sfidat kryesore në Tiranë

1) Siguria e energjisë

Tirana ka parë përmirësime të mëdha në besueshmërinë e furnizimit me energji elektrike. Ende ka një numër të lartë ndërprerjesh, për të cilat vazhdon përmirësimi i mëtejshëm i furnizimit. 100% e furnizimit me energji elektrike është nga hidrocentralet me energji të rinovueshme.

Shumica e energjisë jo transportuese për qytetin vjen nga energjia elektrike. Përfundimi i Gazsjellësit Trans Adriatik (TAP) do të krijojë mundësinë që gazi natyror, lëndë djegëse fosile, të bëhet një burim shtesë energjie për Tiranën. Këto implikime janë ende të paqarta. Energjia është një çështje që rregullohet dhe shpërndahet në nivel kombëtar, ku qyteti ka shumë pak kontroll mbi gjeneratat. Zakonisht, Tiranës i mungojnë incentivat fiskale për objektet e energjisë së rinovueshme në ndërtesat private. Është konsideruar si një çështje e rëndësishme për të përmirësuar e gjithë energjinë që shpërndarë në qytet, por nën kontrollin e drejtpërdrejtë të BT.

2) Vjedhja e energjisë

Një shqetësim për investimet dhe mirëmbajtjen e ardhshme të rrjetit energjetik është praktika e gjerë e vjedhjes së energjisë dhe shkalla e dobët e mbledhjes së të ardhurave nga konsumatorët e regjistruar të energjisë. Duke njohur shqetësimin e vjedhjes së energjisë, qeveria nisi një fushatë kundër vjedhjes për të goditur vjedhjen e energjisë në vitin 2014.

Këto masa kanë rezultuar në ulje të numrit të personave që nuk paguajnë energji nga 52% në vitin 2013

në rreth 29,8% gjatë gjashtëmujorit të parë të vitit 2015 në të gjithë Shqipërinë. Ky ndryshim ka larguar një prej pengesave më të mëdha për futjen e sistemeve të energjisë së rinovueshme dhe masave për efikasitetin e energjisë në të gjithë sistemin energjetik të Shqipërisë. Tani që konsumi i energjisë është rregulluar më mirë, ka një nxitje për rritjen e burimeve të rinovueshme dhe për efikasitetin e energjisë.

3) Konsumi i energjisë në ndërtesa

Konsumi i energjisë është rritur ndjeshëm në Tiranë së bashku me popullsinë e vendit dhe rritjen ekonomike. Shqipëria miratoi Planin Kombëtar të Veprimit për Efikasitetin e Energjisë (2011-2018) dhe në bazë të tij, Tirana miratoi Planin e Veprimit të Energjisë së Qëndrueshme (SEAP) (2013-2020). SEAP tregon se në 2011 konsumi i energjisë për banesë përbënte 66% të konsumit total të energjisë, ndërtesat tregtare dhe të shërbimit për 33%, dhe ndërtesat publike për 1%.

Sistemet kryesore të ndërtimit që konsumojnë energji janë kondicionerët dhe pompat e nxehtësisë. Ato priren të vjetrohen, si dhe të jenë joefikase. Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa është i lartë dhe kështu zona kryesore për kursimin e energjisë është përmirësimi i efikasitetit energjetik të ndërtesave dhe infrastrukturës. Standardet e ndërtimeve janë rregulluar dhe shpërndarë në nivel

kombëtar, ku qyteti ka shumë pak kontroll përtej konsumit të stokut të ndërtesave të vetë bashkisë. Megjithatë, bashkia zotëron relativisht pak stoqe ndërtesash. SEAP ka regjistruar 181 ndërtesa bashkuake, 123 680 ndërtesa vendbanimesh dhe 23 143 ndërtesa tregtare në 2011.



6. Energjia e Qëndrueshme

6.1 Sfidat kryesore në Tiranë

4) Konsumi i energjisë në transport

Sektori i transportit është konsumatori më i madh i naftës në Shqipëri.

Në Tiranë, konsumi i karburantit në sektorin e transportit është i përbërë nga 54% benzinës, 45% naftë dhe 1% LPG. Automjetet e pasagjerëve dhe tregtare konsumojnë 88% të karburantit total të konsumuar, transporti publik konsumon 11%, dhe flota bashkiake konsumon vetëm 1%.

Nënsektori i automjeteve personale dhe tregtare është më i rëndësishmi në aspektin e konsumit të energjisë dhe kursimeve potenciale të energjisë.

5) Konsumi i energjisë në ndriçimin publik

Sistemi i ndriçimit publik në Tiranë përbëhet në lloje të ndryshme instalimesh për ndriçim. Rreth 70% e instalimeve të ndriçimit janë llamba metal halide. Edhe pse pjesa më e madhe e tyre janë të gjeneratës së re me më pak se 15 vjet, llambat e favorshme për mjedisin si ato LED janë të rralla në rreth 4% të numrit të përgjithshëm të llambave të rrugëve publike.

Nevojitet zëvendësimi i të gjitha llambave me ato të gjeneratës së re LED. Vlerësimet nga SEAP tregojnë se kjo do të mundësonte kursimin e energjisë elektrike deri në 60%, efekte më të mira ndriçimi, jetëgjatësi më të madhe të llambave dhe minimizimi të kostove të mirëmbajtjes.



6. Energjia e Qëndrueshme

6.2 Çfarë po bëjmë aktualisht

Infrastruktura e karikimit të automjeteve elektrike

Konsumi i energjisë në transport mund të përmirësohet me automjetet elektrike dhe infrastrukturën elektrike të karikimit. Kjo do të sillte përfitime lidhur me cilësinë e ajrit në vend dhe do të zvogëlonte varësinë nga nafta e importuar, por kjo kërkon investime të konsiderueshme në infrastrukturën e karikimit të automjeteve elektrike.

Zhvillimi i teknologjisë dhe stimujt po nxisin ulje të shpejtë në koston e jetëgjatësisë së automjeteve elektrike në krahasim me automjetet me motor me djegie të brendshme (ICE). Aktualisht, ka një numër të vogël pikash karikimi në të gjithë qytetin, por pritet të rriten gjatë periudhës së planit.

Efiçencën e energjisë në ndërtesa

Plani i Veprimit për Energjinë e Qëndrueshme të Tiranës tregon se zona kryesore për kursimin e energjisë është zvogëlimi i konsumit të energjisë elektrike në sektorin e ndërtimit. Aktualisht, janë duke u hartuar disa instrumente të rëndësishme të politikave nga Drejtoria e Energjetikës, të cilat kur zbatohen do të ndikojnë në planin e veprimit të qytetit të gjelbër.

- Zhvillimi i ligjit të ri mbi performancën e energjisë në ndërtesa dhe një kod i ri për ndërtimin.
- Kryerja e auditimeve të energjisë dhe lëshojnë certifikata për performancën e energjisë për pronat që do të shiten (pritet të miratohen në vitin 2017);

- Kryerja e auditimeve të energjisë, lëshimi i certifikatave të performancës dhe krijimi i planeve për masat e efikasitetit të energjisë për rinovimin e ndërtesave publike. Drejtoria për Efikasitetin e Energjisë është duke krijuar një metodologji për auditimet e energjisë për të përmbushur kërkesat e Direktivës së BE-së për performancën e energjisë në ndërtesa dhe të Direktivës së BE-së për efikasitetin e energjisë. (Pritet të miratohet në vitin 2017);
- Kryerja e etiketimit të energjisë së pajisjeve të reja elektrike dhe kondicionerëve në përputhje me kërkesat e direktivës së BE-së për etiketimin e produkteve që përdorin energji. Kjo reformë është përgatitur, por data e miratimit të saj nuk është konfirmuar.
- Themelimi i fondit shqiptar për financimin e efikasitetit të energjisë, i cili do të sigurojë mbështetje financiare për rinovimin e ndërtesave rezidenciale dhe tregtare. Nuk ka afat të përcaktuar ose plan për krijimin e këtij fondi.
- Mësimi dhe promovimi i masave për efikasitetin e energjisë për qytetarët e Tiranës dhe ndryshimi i sjelljes së punonjësve dhe përdoruesve të ndërtesave në pronësi të Bashkisë së Tiranës.
- Futja e stimujve të rinj (dhënia e lejeve të ndërtimit për kate shtesë) për të nxitur izolimin e ndërtesave ekzistuese;
- Futja e instrumenteve promovues për instalimin e kolektorëve solarë për ngrohjen e ujit.

- Promovimi i ndërtesave të gjelbra nëpërmjet disa projekteve pilot ose ilustrimeve, p.sh. çatia e gjelbër në ndërtesat e Bashkisë së Tiranës, aplikimi i instalimeve të energjisë së rinovueshme, përdorimi i izolimit termik në ndërtesat e reja dhe ekzistuese të arsimit.

Ndriçimi i rrugëve me efikasitet energjie

Plani i Veprimit për Energjinë e Qëndrueshme përfshin një masë për përmirësimin e ndriçimit rrugor në Tiranë për të rritur efikasitetin dhe për të zvogëluar vjedhjen e energjisë përmes furnizimit me energji elektrike të rrugëve.

Programi për përmirësimin e ndriçimit rrugor është aktualisht në pritje nga Drejtoria e Energjetikës, në pritje të përfundimit të një projekti të detajuar të ndriçimit dhe analizave para zëvendësimit të burimeve të energjisë. Sipas Drejtorisë Kombëtare të Energjisë, konsumi i paregjistruar i energjisë elektrike është përafërsisht 50% e konsumit total. Duhet të ndërtohet një rrjet i ri për të garantuar kontrollin e lidhjeve të paligjshme.



6. Energjia e Qëndrueshme

6.3 Masat për Tiranën e Gjelbër

Vizioni i PVQGJ (2018-2033)

Deri në vitin 2033, Tirana do të arrijë efikasitet më të lartë të energjisë të infrastrukturës së tij të ndërtimit dhe ndriçimit, si dhe të sigurojmë infrastrukturë më të mirë për miratimin e automjeteve elektrike.

Objektivi afatmesëm (2018-2025)		Masat afatshkurtra (2018-2021)	Pronari/Përgjithësia	Prioritet
SO.3A	Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	SE1: Përdorimi i infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike	Departamenti i Transportit	Mesatar
SO.3B	Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	SE2: Programi i Bashkisë për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike, Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Arsimit, Drejtoria e Përgjithshme Nr. 3 e Punonjësve të Qytetit,	I lartë
		SE3: Programi Rezidencial për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike, Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Arsimit, Departamenti i Administrimit të Banesave,	I lartë
		SE4: Zëvendësimi i llambave të rrugëve me llamba inteligjente dhe eficientë ndaj energjisë	Drejtoria e Përgjithshme Nr. 2 e Punonjësve të Qytetit, Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike dhe Kontraktori i ndriçimit	I lartë
		SE5: Zbatimi i legjislacionit për mundësimin e masave të efikasitetit të energjisë në ndërtesa	Drejtoritë e Përgjithshme të Planifikimit Urban, Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike	I lartë
		SE6: Mekanizmat për nxitjen e investimeve për teknologjitë me efikasitet ndaj energjisë	Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Arsimit, Departamenti i Planifikimit Strategjik	Mesatar
		SE7: Zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO-n dhe CPE-në	Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Arsimit, Departamenti i Planifikimit Strategjik	I lartë

6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SE1: Përdorimi i infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike

Instalimi i pikave të karikimit për automjetet elektrike në të gjithë Tiranën, duke u zgjeruar në zonat peri-urbane. Ky plan do të kontribuojë për një strategji të koordinuar për parkimin me hapjen e infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike.

Konteksti aktual:

- Aktualisht janë 3-4 pika karikimi në të gjithë qytetin në parkimet nëntokësore, në fillim të bulevardit, dhe ngjitur me stacionin e policisë.
- Aktualisht, qyteti i mungon një strategji e koordinuar për infrastrukturën e karikimit.
- Autobusët elektronikë aktualisht po testohen.
- BT po i jep prioritet licencave të taksive elektrike. Që nga viti 2017, një shoqëri po operon me taksi elektrike.

Shtirja e projektit:

Themelimi i të pakën një furnitori për infrastrukturën e karikimit të automjeteve elektrike, me 500 pika karikimi deri në vitin 2023.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BT ka kryer prokurime në sektorin privat për instalimin e stacioneve dhe pikave të karikimit të AE në autostrada publike dhe në parkimet publike.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Shitja e energjisë elektrike të konsumatorët, edhe pse ka rrezik për të ardhura më të ulëta tatimore nga shitja e lëndës djegëse
- Shërbimet e balancimit të rrjetit të energjisë elektrike (kontrolli i ngarkesës dhe furnizimi i rrjetit nga bateritë e makinave)

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Energjia e transportit (10.1, 10.3)



Tirana në brendësi

Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	1
Lëvizshmëria Inteligjente	2
Burime të sigurt dhe alternative të energjisë	3
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Shëndeti publik	Y

Figura 23 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SE2: Programi i Bashkisë për eficiency e energjisë në ndërtesa

Hartimi i një plani renovimi të ndërtesave në pronësi ose në përdorim të Bashkisë, në përputhje me Ligjin për Eficiency e Energjisë, me një normë 3% të rinovimit të sipërfaqes totale të zënë në vit. Për financimin e këtij plani, BT-ja mund të përdorë Fondin për Eficiency e Energjisë, i cili ka për qëllim përmirësimin e performancës së energjisë në ndërtesa dhe masat e të cilave përfshijnë "rinovimin eficient ndaj energjisë të ndërtesave, përfshirë ngrohjen e hapësirave, ujin e nxehtë, ftohjen dhe ajrosjen, masat për ndërtimin e zarfeve dhe instalimin e ngrohjes dhe zgjidhjeve digjitale, me qëllim përmirësimin e menaxhimit të energjisë në ndërtesat publike". Bashkia do të:

- Caktojë një menaxher për energjinë, i cili do të jetë përgjegjës për menaxhimin e performancës së energjisë së ndërtesave të saj.
- Miratojë një plan 5-vjeçar të rinovimit të stokut të ndërtesave për të përmirësuar performancën e energjisë (3% e ndërtesave në pronësi të Bashkisë në vit)
- Miratojë një qasje për kursimin e energjisë në operacionet e saj ditore: d.m.th. detyrimi për të blerë ndërtesa, produkte dhe shërbime eficiente ndaj energjisë.

Konteksti aktual:

- Në Planin e Veprimit për Energjinë e Qëndrueshme të Tiranës u identifikuan një total prej 181 ndërtesash të bashkisë, me një total të sipërfaqes prej 260,000m².
- Konsumi i energjisë për këto ndërtesa është rreth 23kWh/m² për energji elektrike dhe 56kWh/m² për ngrohje, e cila krahasohet me konsumin e energjisë në ndërtesa banimi.
- Masat e identikuara në SEAP përfshijnë një objektiv për izolimin dhe dritare me eficiency të lartë për 100 ndërtesa publike, deri në vitin 2020, BT është në rrugë të mbarë për përmbushjen e këtij objekti.
- Programi duhet të vazhdojë si pjesë e PVQGJ-së.

Shtirja e projektit:

- Instalimi i masave të eficiency së energjisë me 15% të stokut të ndërtesave bashkiake gjatë pesë viteve të ardhshme (rreth 30 ndërtesa).
- Ky projekt do të ndjekë parimet e shpërndarjes sipas praktikave më të mira, duke përfshirë qasjen 'të dhënat janë të parat' për të garantuar që investimet të orientohen atje ku kanë ndikimin më të madh, dhe performancën aktuale 'para dhe pas' me qëllim që të kryhet gjurmimi i investimeve për të përmirësuar investimet dhe masat në të ardhmen.



Tirana në brendësi

Furnizimi me energji më të sigurt dhe të larmishme	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y

Figura 24a Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për
Kryeqytetin:

Mekanizmat e
shpërndarjes &
aktorët:

Mundësitë për të
ardhura/kursime

Metrikat
kryesore (Shih
Aneksin 1)

SE2: Programi i Bashkisë për efikasitetin e energjisë në ndërtesa (vazhdim)

BT dëshiron të punojë me organizata kombëtare dhe ndërkombëtare për të identifikuar një paketë fondesh dhe asistencë teknike në mbështetje të programit rezervë për ndërtesat e bashkisë, duke përfshirë Fondin e Efikasitetit të Energjisë. Gjithashtu, do të merren në konsideratë edhe zgjidhje financiare private përmes kontraktimit të performancës së energjisë, si pjesë e një vlerësimi fizibiliteti dhe të objektivave.

Kursimet nga eficaenca e lëndëve djegëse dhe përmirësimi i komfortit në ndërtesat e bashkisë. Programi në shkallë më të gjerë do të mundësonte kursime eficaente dhe do të jepte një model për më shumë investime në rezervat e ndërtesave.

- Treguesit e gjendjes: Zbutja (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Ndërtesat (14, 14.1, 14.2, 15, 15.1, 15.2, 15.3, 15.4)



Tirana në
brendësi

Furnizimi me energji më të sigurt dhe të larmishme	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y

Figura 24b Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SE3: Programi Rezidencial për efikasitetin e energjisë në ndërtesa

Zbatimi i programeve të efikasitetit të energjisë në ndërtesa rezidenciale. Objektiva specifike për përfshirjen e izolimit termik në stokun e ndërtesave ekzistuese dhe një kod i ri për energjinë në ndërtesa për ndërtesat e reja, krijimi i një inventari të stokut të ndërtesave të Tiranës, nxitja e përdorimit të llambave efikente ndaj energjisë në ndërtesa, sektorët tregtar dhe industrial, prodhimi i energjisë në nivel lokal dhe prezantimi i certifikimit të performancës së energjisë dhe kontrolleve të energjisë. Ky plan do të kontribuojë për një strategji lidhur me politikën e Efikasitetit të Energjisë në Ndërtesa dhe që qyteti të përdorë llamba LED, dhe gjithashtu do të japë një përmbledhje të detajeve të 'performancës së mirë' të efikasitetit të energjisë në ndërtesa.

Konteksti aktual:

- Ka rreth 40,000 ndërtesa banimi ekzistuese në Tiranë. Shumë nga këto struktura banimi janë të shekullit të 20^{lë} me performancë të dobët termike si për ngrohjen ashtu edhe për ftohjen.
- BT planifikon të prezantojë standardet për efikasitetin e energjisë për ndërtesat e reja dhe masat për izolimin për ndërtesat mbi 20 vjeçare.
- Ndërtimi i këtyre certifikatave të energjisë duhet të zhvillohet në procesin e përafrimit të BE-së përmes mbështetjes së dhënë nga Programi për Efikasitetin e Energjisë Rajonale (PEER Plus) i BERZH-it.
- Aktualisht, BT u ka dhënë pronarëve një financim 50% të grantit për përmirësimin e efikasitetit në ndërtesa.
- Plani i Përgjithshëm Vendor ofron një bonus nëse ndërtimet kanë performancë të mirë në Efikasitetin e Energjisë në Ndërtesa. Politika është hartuar por BT duhet të hartojë një dokument ku të përcaktohen detajet.

Shtrirja e projektit:

Shkalla e projektit do të varet nga fonde të disponueshme për të mbështetur këto masa rezervë. Objektivi për të mbështetur masat e efikasitetit të energjisë në rastin më të keq për ndërtesat rezidenciale në Tiranë deri në vitin 2035 do të paraqiste një shkallë prej 1000 retrofitesh. Me fondet shtesë, këto retrofite mund të zgjerohen dhe të përfshijë instalimin e kolektorëve diellorë.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BA siguron burime financimi dhe realizon fonde dhe kredi me interes të ulët për pronarët e ndërtesave për të investuar në programet e efikasitetit të energjisë. Një program që mbështet financimin provat përmes kontratave të performancës së energjisë mund të ofronte një mekanizëm alternativ për të stimuluar masat private për efikasitetin ndaj energjisë.



Tirana në tërësi

Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y

Figura 25a Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për
Kryeqytetin:

Mundësitë për të
ardhura/kursime

Metrikat
kryesore (Shih
Aneksin 1)

SE3: Programi për efikasitetin e energjisë në ndërtesa banimi (vazhdim)

Kursimet nga eficienta e lëndëve djegëse, përmirësimi i komfortit në ndërtesa

- Treguesit e gjendjes: Zbutja (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Ndërtesat (14, 14.1, 14.2, 15, 15.1, 15.2, 15.3, 15.4)



Tirana në tërësi

Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y

Figura 25b Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

SE4: Zëvendësimi i llambave të rrugëve me llamba inteligjente dhe efikente ndaj energjisë

Zëvendësimi i llambave të rrugëve me llamba multi-funksionale LED që konsumojnë pak energji, duke reduktuar shkarkimet e GES: llamba LED shumë të kontrollueshme, pajisje për monitorimin e mjedisit, reklama dhe mesazhe përmes banerave fikse dhe të lëvizshëm.

Shih Aneksin 2 për një mini-studim mbi ndriçimin inteligjent.

Konteksti Aktual:

Një masë e mëparshme e SEAP ishte zëvendësimi i llambave me llamba që konsumojnë pak energji. Një qasje me vlerë më të lartë do të ishte përfshirja e karakteristikave inteligjente për mbledhjen e të dhënave dhe kontrollin aktiv si pjesë e programit të rinovimit. BA planifikon të prezantojë këtë masë nëpërmjet një kontrate shërbimi me sektorin privat. Kontraktori do të paguhej në bazë të kursimeve të energjisë dhe operacionale nga investimi në llamba dhe ndriçues të rinj.

Shtrirja e projektit:

50% e llambave të qytetit zëvendësohen deri në 2023

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

BA prokuron kontraktorin e ndriçimit për të financuar dhe instaluar/rinovuar infrastrukturën e ndriçimit rrugor. Kjo kontratë përfiton incentiva për të kursyer konto për BT.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Kursimi i energjisë dhe reklama në ndriçuesit e rrugëve. Marrja e të dhënave shtesë përmes pajisjeve inteligjente të instaluara njëkohësisht me zëvendësimin e llambave.

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Shkarkimet e GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Nuk ka



Tirana në tërësi

Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 26 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



6. Energjia e Qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

Përshkrimi:

SE5: Zbatimi i legjislacionit për mundësimin e masave të efikasitetit të energjisë në ndërtesa

Përfshirja me Ministrinë e Energjetikës dhe Industrisë për të ndihmuar zbatimin e masave politike në nivel kombëtar për veprimet për efikasitetin e energjisë në ndërtesa, duke përfshirë:

- Miratimi i metodologjisë së llogaritjes për performancën e energjisë në ndërtesa të përgatitura në nivel kombëtar sipas REEP Plus.
- Miratimi i standardeve minimale për efikasitetin e energjisë për ndërtesat e reja dhe për rinovimin e ndërtesave ekzistuese përgatitur në nivel kombëtar sipas REEP Plus.
- Vendosja e detyrimit për të përmbushur standardet për efikasitetin e energjisë (siç është përdorimi i llambave LED për ndriçimin e pjesëve të përbashkëta; përdorimi i termoizolimit dhe zgjidhjeve të tjera për efikasitet të energjisë, përdorimi i një sasive minimale të burimeve të rinovueshme për furnizim me energji elektrike dhe ngrohje dhe ftohje në ndërtesa etj.) në hartimin e projekteve të ndërtesave të reja ose rinovimeve të mëdha si kusht për dhënien e lejeve të ndërtimit, duke përfshirë përdorimin në një shkallë minimale fikse të burimeve të rinovueshme.
- Kërkesa për lëshimin e një certifikate për energjinë që vërteton përputhshmërinë e ndërtesës me karakteristikat për efikasitetin e energjisë të propozuara në nivel kombëtar, në fund të fazës së ndërtimit si kusht për dhënien e lejes së përdorimit.

Objektivi dhe afati:

Legjislacioni për mundësimin e veprimeve për efikasitetin e energjisë në ndërtesa mund të miratohet në 2019.

Ndikimi ose rezultati:

Një metodologji standarde dhe një grup kërkesash do të ndihmojnë në ngritjen e praktikës minimale dhe rritjen e kapacitetit të zinxhirit të furnizimit të nevojshëm për performancë më të mirë të energjisë në ndërtesa.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Palët kombëtare të interesit:

- Këshilli i Ministrave për miratimin e dokumenteve politike dhe zbatimin e rregulloreve për legjislacionin më të fundit të miratuar në fushën e efikasitetit të energjisë
- Enti Rregullator i Energjisë
- Ministria e Energjisë dhe Industrisë (Drejtoria për Burimet e Rinovueshme të Energjisë dhe Sekretariati i Efikasitetit të Energjisë i Komitetit të Energjisë)
- Agjencia për Efikasitetin e Energjisë

Aktorët lokal:

- Bashkia e Tiranës



Tirana në tërësi

SE1	SE2	SE3	SE4
Infrastruktura për kartikimin e AE	Efiçenca e energjisë në bashki	Efiçenca e energjisë në banesa	Efiçenca e energjisë në ndriçimin e rrugëve

Figura 27

Masat e mbështetura nga masat politike



6. Energjia e Qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

Përshkrimi:

SE6: Mekanizmat për nxitjen e investimeve për teknologjitë me efikasitet ndaj energjisë

Zbatimi i llambave të rrugëve efikase ndaj energjisë përfshihet në objektin e Ligjit 124/2015 për efikasitetin e energjisë. Aplikacionet bashkiake për ndriçim LED përfshijnë dritat dhe sinjalet e trafikut, dritat e rrugëve, ndërtesat publike/bashkiake (p.sh. spitalet dhe shkollat), ndriçimi emergjent 24 orësh, qendrat tregtare dhe zyrat, vendet e parkimeve dhe parkimi nëntokësor, fasadat e jashtme dhe mënyrat e hyrjes së punonjësve etj.

Teknologjitë më të mira të ndriçimit, të tilla si diodat jetëgjatë dritë-emetuese (LED) janë tashmë të disponueshme. Bashkia e Tiranës duhet të zëvendësojë llambat e natriumit me presion të lartë me ato LED për të zvogëluar koston e konsumit dhe të operimit/mirëmbajtjes. Nriçim më i madh me LED rrit vizibilitetin dhe ul kushtet negative.

Një element kyç në zbatimin e kësaj mase është identifikimi i burimeve përkatëse të financimit, p.sh. duke krijuar mekanizma për nxitje partnerëve privatë për të investuar në teknologji efikase për energji në sektorin publik. Gjithashtu, bashkia duhet të shqyrtojë mundësinë për përdorimin e fondit për efikasitetin e energjisë - i cili synon dhënie të granteve dhe kredive ose garancive financiare për zbatimin e projekteve për efikasitetin e energjisë në Shqipëri.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia e Tiranës

Palët kombëtare të interesit:

- Ministria e Energjisë dhe Industrisë (Drejtoria për Burimet e Rinovueshme të Energjisë dhe Sekretariati i Efikasitetit të Energjisë i Komitetit të Energjisë)
- Ministria e Financave



Tirana në tërësi

SE1	SE2	SE3	SE4
Infrastruktura për karikimin e AE	Efikasiteti i energjisë në bashki	Efikasiteti i energjisë në banesa	Efikasiteti i energjisë në ndriçimin e rrugëve

Figura 28

Masat e mbështetura nga masat politike



6. Energjia e Qëndrueshme

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

SE7: Zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO-n dhe CPE-në

Përshkrimi:

Është e rëndësishme të sigurohet zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO, në bazë të Ligjit për Efikasitetin e Energjisë, si dhe sigurimi i mundësisë që Bashkia të përdorë kontratat për performancën e energjisë (ose "EPC"). Hartimi i legjislacionit sekondar që heq të gjitha pengesat, nëse ka, në funksionimin e ESCO dhe EPC është shumë i rëndësishëm.

Rekomandohet trajnimi i stafit të bashkisë mbi hartimin e propozimeve për kërkesën e financimit ndaj institucioneve kombëtare dhe ndërkombëtare, si dhe për hartimin dhe negociimin e kontratave të performancës së energjisë dhe funksionimin e ESCO-ve.

Shkalla e masave politike:

Mund të rekomandohet sigurimi i zbatimit efektiv të dispozitave të ESCO dhe EPC, miratimi i legjislacionit dytësor ose i ndonjë ndryshimi apo amendamenti tjetër me qëllim heqjen e pengesave, deri në vitin 2019.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia e Tiranës

Palët kombëtare të interesit:

- Ministria e Energjisë dhe Industrisë (Drejtoria për Burimet e Rinovueshme të Energjisë dhe) Sekretariati i Eficiencës së Energjisë i Komitetit të Energjisë
- Ministria e Financave



Tirana në tërësi

SE1	SE2	SE3	SE4
Infrastruktura për karikimin e AE	Efiçenca e energjisë në bashki	Efiçenca e energjisë në banesa	Efiçenca e energjisë në ndriçimin e rrugëve

Figura 29

Masat e mbështetura nga masat politike



6. Energjia e Qëndrueshme

MASAT MBËSHTETËSE

Përveç masave politike të rekomanduara më sipër, do të shqyrtojmë masat e mëposhtme politike për efikasitetin e energjisë në ndërtesa:

Programet e reja:

- Programi diellor fotovoltaik për çati i lidhur me rrjetë mund të ndërmerret nga zhvilluesit/blerësit PV dhe përdoruesit përfundimtarë për instalimin e sistemeve diellore mbi çatitë e ndërtesave tregtare, institucionale dhe industriale. Kjo do të përbëjë një sistem të decentralizuar gjenerimi me aftësi përforcimi të rrjetës.
- Për nxitjen e përdorimit të burimeve të rinovueshme, edhe në lidhje me rinovimin e ndërtesave ekzistuese, Autoriteti i Energjisë ERE mund të vendosë tarifa të rregulluara për projektet fotovoltaike diellore me kapacitet deri në 50kW.

Janë propozuar masat e mëposhtme për të mbështetur zbatimin e masave politike në lidhje me ndriçimin rrugor me efikasitet të energjisë:

- Gjithashtu, Bashkia duhet të shqyrtojë mundësinë për përdorimin e fondit për eficientë e energjisë - çka synon dhënien e granteve dhe kredive ose garancive financiare për zbatimin e projekteve për eficientë e energjisë në Shqipëri. Masat dhe teknologjitë e përshtatshme për efikasitetin e energjisë që do të financohen përmes fondit për efikasitetin e energjisë mund të synojnë përmirësimin e nivelit të jetesës dhe cilësinë e shërbimeve publike, si dhe mund të përfshijnë ndriçim dhe pajisje me efikasitet të energjisë.

Ne do të angazhohemi me Qeverinë Kombëtare për masat e mëposhtme politike për të mbështetur vizionin tonë afatgjatë të qytetit të gjelbër:

- Zbatimi efektiv i masave për infrastrukturën e karikimit të AE duhet të jetë përmes përmirësimit të kuadrit ligjor për cilësinë e ajrit në nivel kombëtar.
- Plani kombëtar duhet të miratohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës me një sërë objektivash të ndryshme në varësi të kategorive të ndërtesave, me qëllim rritjen e numrit të ndërtesave me performancë "afër energjisë zero". Ky plan do të jetë pjesë e Planit Kombëtar të Veprimit për Eficientë e Energjisë dhe do të mbulojë periudhën prej 30 qershorit 2017. Progresi drejt zbatimit të planit kombëtar do të raportohet çdo 3 vjet duke raportuar gjithashtu masat dhe instrumentet aktuale, si dhe masat e propozuara.
- Rekomandohet gjithashtu që të gjitha kërkesat për performancën e energjisë, kur të përcaktohen në nivel kombëtar, të futen në instrumentet e planifikimit territorial dhe kodit të ndërtimit të Shqipërisë, si dhe të bëhen menjëherë të zbatueshme për të gjithë.
- Në përputhje me legjislacionin përkatës që zbaton legjislacionin e BE-së, ende nevojitet miratimi i legjislacionit dytësor dhe i mjeteve të tjera zbatuese, në mënyrë që qeveria të mund të përmbushë të gjitha detyrimet, duke përfshirë: inventarin e stoqeve të ndërtimit në Shqipëri, miratimin e një metodologjie llogaritëse për çdo tipologji ndërtesë; përcaktimin e kërkesave minimale të performancës së energjisë për të gjitha kategoritë e ndërtesave për ndërtimet e reja dhe rinovimet e mëdha.

6. Energjia e Qëndrueshme

VLERËSIMI I PËRFITIMEVE

Furnizimi dhe konsumi i qëndrueshëm i energjisë në Tiranë mund të sjellë përfitime ekonomike dhe mjedisore.

1. Kursimi i konsumit të energjisë

Masat SE2, SE3 dhe SE4 do të gjenerojnë kursime energjie elektrike dhe termike, ku kursimet më të mëdha vijnë nga programi i eficiencës së energjisë në ndërtesat rezidenciale siç paraqitet në Tabelën 6.

Tabela 6. Kursimi i energjisë nga masat e energjisë së qëndrueshme

Masa	Kursimi i energjisë elektrike (2018 – 2022)	Kursimi i energjisë termike (2018 – 2022)
SE2. Retrofiti i ndërtesave bashkiake	280,000 kWh _e	86,000 kWh _{th}
SE3. Retrofiti i ndërtesave rezidenciale	5,300,000 kWh _e	1,600,000 kWh _{th}
SE4. Retrofiti i ndriçimit publik	3,200,000 kWh _e	-

Këto kursime të energjisë do të sjellin përfitime ekonomike nga kostot më të ulëta të energjisë. Përveç kësaj, këto kursime mund të sjellin uljen e nivelit të varfërisë së karburantit në familjet e pafavorizuara në aspektin social.

2. Zbutja e ndryshimeve klimatike

Infrastruktura e karikimit të automjeteve elektrike, nëse mbështetet nga masat e duhura financiare për nxitjen e marrjes së makinave elektrike, mund të sjellë reduktimin e nivelit të karbonit nga reduktimi i automjeteve me naftë dhe benzinë.

Të dhënat aktuale tregojnë se pronësia e makinave elektrike në vitin 2011 ishte zero. Modelimi i masës SE1, bazuar në supozimin se do të kemi një kalim të plotë drejt makinave elektrike deri në vitin 2050, tregon uljen e nivelit të karbonit me 10 milionë kg CO₂ nga viti 2018 deri në vitin 2022

Modelimi i potencialit të reduktimit të karbonit të masave SE2, SE3 dhe SE4 tregon se masa SE3 mund të sigurojë kursimet më të mëdha të karbonit siç tregohet në Tabelën 7.

Potenciali i kursimit të karbonit nga kursimet e energjisë elektrike është relativisht më i ulët se ai nga reduktimi i përdorimit të naftës, GLN-së dhe përdorimit të drurit si lëndë djegëse për sigurimin e energjisë termike ose për automjetet. Kjo ndodh është për shkak të faktorit të ulët të intensitetit të karbonit të rrjetit elektrik shqiptar (0.009 kg CO₂/kWh), i cili kryesisht furnizohet nga energjia hidroelektrike. Për rrjedhojë, potenciali më i madh i kursimit të karbonit do të rezultojë nga konvertimi i ngrohjes me bazë lëndë djegëse fosile në energji elektrike.

Masa	Ulja e nivelit të karbonit nga kursimi i energjisë elektrike (2018-2022)	Ulja e nivelit të karbonit nga kursimi i energjisë termike/nga automjetet (2018 – 2022)
SE1. Infrastruktura për karikimin e AE	-	10,000,000 kg CO ₂
SE2. Retrofiti i ndërtesave bashkiake	2,000 kg CO ₂	21,000 kg CO ₂
SE3. Retrofiti i ndërtesave rezidenciale	47,000 kg CO ₂	309,000 kg CO ₂
SE4. Retrofiti i ndriçimit publik	29,000 kg CO ₂	-

Faktori i intensitetit të ulët të karbonit në rrjetin e energjisë elektrike gjithashtu do të thotë se ekziston një potencial i të ardhurave për Shqipërinë për të eksportuar energjinë elektrike në vendet fqinjë duke u mbështetur në impiantet që funksionojnë me gaz.

6. Energjia e Qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000s)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
SE1	Përdorimi i infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, ose partneriteti publik-privat	Bazuar në 1000 pika karikimi	0	603.000	54.000	0	603.000
SE2	Programi i Bashkisë për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Buxheti afatmesëm siguron fonde për një projekt shkollor, duke përfshirë ndërtimin e përmirësimit të pëlhurave. Parashikimi i kostos ka të bëjë me punimet retrofit në ndërtesat ekzistuese të bashkisë bazuar në 3% të stokut në vit për një periudhë pesëvjeçare.	56.000	70.000	0	0	14.000
SE3	Programi Rezidencial për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Bazuar në parashikimet e SEAP për retrofitin dhe kolektorët diellorë. 25% mbështetje për pronarët e ndërtesave.	0	4.389.000	0	20.000	4.409.000
SE4	Zëvendësimi i llambave të rrugës me llamba efikente ndaj energjisë	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, ose partneriteti publik-privat	Buxheti afatmesëm propozon financime për dy projekte për ndriçimin e rrugëve dhe parqeve. Parashikimi i kostove bazuar në kostot e kapitalit të investimeve në ndriçim gjatë një periudhe 5 vjeçare.	9.000	393.000	36.000	10.000	394.000

6. Energjia e Qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
SE5	Zbatimi i legjisllacionit për mundësimin e masave të efikasitetit të energjisë në ndërtesa	Rregullorja/ rregulli	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për këshilltarët ligjor dhe konsulentët	0	0	27.000	18.000	18.000
SE6	Mekanizmat për nxitjen e investimeve për teknologjitë me efikasitet ndaj energjisë	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për konsulentët financiar dhe teknik	0	0	0	9.000	9.000
SE7	Zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO-n dhe CPE-në	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për konsulentët financiar dhe teknik	0	0	0	13.000	13.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

6. Energjia e Qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
SE1	Përdorimi i infrastrukturës së karikimit të automjeteve elektrike	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, ose partneriteti publik-privat	Bazuar në 1000 pika karikimi	0	4.500.000	405.000	0	4.500.000
SE2	Programi i Bashkisë për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Buxheti afatmesëm siguron fonde për një projekt shkollor, duke përfshirë ndërtimin e përmirësimit të pëlhurave. Parashikimi i kostos ka të bëjë me punimet retrofit në ndërtesat ekzistuese të bashkisë bazuar në 3% të stokut në vit për një periudhë pesëvjeçare.	420.000	523.000	0	0	103.000
SE3	Programi Rezidencial për efikasitetin e energjisë në ndërtesa	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Bazuar në parashikimet e SEAP për retrofitin dhe kolektorët diellorë. 25% mbështetje për pronarët e ndërtesave.	0	32.750.000	0	150.000	32.900.000
SE4	Zëvendësimi i llambave të rrugës me llamba efikente ndaj energjisë	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Investimi dhe realizimi nga BT, ose partneriteti publik-privat	Buxheti afatmesëm propozon financime për dy projekte për ndriçimin e rrugëve dhe parqeve. Parashikimi i kostove bazuar në kostot e kapitalit të investimeve në ndriçim gjatë një periudhe 5 vjeçare.	70.000	2.933.000	267.000	77.500	2.940.500

6. Energjia e Qëndrueshme

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
SE5	Zbatimi i legjisllacionit për mundësimin e masave të efikasitetit të energjisë në ndërtesa	Rregullorja/ rregulli	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për këshilltarët ligjor dhe konsulentët	0	0	200.000	134.000	134.000
SE6	Mekanizmat për nxitjen e investimeve për teknologjitë me efikasitet ndaj energjisë	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për konsulentët financiar dhe teknik	0	0	0	67.000	67.000
SE7	Zbatimi efektiv i dispozitave për ESCO-n dhe CPE-në	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Koha për konsulentët financiar dhe teknik	0	0	0	100.000	100.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing the text '7. Menaxhimi i burimeve'.

7. Menaxhimi i burimeve

Ne planifikojmë të **menaxhojmë burimet** në mënyrë më inteligjente dhe të qëndrueshme, duke përmirësuar normat e riciklimit, duke minimizuar mbetjet e dërguara në landfille dhe duke parandaluar humbjet e ujit.



7. Menaxhimi i burimeve

7.1 Sfidat kryesore në Tiranë

1) Normat e ulëta të riciklimit

Gjenerimi i mbetjeve për frymë dhe PBB-ja për konsum të brendshëm material në Tiranë është relativisht i ulët. Mbetjet e ngurta bashkiake (MNB) mblidhen për të gjithë popullsinë, megjithatë normat e riciklimit janë shumë të ulëta. Hedhja e mbeturinave dhe mungesa e pajtueshmërisë me sistemet të klasifikimit të mbetjeve aktualisht nuk penalizohet nëpërmjet gjobave dhe penaliteteve. Kjo është një çështje urgjente që duhet të trajtohet në periferi të zonave urbane dhe në zonat rurale.

Pjesa më e madhe e riciklimit arrihet nga mbledhësit joformal të mbetjeve që shesin materialet e riciklueshme të mbledhura. Sipas studimit të fundit, përlllogariten në total rreth 200 mbledhës. Sipas raportimeve të grumbullimit prej 265 kg/ditë/person, riciklimi i përgjithshëm nga grumbulluesit vlerësohet të jetë rreth 50 ton në ditë, që është rreth 6-7% e totalit të mbetjeve të hedhura në qytet (622 ton në ditë). Është kërkesë ligjore që bashkitë të përmbushin objektivat e riciklimit; për rrjedhojë, kjo përbën nevojë urgjente për veprim.

2) Shkarkimi i paligjshëm i mbetjeve

Shkarkimi i paligjshëm i mbetjeve ndodh rëndom në periferinë e qytetit. Raporti i fundit identifikoi 46 pika të paligjshme shkarkimi, duke përfshirë zona përgjatë lumit Lana dhe lumit të Tiranës, ku mbetjet dhe kontaminimi çojnë në cilësi të dobët të ujit dhe rrisin rrezikun nga përmytjet për shkak të bllokimeve.

3) Kapaciteti i landfillit

Kohëzgjatja e vendit ekzistues të landfillit të mbetjeve, landfilli i Sharrës, u vlerësua në vitin 2012 që të arrijë kapacitetin mes 2013 dhe 2015, në varësi të kushteve të veprimtarive të diversitetit të mbetjeve. Kjo është një çështje urgjente dhe e konsiderueshme; megjithatë, qyteti ka plane për ndërtimin e një impianti të energjisë nga mbetjet (studimi i fizibilitetit) të menaxhuar nga Ministria e Mjedisit.

4) Trajtimi i mbetjeve të ngurta

Tarifa e grumbullimit të mbetjeve bashkiake është shumë e ulët për të siguruar kapitalin e nevojshëm për praktika të përmirësuar të menaxhimit dhe për objekte të reja për menaxhimin e mbetjeve. Duhet të sigurohen fonde të tjera dhe/ose tarifat për mbetjet duhet të rriten.

5) Humbjet në shpërndarjen e ujit

Pjesa më e madhe e ujit të pastër që furnizon qytetin e Tiranës vjen nga rezervuari i Bovillës dhe një impiant i centralizuar i trajtimit të ujit të pastër. Vetëm 65% e ujit të furnizuar matet dhe gjeneron të ardhura nga faturat e mbledhura në vitin 2015. Megjithatë ekzistojnë rregullore për matjen dhe faturimin e përdorimit të ujit, përballimi me shumë sfida për zbatimin e tyre. Sipas vlerësimeve, rreth 40% e konsumit në banesa nuk matet. 66% e ujit të

konsumuar nuk gjeneron të ardhura (humbje). Sipas UKT-së (Ujësjiellësi dhe kanalizime, Tiranë), rreth 30-35% e konsumit të ujit që nuk gjeneron të ardhura (NRW) vjen nga lidhjet e paligjshme dhe 20-25% e ujit që nuk gjeneron të ardhura vjen nga humbjet në sistemin e shpërndarjes. Sipas UKT-së (Ujësjiellësi dhe kanalizime, Tiranë), ka rreth 30-35% të konsumit të ujit që nuk gjeneron të ardhura (NRW) nga lidhjet e paligjshme dhe 20-25% të ujit që nuk gjeneron të ardhura vjen nga humbjet e sistemit të shpërndarjes.

6) Ndërprerjet në furnizimin me ujë

Ka ndërprerje të shpeshta të furnizimit me ujë dhe kërkesa për depozita uji në shtëpi individuale me sistem dytësor të pompimit për shkak të presionit të ulët të furnizimit. Koha e furnizimit është 11 orë në ditë. Ndërprerjet në furnizimin me ujë kanë çuar në një formë qëndrueshmërie lokale, pasi pronarët individualë të pronave instalojnë depozita uji për të siguruar vazhdimësinë e furnizimit me ujë në pronat e tyre. Kjo përfaqëson një kapacitet të konsiderueshëm grumbullues shtesë magazinimi në të gjithë qytetin. BT ka prezantuar fushatat e ndërgjegjësimit të ujit dhe planet për përmirësimin e mbulimit dhe efikasitetit të rrjeteve të furnizimit me ujë, edhe pse sipas raportimeve, këto mund të kenë probleme me implementimin.



7. Menaxhimi i burimeve

7.2 Çfarë po bëjmë aktualisht

Grumbullimi dhe trajtimi i mbetjeve të ngurta

Veprimet që po zbatohen për të përmirësuar grumbullimin dhe trajtimin e mbetjeve të ngurta përfshijnë:

- Qeveria e Shqipërisë ka prokuruar një kontratë afatgjatë për të marrë përsipër menaxhimin dhe kontrollin mjedisor të landfillit së Sharrës dhe për të ndërtuar dhe vënë në përdorim një impiant mbetjesh që do të trajtojë shumicën e mbetjeve në Tiranë. Investimi do të sigurojë një zgjidhje afatgjatë për menaxhimin e mbetjeve ekonomike për bashkinë.
- Bashkia po prokuron kontrata për zgjerimin e grumbullimit të mbetjeve shtëpiake në të gjithë zonën e qytetit.
- Së fundmi, bashkia ka prezantuar një sistem të veçantë grumbullimi për ndarje në burim të materialeve të riciklueshme të thata dhe mbetjeve e tjera të përziara. Performanca e sistemit të ri është po monitorohet; Bashkia ka në plan të zgjerojë këto objekte në më shumë zona të Tiranës gjatë viteve të ardhshme.
- Aktualisht qyteti po shqyrton dhe formulon një plan zbatimi për të hequr vendet e paligjshme të mbeturinave.
- Bashkia ka identifikuar gjashtë zona që ndodhen jashtë zonave urbane të Tiranës për ndërtimin e landfilleve të mbetjeve inerte që do të shërbejnë për asgjësimin dhe trajtimin vetëm të mbetjeve inerte.

Përmirësimet në shpërndarjen e ujit

Veprimet kryesore për furnizimin me ujë të identifikuar në masterplanin e Tiranës lidhur me PVQGJ-në janë:

- • Rehabilitimi i Infrastrukturës dhe Asistenca Teknike për Ujësullësin Tiranë për sistemet e ujësullësit dhe ujërave të zeza - Bashkëpunimi Italian (në vijim) 3.6 miliardë lekë (27 milion Euro)
- Zgjerimi i impiantit të trajtimit dhe furnizimit me ujë në Bovillë në pranverë, për të përmbushur zgjerimin e ardhshëm të qytetit deri në vitin 2027.
- Zgjerimi i kapaciteteve ekzistuese të depozitave të ujit përreth rrjetit të UKT-së nevojitet për të kompensuar kërkesën pikën kulmore të ditës.
- Zëvendësimi i tubacionit ekzistues kryesor të shpërndarjes në depozitat e ujit dhe instalimi i matësve të rinj të furnizimit me ujë janë të nevojshme për zvogëlimin e humbjeve të sistemit dhe lidhjeve të paligjshme.
- Instalimi i matësve të rinj të ujit dhe zëvendësimi i ujëmatësve të vjetër në anën e konsumatorit.
- Monitorimi i furnizimit dhe i kërkesës për ujë në çdo zonë të rrjetit të UKT-së për identifikimin e humbjeve të sistemit, planet për rindërtimin dhe identifikimin e lidhjeve të paligjshme.

Përmes këtyre masave, ujësullësi parashikon që humbjet do të bien nga 52% në 2016 në 24% për 2017 dhe 23% në vizionin e PVQGJ-së (2018-2033) për 2018.



7. Menaxhimi i burimeve

7.3 Masat për Tiranën e Gjelbër

Vizioni i PVQGJ (2018-2033)

Deri në vitin 2033, Tirana do të menaxhojë burimet e saj në një mënyrë më inteligjente dhe të qëndrueshme, duke përmirësuar normat e riciklimit, duke minimizuar mbetjet e dërguara në landfille dhe duke parandaluar humbjet e ujit.

Objektivi afatmesëm (2018-2025)		Masat afatshkurtra (2018-2021)	Pronari/Përgjithësia	Prioritet
SO.4A	<i>Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit të mbetjeve: Arritja e 40% të normës së riciklimit dhe minimizimi i mbetjeve të dërguara në landfille.</i>	RM1: Zbatimi i grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak	BT, EcoTirana	I lartë
SO.4B	<i>Reduktimi i humbjeve të ujit: Reduktimi i rrjedhjeve nën 10%.</i>	RM2: Kalimi në rrjetin dhe infrastrukturën dhe shpërndarjes së ujit	UKT	I lartë
		RM3: Instalimi i matësve inteligjent të ujit në ndërtesa	UKT	Mesatar
		RM4: Zbatimi i legjislacionit dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore	Përdorimi i Ujit në Tiranë	Mesatar

7. Menaxhimi i burimeve

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

RM1a: Zbatimi i grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak

Zgjerimi i shërbimit të grumbullimit të ndarë së mbetjeve të riciklueshme të thata dhe mbetjeve të tjera për të gjithë Tiranën dhe vendosja në dispozicion e vendeve për grumbullimin e mbetjeve të rënda nga familjet dhe bizneset e vogla. Shtrirja e shërbimit duhet gjithashtu të marrë parasysh përmirësimet në procesin e grumbullimit, p.sh. stacionet e ndërmjetme të transferimit për të bërë të mundur kalimin në rrugë të ngushta të automjeteve më të vogla të grumbullimit. Plani do të lidhë këto masa me rregulloret dhe kërkesat e BE-së.

Konteksti Aktual:

- Sistemi i grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve menaxhohet nga Eco Tirana, ndërmarrja e përbashkët e menaxhimit të mbetjeve të gjeneruara nga BT dhe Bashkia e Veronës.
- Eco Tirana planifikon të zbatojë një fushatë informimi/ndërgjegjësimi që synon familjet dhe shkollat.
- Vetëm 5-8% e mbetjeve riciklohet, për shkak të kontaminimit të riciklimit me mbetje organike.
- Ligji ka një objektiv për Eco Tirana, që të realizojë 25% të ndarjes së mbetjeve deri në vitin 2020.
- Tirana nuk e mbulon grumbullimin e mbetjeve në të gjithë qytetin; kontejnerët ndodhen kryesisht në zonën qendrore.
- Bizneset shkarkojnë mbetjet e tyre në të njëjtit kontejnerë sikurse banorët, duke shkaktuar mbingarkesë.
- Ministria e Mjedisit ka nënshkruar një kontratë koncesioni një muaj më parë për të ndërtuar një incenerator. Kontrata e koncesionit ka një garanci minimale prej 700 ton/ditë që do të vijë nga BT.
- BT nuk ka asgjë për të thënë për këtë garanci dhe duhet të paguajë tarifën përkatëse të portës.
- Po zhvillohen negociatat për të ndërtuar një fabrikë riciklimi pranë incineratorit. BT synon të ketë një përgjigje para konsultimit të dytë publik.
- Asnjë ligj i BE-së nuk lejon që të gjitha mbetjet të digjen, ka vetëm objektiva të ardhshëm.

Shtrirja e projektit:

90% e ndërtesave rezidenciale do funksionojnë me grumbullim javor të mbetjeve deri në vitin 2022. Kjo masë do të përfshijë edhe në zonat rurale, ku shërbimet e grumbullimit dhe riciklimit aktualisht nuk ofrohen.

Mekanizmat e shpërndarjes e aktorët:

- BT dhe Eco Tirana investojnë në mbledhjen e përmirësuar të mbetjeve.
- BT-ja aktualisht po prokuron kontraktorët për të siguruar një shërbim grumbullimi i cili do t'i shërbejë në mënyrë kolektive të gjithë bashkisë. Kontratat e reja trevjeçare do të monitorohen për të përcaktuar se çfarë standardesh shërbimi janë të përshtatshme për një afat më të gjatë të kontratave të mbledhjes.
- Një set i ri kontratash do të prokurohen për 2-3 vjet.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Rritja e tarifave të pastrimit.
- Tarifim i drejtëpërdrejtë sipas sasisë së mbetjeve të prodhuara
- Reduktimi i kostos së asgjësimit

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e tokës (4, 4.1a, 4.1b, 4.1c), Shkarkimet e GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Mbetjet e ngurta (29, 29.1, 30, 31, 31.1)



Rrethinat e Tiranës

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 30a Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



7. Menaxhimi i burimeve

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

Konteksti Aktual:

Shtrirja e projektit:

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

**Zbatimi i grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak (vazhdim)
RM1b: Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake (QRMSH)**

Mundësia kryesore e identifikuar nga Bashkia e Tiranës ishte për zhvillimin e një rrjeti qendrash riciklimi për mbetjet shtëpiake në të gjithë qytetin për të mundësuar mbledhjen masive të mbeturinave, ripërdorimin e sendeve të përdorshme dhe të një gamë më të gjerë të materialeve të riciklueshme si pajisjet e mbetjeve elektrike dhe elektronike (WEEE), tekstilet, mbetjet e ndërtimit dhe ato të kopshtarisë.

Shihni shtojcën 2 për informacion shtesë mbi një mini-studimin për qendrat e riciklimit të mbetjeve.

- Brenda zonës qendrore të Tiranës, ekzistojnë kazanë me rrota në rrugë me kapacitet 1100 litra, për grumbullimin e mbetjeve shtëpiake, me kontejnerë të veçantë për mbetjet e thata të riciklueshme (e gjelbër) dhe mbetjet e tjera (blu). Mbetjet grumbullohen nga Eco Tirana dhe transportohen në vendin e asgjësimit në Sharrë.
- Mbetjet e biznesit grumbullohen privatisht, edhe pse dihet se shumë biznese përdorin kazanët e mbetjeve shtëpiake.
- Mbetjet masive grumbullohen sipas marrëveshjeve ose banorët mund të lënë mbetje masive pranë kazanëve në rrugë. Nuk ka vende të caktuara që banorët të sjellin mbetjet e tyre masive ose materialet e të tjera të ripërdorshme/riciklueshme tek operatori i mbetjeve.
- Nuk ekzistojnë sisteme për mbledhjen e mbetjeve organike.
- Është caktuar një kontraktor për të menaxhuar asgjësimin e mbetjeve në Sharrë, me ndërtimin e planifikuar të një inceneratori të ri të mbetjeve dhe menaxhimit të përmirësuar të landfillit ekzistues. Kontraktori ka garanci minimale tonazhi (GMT) nga Tirana prej 550 000 tonë në vit. Kontraktori ka garanci minimale tonazhi (GMT) nga Tirana prej 550 000 tonë në vit.
- Përtej zonës së shërbimit Eco Tirana, katër kontrata grumbullimi janë duke u përgatitur për të mbuluar pjesën e mbetur të bashkisë së Tiranës. Kontratat do të jenë të nënshkruar të gjitha deri në fillim të vitit 2018. Në këto zona, BT planifikon të operojë një sistem të ngjashëm të ndarë të kontejnerëve të gjelbër dhe blu, por me një periudhë fillestare trevjeçare, gjatë së cilës sistemi do të monitorohet. Në fund të kësaj periudhe prove, do të prokurohet një kontratë afatgjatë në bazë të rezultateve të periudhës së provës.

Në bazë të studimit paraprak, një rrjet prej katër QRMSH do të ofrojë mbulim të përshtatshëm dhe aksesueshmëri për banorët në të gjithë qytetin, i cili do të realizohet në 2021

BT punon me partnerë kombëtar dhe ndërkombëtar për të specifikuar, projektuar dhe prokuruar realizimin e një rrjeti QRMSH në të gjithë Tiranën.

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e tokës (4, 4.1a, 4.1b, 4.1c), Shkarkimet e GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Mbetjet e ngurta (29, 29.1, 30, 31, 31.1)



Tirana në tërësi

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Reduktimi i mbetjeve në landfille dhe rritja e riciklimit	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	1
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 30b Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



7. Menaxhimi i burimeve

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

RM2: Kalimi në rrjetin dhe infrastrukturën dhe shpërndarjes së ujit

Përmirësimi i rrjetit dhe infrastrukturës për shpërndarjen e ujit. Objektivat përfshijnë ndarjen e ujërave sipërfaqësorë dhe ujërave të zeza, integrimin e parqeve me xhëp me shkarkimin e ujërave sipërfaqësorë dhe masat për monitorimin inteligjent të rrjedhjeve (valvula të zgjuara, plane ..

Konteksti Aktual:

- Projekti ekzistues i menaxhimit të ujërave të zeza, i financuar nga JICA, po përmirëson 1/3 e qytetit dhe do të përfundojë vitin e ardhshëm; ky projekt do të parandalojë shkarkimin e ujit të patrajtuar në lumin Lana.
- Pjesa e Tiranës që gjendet në jug të lumit Lana përfshin 2/3 e qytetit. Rrjeti i kanalizimeve grumbullon ujërat e zeza por nuk është i trajtuar. Nuk ka strategji të trajtimit të ujërave të zeza për këtë pjesë të qytetit.
- Janë duke u lidhur gropa septike me rrjetin, të cilat do të përfundojnë brenda 5 viteve.
- Kullimi i ujërave sipërfaqësor aktualisht është përgjegjësi e BT, ndërsa trajtimi i ujërave të zeza është përgjegjësi e UKT. Ka plane për ndarjen e kanaleve të trajtimit të ujërave të shiut dhe të ujërave të zeza.
- Gjithkush në Tiranë është e lidhur me rrjetin e shpërndarjes së ujit. Përqindja e rrjedhjeve është ulur nga 72% në 67%. Kjo ka ndodhur kryesisht për shkak të rrjedhjeve në tubacionet kryesore të transmetimit.
- Masterplani për përmirësimin e rrjetit të ujit kryhet me kompaninë e ujësjellësit UKT. Kostoja e parashikuar është rreth 40 miliardë lekë e (300 milion euro). BERZH ka vënë në dispozicion 2 miliard lekë (15 milion euro) për dy projekte.
- Matësit e ujit aktualisht janë instaluar në 80-85% të banesave. Përqindja e arkëtimit të parave është rreth 87%, e planifikuar të rritet në 95%.

Shtrirja e projektit:

50% zbritje në humbjet që nuk gjenerojnë të ardhura në rrjetin e shpërndarjes së ujit deri në 2023,

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

UKT siguron fonde dhe realizon përmirësimin e infrastrukturës së ujit.
BT nuk mund ti siguronte mbështetje UKT për të ndihmuar në financimin e projektit.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Kursime të shpenzimeve operative dhe reduktimi i ujit që nuk gjeneron të ardhura.
Rritja e taksës së pastrimit për trajtimin e kanalizimeve
Gjobat e shmangura për ngjarjet e ndotjes (pas pranimit në BE)

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ujit të pijshëm (3), Përdorimi i ujit (5)
- Treguesit e presionit: Konsumi i ujit (25, 25.1), Furnizimi me ujë (26, 26.1)



Tirana në tërësi

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	1
Reduktimi i humbjeve të ujit	3
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Shëndeti publik	Y

Figura 31 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



7. Menaxhimi i burimeve

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

RM3: Instalimi i matësve inteligjent të ujit në ndërtesa

Përshkrimi:

Përdorimi i matësve inteligjentë për matjen, monitorimin dhe kontrollin e përdorimit të ujit në ndërtesat rezidenciale dhe tregtare.

Konteksti aktual:

- UKT planifikon të investojë 700-1000 milion lekë (5-7 milion euro) për një skemë inteligjente të matësve të ujit.
- Studimi i fizibilitetit për të identifikuar vendet ku do të instalohen matësit inteligjent ka nevojë për 12-18 muaj kohë, ndërsa zbatimi mund të ketë nevojë për 2-3 vjet kohë.
- Trajtimi i llumave ose AD mund të shtojë të ardhurat për gjenerimin e energjisë - projekti aktual i Qeverisë Shqiptare do t'i dorëzohet UKT-së vitin që vjen.

Shtrirja e projektit:

50% e pronave tregtare dhe 25% e shtëpive do të pajisen me matës inteligjentë deri në 2023.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

UKT financon dhe realizon një listë të matësve inteligjent të ujit.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Ulja e humbjeve të ujit që nuk gjeneron të ardhura dhe rritja e të ardhurave.
- Për disa konsumatorë, kursimi nga faturimi i saktë i konsumit.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ujit të pijshëm (3), Përdorimi i ujit (5)
- Treguesit e presionit: Konsumi i ujit (25, 25.1), Furnizimi me ujë (26, 26.1)



Tirana në tërësi

Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	1
Reduktimi i humbjeve të ujit	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y

Figura 32 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



7. Menaxhimi i burimeve

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

RM4: Zbatimi i legjislacionit dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore

Përshkrimi:

Në nivel politik, është thelbësore të plotësohet harmonizimi me direktivat për trajtimin e ujërave të zeza urbane, ujin e pijshëm dhe ujërat nëntokësore sidomos me miratimin e legjislacionit dytësor dhe rregulloreve për të forcuar zbatimin e tyre.

Shkalla e masave politike:

Legjislacioni dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore dhe harmonizimi me Direktivat e BE-së mund të zhvillohet deri në 2019.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia Tiranë: Divizioni i planifikimit; Divizioni i Zhvillimit Ekonomik; Divizioni i Mbrojtjes së Mjedisit
- Ujësjetësi i Tiranës UKT (Drejtoria e Furnizimit me Ujë dhe e Kanalizimeve)

Palët kombëtare të interesit:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë



Tirana në tërësi

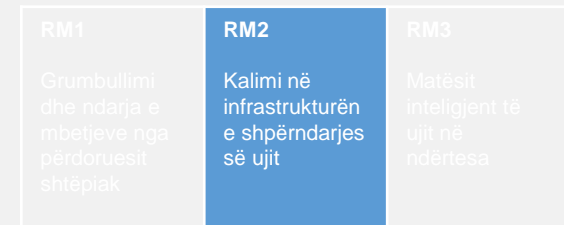


Figura 33

Masat e mbështetura nga masat politike



7. Menaxhimi i burimeve

MASAT MBËSHTETËSE

Nuk janë identifikuar boshllëqe politike për grumbullimin dhe ndarjen e mbetjeve shtëpiake; megjithatë, ne do të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të thjeshtësuar zbatimin e legjislacionit në fuqi:

Hartimi i Planit:

- Ne do të zhvillojmë Planet Vendore të Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve për territorin që përfshihet nën juridiksionin e tij, në përputhje me Planin Kombëtar të Menaxhimit të Integruar të Mbetjeve. Këtu përfshihen edhe referencat për prezantimin e teknologjive të reja dhe planifikimin e investimeve për ndërtimin e objekteve për riciklimin dhe trajtimin e mbetjeve. Në këtë drejtim, rekomandohet që draft strategjia kombëtare për menaxhimin e integruar të burimeve ujore 2017-2020, ende e pa miratuar, të marrë parasysh qasjen e re të ekonomisë qarkore dhe objektivat e vendosura në nivel BE-je për trajtimin e mbetjeve dhe që, për pasojë, plani bashkiak i menaxhimit të mbetjeve të Tiranës përditësohet për ngritjen e sistemit të menaxhimit të integruar të mbetjeve në nivel lokal, në përputhje me objektivat e reja.
- Organizimi i një sistemi efikas për grumbullimin dhe ndarjen e mbetjeve shtëpiake është hapi paraprak thelbësor në "hierarkinë e mbetjeve" për të mundur arritjen e objektiveve të riciklimit dhe ripërdorimit, duke kufizuar kështu përdorimin e landfilleve dhe djegien në përputhje me zhvillimet e fundit të politikave të BE-së drejt një ekonomie qarkore. Në këtë drejtim, Bashkia e Tiranës duhet të fuqizojë veprimet që synojnë rritjen e përqindjes së grumbullimit dhe ndarjes së mbetjeve shtëpiake, duke lejuar ndarjen në mbetje të pariciklueshme dhe të riciklueshme, të riciklueshme të përziera dhe mbetje organike, si dhe riciklimin dhe ripërdorimin e mbetjeve. Gjithashtu, nevojiten plane për ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve elektronike.
- Ne do të hartojmë dispozita në përputhje me qasjen e ekonomisë qarkore në planin e menaxhimit të integruar të mbetjeve lokale, duke përcaktuar objektiva për përqindje të larta riciklimi dhe ripërdorimi të mbetjeve bashkiake dhe paketimi brenda një afati të caktuar.
- Megjithëse legjislacioni i BE-së nuk e parandalon incinerimin e mbetjeve në vetvete, pajtueshmëria me objektivat për ripërdorim dhe riciklim me cilësi të lartë duhet të

nënkuptoje domosdoshmërisht zvogëlimin e sasisë së mbetjeve që do të hidhen në landfille ose që do të përdoren për qëllime incinerimi. Ne do të vazhdojmë me planifikimin e kujdesshëm për zbatimin e planit të menaxhimit të mbetjeve bashkiake dhe investimet përkatëse në infrastrukturë për një periudhë afatmesme.

Financat:

- Investimet në nivel lokal duhet të fokusohen në ngritjen e infrastrukturës së mbetjeve lidhur me grumbullimin e mbetjeve, ndarjen në burim, transportimin dhe promovimin e zgjidhjeve inovative për ripërdorim ose riciklimin e mbetjeve. Zbatimi i një strategjie koherente për menaxhimin e mbetjeve kërkon investime që duhen planifikuar në nivel kombëtar dhe bashkiak, nëpërmjet përdorimit të financimeve të donatorëve ndërkombëtarë dhe institucioneve financiare ndërkombëtare, që do të përdoren si kapital për përfshirjen e sektorit privat në përputhje me skemat e partneritetit publik-privat, në bazë të Ligjit 125/2013 "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat".
- Ne do të shqyrtojmë mundësinë e përdorimit të fondit për efikasitetin e energjisë, i cili synon dhënie të granteve dhe kredive ose garancive financiare. Në përputhje me Ligjin nr. 10463, datë 22.09.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve" të ndryshuar me ligjin 32/2013 dhe ligjin 156/2013.

7. Menaxhimi i burimeve

MASAT MBËSHTETËSE

Përveç masave politike të rekomanduara më sipër, ne do të zbatojmë veprimet e mëposhtme për të mbështetur zbatimin e masave politike në lidhje me infrastrukturën ujore.

- Zbatimi i të gjitha veprimeve të propozuara të PVQGJ-së është sfidues për shkak të aspekteve financiare dhe të planifikimit që lidhen me përmirësimin dhe digjitalizimin (futja e ujëmatësve inteligjentë) të infrastrukturës së ujërave të zeza.
- Masterplani për përmirësimin e rrjetit të ujit po kryhet aktualisht nga Ndërmarrja UKT dhe bashkia. Kostoja e përlogaritur për ndërhyrjet e planifikuara arrin në rreth 40 miliardë lekë e (300 milionë euro), d.m.th. 3 herë më e lartë se buxheti vjetor i Bashkisë së Tiranës. Megjithatë, investimet në infrastrukturë, drejtpërdrejt dhe tërthorazi, çojnë drejt rritjes ekonomike dhe punësimit dhe veçanërisht, kanë një ndikim të rëndësishëm në kushtet e jetës së qytetarëve.

Ne do të angazhohemi me Qeverinë Kombëtare për masat e mëposhtme politike për të mbështetur vizionin tonë afatgjatë të qytetit të gjelbër:

- Duhet të vendoset një sistem penalizimi dhe sanksionesh, i cili mund të luajë rol parandalues në nivel kombëtar, së bashku me hartimin e veprave penale përkatëse, në përputhje me Direktivën e BE-së për Krimet Mjedisore.
- Kuadri ligjor në nivel kombëtar duhet të përditësohet për të futur konceptin e ekonomisë qarkore në lidhje me menaxhimin e mbetjeve. Ai duhet të përfshijë: hartimin e objektivave përkatëse për: riciklimin e mbetjeve bashkiake dhe mbetjeve të paketimit deri në vitin 2030; zvogëlimin e landfillit deri në përqindjen maksimale të mbetjeve bashkiake deri në vitin 2030; ndalimin e hedhjes në landfill të mbetjeve të grumbulluara veçmas; ndalimin e incinerimit dhe të bashkëdjegies së mbetjeve që mund të riciklohen; promovimin e instrumenteve ekonomike për të dekurajuar hedhjen në landfill; promovimin e ripërdorimit dhe stimulimin e simbiozës industriale - kthimin e një nënprodukti të një industrie në një lëndë të parë për një industri tjetër; vendosjen e stimujve ekonomikë për prodhuesit për hedhjen në treg të produkteve të gjelbra dhe për mbështetjen e skemave të rikuperimit dhe të riciklimit; organizimin e fushatave për ndryshimin e sjelljes së konsumatorit.
- Për të siguruar përputhshmërinë në zbatimin e legjislacionit në nivel kombëtar dhe për të mundësuar pajtueshmërinë me "qasjen e ekonomisë qarkore", këshillohet që udhëzimet të qarta të jepen në ligjet dytësore në lidhje me kuptimin e detyrimeve të grumbullimit të veçantë, rikuperimit dhe riciklimin e mbetjeve në cilësi të lartë.
- Në hartimin e planeve të biznesit për ndërtimin e impianteve të reja të hedhjes ose incinerimit, duhet të merren parasysh kufizimet potenciale, në lidhje me flukset e mbeturinave që duhet të trajtohen për shkak të detyrimeve që lindin nga objektivat ambicioze të ripërdorimit dhe riciklimit, të cilat përfundimisht do të bëhen të detyrueshme për përafrimin me qasjen e ekonomisë qarkore të BE-së.

7. Menaxhimi i burimeve

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuara nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
RM1a	Grumbullimi dhe ndarja e mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në 30 kamionë, 10,000 kosha për çdo lloj dhe një vend depozitimi në landfillin e Sharrës	0	1.842.000	2.298.000	0	1.517.000
RM1b	Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në kostot e referencës për QRMSH të MB	0	1.517.000	509.000	0	36.180.000
RM2	Përmirësimi i rrjetit dhe infrastrukturës për shpërndarjen e ujit	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Prokurimi nga ose në emër të UKT; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin ndarjen e mbetjeve dhe ujërat sipërfaqësore, riparimin e tubacioneve dhe tubacione të reja, monitorimin inteligjent të rrjedhjeve, korrigjimin e daljes së ujërave me kanalizime të kombinuara, shpërndarjen e ujit të ricikluar mbi 5 vjet.	0	36.180.000	1.085.000	0	36.180.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

7. Menaxhimi i burimeve

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
RM3	Matësit Inteligjentë të ujit	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të UKT; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në 300,000 prona	0	134.000	141.000	21.000	156.000
RM4	Zbatimi i legjisllacionit dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore	Politikat / Strategjia/ Studimi	Realizuar nga Qeveria e Shqipërisë	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	18.000	18.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

7. Menaxhimi i burimeve

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
RM1a	Grumbullimi dhe ndarja e mbetjeve nga përdoruesit shtëpiak	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në 30 kamionë, 10,000 kosha për çdo lloj dhe një vend depozitimi në landfillin e Sharrës	0	13.743.000	17.151.000	0	13.843.000
RM1b	Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në kostot e referencës për QRMSH të MB	0	11.320.000	3.801.000	0	11.320.000
RM2	Përmirësimi i rrjetit dhe infrastrukturës për shpërndarjen e ujit	Projekt për Kryeqytetin / Blerje	Prokurimi nga ose në emër të UKT; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin ndarjen e mbetjeve dhe ujërat sipërfaqësore, riparimin e tubacioneve dhe tubacione të reja, monitorimin inteligjent të rrjedhjeve, korrigjimin e daljes së ujërave me kanalizime të kombinuara, shpërndarjen e ujit të ricikluar mbi 5 vjet.	0	270.000.000	8.100.000	0	270.000.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

7. Menaxhimi i burimeve

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
RM3	Matësit Inteligjentë të ujit	Shërbime të reja ose të përmirësuara	Prokurimi nga ose në emër të UKT; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në 300,000 prona	0	1.003.000	1.052.000	160.000	1.163.000
RM4	Zbatimi i legjisllacionit dytësor për menaxhimin e integruar të burimeve ujore	Politikat / Strategjia/ Studimi	Realizuar nga Qeveria e Shqipërisë	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	134.000	134.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Ne kemi planifikuar të përmirësojmë qëndrueshmërinë tonë ndaj stresit kronik dhe ngjarjeve të shokut falë infrastrukturës së qëndrueshme dhe gatishmërisë së përgjigjes së Bashkisë, qytetarëve dhe bizneseve.



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

8.1 Sfidat kryesore në Tiranë

Tirana tashmë e ka një Plan Veprimi për Adaptimin ndaj Ndryshimeve Klimatike që përcakton objektivat që ky qytet të ketë një nivel më të lartë qëndrueshmërie kundër ndikimit të ndryshimeve klimatike dhe për të shmangur ndikimet negative të ngjarjeve të motit ekstrem me rritjen e shpejtë të qytetit. Megjithatë ka një nevojë për implementimin e ndryshimeve organizative brenda Bashkisë në mënyrë që të rritet gatishmëria e sistemeve të shumëfishtë të qytetit në rast përmbytjesh apo ngjarjeve të shokut.

Të dhënat mbi Rreziqet e Ndryshimeve Klimatike treguan një performancë të mirë të treguesve nën *Gjendjet* e zbutjes dhe përshtatjes. Analiza shtesë u përforcua nga vëzhgimet e ekspertëve mbi kapacitetet që ka qyteti për të përballuar goditjet dhe tensioneve që lidhen me ndryshimet klimatike, sidomos përmbytjet e ujërave sipërfaqësorë dhe valët e nxehtësisë. Këto janë shënuar si sfida me prioritet përmes diskutimeve me ekspertët e Bashkisë dhe ekspertët vendorë.

1) Zbutja e ndryshimeve klimatike

Edhe pse performanca e treguesve të zbutjes është e mirë, ekspertët e konsultuar këshilluan që vlerat standarde të emetimit të jenë shumë të larta nëse synohet që shkarkimet e qytetit të ulen në përputhje me buxhetin e emetimeve të gazeve serrë nën një ndryshim klimatik të ngrohjes prej 1,5 ° C për 2100.

2) Adaptimi ndaj ndryshimeve klimatike

Komentet e ekspertëve treguan se treguesit e adaptimit

treguesit kapin ngjarje katastrofike, por jo zvogëlimin gradual të shërbimit dhe koston përkatëse nga tensionet kronike dhe përkeqësuese që lidhen me ndryshimet klimatike; për shembull rritja e energjisë për ftohje gjatë valëve të nxehtësisë, rritja e tensionit të ujit gjatë valëve të nxehtësisë dhe thatësisë, reduktimi i kapacitetit të rrjetit elektrik gjatë valëve të nxehtësisë, etj.

3) Menaxhimi i ujërave sipërfaqësorë

Ndotja e ujërave sipërfaqësorë (KBO dhe Amoniaku) është një problematikë thelbësore. Ndotja mund të shkaktojë probleme shëndetësore, dëmtojë mjedisin dhe gjithashtu të zvogëlojë disponueshmërinë e ujit me cilësi të mirë në drejtim të rrymës për përdorime të tjera.

Një çështje tjetër kyçe që ndikon në menaxhimin e ujërave sipërfaqësore është kullimi urban. Numri vjetor i përmbytjeve nga ujërat e shiut / kanalizimet për 100km gjatësi të rrjetit është shënuar me të verdhë gjatë procesit të përpunimit të të dhënave.

4) Efekti ishull i ngrohjes urbane

Në dokumentin "Vlerësimi i Cenueshmërisë dhe Plani i Veprimit të Adaptimit për Tiranën" (2015) hartuar nga GIZ, efektet ishull të ngrohjes urbane u identifikuan si një rrezik

shumë i lartë për Tiranën në lidhje me stokun e ndërtesave dhe materialeve, dhe infrastrukturën sociale.

Një shembull i efektit ishull të ngrohjes urbane që po ndodh në zonat urbane me dendësi të lartë është rasti studimor i zonave në qendrën jugperëndimore të qytetit (Komuna e Parisit,

Rruga Medar Shtylla), e cila është një lagje tipike me popullsi të dendur e qytetit, me karakteristika shumë kompakte urbane dhe sipërfaqe të vogël me hapësira të gjelbra.

5) Qëndrueshmëria e Sistemeve të Transportit dhe Elektricitetit

Aktualisht, Tiranës i mungon një politikë për planifikimin dhe testimin e menaxhimit të emergjencave të transportit publik për shërbime të shpejta të përgjithshme.

Që ka investime të mëdha në sektorin e transportit publik, Tiranës i mungon një politikë për planifikimin dhe testimin e menaxhimit të emergjencave të transportit publik për shërbime të shpejta të përgjithshme.



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

8.2 Çfarë po bëjmë aktualisht

Shqipëria ka ratifikuar Konventën Kuadër të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike (KKKBNK) dhe Protokollin e Kiotos, me statusin e Palës jo anëtare të Shtojcës 1. Gjithashtu, Shqipëria ka ratifikuar Marrëveshjen e Parisit 2015. Shqipëria i është bashkuar rregullisht pozicioneve të BE-së në bisedime ndërkombëtare për Ndryshimet Klimatike dhe, brenda kufizimit që nuk është palë e vendeve të Shtojcës I, është angazhuar të ndërmarrë masa për zbutjen e ndryshimeve klimatike.

Megjithatë, transpozimi në këtë fushë ende nuk ka filluar dhe përgatitjet në fushën e ndryshimeve klimatike janë ende në fazë shumë të hershme. Raporti i Progresit të KE-së i vitit 2014 thekson se "Nuk mund të raportohet asnjë progres në lidhje me përafrimin me Acquis-in për klimën. Duhet t'i kushtohet prioritet krijimit të një sistemi monitorimi, verifikimi dhe raportimi për shkarkimet e gazeve me efekt serrë, në përputhje me legjislacionin për Mekanizmat e Monitorimit të BE-së".

Më 25 prill 2014, u publikuar një Plan Kombëtar i Adaptimit ndaj ndryshimeve klimatike. Ky Plan fokusohet në gatishmërinë e Qeverisë për një proces të gjatë për adaptimin ndaj ndryshimeve klimatike dhe trajtimin e nevojës për përfshirjen e koncepteve të adaptimit ndaj ndryshimeve klimatike në të gjithë sektorët e prekur. PKV është një proces që përfshin aktorë të ndryshëm, për të përmirësuar qëndrueshmërinë e klimës në Shqipëri për një kohë më të gjatë. BE financoi projektin "Asistencë

Teknike për Ndërtimin e Institucioneve të Ministrisë së Mjedisit në Zbatimin e Acquis për Mjedisin dhe Klimën", duke pasur si objektiv të përgjithshëm mbështetjen e zhvillimit të qëndrueshëm të

vendit nëpërmjet përmirësimit të kërkesave mjedisore dhe të ndryshimeve klimatike dhe për zhvillimin, zbatimin dhe përmirësimin e legjislacionit mjedisor dhe të ndryshimeve klimatike sipas standardeve të BE-së.

Me mbështetjen e GIZ, ne kemi zhvilluar një Plan Veprimi për Adaptimin e Tiranës (2015) i cili synon të integrojë masat e adaptimit klimatik në të gjithë sektorët e qytetit. Ky dokument vlen për të ndihmuar vendimmarrësit kryesorë të qytetit për të gjykuar se si ndikimet e ndryshimeve klimatike mund të ndikojnë mirëqenien e qytetit. Synimi është integrimi i masave të CCA në të gjitha planet dhe vendimmarrjet me qëllim që të garantojnë që Tirana të jetë një qytet i qëndrueshëm. Ky plan këshillon të japë informacion mbi rrezikun dhe adaptimin e ndryshimeve klimatike dhe sjelljen efikase të burimeve.

Nëpërmjet Planit të Përgjithshëm Vendor, ne planifikojmë të mbështesim përdorimin optimal të burimeve të energjisë dhe të ujit për të ndihmuar vendin të menaxhojë më mirë ndryshimet e klimës dhe për të ndërtuar qëndrueshmëri ndaj ndryshimeve klimatike.



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

8.3 Masat për Tiranën e Gjelbër

Vizioni i PVQGJ (2018-2033)

Deri në vitin 2033, Tirana do të jetë e qëndrueshme ndaj stresit kronik dhe ngjarjeve të shokut falë infrastrukturës së qëndrueshme dhe gatishmërisë së përgjigjes së Bashkisë, qytetarëve dhe bizneseve.

Objektivi afatmesëm (2018-2025)		Masat afatshkurtra (2018-2021)	Pronari/Përgjithësia	Prioritet
SO.5A	Qëndrueshmëri më e lartë e infrastrukturës së Tiranës përballë streseve kronike dhe ngjarjeve të shokut:	CCRA1: Zbatimi i planifikimit urban inteligjent dhe të qëndrueshëm	Departamenti i Planifikimit të Territorit, Departamenti i Emergjencave Civile	Mesatar
		CCRA2: Vlerësimi i rrezikut të infrastrukturës së digave në Tiranë	Drejtoria e Përgjithshme Nr.2 e Punonjësve të Qytetit, Departamenti i Emergjencave Civile	I lartë
		CCRA3: Plani i veprimit për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e digave	Drejtoria e Përgjithshme Nr.2 e Punonjësve të Qytetit, Departamenti i Emergjencave Civile	I lartë
		CCRA4: Iniciativat financiare për zbatimin e masave adaptuese private dhe të komunitetit	Departamenti i Politikave Mjedisore dhe Arsimit, Departamenti i Emergjencave Civile	Mesatar
SO.5B	Qëndrueshmëri dhe Gatishmëri më e lartë e bizneseve, komunitetit dhe e Bashkisë:	CCRA5: Përditësimi i sistemit të paralajmërimit të hershëm me hartëzimin e ngjarjeve të motit ekstrem	Departamenti i Emergjencave Civile	Mesatar
		CCRA6: Përgatitjet për një plan veprimi për emergjencat	Departamenti i Emergjencave Civile	I lartë

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

Përshkrimi:

CCRA1: Zbatimi i planifikimit urban inteligjent dhe të qëndrueshëm

Nga konsultimet me publikun për PVQGJ-në më datë 6 dhjetor 2017, u konstatua se ka një nevojë urgjente për planifikim urban, i cili të marrë parasysh ndikimet e ndryshimeve klimatike. Kjo duhet të përfshijë:

- Planifikimin e hapësirave të gjelbra dhe pemëve që përthithin pjesën më të madhe të CO2 dhe që mund të përshtaten me klimën e Tiranës për të garantuar jetëgjatësi me kalimin e viteve.
- Planifikimi i zgjidhjeve të qëndrueshme të rrjedhjeve urbane për menaxhimin e ujërave sipërfaqësorë dhe parandalimin e përmytjeve.
- Planifikimi i ndërtesave për përfshirjen e projekteve të përshtatura me ngrohje, si për shembull fasadat e bardha, përdorimi i grilave, çatitë e gjelbra dhe teknologjitë efiçente të ftohjes.
- Prezantimi i një sistemi raportimi dhe monitorimi për izolimin e ndërtesave për sa më shumë ndërtesa me rezistencë ndaj të ngrohtit.
- Planifikimi i sektorit të transportit, duke marrë në konsideratë rreziqet e ndryshimeve klimatike në infrastrukturën e transportit.

Shtrirja e projektit:

Në të gjithë qytetin, duke përfshirë zonat rurale Planifikimi fillon në 2019 dhe do të nënshtrohet rishikimeve çdo dy vjet.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Drejtoria e Planifikimit të Territorit

Mundësitë për të ardhura/kurse

- Kursimet si rezultat i reduktimit të ndikimit të ndryshimeve klimatike për banorët dhe bizneset në Tiranë

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Shkarkimet e GES (8, 8.1), Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj Rreziqeve të Katastrofave Natyrore) (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmytjeve (28, 28.1, 28.2)
- Treguesit e reagimit: Uji (60, 61), Transporti (40).



Tirana në tërësi

Lëvizshmëria Inteligjente	2
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	3
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i humbjeve të ujit	2
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 34 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

CCRA2: Vlerësimi i rrezikut të infrastrukturës së digave në Tiranë

Përshkrimi:

Kjo masë do të përfshinte zbatimin e një Vlerësimi të Rrezikut të Portofolit (PRA) për 48 digat. Qëllimi është të sigurojë për secilën prej digave një analizë të rrezikut të secilit rezervuar për sigurinë e personave dhe të vlerësojë nëse ky rrezik është i pranueshëm. PRA do të mundësonte që prioritetet e punëve përmirësuese në interes të sigurisë. Qëllimi i masës do të përfshijë:

- vizita në terren në çdo vend
- grumbullimin e dokumentacionit ekzistues (projektet, raportet e mbikëqyrjes, hartat e përmbytjeve të digave, baza e të dhënave të GIS-it në lidhje me popullsinë dhe ndërtesat në zonat poshtë digave)
- Identifikimin dhe analizat e mënyrave potenciale të defekteve në diga
- analiza të prishjes së digave dhe vlerësimi i pasojave
- vlerësimi i tolerancës së rrezikut të rezervuarëve
- identifikimi i opsioneve për të zvogëluar rrezikun.

Shtrirja e projektit:

Në të gjithë qytetin
Territori i Bashkisë Tiranë, duke përfshirë bashkitë Vorë dhe Kamëz

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Drejtoria e Përgjithshme Nr. 2 e Punonjësve të Qytetit, përgjegjëse për digat, basenet e lumenjve dhe rezervuarët; Departamenti i Planifikimit të Territorit dhe Departamenti i Planifikimit të Punëve Publike

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Kursimet si rezultat e reduktimit të ndikimit të defekteve në infrastrukturën e digave për shkak të katastrofave natyrore (përmbytje, tërmete) ose vjetërimit të digës.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore) (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve (28, 28.1, 28.2)
- Treguesit e reagimit: Uji (60, 61)



Rrethinat e Tiranës

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	3
Rriza e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2

Figura 35 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

CCRA3: Plani i veprimit për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e digave

Përshkrimi:

Bazuar në gjetjet e Vlerësimit të Rrezikut të Portofolit të ndërmarrë për 48 digat, duhet të zbatohet një proces prioritarizimi me qëllim të identifikimit të punëve përmirësuese më urgjente që do të ndërmerren për interesin e sigurisë. Kostimi fillestar dhe planifikimi duhet të përgatiten për qëllime të buxhetit, duke përfshirë Termat e Referencës për studimet e fizibilitetit për përmirësimin e punimeve.

Paralelisht duhet të ndërmerret një kontroll i plotë i procedurave të mirëmbajtjes dhe mbikëqyrjes. Auditimi do të përfshijë Manualin e Operimit dhe Mirëmbajtjes, duke përfshirë procedurat për mbikëqyrje dhe monitorim, dhe Planin e Gatishmërisë ndaj Emergjencave. Praktika aktuale do të krahasohet me standardet ndërkombëtare për sigurinë e digave në mënyrë që të përafrohet me praktikat ndërkombëtare.

Kjo masë do të përfshijë gjithashtu përgatitjen e programit për trajnimin e stafit në fushën e përgjithshme të sigurisë së digave, duke përfshirë personelin operativ dhe personelin menaxhues.

Shtrirja e projektit:

Në të gjithë qytetin

Mekanizmi i shpërndarjes dhe aktorët kryesorë

Drejtoria e Përgjithshme Nr. 2 e Punonjësve të Qytetit, përgjegjëse për digat, basenet e lumenjve dhe rezervuarët; Departamenti i Planifikimit të Territorit dhe Departamenti i Planifikimit të Punëve Publike

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Kursimet si rezultat e reduktimit të ndikimit të katastrofave natyrore në infrastrukturat e digave

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore) (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmytjeve (28, 28.1, 28.2)
- Treguesit e reagimit: Uji (60, 61)



Rrethinat e Tiranës

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	3
Rriza e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2

Figura 36 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASAT POLITIKE

Masat Politike:

CCRA4: Iniciativat financiare për zbatimin e masave adaptuese të komunitetit

Përshkrimi:

Plani i Veprimit parashikon stimuj financiar për zbatimin e masave të adaptimit ndaj ndryshimeve klimatike nga sektori privat. Për shembull, shtëpitë që ndodhen pranë zonave të prirura për përmbytje duhet të sigurohen dhe gjithashtu mund të ofrohet ulje e taksave në rastin e zbatimit të masave për adaptimin ndaj ndryshimeve klimatike.

Masat financiare mund të përcaktohen si pjesë e një fondi dhe duhet të marrin parasysh ndërtesat rezidenciale dhe ato në pronësi të bizneseve, p.sh. për rritjen e kostos së ftohjes.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Aktorët lokal:

- Bashkia Tiranë, grupet e komunitetit, sektori vullnetar
- Departamentet përgjegjëse përfshijnë Departamentin e Politikave Mjedisore dhe Arsimit dhe Departamentin e Planifikimit Strategjik



Tirana në tërësi

CCRA1	CCRA2	CCRA3	CCRA4	CCRA5
Planifikimi inteligjent urban	Vlerësimi i rrezikut të digave...	Rehabilitimi i digave	Hartëzimi i ngjarjeve të motit ekstrem	Plani i Veprimit të Emergjencave

Figura 8.1 Masat e mbrojtësitara nga masat politike



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

CCRA5: Përditësimi i sistemit të paralajmërimit të hershëm me hartëzimin e ngjarjeve të motit ekstrem

Përshkrimi:

Plani i Adaptimit të Tiranës rekomandon përditësimin e hartëzimit të parashikimit të motit duke konsideruar skenarët e mundshëm të ndryshimeve klimatike. Sistemi i Paralajmërimit të Hershëm duhet të përditësohet në listën e ngjarjeve të motit ekstrem që lidhen me ndryshimet klimatike dhe duhet të përditësohen për të siguruar të dhëna në kohë reale. Nga konsultimet me publikun për PVQGJ-në më datë 6 dhjetor 2017 u konfirmua gjithashtu se duhet të kryet një studim për pikat delikate të ndryshimeve klimatike dhe zonat që ndikohen lehtësisht nga ngjarje e motit ekstrem në Tiranë.

Konteksti Aktual:

- Është krijuar një sistem i Paralajmërimit të Hershëm, dhe ky sistem së shpejti do të kthehet në Sistemin e Integruar të Shpëtimit 112.

Shtrirja e projektit:

Në të gjithë qytetin për identifikimin e pikave të nxehta të prehen lehtësisht nga ngjarjet e motit ekstrem. Kjo masë mund të përfundojë në 2020,

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Departamenti i Emergjencave Civile duhet të përdorë të dhënat ekzistuese, si për shembull të dhënat lidhur me rastet aktuale të përmbytjeve dhe të investojë në studime të detajuara për ndikimin e ndryshimeve klimatike që lidhen me ngjarjet ekstreme të motit për qytetarët e Tiranës.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Kosto të reduktuara të dëmeve për shkak të ngjarjeve të motit ekstrem.
- Hartëzimi i pikave delikate që preken nga ngjarjet e motit ekstrem do t'i vijë në ndihmë planifikimit urban inteligjent, gjithashtu edhe për kryerjen e investimeve inteligjente në projekte që paraprijnë ngjarjet e katastrofave natyrore.

Metrikat kryesore (Shih Aneksin 1)

- Treguesit e gjendjes: Shkarkimet e GES (8, 8.1), Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj Rreziqeve të Katastrofave Natyrore) (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve (28, 28.1, 28.2)
- Treguesit e reagimit: Uji (60, 61), Transporti (40).



Tirana në tërësi

Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	2
Shëndeti publik	Y

Figura 38 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASA

Projekti për Kryeqytetin:

CCRA6: Përgatitjet për një plan veprimi për emergjencat

Përshkrimi:

Plani i Adaptimit të Tiranës rekomandon identifikimin e aktiviteteve ekonomike që mund të preken nga një fatkeqësi dhe ndarjen e përgjegjësive të BT-së me sektorin privat për parandalimin dhe reduktimin e rrezikut, performancën gjatë emergjencave dhe përmirësimet e rindërtimit. Këto mund të përfshihen në një plan gjithëpërfshirës veprimi ndaj emergjencave mbi sjelljen gjatë ngjarjeve të motit ekstrem si në qytet ashtu edhe në zonat rurale.

Plani i veprimit ndaj emergjencave duhet të përfshijë ndërhyrjet për ndërtesat dhe qendrat sociale, opsionet e transportit të emergjencës, si p.sh. mobilet inteligjente të rrugëve për mesazhet e emergjencës dhe ristrukturimi i rrugëve/anashkalimet, furnizimi me energji në raste emergjencash, mjetet për inspektime dhe analiza gjatë situatave të emergjencës dhe masat që duhet të ndërmerren nga komuniteti para ose gjatë ngjarjeve ekstreme. Duhet t'i kushtohet vëmendje trupave ujqorë që furnizojnë qytetin me ujë të pijshëm dhe ndarjes së ujërave të shiut nga ujërat e ndotura.

Konteksti Aktual:

Ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore si dhe rezervuari i Bovillës që furnizon qytetin me ujë të pijshëm janë të ekspozuar ndaj ndotjes në rastet e ngjarjeve ekstreme të motit.

Shtrirja e projektit:

Plani i emergjencës vlen për të gjithë qytetin, duke përfshirë edhe zonat urbane. Plani i veprimit përshtatet për një periudhë afatmesme deri në vitin 2023.

Mekanizmat e shpërndarjes & aktorët:

Departamenti i Emergjencave Civile mund të investojë në plane veprimi ndaj emergjencave, së bashku me pjesëmarrjen nga sektori privat.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Kosto të reduktuara të dëmeve për shkak të ngjarjeve të motit ekstrem.

Metrikat Kryesore:

- Treguesit e gjendjes: Shkarkimet e GES (8, 8.1), Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj Rreziqeve të Katastrofave Natyrore) (9, 9.1, 9.2)
- Treguesit e presionit: Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve (28, 28.1, 28.2)
- Treguesit e reagimit: Uji (60, 61), Transporti (40).



Tirana në tërësi

Lëvizshmëria Inteligjente	1
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Burime të sigurt dhe alternative të energjisë	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	2
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	3
Shëndeti publik	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 39 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

MASAT MBËSHTETËSE

Nuk ka mangësi të politikave të identifikuar për masat e Qëndrueshmërisë & Adaptimit ndaj Ndryshimeve Klimatike

Megjithatë, ne do të zbatojmë masat e mëposhtme për të mbështetur legjislacionin aktual.

- Duhet të përcaktohen rregullime të qarta institucionale dhe një mekanizëm monitorimi dhe raportimi mbi shkarkimet e gazeve me efekt serë për të bërë të mundur që disa çështje konkrete të kenë mbështetje/inputs institucionale.
- Planifikimi i përdorimit të tokës për të mirëmbajtur dhe rritur zonat natyrore, për të mos prekur tokën natyrore dhe për të rritur teknologjitë për të parandaluar valët e të nxehtit, rreziqet nga përmbytjet në qytet, etj..
- Ne do të hartojmë një sërë masash për Adaptimin ndaj Ndryshimeve Klimatike në përputhje me objektivat dhe strategjinë e qeverisë për të menaxhuar rreziqet e hasura, duke përfshirë investimet e planifikuara për ndërhyrjen e propozuara lidhur me menaxhimin e emergjencave.

Ne do të angazhohemi me Qeverinë Kombëtare për masat e mëposhtme politike për të mbështetur vizionin tonë afatgjatë të qytetit të gjelbër:

- Për miratimin e një ligji të vetëm për ndryshimet klimatike ku trajtohet baza për çështjet e ndryshimeve klimatike në nivel kombëtar dhe vendor, zbatimin e Strategjisë për Ndryshimet Klimatike, krijimin e një organi të përhershëm koordinues mbi ndryshimet klimatike dhe një Komiteti Teknik Këshillimor.
- Për zhvillimin dhe miratimin e një Plani Kombëtar të Masave për Zbutjen.
- Transpozimi i *Acquis* të BE-së për energjinë dhe klimën për të garantuar ndikim efektive të masave të propozuara për zbutjen dhe adaptimin e ndryshimeve klimatike.
- Prezantimi i detyrimeve rregullatore për të vlerësuar strukturat ekzistuese të vendbanimeve hapësinore ose për të rishikuar planet ekzistuese hapësinore përmes kontrollit të qëndrueshmërisë së ndryshimeve klimatike, me qëllim reduktimin e cenueshmërisë nga ndryshimet klimatike

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
CCRA1	Zbatimi i planifikimit urban inteligjent dhe të qëndrueshëm	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për hartimin e planit, plus tre vjet një oficer qëndrueshmërie	0	0	22.000	0	0
CCRA2	Vlerësimi i rrezikut të infrastrukturës së digave në Tiranë	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	8.000	8.000
CCRA3	Plani i veprimit për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e digave	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin kostot e kapitalit dhe të këshillimit së rehabilitimit	0	209.000	150.000	0	209.000
CCRA4	Iniciativat financiare për zbatimin e masave adaptuese private dhe të komunitetit	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	12.000	12.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDON)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
CCRA5	Përmirësimi i sistemit të paralajmërimit të hershëm përmes hartëzimit të ngjarjeve të motit ekstrem	Informacion dhe ndërtimi i kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Preventivi i kostove lidhet me kostot e këshilltarit për ndërtimin e sistemit dhe plotësimin fillestar të hartës së këtyre ngjarjeve.	0	12.000	31.000	0	12.000
CCRA6	Hartimi i një plani veprimi emergjence	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Vlerësimi i kostos lidhet me stafin për të hartuar planin, plus trajnimin dhe pamfletet për komunitetin	0	0	92.000	0	0

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
CCRA1	Zbatimi i planifikimit urban inteligjent dhe të qëndrueshëm	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Preventivi i kostove lidhet me kostot për stafin dhe këshilltarët për hartimin e planit, plus tre vjet një oficer qëndrueshmërie	0	0	163.500	0	0
CCRA2	Vlerësimi i rrezikut të infrastrukturës së digave në Tiranë	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	57.600	57.600
CCRA3	Plani i veprimit për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e digave	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin kostot e kapitalit dhe të këshillimit së rehabilitimit	0	1.560.000	1.120.000	0	1.560.000
CCRA4	Iniciativat financiare për zbatimin e masave adaptuese private dhe të komunitetit	Programi ose Stimujt	Potencial për zbatimin në nivel bashkiak ose kombëtar, ose për investimet private	Bazuar në kostot e këshillimit	0	0	0	90.000	90.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

8. Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDON)

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
CCRA5	Përmirësimi i sistemit të paralajmërimit të hershëm përmes hartëzimit të ngjarjeve të motit ekstrem	Informacion dhe ndërtimi i kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Preventivi i kostove lidhet me kostot e këshilltarit për ndërtimin e sistemit dhe plotësimin fillestar të hartës së këtyre ngjarjeve.	0	90.000	235.000	0	90.000
CCRA6	Hartimi i një plani veprimi emergjence	Politikat / Strategjia/ Studimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Vlerësimi i kostos lidhet me stafin për të hartuar planin, plus trajnimin dhe pamfletet për komunitetin	0	0	688.000	0	0

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and traditional architecture, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing the text '9. Burimet dhe Kapacitetet' in white serif font.

9. Burimet dhe Kapacitetet

9. Burimet dhe Kapacitetet

9,1 Hyrje

Për të siguruar suksesin e PVQGJ, është thelbësore që të investohet në ndërtimin e kapaciteteve brenda Bashkisë dhe sektorit privat për mënyrën e zbatimit dhe monitorimit të masave të propozuara dhe masave politike. Është gjithashtu vendimtare të sensibilizojmë qytetarët për rëndësinë e secilës prej këtyre masave dhe rolin që ata duhet të luajnë për ta bërë PVQGJ të suksesshëm dhe për të kontribuar për Tiranën më të gjelbër, më të sigurt dhe më gjithëpërfshirëse.

Ndaj, ky kapitull ofron një rishikim tërësor të burimeve të përgjithshme dhe masave të ndërtimit të kapaciteteve për të mbështetur zbatimin e masave të PVQGJ. Këto janë ndarë gjerësisht në:

- Burime njerëzore, duke përfshirë ndërtimin e kapaciteteve të Bashkisë dhe sektorin privat
- Promovimi publik, edukimi dhe masat e sensibilizimit
- Mbledhja e të dhënave dhe Monitorimi



9. Burimet dhe Kapacitetet

MASA

Kapaciteti:

RC1: Ngritja e kapaciteteve e Bashkisë Tiranë

Përshkrimi:

Bashkia do të kërkojë shërbime të përmirësuara lidhur me fushat tematike të PVQGJ-SË për të siguruar zbatimin e të gjitha masave. Kjo do të përfshijë një studim për të identifikuar departamentet që duhet të përmirësohen dhe kapacitetet e nevojshme, të cilat do të përfshijnë të paktën sa më poshtë:

- Arkitektëve dhe ekologëve të peizazhit do t'u kërkohej që të mbështesin planifikimin urban.
- Ekspertët e energjisë në nivel bashkiak do të duhet të trajnohen dhe të akredituar për lëshimin e certifikatave të energjisë në ndërtesa.
- Stafi i bashkisë do të duhet të trajnohet për ekonominë qarkore.
- Duhet të forcohen kapacitetet administrative për të zbatuar legjislacionin, duke iu referuar menaxhimit dhe inspektimit të aktiviteteve ligjore.
- Stafi i bashkisë do të duhet të trajnohet për organizimin e tenderëve dhe ndërtimin e projekteve të partneritetit publik privat (PPP).
- Aktivitetet e menaxhimit dhe monitorimit për të gjitha veprimet do të kërkojnë një grup pune të përhershëm.
- Analistëve të të dhënave do t'u kërkohej që të mbështesin monitorimin e veprimeve.

Bashkëpunimi dhe shkëmbimi i informacionit midis Bashkisë së Tiranës dhe Qeverisë Kombëtare do të jetë një hap i nevojshëm për procesin e ndërtimit të kapaciteteve. Kjo masë do të përfshijë një rishikim të gjendjes aktuale të transferimit të njohurive, si dhe mekanizma për përmirësimin e bashkëpunimit.

Shtrirja e projektit:

Procesi i ndërtimit të kapaciteteve duhet të kryhet vazhdimisht dhe në çdo kohë kur ndodhin ndryshime ligjore që ndikojnë në këtë fushë.

Mekanizmi i shpërndarjes dhe aktorët kryesorë

Procesi duhet të miratohet dhe të iniciohet nga Kryetari i Bashkisë.

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Trajnimi i stafit të Bashkisë për zbatimin e qëndrueshmërisë dhe masave të adaptimit do të reduktojnë kostot e dëmeve për shkak të ngjarjeve ekstreme të motit.

Metrikat Kryesore:

Kjo do të përfshijë të gjithë treguesit përgjatë pesë temave.



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	1
Lëvizshmëria Inteligjente	1
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	2
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	1
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	2
Reduktimi i mbetjeve në landfillet dhe rritja e riciklimit	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Përfshirja e komunitetit vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik	Y



9. Burimet dhe Kapacitetet

MASA

Kapaciteti:

RC2: Masat për ngritjen e kapaciteteve për bizneset

Përshkrimi:

Ndërtimi i kapaciteteve të sektorit privat do të duhet të kryhet nga Bashkia për të siguruar bashkërendimin e sektorit privat me masat e qytetit të gjelbër. Kjo do të përfshijë të paktën sektorët e mëposhtëm:

- **Projektimi i ndërtesave të përshtatura për ngrohje (p.sh. fasada të bardha, përdorimi i grilave, çatitë e gjelbra)**
 - Teknologji ftohje efçente ndaj energjisë
 - Peizazhi i qëndrueshëm urban dhe mirëmbajtja e hapësirave të gjelbra të hapura dhe si dhe e pyjeve
 - Informacion mbi identifikimin e pikave delikate të përmbytjeve

Kjo masë do të përfshijë seanca trajnimi formale, seminare dhe burime online.

Shkalla e projektit:

Bashkia trajnon bizneset e sektorit privat

Mekanizmi i shpërndarjes dhe aktorët kryesorë

Aktorët kryesorë të sektorit privat të prekur nga masat e PVQGJ-së do të jenë ata që i përkasin:

- Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit
- Shoqatës Shqiptare të Riciklimit

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Reduktimi i kostos së dëmit për shkak të ngjarjeve ekstreme të motit.

Metrikat kryesore:

Kjo do të përfshijë të gjithë treguesit përgjatë pesë temave.



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	1
Lëvizshmëria Inteligjente	1
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	2
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	1
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	2
Reduktimi i mbetjeve në landfillet dhe rritja e riciklimit	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik	Y



9. Burimet dhe Kapacitetet

MASA

Arsimi:

RC3: Promovimi publik, arsimi dhe fushatat e ndërgjegjësimit

Përshkrimi:

Nga konsultimet me publikun për PVQGJ-në më datë 6 dhjetor 2017, u konstatua nevoja për të zbatuar fushata dhe masa më të mira për edukimin publik në lidhje me ndikimin e njerëzve në ndryshimet klimatike dhe si ndikojnë ndryshimet klimatike tek ata. Pjesa më e madhe e publikut nuk janë të mirë ndërgjegjësuar rreth këtyre çështjeve, dhe për rrjedhojë është e vështirë që ata të ndryshojnë sjellje.

Fushatat e vazhdueshme me publikun do të jenë të nevojshme për të rritur ndërgjegjësimin e publikut ndaj:

- Transportit pa motorë (transporti i gjelbër), përdorimi i zonave pa makinë të transportit publik, eskemat dhe skemat e taksave.
- Menaxhimi i burimeve natyrore lokale, tokat në afërsi, përdorimi racional i burimeve natyrore dhe mbrojtja e biodiversitetit, dhe zhvillimi i turizmit dhe mbrojtja e mjedisit si instrument për zhvillimin e jetesës lokale.
- Automjetet elektrike dhe skemat e efikasitetit të energjisë në ndërtim.
- Menaxhimi i mbetjeve dhe riciklimi.
- Ndikimet e ndryshimeve klimatike dhe plani i veprimit për emergjencat, si dhe rritja e interesit publik në skemat e sigurimeve dhe reduktimin e taksave.

Shkalla e projektit:

Në të gjithë qytetin

Mekanizmi i shpërndarjes dhe aktorët kryesorë

- Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit
- Grupet e komunitetit
- Organizata jo-qeveritare (si p.sh. Eco Tirana)
- I ndikuar nga publiku
- Studiuesit dhe akademikët
- Aktorë të tjerë të lidhur

Mundësitë për të ardhura/kursime

- Shpenzime të zbritura nga ndikimet e ndryshimeve klimatike
- Të ardhurat nga rritja e pjesëmarrjes së publikut në këto masa

Metrikat kryesore:

Kjo do të përfshijë të gjithë treguesit përgjatë pesë temave.



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	2
Lëvizshmëria Inteligjente	2
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	2
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	2
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	2
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	2
Reduktimi i mbetjeve në landfillet dhe rritja e riciklimit	2
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rritja e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	2
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	3
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y
Figura 42. Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik	



9. Burimet dhe Kapacitetet

MASA

Burimet:

RC4: Zbatimi i përmirësimit të mbledhjes së të dhënave & monitorimi

Përshkrimi:

Vlerësimi teknik i treguesve dhe prioritizimi i sfidave shfaqën mangësi për të dhënat në dispozicion të Bashkisë. (Shih më lart për diskutimin e cilësisë së të dhënave) Për rrjedhojë, ekziston nevoja për të projektuar një metodologji për përmirësimin e mbledhjes së të dhënave. Metodologjia do të përshkruajë të dhënat që duhet të mblidhen, frekuencën e mbledhjes, procesin e analizimit të të dhënave dhe si të përmirësohet procesi i mbledhjes së të dhënave. Përveç kësaj, monitorimi i të dhënave të mbledhura do të shpjegohen në metodologji.

Faqet e mëparshme përmbledhin boshllëqet e të dhënave dhe zonat në të cilat të dhënat e mbledhura duhet të përqendrohen.

Mbledhje e më shumë të dhënave dhe më cilësore do të ndihmojnë departamentet të masin ndikimin e masave të përcaktuara në PVQGJ dhe të marrin vendime se si të modifikohen masat për të përmirësuar rezultatet e tyre.

Mbledhja e të dhënave përshkruhet më tej në Kapitullin 10, Monitorimi, Verifikimi dhe Raportimi

Shtrirja e projektit:

Në të gjithë Bashkinë, zonat urbane dhe rurale.

Mekanizmi i shpërndarjes dhe aktorët kryesorë

Procesi duhet të miratohet dhe të iniciohet nga Kryetari i Bashkisë. Stafi i Bashkisë në departamentet përkatëse do të jetë përgjegjëse për shpërndarjen e punës. Të gjitha departamentet e BT duhet të raportojnë në Departamentin e Statistikave, i cili duhet të mblidhë të gjitha të dhënat.

Mundësitë për të ardhura/kursime

Duke pasur akses në të dhënat më të pasura të qytetit, do të jemi në gjendje të marrim vendime më të mira për zonat apo sektorët në zonat urbane dhe rurale të Tiranës, të cilat kanë nevojë për investime të mëtejshme. Kjo do të krijojë efikasitet në mënyrën si Bashkia operon.

Metrikat kryesore:

Kjo do të përfshijë të gjithë treguesit përgjatë pesë temave.



Tirana në tërësi

Rritja e kalimit në transportin publik dhe aktiv	3
Lëvizshmëria Inteligjente	3
Ndalimi i zhvillimit të pakontrolluar	1
Hapësira të gjelbra më të mëdha dhe më cilësore	1
Cilësi më e mirë e ujit të lumenjve	1
Burime të sigurta dhe alternative të energjisë	1
Efikasitet më të lartë të energjisë për ndërtesat dhe infrastrukturën	3
Reduktimi i mbetjeve në landfillet dhe rritja e riciklimit	1
Reduktimi i humbjeve të ujit	1
Rrija e qëndrueshmërisë së infrastrukturës	3
Rritja e qëndrueshmërisë së bashkisë, biznesit dhe komunitetit.	3
Kthimi ekonomik për investitorët	Y
Përfshirja ekonomike	Y
Shëndeti publik	Y
Barazia gjinore	Y
Përfshirja e komunitetit	Y

Figura 4.3 Rezultatet e vlerësimit mjedisor dhe socio-ekonomik



9. Burimet dhe Kapacitetet

MBLEDHJA E TË DHËNAVE DHE MONITORIMI

Tabela e mëposhtme paraqet një përmbledhje të rezultateve të vlerësimit të cilësisë së të dhënave, duke treguar se ku cilësia e të dhënave ishte e fortë apo e dobët. Mbledhja e të dhënave në të ardhmen duhet të përqendrohet në zonat me kualitet të dobët të të dhënave aktualisht të përshtatshme, si dhe në zonat ku nuk ka të dhëna të disponueshme.

	Cilësia e pasur e të dhënave:	Cilësia e mirë e të dhënave	Cilësia e duhur e të dhënave	Cilësia e dobët e të dhënave	Nuk ka të dhëna / të dhëna të papranueshme
Treguesit e gjendjes					
Ajri					
Trupat ujorë					
Uji i pijshëm					
Toka					
Përdorimi i ujit					
Përdorimi i tokës					
Biodiversiteti dhe Ekosistemet					
Zbutja					
Adaptimi					
Treguesit e presionit					
Transporti					
Ndërtesat					
Industritë					
të energjisë					
Uji (Furnizimi, Kanalizimet, Kullimi)					
Mbetjet e ngurta					
Përdorimi i tokës					
Treguesit e reagimit					
Transporti					
Ndërtesat					
Industritë					
të energjisë					
Uji (Furnizimi, Kanalizimet, Kullimi)					
Mbetjet e ngurta					
Përdorimi i tokës					

Tabela 8. Përmbledhje e Cilësisë së të Dhënave të Treguesit për PVQGJ për Tiranën

Cilësia e pasur e të dhënave: Burime shumë të besueshme dhe/ose burime të shumëfishta verifikuese. Seritë e gjata kohore (gjatë disa viteve) duke zbatuar një metodologji të qëndrueshme. Përqendrimi i granularitetit të lartë në hapësirë (pika të shumta të grumbullimit të të dhënave në qytet) dhe/ose granularitetin e përkohshëm (të paktën rezultatet mujore). Objektivi i të dhënave lidhet ngushtë me bashkinë/qarkun e Tiranës

Cilësia e mirë e të dhënave: Burime të besueshme dhe/ose më shumë se një burim verifikimi. Të dhëna nga shumë vite (të dhëna të paktën për 5 vjet). Objektivi i të dhënave lidhet ngushtë me bashkinë/qarkun e Tiranës

Cilësia e duhur e të dhënave: Burimet e besueshme të të dhënave. Të paktën tre vjet burime të të dhënave. Kur të dhënat janë të disponueshme vetëm në nivel kombëtar, ekzistojnë prova për të dëshmuar se Tirana është përputhet në mënyrë të arsyeshme me tablonë e vendit.

Cilësia e dobët e të dhënave: Burimet e të dhënave nuk janë të besueshme ose metodologjia e mbledhjes së të dhënave është e dobët ose jo e dokumentuar sa duhet. Vetëm një ose dy pika të dhënash janë të disponueshme Objektivi i të dhënave lidhet me nivelin kombëtar ose rajonal, dhe jo vetëm me nivelin e Tiranës në mënyrë specifike.

Figura 44 Kategorizimi i cilësisë së të dhënave

Nuk ka të dhëna / të dhëna të papranueshme.

9. Burimet dhe Kapacitetet

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në lekë për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (Lekë '000)	Vlerësimi i kapitalit (Lekë '000)	Opex Vjetor (Lekë '000)	Kostot e borxhit dhe këshilltarëve (Lekë '000)	Nevoja për financim (Lekë '000s)*
RC1	Ngritja e kapaciteteve e Bashkisë Tiranë	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin 7 persona staf si dhe grupet e punës dhe trajnimet	0	0	361.000	20.000	20.000
RC2	Masat për ngritjen e kapaciteteve për bizneset	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin kostot për materialet në internet dhe kostot e vazhdueshme për trajnim dhe grupet punuese	0	0	40.000	62.000	62.000
RC3	Promovimi publik, arsimit dhe fushatat e ndërgjegjësimit	Komunikimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin media të shtypura dhe të transmetuara	0	0	57.000	0	0
RC4	Zbatimi i përmirësimit të mbledhjes së të dhënave & monitorimi	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin metodologjinë e përmirësuar, zhvillimin e softuerit, AQ dhe monitorimin e trafikut	0	0	177.000	8.000	8.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

9. Burimet dhe Kapacitetet

VLERËSIMI FINANCIAR DHE EKONOMIK (VAZHDIM)

Vlerësimi i mëposhtëm përshkruan preventivin e kostove dhe nevojat për financim në euro për secilën prej masave brenda Energjisë së Qëndrueshme, të identifikuar nga buxheti afatmesëm i BT dhe nga parashikimet e kryera për PVQGJ-në.

Nr.	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Lloji i masave	Harta e pritshme e shpërndarjes	Shënime mbi buxhetin & preventivin e kostove	Buxheti afatmesëm (€)	Parashikim i për Capex (€)	Opex vjetor (€)	Kosto për zhvillim dhe këshillim (€)	Nevoja për financim (€)*
RC1	Ngritja e kapaciteteve e Bashkisë Tiranë	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin 7 persona staf si dhe grupet e punës dhe trajnimet	0	0	2.692.000	150.000	150.000
RC2	Masat për ngritjen e kapaciteteve për bizneset	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin kostot për materialet në internet dhe kostot e vazhdueshme për trajnim dhe grupet punuese	0	0	300.000	460.000	460.000
RC3	Promovimi publik, arsimit dhe fushatat e ndërgjegjësimit	Komunikimi	Prokurimi nga ose në emër të BT-së; potencial për donator ose financime IFI	Përfshin media të shtypura dhe të transmetuara	0	0	422.500	0	0
RC4	Zbatimi i përmirësimit të mbledhjes së të dhënave & monitorimi	Ngritja e kapaciteteve	Prokurimi nga ose në emër të BT; potencial për financim nga donatorët ose IFI	Përfshin metodologjinë e përmirësuar, zhvillimin e softuerit, AQ dhe monitorimin e trafikut	0	0	1.320.000	60.000	60.000

*Shënim: "Nevoja për financim" është dallimi mes buxhetit afatmesëm dhe shumës së kostove për shpenzime kapitale dhe zhvillim & këshillim. Shpenzimet operative nuk përfshihen në këtë shifër.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

10.1 Hyrje

sipas nevojës.

Ne kemi zhvilluar një plan të përmbledhur të MRV-së për:

- 1) monitorimin e zbatimit të PVQGJ, dhe
- 2) matjen e ndikimit të masave të PVQGJ dhe vlerësimin e suksesit të tyre kundrejt objektivave të këtzre masave.

10.2 Monitorimi i zbatimit

Monitorimi i zbatimit të masave të PVQGJ-së do të përfshihet në strukturën dhe proceset tona kryesore të organizimit brenda Bashkisë së Tiranës. Ne kemi zhvilluar një proces me 5 hapa për të planifikuar dhe monitoruar zbatimin e PVQGJ-së.

- 1) **Organizimi:** Ne do të ngremë një organ koordinimi brenda Drejtorisë së Planifikimit Strategjik për të monitoruar zbatimin e PVQGJ-së. Shih tabelën në anën tjetër.
- 2) **Planifikimi dhe Burimet:** Organi koordinues do t'i caktojë çdo masë të PVQGJ-së një drejtorie përgjegjëse. Një Udhëheqës i Projektit ose Drejtori i Detyrës brenda çdo drejtorie do të shpallë një kampion për çdo masë. Kampionët do të jenë përgjegjës për grumbullimin e të dhënave mbi treguesit dhe raportimin mbi ecurinë e secilës masë.
- 3) **Buxhetimi dhe Autorizimi i Punës:** Çdo drejtori do të përcaktojë buxhetet dhe afatet kohore për realizimin e masave të caktuara për ta. Buxheti dhe objekti i punës do të autorizohen sipas proceseve standarde të Bashkisë së Tiranës.
- 4) **Raportimi & Monitorimi:** Kampionët brenda çdo drejtorie do të hartojnë raporte të rregullta për ecurinë e secilës masë (sipas afatit të përcaktuar dhe buxhetit) tek organi koordinues.
- 5) **Menaxhimi i ndryshimit:** Rezultatet e monitorimit do të informojnë planifikimin e fazave pasuese të secilës masë. Do të bëhen ndryshime në afatet kohore, burimet dhe buxhet,

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Bashkia e Tiranës
Organigramë:

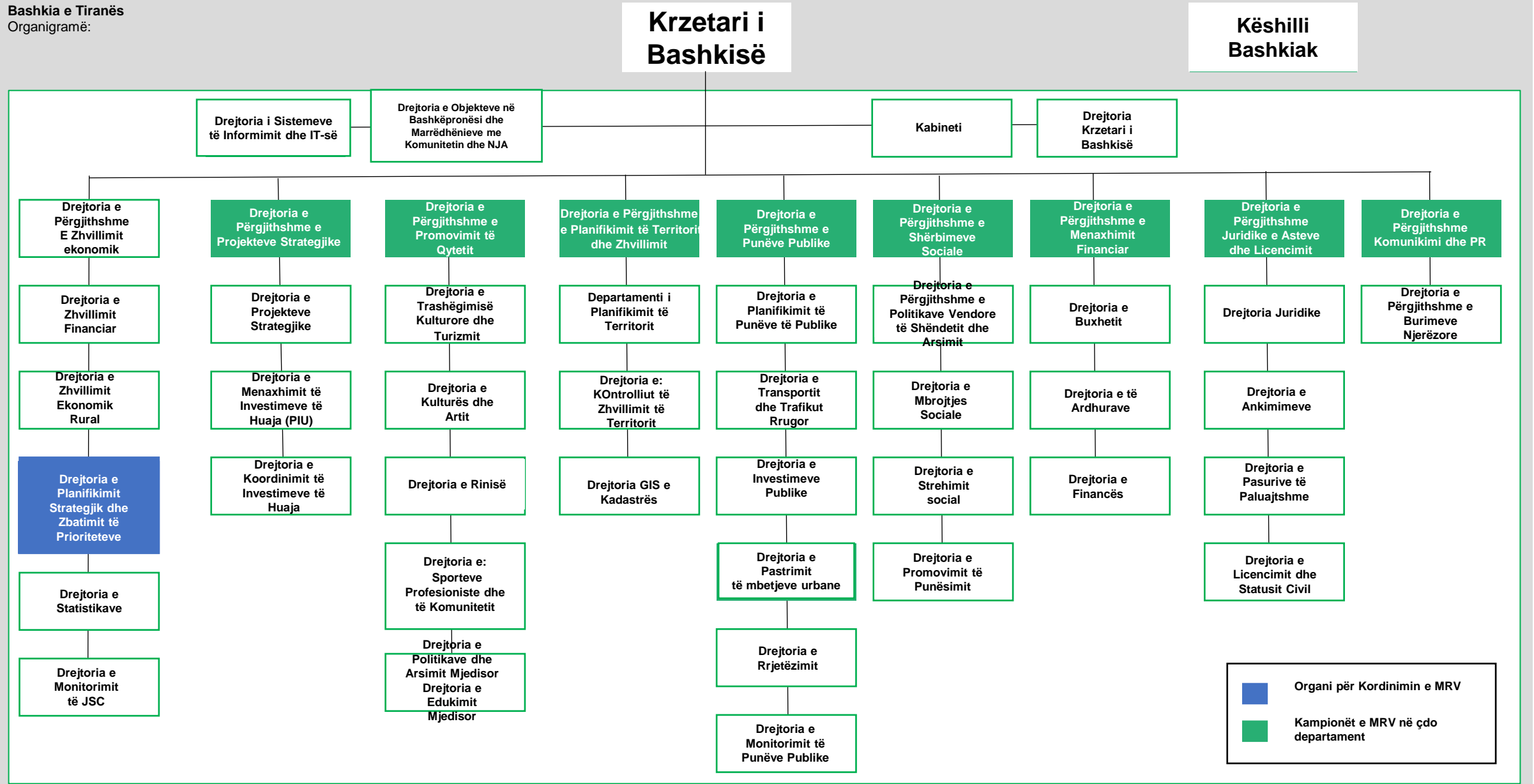


Figura 45 Kategorizimi i cilësisë së të dhënave

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

10.3 Metodologjia e Monitorimit të Ndikimit ¹

Qëllimet e monitorimit dhe vlerësimit të rezultateve të veprimeve janë shumëfish:

- i. Për të kuptuar nëse veprimet po arrijnë rezultatin e synuar,
- ii. Për të bërë ndryshime gjatë rrjedhës së masave për të siguruar përmbushjen e objektivave të tyre,
- iii. Për të promovuar sukseset e masave dhe për të nxjerrë mësimë prej tyre.

Procesi i monitorimit dhe raportimi ndjek këto shtatë hapa:

1. Inicimi i MRV
2. Kuptimi i bazës
3. Pajtimi me objektivat dhe qëllimet
4. Vendosja e një skeme monitorimi
5. Monitorimi i zbatimit
6. Vlerësimi i procesit dhe arritjet
7. Raporti i vlerësimit

1. Inicimi i MRV

Identifikimi i burimeve

Drejtorja e Planifikimit Strategjik do të caktojë një Koordinator MRV i cili do të jetë përgjegjës për koordinimin e zbatimit dhe monitorimit të masave të PVQGJ-së. Çdo masë përfshihet brenda fushës së drejtorive të veçanta. Çdo drejtori do të identifikojë një kampion MRV i cili do të jetë përgjegjës për monitorimin e ecurisë së masave përkatëse brenda drejtorive të tyre. Kampioni MRV do të përcaktojë aktorët e duhur për grumbullimin dhe rishikimin e të dhënave, do të miratojë përgjigjet dhe plotësojë modelet e prezantuara në këtë plan. Kampioni MRV i secilës drejtori do të raportojë të dhënat dhe rezultatet e mbledhura të koordinatori i caktuar i MRV brenda Drejtorisë së Planifikimit Strategjik.

Vendosja e qasjeve bashkëpunuese

Kampioni MRV gjithashtu do të synojë që të harmonizojë procesin e MRV me proceset e tjera të qytetit. Rezultatet e monitorimit të masave të PVQGJ mund të jenë plotësuese për agjendat dhe aktivitetet e tjera të planifikimit në qytet si psh. masat e I planifikuar, adaptimit, zbutja e rrezeve, elasticiteti i rrezikut nga fatkeqësitë dhe planet e zhvillimit dhe të qëndrueshmërisë. Përveç kësaj, ne synojmë të përdorim PVQGJ-në për të stimuluar bashkëpunimin mes drejtorive për të zhvilluar këto agjenda plotësuese.

Harmonizimi i monitorimit të PVQGJ-së me aktivitetet e tjera të planifikuara në qytet do të na ndihmojë të harmonizojmë mbledhjen e të dhënave me iniciativat e tjera të angazhimit të aktorëve të tjerë për të parandaluar mbivendosjet dhe për të përmirësuar efikasitetin.

Vendosja e standardeve të mbledhjes së të dhënave

Për të ndihmuar kampionët e MRV për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave në mënyrë të vazhdueshme, Koordinator i MRV do të vendosë udhëzime për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave. Meqenëse treguesit e PVQGJ-së do të maten kundrejt standardeve globale, udhëzimet e të dhënave do të përfshijnë edhe përkufizimet e termave dhe ato do të harmonizohen me kontekstin në Tiranë, si dhe do të sqarohen parimet e privatësisë së të dhënave.

2. Kuptimi i bazës

Ne krijuam bazën e PVQGJ në vitin 2017 përmes mbledhjes së treguesve në të gjithë aspektet e mjedisit (Gjendja), sistemeve urbane (Presionet) dhe masave të Bashkisë, aktorëve të tjerë dhe qytetarëve (Përgjigjet). Këta tregues u mbledhën në një bazë të të dhënave dhe u raportuan në Raportin e Vlerësimit Teknik të PVQGJ, i cili shërben si një dokument referimi për monitorimin dhe vlerësimin e performancës së të gjitha masave të PVQGJ.

¹ Kjo metodologji nxjerr në pah rekomandimet e Paketës së Trajnimit të Indeksit së Qëndrueshmërisë së Qytetit (CRI), e zhvilluar në vitin 2017 nga Arup dhe Fondacioni Rockefeller.

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Ne do të përdorim bazën e të dhënave dhe do të vazhdojmë të mbledhim të dhëna për këto tregues. Me identifikimin e treguesve të rinj, baza e të dhënave do të zgjerohet duke i përfshira ata tregues.

Si pjesë e vlerësimit bazë, ekipi i ekspertëve identifikoi disa fusha me cilësi të dobët ose ku nevojiten indikatorë shtesë për të dhënë një tablo më të plotë të mjedisit të Tiranës dhe ndikimin që sistemet tona urbane kanë në mjedis. Vlerësimi i cilësisë së të dhënave u diskutua në kapitullin e mëparshëm. Në Seksionin 9.3, ne identifikojmë disa nga aspektet kryesore ku janë identifikuar tregues të rinj ose masa shtesë për grumbullimin.

Gjatë gjithë PVQGJ-së, çdo mase i janë përcaktuar disa tregues që do të ndihmojnë në matjen e suksesit të saj. Një listë e plotë e treguesve gjendet në Shtojcën 2 të PVQGJ-së.

Shembull:

Metrikat kryesore për matjen e ndikimit të masës **Rialokimi i hapësirës rrugore të autobusëve dhe çiklistëve** janë:

- Treguesit e gjendjes: Cilësia e ajrit (1, 1.1, 1.2, 1.3), Shkarkimet GES (8, 8.1)
- Treguesit e presionit: Zgjedhja e mënyrës së transportit (11, 11.1, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7), Mbingarkimi rrugor (12)

Masat:

- MV1: Përditësimi i bazës së të dhënave me të dhënat më të fundit sipas të gjithë treguesve
- MV2: Puna me agjencitë për mbushjen e mangësive dhe përmirësimin e cilësisë së raportimit në treguesit më të dobët.

3. Pajtimi me objektivat dhe qëllimet

Për çdo masë, specifikoni objektivat dhe qëllimet që synon të arrijë dhe në cilën orë. Brenda PVQGJ-së çdo objektiv strategjik ka qëllime të një afati kohor të përcaktuar të lidhur me të

dhe veprimet afatshkurtra që do të kontribuojnë në arritjen e çdo qëllimi. Secila nga masat ka metrika të përcaktuara me të dhe ekziston një pikë referimi globale për performancën e secilit prej këtyre metrikave. Vlerat e pikës së referimit janë të disponueshme në Raportin e Vlerësimit Teknik.

Sapo të jenë miratuar masat e PVQGJ, ne do të lidhim çdo masë me tregues të matshëm në bazën e të dhënave për të treguar progresin si rezultat i masave.

Shembull:

Një nga objektivat afatmesëm të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme është të rrisë zhvendosjen drejt transportit publik dhe aktiv duke arritur masën 70 % të ndarjes për mënyrat e transportit publik dhe aktiv deri në vitin 2025. PVQGJ-ja gjithashtu specifikon masat afatshkurtra (2018-2021) për arritjen e këtij qëllimi:

- Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë
- Implementimi i një sistemi të integruar të transportit publik (STPI)
- Zëvendësoni autobusët me autobusë me nivel të ulët shkarkimi
- Implementimi i një sistemi qiraje për biçikletat pa pagesë
- Përditësimi i flotës së taksive me modele hibride ose elektrike

Metrikat për këto veprime janë të specifikuara në PVQGJ dhe vlerat referente për këto tregues janë në dispozicion në Raportin e Vlerësimit Teknik.

Masat:

- MV3: Përditësimi i bazës së të dhënave me masa të realizuara dhe lidhja e çdo mase me metrikat e miratuara për të matur ndikimin

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

4. Vendosja e një skeme monitorimi

Monitorimi i progresit do të jetë i vazhdueshëm përgjatë fazës së implementimit, për të siguruar se procesi dhe performanca do të vlerësohen siç duhet në fund të këtij projekti. Çdo tregues do t'i caktohet një departamenti ose agjencie për të mbledhur dhe monitoruar të dhënat për treguesit.

Procesi i rishikimit

Pasi të kemi vendosur skemën e monitorimit, ne do të hartojmë një proces për shqyrtimin e të dhënave të grumbulluara. Procesi i rishikimit do të na ndihmojë që të sigurojmë që të dhënat të jenë të plota, të besueshme dhe të gjurmueshme. Përgjegjësia përfundimtare e rishikimit dhe miratimit të përgjigjeve për secilën masë i takon çdo kampioni të MRV. Megjithatë, përveç se duhet të sigurohemi që përgjigjet dhe pyetjet të jenë të plota, Faza e Rishikimit është një mundësi për të siguruar marrjen në konsideratë të një sërë zërave dhe opinioneve në proces dhe si një mjet për t'u angazhuar me palët e interesuara që nuk janë përfshirë gjatë mbledhjes së të dhënave. Për shqyrtimin e temave, ne do të zgjedhim aktorë të tjerë të qytetit ose ekspertë të temave të cilët mund tu ofrojnë Kampionëve të MRV disa pikëpamje alternative ose t'i ndihmojnë ata të trajtojnë mangësitë e informacionit.

Shembull:

Treguesit që do të masin suksesin e masës **Rialokimi i hapësirës rrugore për autobusë dhe çiklistë** duhet të caktohet një drejtori që do të përgjegjëse për mbledhjen dhe rishikimin e të dhënave, si do të mbledhen dhe sa shpesh. Tabela 3 parashikon një model se si mund të regjistrohen të dhënat.

Masat:

- MV4: Caktimi i përgjegjësive për monitorimin e mbledhjes së të dhënave, ndaj çdo treguesi dhe veprimi.

5. Monitorimi i zbatimit

Monitorimi është një proces i vazhdueshëm që do të përfshijë të dhënat mbledhëse dhe

vlerësuese përgjatë procesit. Mënyra e mbledhjes së të dhënave do të jetë specifike për çdo masë dhe tregues dhe mund të përfshijë:

- Stacionet e monitorimit të cilësisë së ajrit
- Sensorët e trafikut
- Identifikimi i GIS të hapësirave të gjelbra
- Sensorët e tokës
- Sondazhet

Ne do të fillojmë procesin e monitorimit me mbledhjen e treguesve të publikuar në përputhje me bazën e përgjithshme që u mbledh në fillim të zhvillimit të PVQGJ. Metodatat më të detajuara, më të shpeshta ose të sofistikuara të mbledhjes së të dhënave do të vlerësohen gjatë vitit të parë të periudhës së monitorimit për të përcaktuar vlerat dhe rrugët potenciale të financimit (nëse ka) për këto qasje të monitorimit.

Masat:

- MV5: Vlerësimi i metodave alternative të grumbullimit të të dhënave për të përcaktuar vlerën dhe praktikitetin e tyre për Tiranën. Identifikimi i burimeve potenciale të financimit ku metodat e reja të grumbullimit demonstrohen për të siguruar përfitime neto.

Kryerja e analizës së pasigurisë dhe ndjeshmërisë

PVQGJ aktualisht përfshin afërsisht 130 tregues. Analiza e pasigurisë dhe ndjeshmërisë do të testojë nëse këta 130 tregues janë njëlloj të rëndësishëm ose nëse rezultatet e çdo mase të PVQGJ domonohet nga disa tregues. Përveç kësaj, kjo qasje do të na lejojë të shqyrtojmë nëse mund të zvogëlojmë numrin e treguesve që matim për të monitoruar suksesin e masave të GCAP. Analizat e ndjeshmërisë dhe pasigurisë do të ndihmojnë për të identifikuar:

- grupi optimal i treguesve, dhe
- njësia ideale e shkallës/matjes së treguesve.

Testimi do të përfshijë, por nuk kufizohet vetëm në simulimin Monte Carlo dhe metodat e bazuara në regres

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Veprimi: Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë

Treguesi	Departamenti Përgjegjës	Shpeshtësia e mbledhjes	Mënyra e mbledhjes
<i>Ajri 1: Përqendrimi mesatar vjetor i PM2.5</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Monitorimi i vazhdueshëm	Mbledhja automatike nga stacionet fikse përmes monitorimit në terren në vende të tjera.
<i>Ajri 1.1: Përqendrimi mesatar vjetor i PM10</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Si më sipër	Si më sipër
<i>Ajri 1.2: Përqendrimi mesatar ditor i SO₂</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Si më sipër	Si më sipër
<i>Ajri 1.3: Përqendrimi mesatar ditor i NO_x</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Si më sipër	Si më sipër
<i>GHG 8: Shkarkimet e barasvlershme vjetore të CO₂ për frymë</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Vjetore	Raportimi i shërbimeve për energjinë dhe intensitetin e karbonit
<i>GHG 8.1: Shkarkimet vjetore të CO₂ për njësi të PBB-së</i>	Drejtoria e Politikave Mjedisore dhe Edukimit	Vjetor	Raportimi i qeverisë për intensitetin e karbonit dhe PBB-në
<i>Transporti 11: Pjesa modale e transportit për transportin e brendshëm, këmbësor)</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Sondazhet
<i>Transporti 11,1: Pjesa modale e transportit për totalin e udhëtimeve</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Sondazhet
<i>Transporti 11,4: Kilometra rrugë të dedikuara ekskluzivisht për transport publik për 100,000 banorë</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Drejtoria për hartëzimin e Transportit dhe të dhënat e projektit
<i>Transporti 11,5: Kilometrat e rrugëve për biçikleta për 100,000 banorë</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Drejtoria për hartëzimin e Transportit dhe të dhënat e projektit
<i>Transporti 11,6: Pjesa e popullsisë që ka akses në transportin publik brenda 15 minutash në këmbë</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Hartëzimi dixhital (GIS)
<i>Transporti 11,7: Shpeshtësia e shërbimit të autobusëve</i>	Departamenti i Transportit	Vjetor	Raportimi i kompanisë së autobusëve
<i>Transporti 12: Shpejtësia mesatare e udhëtimit në rrugët kryesore gjatë orëve me qarkullim më të lartë</i>	Departamenti i Transportit	i vazhdueshëm	Të dhënat e pozicionimit të rrjedhave në kohë reale.

Tabela 9. Shembull i planit të skemës së monitorimit për masën e PVQGJ-së.

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

6. Vlerësimi i procesit dhe arritjet

Bazuar në të dhënat e mbledhura gjatë procesit të monitorimit, çdo masë do të vlerësohet në lidhje me treguesit e miratuar pas përfundimit të masës, ose çdo vit nëse një projekt zbatohet gjatë një afati kohor më të gjatë. Analizat do të përfshijnë rishikimin e vendosjes së qëllimeve për çdo masë, duke analizuar the dhënat e mbledhura përgjatë projektit dhe vlerësimit të saj ndaj pikës së referimit të vendosur për çdo tregues. Rezultatet do të përmbliidhen në një tabelë të ngjashme me Tabelën 4 në slajdin tjetër.

7. Raporti i vlerësimit

Një raport i shkurtër do të përgatitet bazuar në Hapin 6 për të dokumentuar se si çdo masë plotëson objektivat dhe qëllimet e vendosura në shfaqje, përcaktoni sukseset dhe përmirësimet e rekomanduara për projekte të ngjashme në të ardhmen.

Masat:

- MV6: Ngritja e modelit të raportit të vlerësimit për të lejuar raportime të shpejta, të thjeshta dhe të qarta dhe për të mundësuar që raportet e vlerësimit të grumbullohen në një raport monitorimi vjetor.

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Veprimi: Rialokimi i hapësirave të rrugëve për autobusë dhe çiklistë

Periudha e raportuar	Muaji	Treguesi	Njësia	Vlera e bazës	Pika e referimit			Vlera e regjistruar	Llogaritja (RAG)	Komente
					Treguesi i gjelbër	Treguesi i verdhë	Treguesi i kuq			
2018	1	Ajri 1: Përqendrimi mesatar vjetor i PM2.5	µg/m3	13,74	10	10 - 20	20			
2018	1	Ajri 1.1: Përqendrimi mesatar vjetor i PM10	µg/m3	25,14	20	20 - 50	50			
2018	1	Ajri 1.2: Përqendrimi mesatar ditor i SO2	µg/m3	6,25	20	20 - 50	50			
2018	1	Ajri 1.3: Përqendrimi mesatar ditor i NOx	µg/m3	21,68	40	40 - 80	80			
2018	1	GHG 8: Shkarkimet e barasvlershme vjetore të CO2 për frymë	Tonë / vit / frymë	1,7	5	5 - 10	10			
2018	1	GHG 8.1: Shkarkimet vjetore të CO2 për njësi të PBB-së	Tonë / m. USD të PBB-së	0,022	0,35	0,35 - 0,8	0,8			
2018	1	Transporti 11: Pjesa modale e transportit për transportin e brendshëm (makina, motoçikleta, taksi, autobus, metro, tramvaj, biçikletë, këmbësorë)	Transporti privat	28%	30%	30-50%	50%			
2018	1	Transporti 11,1: Pjesa modale e transportit për totalin e udhëtimeve	%	28%	30%	30-50%	50%			
2018	1	Transporti 11,4: Kilometra rrugë të dedikuara ekskluzivisht për transport publik për 100,000 banorë	km	0,63	40	10-40	10			
2018	1	Transporti 11,5: Kilometrat e rrugëve për biçikleta për 100,000 banorë	km	1,66	25	15-25	15			
2018	1	Transporti 11,6: Pjesa e popullsisë që ka akses në transportin publik brenda 15 minutash në këmbë	%	Nuk ka të dhëna	> 80%	60%-80%	< 60%			
2018	1	Transporti 11,7: Shpeshtësia e shërbimit të autobusëve	Numri mesatar i pasagjerëve në stacion në orë, në rrjetin total të autobusëve	7	30	30-6	6			
2018	1	Transporti 12: Shpejtësia mesatare e udhëtimit në rrugët kryesore gjatë orëve me qarkullim më të lartë	km/orë	15	30	15-30	15			

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

10.4 Mbledhja e të dhënave dhe Monitorimi

Një proces i suksesshëm monitorimi dhe verifikimi bazohet në të dhëna me cilësi të mirë. Vlerësimi bazë i Tiranës identifikoi disa zona të cilat kërkojnë mbledhje dhe monitorim të përmirësuar të të dhënave. Ky kapitull përmbledh sfidat dhe boshllëqet e të dhënave për zonën tematike.

Lëvizshmëria e qëndrueshme

Mes treguesëve të cilësisë së ajrit, ozoni nuk ishte përfshirë më parë në databazën e treguesve. Kemi planifikuar të përfshijmë grumbullimin e përqendrimeve të ozonit në përputhje me Udhëzimet e OBSH. Treguesit e cilësisë së ajrit do të raportohen sipas vlerave të udhëzimeve të OBSH dhe sipas standardeve të cilësisë së ajrit të BE.

Cilësia e ajrit ndryshon në hapësirë, kështu që ne kemi planifikuar të zgjerojmë grumbullimin e të dhënave në qytet në shumë vende dhe duke përdorur pajisje monitorimi të vazhdueshme me mbledhjen automatike të të dhënave. Do të vlerësohen pajisje të ndryshme të grumbullimit dhe mundësi të ndryshme teknologjike.

Instrumentet duhet të kontrollohen dhe të kalibrohen rregullisht (çdo dy javë) dhe të dhënat e ratifikuara më pas. Të dhënat duhet të mblidhen vazhdimisht për krahasim me vlerat përkatëse të udhëzimeve.

Analiza e treguesve për Presionet vlerësoi cilësinë e të dhënave për sektorin e transportit si të mirë. Kemi planifikuar të shtrijmë mbledhjen e të dhënave duke përfshirë:

- Pjesa e popullsisë që ka akses në transportin publik brenda 15 minutash në këmbë
- Shpeshësia e ndërprerjeve të sistemit të transportit publik në rast katastrofe natyrore

Të dhënat aktuale mbi pjesën e modalitetit të makinave nuk japin informacion të mjaftueshëm për të vlerësuar efektivitetin e skemave të tilla si ndarja e biçikletave ose përmirësimin e shërbimit të autobusëve. Kemi planifikuar të rrisim frekuencën e madhësinë e modeleve dhe mjeteve të transportit. Përveç kësaj, masat për përgatitjen e një plani të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane do të përfshijë të dhëna për destinacionin dhe origjinën në të gjithë qytetin.

Masat:

- MV7: Vlerësimi i pajisjeve dhe teknologjive të monitorimit të ndotjes së ajrit (pjesë e Masës RC4)
- MV8: Përfshirja e treguesve të rinj të cilësisë së ajrit dhe të transportit në bazën e të dhënave dhe përcaktimi i vlerave bazë.

Hapësirat e Gjelbra dhe Biodiversiteti

Sasia e hapësirës së gjelbër në Tiranë (rreth 37m² për banor) bazohet mbi rekomandimin e Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH) prej 9m² hapësirë të gjelbër për person. Megjithatë kjo nuk jep një pamje të plotë pasi të dhënat nuk japin informacion në lidhje me hapësirën e gjelbër në aspektin e cilësisë së tij, aksesit publik dhe vendndodhjes afër lagjeve.

Të dhënat gjithashtu nuk japin informacion se si funksionojnë hapësirat e gjelbra në drejtim të sigurimit dhe matjes së përfitimeve mjedisore, sociale dhe ekonomike. Cilësia e tokave jeshile, blu dhe hapësirave të lira brenda kufijve urbane është relativisht e lartë në 70%, krahasuar me qytetet e tjera. Megjithatë, ekzistojnë pyetje se si qyteti e përkufizon 'hapësirën e gjelbër'.

Elementi kritik i hapësirës së gjelbër është të përcaktojë se sa funksionale dhe se sa mirë ajo funksionon në drejtim të sigurimit të qëndrueshmërisë ndaj efekteve të ndryshimeve klimatike dhe ndotjes në aspektin e mbrojtjes së qytetarëve. Prioriteti i dytë duhet të jetë vlerësimi i cilësisë, vendndodhjes, aksesit, etj. të hapësirave të gjelbra.

Rekomandohen të dhënat dhe sondazhet shtesë të mëposhtme për hapësirat e gjelbra:

- Vlerësoni dhe vendosni më shumë informacion mbi llojet e hapësirës së gjelbër duke përfshirë lokacionin, madhësinë, aksesin, kategorinë, objektet / funksionet dhe çdo emërtim
- Vlerësoni dhe vendosni cilësinë e hapësirës jeshile në drejtim të bimësisë, biodiversitetit, sigurisë, menaxhimit, mirëmbajtjes dhe përkujdesjen e mëtejshme

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

- Vlerësoni dhe vendosni të dhëna të anketës së mëtejshme të habitatit për hapësira të gjelbra duke përfshirë llojet dhe gjendjen e habitateve brenda hapësirave të gjelbra
- Vlerësoni dhe vendosni ku dhe si njerëzit i përdorin hapësirat e gjelbra, dhe çdo program social, sportiv, argëtues dhe edukativ që ndodh në hapësirat e gjelbra
- Vlerësoni dhe vendosni rëndësinë ose vlerën kulturore, historike, estetike të hapësirës së gjelbër
- Vlerësoni dhe vendosni informacion mbi llojet e gjelbra të bimësisë së qytetit në aspektin e shtrirjes dhe cilësisë së tyre duke përfshirë pemët, pyjet urbane, ligatinat, kullotat, zonat e shpyllëzimit dhe zonat e prodhimit të ushqimit urban
- Vlerësoni dhe vendosni kushtet bazë të hapësirës së gjelbër / infrastrukturës së gjelbër në aspektin e performancës për ruajtjen e stuhive, sekuestrimin e karbonit, zbutjen e nxehtësisë urbane, përmirësimin e cilësisë së ajrit, reduktimin e kërkesës për energji dhe sigurimin e habitatit

Disa programe kompjuterike për mbledhjen e të dhënave dhe analizave përfshijnë:

- i-Tree - mjet për caktimin e përfitimeve të pemëve në zonat urbane
- InVest - mjet për përcaktimin e sasisë së shërbimeve të ekosistemeve për të informuar vendimet e politikave
- Paketa e Vlerësimit të Infrastrukturës së Gjelbër(PIVGJ)
- eBird - mjet global për regjistrimin e diversitetit të llojeve të shpendëve

Masat:

- MV9: Vlerësimi dhe përzgjedhja e treguesve të hapësirave të gjelbra bazuar në vlerësimin e kostos, praktikës dh vlerës.

Trajtimi i ujërave zeza

Monitorimi i cilësisë së ujit në Tiranë është aktualisht i papërshtatshëm, me të dhëna të pakta ose pa seri kohore për rrjedhat e ujit të qytetit dhe për trupat ujorë. Për rrjedhojë, ne po

ndërtojmë më shumë stacione monitorimi dhe monitorim të rregullt në terren të trupave ujore në vendet kryesore, për të kuptuar më mirë burimet e ndotjes së ujërave sipërfaqësore.

Treguesit kryesorë të synuar për cilësinë e ujit do të jenë kërkesa biologjike për oksigjen (KBO) dhe amoniumi (NH₄).

Gjithashtu, përpjekjet për mbledhjen e të dhënave duhet të përqendrohen në kushtet e mëposhtme të gjendjes:

- Përqindja e ujërave të ndotura rezidenciale dhe tregtare të trajtuara sipas standardeve kombëtare në fuqi
- Përqindja e ndërtesave (jo industriale) të pajisura për ripërdorimin e ujërave të zeza
- Përqindja e ujërave të ndotura nga aktivitetet e prodhimit të energjisë të trajtuara sipas standardeve kombëtare në fuqi
- Numri vjetor i mbytjeve të ujërave të zeza / kanalizimeve për 100km gjatësi të rrjetit

Masat:

- MV10: Vendosja e pajisjeve monitoruese për trupat ujore kryesore të qytetit dhe zhvillimi i një programi monitorimi periodik (pjesë e Masës RC4).

Energjia Elektrike dhe Ndërtesat

Cilësia e të dhënave për treguesit e energjisë u vlerësua mes nivelit “e pasur” dhe nivelit “e mirë” (shih Kreun 9). Përpjekjet tona për mbledhjen e të dhënave duhet të përqendrohen në treguesit e mëposhtëm:

- Pjesa mesatare e popullsisë që pëson ndërprerje të zgjata të energjisë elektrike në rast ekstremesh klimatike gjatë 5 viteve të fundit
- Frekuenca dhe kohëzgjatja e ndërprerjeve të energjisë elektrike dhe numri i gjeneratorëve në përdorim në të gjithë qytetin; përmes këtyre të dhënave së bashku mund të përfitojmë një tregues të kontributit të gjeneratorëve në nivelin e përgjithshëm të ndotjes

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Cilësia e të dhënave për sektorin e treguesit të ndërtesave u vlerësua mes nivelit “e pasur” dhe nivelit “e mirë”. Përpyekjet tona për mbledhjen e të dhënave duhet të përqendrohen në treguesit e mëposhtëm:

- Pjesa e sipërmarrjeve të qytetit me certifikim ISO50001/EMAS ose certifikim të ngjashëm
- Vlera totale e projekteve me certifikim të ndërtesave të gjelbra si pjesë e vlerës totale të projekteve që pajisen me leje ndërtimi në vit

Të dhënat e mbledhura për konsumin e energjisë elektrike bazohen në kërkimet statistikore. Auditimet e energjisë duhet të kryhen në një numër të ndërtesave publike dhe rezidenciale për të përcaktuar konsumin aktual të ndërtesës dhe performancën e energjisë që rezulton.

Masat SE2 dhe SE3 lidhen me investimet për efikasitetin e ndërtesave ekzistuese. Ne e pranojmë se mbledhja e të dhënave mbi performancën e përmirësuar të energjisë në ndërtesa është shumë e vlefshme për hartimin dhe specifikimin e përmirësimeve të ardhshme në ndërtesa të tjera të ngjashme. Për rrjedhojë, ne do të synojmë të përfshijmë monitorimin para dhe pas përfundimit në të gjitha projekteve të ndërtimit të mbështetura nga Bashkia dhe të bëjmë të mundur që këto të dhëna të performancës të jenë gjerësisht të disponueshme (duke iu nënshtruar kushteve të konfidencialitetit për pronarët e ndërtesave).

Masat:

- MV11: Përfshirja e monitorimit para dhe pas përfundimit brenda programeve të përmirësimit të ndërtesave (pjesë e Masave SE2 dhe SE3).

Menaxhimi i burimeve

Treguesit e disponueshëm për mbetjet e ngurta kanë shumë vite që nuk përditësohen. Si pjesë e kontratave të grumbullimit të mbetjeve me EcoTirana dhe operatorë të tjerë të mbetjeve në qytet, ne do të kryejmë monitorimin e vazhdueshëm për të gjurmuar rritjen e nivelit të mbetjeve dhe marrjen e mostrave sa më shpesh për të përcaktuar trendët në përbërjen e mbetjeve. Monitorimi do të të variojë në aspektin hapësinor për të kuptuar se si ndryshojnë lagjet në normat e prodhimit të mbetjeve.

Sa i përket konsumit të ujit, ne do të punojmë me agjencitë kombëtare dhe UKT për të monitoruar tendencat në konsumin e ujit. Të dhënat tona në dispozicion kanë shënuar vlera të larta për shfrytëzimin e ujit, ujit industrial dhe ujit që nuk gjeneron të ardhura. Mbledhja e mëtejshme e të dhënave do të na ndihmojë të konfirmojmë se ku dhe si ndodhin këto kushte, gjë që do të na mundësojë të ndërmarrim masa më të mira për të zvogëluar këto shifra.

Programi i UKT për matjen e konsumatorëve të ujit do të ndihmojë si për të zvogëluar humbjet e ujit që nuk gjeneron të ardhura, ashtu edhe për të marrë të dhëna më të sakta të konsumit nga i gjithë qyteti.

Masat:

- MV12: Përfshirja e monitorimit të tonazhit të mbetjeve të ngurta dhe përbërjes së mbetjeve sipas frekuencës.
- MV13: Puna me agjencitë dhe partnerët për të siguruar të dhëna për konsumin e ujit.

Qëndrueshmëria dhe Adaptimi ndaj Ndryshimeve Klimatike

Cilësia e të dhënave të treguesve të Zbutjes dhe Qëndrueshmërisë u vlerësua si e dobët. Kërkohen të dhëna shtesë për:

- Përqindja e infrastrukturës publike në rrezik
- Përqindja e familjeve në rrezik
- Prishja graduale e shërbimit dhe kostos shoqëruese nga ndryshimet klimatike

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

Ne e dimë se moti i Tiranës pritet të bëhet më ekstrem, me valët e të nxehtit, duke u kthyer në një tipar më të rregullt të verës tonë. Identifikimi i zonave të prirura për efektet përkeqësuese të "ishujve të ngrohjes" urbane do të jetë një pjesë e rëndësishme e zhvillimit të masave të synuara për të reduktuar këtë efekt.

Ne do të krijojmë një sistem të dendur për monitorimin e temperaturës në kohë reale në të gjithë qytetin, në mënyrë që të mund të vëzhgojmë pikat e nxehta dhe efektin e mbjelljes së pemëve dhe hapësirave të hapura.

Masat:

- MV14: Krijimi i një rrjeti për monitorimin e temperaturës në qytet dhe përfshirja e ishullit të nxehtësisë urbane mes treguesve që duhet të monitorohen.

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

PËRMBLEDHJE E MASAVE TË MRV

Vlerësimi i mëposhtëm përmbledh masat MRV dhe një parashikim të kostove për çdo masë.

Jo	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Shënime mbi buxhetin dhe parashikimin e kostove	Burimet e Mundshme të Financimit	Parashikimi për Capex (Euro)	Parashikimi për Opex (Euro)	Parashikimi për Capex (Lekë '000)	Parashikimi për Opex (Lekë '000)
MV1	Përditësimi i bazës së të dhënave me të dhënat më të fundit sipas të gjithë treguesve	Kostoja vjetore supozohet të jetë 33% e kostove fillestare të mbledhjes së të dhënave për PVQGJ (ishte rreth 30,000 €).	BT; Donatorë/IFI-të	0	50.000	0	7.000
MV2	Puna me agjencitë për mbushjen e mangësive dhe përmirësimin e cilësisë së raportimit në treguesit më të dobët	1 FTE për tre muaj në vit	BT; Donatorë/IFI-të	0	135.000	0	18.000
MV3	Përditësimi i bazës së të dhënave me masa të realizuara dhe lidhja e çdo mase me metrikat e miratuara për të matur ndikimin	1 javë FTE në vit	BT; Donatorë/IFI-të	0	11.250	0	2.000
MV4	Caktimi i përgjegjësisë për monitorimin e mbledhjes së të dhënave, ndaj çdo treguesi dhe veprimi	1 javë FTE në vit	BT; Donatorë/IFI-të	0	11.250	0	2.000
MV5	Vlerësimi i metodave alternative të grumbullimit të të dhënave për të përcaktuar vlerën dhe praktikitetin e tyre për Tiranën. Identifikimi i burimeve potenciale të financimit ku metodat e reja të grumbullimit demonstrohen për të siguruar përfitime neto.	1 FTE për 2 muaj	BT; Donatorë/IFI-të	0	36.000	0	5.000

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

PËRMBLEDHJE E MASAVE TË MRV (VAZHDIM)

Jo	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Shënime mbi buxhetin dhe parashikimin e kostove	Burimet e Mundshme të Financimit	Parashikimi për Capex (Euro)	Parashikimi për Opex (Euro)	Parashikimi për Capex (Lekë '000)	Parashikimi për Opex (Lekë '000)
MV6	Ngritja e modelit të raportit të vlerësimit për të lejuar raportime të shpejta, të thjeshta dhe të qarta dhe për të mundësuar që raportet e vlerësimit të grumbullohen në një raport monitorimi vjetor.	1 javë FTE	BT; Donatorë/IFI-të	0	2.250	0	302
MV7	Vlerësimi i pajisjeve dhe teknologjive të monitorimit të ndotjes së ajrit (pjesë e Masës RC4)	2 javë FTE	BT; Donatorë/IFI-të	0	9.000	0	1.000
MV8	Përfshirja e treguesve të rinj të cilësisë së ajrit dhe të transportit në bazën e të dhënave dhe përcaktimi i vlerave bazë.	1 javë FTE	BT; Donatorë/IFI-të	0	2.250	0	302
MV9	Vlerësimi dhe përzgjedhja e treguesve të hapësirave të gjelbra bazuar në vlerësimin e kostos, praktikës dh vlerës.	1 javë FTE	BT; Donatorë/IFI-të	0	2.250	0	302

10. Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi

PËRMBLEDHJE E MASAVE TË MRV (VAZHDIM)

Jo	Masat e propozuara për PVQGJ-në	Shënime mbi buxhetin dhe parashikimin e kostove	Burimet e Mundshme të Financimit	Parashikimi për Capex (Euro)	Parashikimi për Opex (Euro)	Parashikimi për koston (Lekë '000)	Parashikimi për Opex (Lekë '000)
MV10	Vendosja e pajisjeve monitoruese për trupat ujore kryesore të qytetit dhe zhvillimi i një programi monitorimi periodik (pjesë e Masës RC4).	1 FTE për 1 muaj, pastaj 2 javë FTE në vit, 5 x pajisje monitorimi	BT; Donatorë/IFI-të	50.000	36.000	7.000	5.000
MV11	Përfshirja e monitorimit para dhe pas përfundimit brenda programeve të përmirësimit të ndërtesave (pjesë e Masave SE2 dhe SE3).	1 FTE për 3 muaj, pastaj 1 muaj FTE në vit, 100 x pajisje monitorimi	BT; Donatorë/IFI-të	100.000	90.000	13.000	12.000
MV12	Përfshirja e monitorimit të tonazhit të mbetjeve të ngurta dhe përbërjes së mbetjeve sipas frekuencës.	0,5 FTE në vit	BT; Donatorë/IFI-të	0	270.000	0	36.000
MV13	Puna me agjencitë dhe partnerët për të siguruar të dhëna për konsumin e ujit.	1 javë FTE	BT; Donatorë/IFI-të	0	11.250	0	2.000
MV14	Krijimi i një rrjeti për monitorimin e temperaturës në qytet dhe përfshirja e ishullit të nxehtësisë urbane mes treguesve që duhet të monitorohen.	1 FTE për 3 muaj, pastaj 2 javë FTE në vit, 500 monitorë	BT; Donatorë/IFI-të	250.000	45.000	34.000	6.000

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

Shtojca 1 Mini-Studimet

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

1. Modeli i ardhshëm i biznesit për të gjithë sistemin e autobusëve

1.1. Marrëveshjet Institucionale

Modeli aktual i biznesit të autobusëve konsiderohet i paqëndrueshëm në afat të gjatë me zgjerimin e pronësisë së makinave dhe zhvillimin e tokës. Një autoritet rajonal i transportit është thelbësor për të ofruar një sistem të transportit publik me cilësi të lartë dhe të përdorur mirë. Bashkia mund të veprojë si autoritet i transportit ose të krijohet një organ i veçantë rajonal, me nën-autoritete për zonat fqinje. Ky organ duhet të sigurojë zbatimin e politikave mbështetëse të përdorimit të tokës dhe vendosjen e një rregullimi të fuqishëm për të sjellë përpara çdo ndërhyrje madhore brenda sistemit të autobusëve.

Kontrata e Shërbimit Publik

Për transportin publik urban të drejtuar nga më shumë se një operator, rekomandohet një Kontratë e Shërbimit Publik, pasi do të mundësojë një rrjet të koordinuar plotësisht dhe ka dobi që Bashkia ka kontroll të mjaftueshëm për të siguruar mbulim të mirë të shërbimit në të gjithë qytetin me një aftësi për të ndërsuvcionuar nga shërbimet e zënë në shërbime më pak të përdorura.

Një Kontratë e Shërbimit Publik do të vendoset midis:

- Autoritetit të Transportit (apo Bashkia e Tiranës)
- Operatori

Objekti i projektit përshkruar në kontratë do të ishte:

- Shërbimet e transportit në një numër të linjave specifike
- Një kontratë për Operator

Kohëzgjatja e kontratës do të jetë 10 vjet, e barabartë me jetëgjatësinë ekonomike të një autobusi të ri.

Modelet e Biznesit për Transportin Urban

Janë vlerësuar tre modele biznesi për kontratën e operatorit të autobusëve:

- **Mbulimi i deficitit:** Operatori mban të ardhurat e çmimeve dhe mund të marrë një subvencion shtesë për të mbuluar deficitin. Ndryshim mujor
- **Kontrata neto e shpenzimeve:** Operatori mban të ardhurat e çmimeve dhe mund të marrë një kompensim të përcaktuar paraprakisht
- **Kontrata bruto e shpenzimeve:** Bashkia e Tiranës mban të gjitha të ardhurat nga pagesa dhe paguan Operatorin një tarifë shërbimi për shërbimet e dorëzuara

Modeli i biznesit 3 është modeli më i aplikuar, p.sh. autobusë në Londër, pasi lejon Autoritetin e Transportit të zgjedh rrjetin e transportit. Çdo rrezik i ndahet palës së pajisur për të menaxhuar rrezikun, në vend të një pale të veçantë. Ky model rekomandohet për Tiranën, ku Bashkia paguan Operatorin një tarifë shërbimi për një kilometër të automjetit të dorëzuar.



MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.1 Modeli i ardhshëm i biznesit për të gjithë sistemin e autobusëve (vazhdim)

Përshkrimi i Marrëveshjeve të Modelit të Biznesit të Autobusit

Përmbajtja e Kontratës së Shërbimit Publik:

- Shërbimet që do të dorëzohen (linjat, orët operative dhe frekuencat).
- Tarifat e Shërbimit që duhet të paguhet nga Autoriteti për shërbimet e transportit
- Kërkesat e shërbimit, monitorimi dhe ndëshkimet shoqëruese.
- Informacioni i udhëtarëve dhe shërbimi ndaj klientit.
- Informacion mbi performancën që do të dorëzohet nga Operatori.
- Kushtet e Pagesës.
- Të drejtat dhe detyrimet për secilën palë.
- Procedura për rregullimin vjetor të tarifave, shërbimeve dhe tarifave të shërbimit

Sigurimi i Flotës dhe Depot:

- **Flota:** Operatori blen flotën dhe kostot e tij kapitale përfshihen në tarifën e shërbimit. Kërkesat e flotës përfshihen në kontratën e Operatorit.
- **Depot:** Duke supozuar që Bashkia ka në pronësi depot aktuale të autobusëve, Operatori i kontraktuar shfrytëzon depot pa asnjë kosto; Operatori mban pagesën e depove impiantet; dhe Bashkia mbetet pronari i depozitës dhe ka të drejtë të inspektojë depon.

Roli i Bashkisë së Tiranës:

Bashkia e Tiranës (ose Autoriteti i Transportit) do të:

- caktojë tarifën dhe përcakton shërbimet që do të dorëzohen nga Operatori.
- Marrë të gjitha të ardhurat nga pagesa (përmes Sistemit Elektronik të Biletave). Operatori nuk merr asnjë të ardhur nga pagesa.

- tek Operatori për Tarifa të Shërbimit bazuar në kilometrat e dorëzuara të automjeteve (siç janë regjistruar me anë të GPS); Minus: ndëshkime për mospërputhje me kërkesat e cilësisë dhe sigurisë.

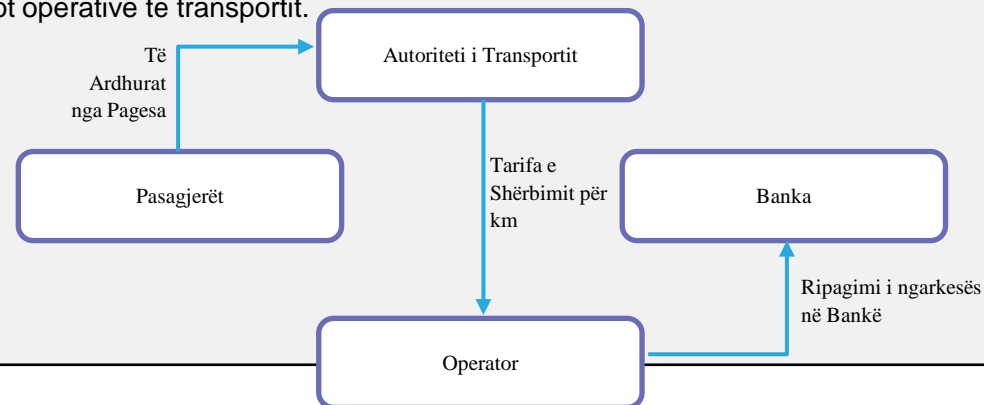
Monitorimi dhe Ndëshkimet

Dënimet duhet të jenë substanciale në mënyrë që të kenë efekt dhe zakonisht do të jenë në masën 5% të tarifës së shërbimit. Dënimet duhet të bazohen në të dhëna të besueshme për të shmangur gjykimet dhe mosmarrëveshjet arbitrare. Burimet përfshijnë: të dhënat për km të automjetit të dorëzuar dhe vonesat (të dhënat nga një Sistem Menaxhimi i Flotës, bazuar në GPS dhe regjistrimin e kohës); Monitorimi i aspekteve të cilësisë, nëpërmjet pjesëmarrësve të misterit, anketave të kënaqësisë së klientit dhe / ose ankesave të konsumatorëve; inspektimet teknike të depove nga inspektorët profesionalë.

Rregullimet Vjetore

Kontrata duhet të lejojë përshtatjen e tarifave, rrugëve, orareve, automjeteve të përdorura dhe tarifave të shërbimit, zakonisht kontrata duhet të përfshijë një procedurë për këtë që të bëhet çdo vit. Për rrjedhojë, përshtatjet mund të bëhen brenda kuadrit të kontratës, dhe jo me ndryshime në kontratë.

Tarifat e shërbimit do të jenë subjekt i indeksimit vjetor, bazuar në një indeks të publikuar të çmimeve që mbulon efektet e ndryshimeve të çmimeve të karburanteve dhe pagave në kostot operative të transportit.



MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.2 Shënimi teknik i infrastrukturës së autobusëve elektrik

Qëllimi i shënimit

Për të përshkruar çështjet që lidhen me implementimin me operacionin e autobusëve elektrikë në Tiranë dhe infrastrukturën e ndryshuese të vendosur. Shpërndarja e autobusëve në Evropë është relativisht e vogël, megjithatë vendosja e saj është rritur ndjeshëm gjatë 5-10 viteve të fundit të nxitura nga politikat kombëtare të energjisë dhe kërkesat mjedisore.

Bateritë

Jeta dhe performanca e baterisë ndikohet nga kimia bazë e zgjedhur, temperatura e baterisë gjatë përdorimit dhe metodat / frekuenca e rimbushjes së miratuar. Kostoja e baterive është aktualisht një nga kostot më të larta të komponentëve të një autobusi elektrik ose hibrid. Ekzistojnë pesë kimikate të shquara të baterive të përdorura për aplikimet e automobilave:

- Litium nikel kobalt alumini
- Litium nikel mangan alumini
- Litium mangan spinel
- Litium titanat
- Litium hekur fosfat

Kërkime të mëtejshme janë duke zhvilluar gjeneratën e dytë të baterive me këto kimikate dhe gjeneratën e parë e baterive me kimikate të reja duke përfshirë silikon, squfurit ose katodat e bazuara në ajër. Këto lloj baterish kanë specifika të ndryshme që lidhen me parametrat e tyre të energjisë, fuqisë specifike, hapësirës së jetës, kostos, performancës dhe sigurisë; dhe kërkojnë një raport midis këtyre faktorëve.

- *Siguria e baterive synon parandalimin e zjarreve të baterive, këto shkaktohen nga mbinxehja për shkak të mbingarkesës, shkarkimit të qarqeve shumë të shpejta ose të shkurtra.*

cikleve dhe moshë e baterisë. Aktualisht prodhuesit janë duke projektuar bateri që të kenë minimalisht 80% të jetës origjinale të mbetur pas pesë vitesh mbulimi me garanci.

- Energjia specifike (dendësia e energjisë), është raporti i kapacitetit të energjisë me masën e hapësirës së magazinimit. Për bateritë e automobilave, energjia specifike aktualisht është vetëm rreth 1% e energjisë specifike të naftës. Ky është një faktor kufizues në rangun e automjeteve elektrike në krahasim me automjetet me djegie të brendshme (MDB), por mund të përmirësohet ndjeshëm nga ngarkimi i shpejtë dhe / ose ngarkimi i mundësive.

Efektet e temperaturës

Optimizimi i baterive për të dhënë energji maksimale në një gamë të gjerë temperature është sfiduese. Në kushtet e dimrit, bateritë mund të kenë nevojë për izolim shtesë dhe parangrohje, gjatë periudhave të ngrohta mund të kenë nevojë për ftohje shtesë. Për këto arsye, automjetet zakonisht janë projektuar për të punuar në temperatura të moderuara dhe janë në gjendje të japin më pak energji dhe të ruajnë më pak energji në temperatura ekstreme.

Disa prodhues ofrojnë paketa të motit të ftohtë që përfshijnë ngrohje baterish. Një kohë e ngjashme të ftohti rrit përdorimin e ngrohësve të xhamit dhe automjeteve, gjë që rezultojnë në uljen e kapacitetit të potencialit të fuqisë. Automjetet mund të jenë nxehur paraprakisht, teksa janë ende në ngarkim, duke reduktuar përdorimin e ngrohjes gjatë përdorimit të automjetit. Studimet akademike mbi bateritë tregojnë një rënie lineare në gamë dhe një rënie prej 10% nga 20 ° C në 0 ° C. Sidoqoftë, prodhuesit nuk kanë dhënë informacion se sa EV janë prekur.

Ngarkimi i shpejtë

Shpesh thuhet se ngarkimi i shpejtë çon në degradim në performancën e baterisë, por ende nuk ka të dhëna të besueshme. Automjetet kanë kufizime të ndryshme për shpejtësinë e ngarkimit të tyre të varur nga kimia e baterisë dhe projektimi. Shumica e prodhuesve kanë miratuar një qasje ruajtjeje për normat e ngarkimit të shpejtë dhe menaxhimin e baterive për të maksimizuar jetën e baterisë. Këto qasje mund të jenë të lehtësuara me aplikim më të madh për aplikimet reale të transportit të punës.

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.2 Shënimi teknik i infrastrukturës së autobusëve elektrik (vazhdim)

Kostoja e Blerjes së Baterisë

Kapaciteti i baterive i autobusëve elektrik është një ndryshore e cila varet nga cikli i punës operacionale i automjetit dhe mundësitë për ngarkimit gjatë ciklit ditor. Një autobus zakonisht do të pajiset me bateritë më të vogla të mundshme për të minimizuar koston, madhësinë e paketimit, kohën dhe peshën e ngarkimit. Aktualisht, kostoja e baterisë zakonisht mund të jetë rreth 20% e koston së automjetit, me të cilën parashikohet të ulet në të ardhmen.

Mundësitë e dyta të jetës

Bateritë që nuk janë më të përshtatshme për përdorimin e EV-së, mund të përdorin jetën e dytë në aplikimet e palëvizshme brenda industrive të prodhimit dhe furnizimit me energji dhe si një nivel përdorimi komercial / rezidencial. Shembujt përfshijnë:

- Përdorimi i paketave dytësore të jetës përmes shfrytëzimit të shoqërive, duke përfshirë mbështetjen e transmetimit, rezervat tjerrëse, nivelimin e ngarkesave, përforcimin e energjisë së rinovueshme, etj. Megjithatë, do të nevojitet një numër më i madh paketash për nevojat në rritje për elektricitet dhe energji.
- Paketat për nivelet komerciale / rezidenciale do të siguronin energji rezervë, ruajtje për burimet e ripërtëritshme në shkallë të vogël ose aplikimet e ngarkesës.

Ky treg sekondar është në fillimet e tij dhe duhet të zhvillohet më tej.

Zëvendësimi dhe rishitja

Arup në të kaluarën e afërt kishte përshkruar diskutimet me prodhuesit e autobusëve EV dhe operatorët për të mundësuar vlerësime paraprake për jetëgjatësinë e pritshme të baterisë dhe kostot e tyre të zëvendësimit. Jeta aktuale e baterisë do të jetë e varur nga cikli i punës i paketave të baterive; Janë cituar shtrirje treguese të jetëgjatësisë prej 5-7 vjetësh për shërbimet e shpeshta urbane të autobusëve. Çmimi për një paketë zëvendësuese të baterisë do të jetë më e ulët se çmimi i blerjes origjinale, prandaj një zëvendësim i baterisë pritet të ketë një kosto neto të konsiderueshme më të vogël se çmimi fillestar i blerjes.

Teknologjia e ngarkimit

Metoda me kosto më efektive zakonisht është ngarkimi brenda natës përmes një ngarkuesi standard plug-in pasi autobusi zakonisht nuk funksionon brenda natës, norma standarde e ngarkimit është në gjendje të ngarkojë plotësisht automjetet para fillimit të shërbimit në mëngjes dhe tarifata e energjisë elektrike janë më të lira. Teknologjitë e tjera të ngarkimit të shpejtë janë zbuluar më poshtë.

Ngarkimi i shpejtë dhe / ose ngarkimi i mundësive

Konsumi i energjisë i një autobusi elektrike varet nga një numër faktorësh; madhësia dhe pesha e autobusit, cikli i punës dhe ngarkesa e pasagjerëve, por vlerat tipike shkojnë nga 1.1 në 2.5 kWh / km. Për të mundësuar një autobus me bateri për të operuar një cikël të barabartë të punës me një automjet me naftë do të kërkonte bateri shumë të mëdha, duke rritur peshën dhe koston e automjetit dhe potencialisht duke zvogëluar kapacitetin mbajtës të pasagjerëve. Shumica e linjave të autobusëve megjithatë, kanë periudha pushimi, zakonisht në fillim dhe në fund të rrugës. Përdorimi i një strukture të shpejtë të ngarkimit në këto periudha pushimi mund të lejojë një zvogëlim të konsiderueshëm të madhësisë së baterisë së kërkuar. Ekzistojnë tri lloje të akuzave të shpejta;

- Vendosja në prizë
- Kostot shtesë
- Transferimi i Energjisë Induktive (IPT)

Kostot e lidhjes së pikës së ngarkimit me rrjetin elektrik mund të tejkalojnë koston e pajisjeve të ngarkimit. Megjithatë, kostot e instalimit dhe ndërprerjet mund të reduktohen dukshëm duke planifikuar për stacionet e ngarkimit gjatë fazave të projektimit të stacioneve / ndalimeve të reja të autobusëve.

Ngarkimi me vendosje në prizë

Për ngarkimin me vendosje në prizë shoferi duhet të dalë nga autobusi dhe të vendosë një ngarkues në autobus dhe më pas ta heqë atë nga priza përpara se të lëvizë. Stacionet e ngarkimit të shpejtë me vendosje në prizë janë zakonisht 50kW DC. Ata mund të rimbushin një bateri tipike në një autobus elektrik në 2-3 orë ose mund të përdoren për të karikuar baterinë gjatë periudhave të ndalimit. Informacioni mbi kostot e stacioneve me vendosje në prizë sugjeron një opsion për karikimin e shpejtë, me karikues të shpejtë DC, rreth 6.7 milion lekë (50,000 euro).

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.2 Shënimi teknik i infrastrukturës së autobusëve elektrik (vazhdim)

Ngarkimi për linjat ajrore

Ngarkimi për linjat ajrore është automatik, shoferi afrohet me stacionin e ngarkimit dhe pajisja në linjë ajrore lidhet me një burim ngarkimi të një linje ajrore për të rimbushur autobusin derisa ai pret.

Ekzistojnë disa sisteme të ndryshme të ngarkimit të lart, sistemet kërkojnë që një sistem i përshtatshëm i ngarkimit të instalohet në automjet dhe ata mund të kërkojnë pozicionim të kujdesshëm të autobusit.

Ngarkimi për linjat ajrore

Ngarkimi induktiv nuk kërkon një lidhje fizike midis autobusit dhe sistemit të ngarkimit. Një bobinë kryesore e ngarkimit është instaluar në tokë dhe një tjetër bobinë sekondare është montuar në pjesën e poshtme të autobusit. Energjia pastaj transferohet pa asnjë tel në mes ngarkuesit dhe automjetit kur autobusi është parkuar në vendin e duhur dhe krijohet një lidhje e komunikimit pa tel. Shembuj të sistemeve në vend janë:

- Ngarkesa IPT është përdorur në dy rrugë në Itali për më shumë se një dekadë, ngarkimi përfundon në fund të çdo rruge ndërsa autobusi qëndron deri në 10 minuta si pjesë e afatit të shërbimit standard.
- Pajisjet e ngarkimit të IPT nga Conductix-Wampfler u përzgjedhën për Route 7 Milton Keynes (UK) për shkak të rekordeve të saj të provuara në Itali.

Për pajisjet IPT 120kW për Milton Keynes, gjurma e pajisjes është afërsisht 10m² dhe është pozicionuar në sipërfaqen ekzistuese të rrugës / ndaljes së autobusit. Megjithatë ka pasur një ndërprerje të përkohshme në rrethinat e menjëhershme, sapo pajisja instalohet nuk ka ndikim të dukshëm vizual, një përfitim kyç ky për banorët vendas, këshillin lokal dhe publikun e gjerë, sidomos në viset e ndjeshme.

Pajisja IPT aktualisht kushton përafërsisht £ 1000 për kWh për njësinë primare (moduli terren), dhe £ 200 për kWh për njësinë sekondare (moduli i autobusit). Ne besojmë se këto kosto mund të reduktohen deri në 50% në të ardhmen.

Kostoja e blerjes

Çmimi i blerjes së autobusit elektrik varet nga kapaciteti i paketës së baterive, prodhuesit tregojnë se mund të kushtojë 20-30% më shumë sesa një automjet i barabartë me naftë.

Kostot e mirëmbajtjes

Ato janë zakonisht më të larta se ato për autobusët me naftë - veçanërisht gjatë periudhës fillestare të operimit. Pritet që ato të zvogëlohen për të qenë në përputhje me automjetet me naftë, pasi rrugët e mirëmbajtjes së autobusëve elektrikë bëhen të njohura dhe kërkesat e shkarkimeve janë më të rrepta. Ata do të jenë më të lirë se autobusët hibridë, pasi nevojiten më shumë sisteme.

Vlera e mbetur

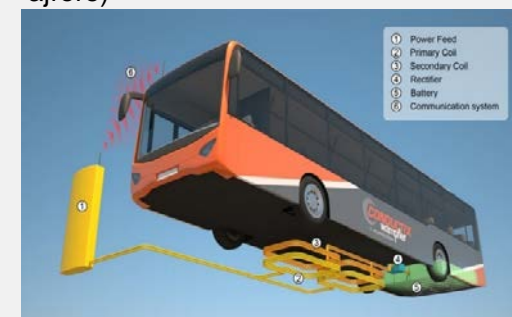
Një supozim i arsyeshëm mund të bëhet që një automjet elektrik të zhvlerësohet me të njëjtin ritëm si një autobus me naftë, por paketat e baterive zhvlerësohen për një periudhë kohore më të shkurtër, të përcaktuar ose nga jeta e pritshme e përdorimit në EV (pritjet tipike të operatorëve dhe prodhuesve është 5 vjet), ose periudhën e garancisë të siguruar nga prodhuesi i baterisë. Prodhuesit e autobusëve projektojnë automjete ekzistuese në një marrëveshje modulare për të lehtësuar zëvendësimin e fuqisë së mesme të ciklit të jetës.



Proterra –deCourcey Coventry (ngarkimi me vendosje në prizë)



Proterra – Sistemi FastFil (Linjat ajrore)



Conductix-Wampfler (sistemi i IPT-së)

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.2 Shënimi teknik i infrastrukturës së autobusëve elektrik (vazhdim)

Gama

Gama për një autobus elektrik varet nga një numër faktorësh që lidhen me ruajtjen dhe konsumin e energjisë elektrike: madhësia e baterisë, pesha e autobusit, pesha e pasagjerëve, cikli i detyrës specifike të rrugës, kërkesat e temperaturës për komoditet të pasagjerëve, kushtet e mjedisit.

dhe madhësia e baterive në autobusët ekzistues elektrikë varion nga 55 kWh në pretendimet mbi 250 kWh. vlerat tipike të konsumit të energjisë elektrike janë gjetur në rangun 1.1 deri në 2.5 kWh / km

Operatorët kanë cituar sasi të vetme të ngarkimit prej rreth 100 km bazuar në ciklet e punës për paketat e baterive 100 kWh - duke i përkuar specifikimeve të automjeteve. Kapaciteti shtesë i baterisë mund të përdoret për të zgjatur gamën e një ngarkese ose, në të kundërt, ngarkimi i mundësive mund të zgjasë gamën totale të operimit midis ngarkesave në kapacitet të plotë. Përparimet e fundit të teknologjisë së baterisë kanë sugjeruar 200 kilometra në një pagesë të vetme.

Besueshmërinë

Ashtu si në temën e vlerës së rishitjes, për shkak të numrit relativisht të kufizuar të flotës së plotë të autobusëve elektrikë në punë, ekziston një informacion i kufizuar i hollësishëm mbi besueshmërinë e automjetit. Megjithatë, informacioni joformal nga prodhuesit dhe operatorët ka identifikuar pikat e mëposhtme pozitive:

- Rrugët në Torino dhe Gjenevë kanë pasur 30 autobusë elektrikë që kalojnë një periudhë 10 vjeçare
- Optare nuk kanë pasur ndonjë problem operativ të besueshmërisë me flotën Coventry deCourcey. Ata kishin probleme të hershme të zhvillimit, të cilat janë kapërcyer dhe këto mësimë janë marrë parasysh për linjat e ardhshme Optare të autobusëve.

Madhësia e automjetit

Shumica e teknologjisë së autobusëve elektrikë deri më sot është zbatuar në mjete me standarde ose midit. Kjo është për shkak të madhësisë shtesë dhe peshës që kërkon një bateri më të madhe për të arritur gamën e njëjtë. Megjithatë, vihet re se investimi në automjete elektrike më të mëdha tashmë ka filluar në Evropë. Për shembull, për Osnabrück në Gjermani, 13 VDL Citeas SLFA Autobusë Elektrikë do të dorëzohen në fund të vitit 2018; këto janë automjete të artikuluara elektrike të cilat do të vendosen në linjën e parë plotësisht elektrike, linja 41 midis Düstrup dhe Haste.



MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË TRANSPORTIT

A1.1.3 Konteksti i modelit të ri i biçikletave me qera

Konteksti

Tirana ka investuar në korsi biçikletash, por përdorimi i biçikletave mbetet shumë e kufizuar. Sigurimi i banorëve me një mënyrë të lehtë të marrjes me qira dhe të përdorimit të biçikletave mund të ndihmojë në stimulimin e marrjes më të gjerë.

Biletat për biçikleta ofrohen sot nga EcoVolis, por sistemi i pagesave manuale për stafin dhe kërkesa për kthimin e biçikletës në vendin ku është marrë do të thotë se sistemi përdoret rrallë. Shumë qytete kanë miratuar sisteme të biçikletave me stacione u ankoruar në të gjithë qytetin, por vala më e fundit është për sistemet pa pagesë të biçikletave që përdorin teknologjinë pa tel për t'i mundur përdoruesve të kontrollojnë biçikletat nëpërmjet aplikacioneve të telefonisë celulare.

Këto lloj sistemesh kanë kosto shumë më të ulëta të infrastrukturës dhe shpërndarje më të madhe se sistemi i bazuar në pa pagesë. Me një shpërndarje më të madhe ai përkthehet në rritjen e sigurisë së ciklit me çiklistët më të mirë në rrugë teksa kjo i bën shoferët të ndërgjegjshëm ndaj cënueshmërisë së tyre. Megjithatë, këto biznese të reja - shumë prej nga Kina - janë kritikuar në disa qytete që përjetojnë një furnizim të tepërt të biçikletave dhe menaxhim të dobët, me biçikleta që përfundojnë deri në hedhje.

Modeli i Biznesit

Modeli normal i biznesit të këtij aksioni të ri Dockless Bike Share ofron një skemë të transportit publik me kosto të ulët në qytet dhe operatori gjeneron të ardhura nga tre burime:

- Abonimet vjetore dhe afatshkurtra;
- Të ardhurat e përdorimit - sa më i gjatë udhëtimi, aq më e shtrenjtë merr
- Ndëshkimet- është e mundur që të ndëshkohen përdoruesit për të lënë biçikletat në vende të papërshtatshme / të padëshirueshme (ose të nxisin përdoruesit t'i vendosin biçikletat në vende të përshtatshme / të dëshirueshme)
- Shitjet e të dhënave të përdorimit / statistikave tek palët e treta.

Është e mundur që operatorit t'i kërkohej t'i paguajë qytetin një tarifë të vogël vjetore. Kjo është duke u konsideruar në një numër të juridiksioneve në mbarë botën për momentin. Shpenzimet e operatorit mbeten në një nivel me koston e operacioneve të një skeme të përbashkët të Docked Bike Share, pasi operatorët ende kërkohej të mbajnë dhe të riparojnë biçikleta, të shpërndajnë biçikleta dhe të operojnë dhe Sistemi

Dallimet e mëdha financiare midis Dockless Bike Share dhe Docked Bike Share rrotullohen rreth pronësisë dhe ndarjes së të dhënave të përdoruesit. Kjo është rrjedha kryesore e të ardhurave për operatorin dhe me përqendrimin aktual në Mbrojtjen e të Dhënave Personale dhe të Privatësisë ngre disa çështje. Mundësia e reklamimit të sponsorizimit mbetet me një skemë të këtij lloji dhe shpesh është tek operatori që të krijojë burime të tilla.

Kjo lloj skeme është ende në fillimet relative të saj dhe prandaj është e paqartë se sa e qëndrueshme është modeli i biznesit, sa i përket biçikletave që hidhen. Cilësia e biçikletës është gjithashtu një shqetësim, në një numër qytetesh janë vendosur biçikleta të lira, duke çuar në shumë dështime, mirëmbajtje dhe humbje të besimit në sistem, si dhe kosto shtesë për operatorin.



HAPËSIRAT E GJELBËRA & BIODIVERSITETI MINI- STUDIMET

A1.2.1 Strategjia për fidanishtet e pemëve

Sipërfaqja e tokës e kërkuar për fidanishte

Sipërfaqja e tokës e kërkuar për një fidanishte, me supozimin e një niveli të parashikuar të mbjelljes së pemëve do të ishte 200,000 pemë në vit, atëherë sipërfaqja minimale e kërkuar do të ishte rreth 100-150 hektarë.

Kjo zonë gjithashtu do të varet nga fakti nëse fidanishtja synon të rrisë të gjitha ose një pjesë të stokut të tyre të drurit nga farat për të siguruar vendndodhjen vendase dhe produktin më të mirë përfundimtar ose të blen në pemë me përmasa më të vogla nga diku tjetër që të rritet.

Madhësia e sipërfaqes së kërkuar varet nga raporti dhe llojet bimësisë që do të nevojiten për fidanishte, si shkurre, lule kacavjerrëse, bimë që lulëzojnë tërë vitin / kurora të lulëzuara.

Për shembull, për të akomoduar 500,000 pemë dhe pemë të tjera bimësh ata do të kërkonin në rajon 200,000 - 250,000 hektarë. Kjo përfaqëson një ndërmarrje shumë të madhe tregtare, të krahasueshme në madhësi me kultivuesit më të mëdhenj gjermanë, holandezë dhe britanikë.

Figurat e mëposhtme ilustrojnë vendet potenciale për fidanishtet.

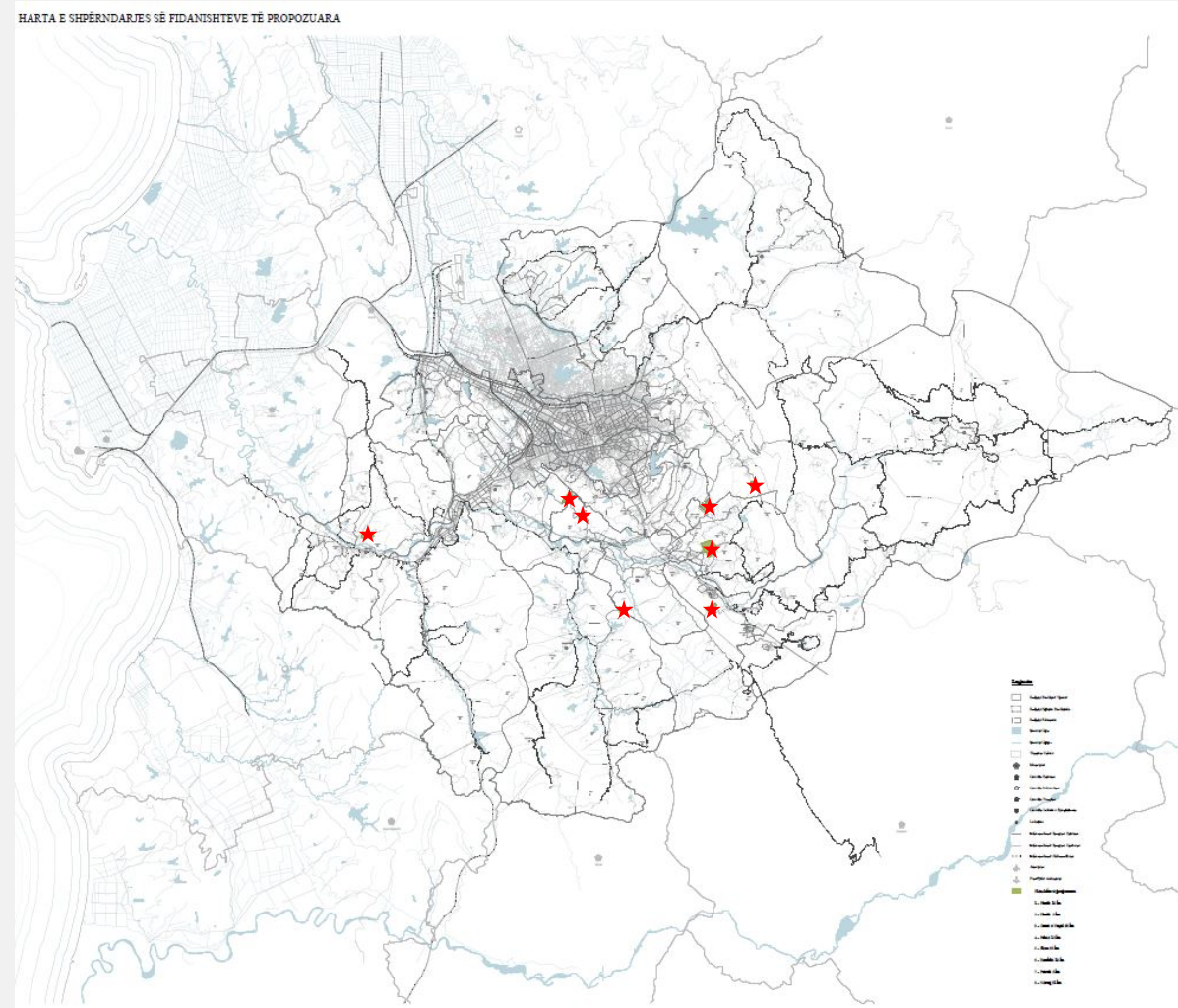


Figure 46 Vendet potenciale për fidanishte

HAPËSIRAT E GJELBËRA & BIODIVERSITETI MINI- STUDIMET

A1.2.1 Strategjia për fidanishtet e pemëve (vazhdon)

Humbjet e Pritshme

- Humbjet e pemëve në mbjellje - humbjet prej 10% rezultojnë në zonat që kërkojnë rrahjen dhe ripërpunimin, nëse nuk ndiqen praktikatat e mbjelljes së rekomanduar mund të jenë deri në 25-30% për stoket e zhveshura
- Për pemët e kontejnerëve ose pemët e aeroportit - mund të jenë aq të ulëta sa 1% duke siguruar që pemët të mbillen mirë dhe të mirëmbahen.

Në përgjithësi, stoku i zhveshur është shumë më i lirë fillimisht dhe i përshtatshëm për zonat pyjore orbitale, por janë të prirur për humbje shumë më të larta.

Stoku i rritur i kontejnerëve është më i përshtatshëm për pyjet urbane thelbësore ku kërkohet ndikimi menjëhershëm, edhe pse më i kushtueshëm fillimisht shkalla e dështimit mund të jetë minimale.

Koha e rritjes së fidanëve të pemëve në pemë gjysmë të pjekura

- Fidanë të rritur në shtretërit e farës për 1- 2 stinë (pastaj mund të jenë ose në terren të lartë ose të vazhdojnë të transplantohen në enë ose në qeliza të rritura, të njohura si një kandelet)
- Transplantet (zhveshura) të hapura në terren të lartë, rrënjët nëntokësore çdo sezon, për 1- 3 stinë
- Bimët me gjethe, bimët zbukuese (pa rrënjë të thella) pemë që kërkojnë hapësirë në terren, bimë që kërkojnë krasitje në çdo sezon në 3 - 4 stinë
- Bimë standarde, bimë me kurora të ulëta shumëngjyrëshe, bimë që rriten në kontejnerë (që janë transplantuar rregullisht / prerë para se të futen në kontejnerë), 5-10 vjet

- Pemë gjysmë të rritura mostra, 25/30 cm deri në - ose kontejnerët e ajrit (10-15 vjet që rriten nga farat)

- Pemë gjysmë të pjekur 50 cm + - unazë pranverore ose kontejnerë ajri (15 vjet + për t'u rritur nga farat)



HAPËSIRAT E GJELBËRA & BIODIVERSITETI MINI- STUDIMET

A1.2.1 Strategjia për fidanishtet e pemëve (vazhdon)

Afati kohor 2018-2030 dhe sekuenca e veprimeve të nevojshme për zhvillimin e fidanishteve:

Zgjidhni dhe krijoni ekipin e specialistëve: Viti 1 (2018)

- BT/Autoriteti i pyjeve për të zgjedhur dhe emëruar një ekip të specializuar duke përfshirë arkitektë të peizazhit, hortikulturalistë, ekologë, shkencëtarë të tokës, inxhinierë civilë dhe konsulentë kosto.botanistët, shkencëtarët e tokës dhe konsulentët e kostos.
- Rishikimi i mekanizmit të shpërndarjes dhe se si janë zbatuar pyjet e shkallës së ngjashme si ato rurale ashtu edhe ato urbane dhe metodat e tyre të ndryshme të prokurimit për materialet e stoqeve të pemëve dhe metodat e suksesshme të mbjelljes së fidanishteve.

Themelimi i shtrirjes së zonës pyjore pyjore, ndërmarrja e punës së anketimit: Viti 1-2 (2018 -2019)

- Bashkë me ekipin e specialistëve pajtohen dhe përcaktojnë vendndodhjen dhe shtrirjen e zonës pyjore orbitale brenda zonave të përcaktuara rurale dhe llogarisin sipërfaqen e saj.
- Pajtohuni me informacionet relevante të studimit dhe punën që do të ndërmerret nga ekipi specialist për:
 - Zhvillimin e listave të llojeve që pasqyrojnë bimët e ndryshme amtare të Shqipërisë dhe të ndara në lloje të habitateve / zonave mbjellëse të përshtatshme për vendndodhjen, tokat dhe topografinë që ndodhin brenda zonës pyjore orbitale.
 - Hartimi i planeve fillestare të mbjelljes.

Vendosja e vendndodhjeve potenciale të rrugëve dhe shtrirja për mbjelljen e pemëve kryesore urbane: Viti 1-2 (2018 -2019)

- Vrojtimi i pemëve ekzistuese dhe vendosja e kërkesave për mbjellje për parqet urbane, pemët e rrugëve, hapësirën e gjelbëruar dhe parqet e propozuara.
- Zhvilloni listën e identifikimit të numrit të bimëve të vlerësuar, madhësinë e pemës së kërkuar për mbjelljen dhe formën dhe habitatin e pemëve për çdo vend.

Përzgjedhja dhe emërimi i Drejtorit të Fidanishteve: Viti 2 (2019)

- Viti 2 (2019) Pajtimi me përbërjen e stafit të parashikuar të foshnjave, me faza dhe afate kohore.

Mbjellja e strategjisë së prokurimit dhe dhënia e kontratës së prokurimit: Viti 2 (2019)

- Arkitekti i peizazhit për të prodhuar strategjinë e mbarështimit të prokurimit në bashkëpunim me

ekipin e specialistëve për miratim nga BT.

- Zhvillimi i listës së llojeve të specieve që duhet të kultivohen nga farat dhe ato lloje të disponueshme nga furnizuesit ekzistues të fidanishteve në Shqipëri dhe jashtë saj, duke përfshirë madhësinë e stokut të fidanishtes, llojin e habitatit dhe madhësinë eventuale të asfaltit në kohën e mbjelljes, dendësisë së mbjelljes, etj.

Ndërtimi i objektit të fidanishteve: Viti 3-4 (2020 2021)

- Zgjidhni dhe caktoni një fidanishte të madhe ekzistuese (ndoshta nga jashtë) për të sjellë ekspertizë dhe njohuri të specializuara për krijimin e fidanishteve në Tiranë.
- Hartimi i planit të planit për fidanishte, të shkurtër të kërkesave për objektet (p.sh sterilizimi terrenit, kullimi, zonat e shtratit të farave, zonat e transplantimit, zonat e kultivuara me enë, ujitje, strukturat e hijes, rripat e erës, ndërtesat etj .)
- Vlerësoni buxhetin e kostos dhe kohën e dorëzimit,
- Pajtoheni me procedurën e tenderit për kontratën e ndërtimit dhe të kontratës së dhurimit

Vendosja në faza e bimëve: Viti 4 - 8 (2021 deri 2025)

- Botanistët për të mbledhur farat lokale të origjinës për fidanishte për një periudhë 2-5 vjeçare nga fidanët në transplantet pyjore 1 + 1, 1 + 2 për pyllin orbital.
- Fidanishtet për të importuar aksione të prokuruar, duke përfshirë fshikullat me pupla, gjysmë standardet për rritje në pyllin orbital dhe disa zona të mbjelljes masive për pyjet urbane thelbësore
- Fidanishtet për të importuar aksione të prokuruar, duke përfshirë edhe pemë të tjera më të mëdha të kontejnerëve dhe pemë shumë-lindur për pyjet urbane thelbësore - pemët e rrugëve dhe parqet.
- Monitorimi dhe raportimi - Ekipi specialist për të rishikuar cilësinë dhe sasinë dhe për të prodhuar raporte të përparimit për t'u dorëzuar në BT.

Prodhimi i përgatitjes së terrenit, planeve dhe specifikimeve të mbjelljes: Viti 7 (2024)

- Arkitekti i peizazhit për të prodhuar dokumentacionin e tenderit për punimet në terren, mbjelljen dhe mirëmbajtjen e kontratës për çdo zonë mbjellëse ose zonë.
- Faza e themelimi dhe pranimit dhe sezonet për mbjellje për secilën zonë mbjellëse në marrëveshje me BT

Periodha e mbjelljes në faza: Viti 8 - 13 (2025 deri 2030)

- Kontratat fituese të mbjelljes dhe mirëmbajtjes me faza dhe / ose inkorporojnë bashkëpunimin e komunitetit për të ndihmuar në mbjelljen përmes trusteeve, organizatave bamirëse dhe organizatave të tjera etj..

HAPËSIRAT E GJELBËRA & BIODIVERSITETI MINI- STUDIMET

A1.2.2 Modeli i shpërndarjes komerciale për xhepat e parqeve në blloqet rezidenciale

Afati kohor dhe tregimi për shpërndarjen e xhepit të parqeve

Koha e supozuar 2018 - 2030

Përzgjedhja dhe krijimi i ekipit të dizajnit special:

- Autoriteti BT / park / planifikues për të zgjedhur dhe emëruar një ekip të specializuar duke përfshirë arkitektët e peizazhit, inxhinierët civil, shkencëtarët e tokës dhe konsulentët e kostos.
- Përcaktoni qëllimin e punës, objektivat dhe synimet e Parkut
- Përcaktoni buxhetin dhe programin për Parkun

Themelimi i zonës së Parkut, ndërmarrja e punës së anketimit:

- Në lidhje me ekipin e specialistëve pajtohen dhe përcaktojnë vendndodhjen dhe shtrirjen e Parkut.
- Pajtohuni me informacionet e caktuara të studimit dhe punën që do të ndërmerren nga ekipi specialist në mënyrë që të zhvillohet dizajni i Parkut dhe informacioni që do të sigurohet nga BT
- Vlerësoni disponueshmërinë, pronësinë e tokës, përdorimin aktual, qasjen dhe gjendjen e tokës ekzistuese

Financimi dhe operimi:

- Bini dakord me buxhetet dhe mekanizmat e financimit
- Pajtohuni se si do të operohen parqet ose si qyteti i udhëhequr nga organizata të tjera bamirëse, agjenci ose shoqata të komunitetit, grupe vullnetare, sponsorë, në bashkëpunim me shkollat etj.

Kryerja e konsultimeve me komunitetin dhe zhvillimi i propozimeve fillestare të dizajnit:

- Paraqitni propozimet fillestare të dizajnit në BT (RIBA Faza 1 Përgatitja dhe Brief)
- Rishikimi i propozimeve dhe hartimi i projektimit në konsultim me palët e interesit dhe komunitetin (Dizajni i Konceptit të Fazës 2 të RIBA)

Ndërmerrni dizajne të hollësishme

- Ndërmerrni dizajne të hollësishme (RIBA Faza 3/4 Dizajn i Zhvilluar dhe Dizajnimi Teknik)
- Paraqisni propozime të hollësishme të dizajnit tek BT për planifikimin e aprovimit

Procesi i tenderit dhe ndërtimi:

- Ose të zhvillohet dizajni që do të ndërmerret si një kontratë projektimi dhe ndërtimi (D & B) ose të përgatitet dokumentacioni i kontratës për tenderin konvencional (RIBA Faza 5 e Ndërtimit)
- Zgjidhni kontraktorët e përshtatshëm dhe jepni kontratën D & B
- Proces i ndërtimit në faza të peizazhit të vështirë dhe të butë

Dorëzimi dhe mirëmbajtja:

- Sapo dorëzimi është i plotë fillon periudha e korrigjimit të defekteve, zakonisht 12 muaj për peizazhin e vështirë dhe nga 24 muaj deri në 36 muaj për peizazhin e butë që përfshin pemë gjysmë të pjekur, disa kontrata madje shtrihen deri në 5 vjet pas përfundimit për të siguruar krijimin e suksesshëm të pemëve.
- Monitorimi dhe raportimi



MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË ENERGJISË

A1.3.1 Strategjia e ndriçimit të rrugëve të ndjeshme teknike dhe komerciale

Kjo pjesë përshkruan se si zhvillimet e fundit në teknologjinë e ndriçimit LED kanë çuar në shumë qytete, përfshirë Tiranën, për të shqyrtuar mënyrën se si ata mund të hapin aplikacionet e ndriçimit inteligjent dhe IOT.

Përmbledhje

Ndriçimi publik është një tipar thelbësor i mjediseve urbane, që zakonisht mendohet se ka një qëllim: ofrimi i dritës. Megjithatë, avancimet në teknologjinë e ndriçimit LED dhe rrjetëzimi së bashku me dëshirën e qyteteve për efikasitet më të madh financiar dhe mjedisor, do të thotë se kjo nuk do të ekzistojë më. Teknologjia tani po ndihmon qytetet të adresojnë çështjet kryesore të qytetit në lidhje me; infrastruktura e ndriçimit të plakjes, menaxhimi i të dhënave, financimi dhe modernizimi i shërbimeve publike. Evolucioni i teknologjive të ndriçimit të kombinuara me rritjen e përbalueshmërisë së saj po u jep qyteteve mundësi dhe mundësi më të mëdha kur vendosin për një rrjedhë veprimi në lidhje me ndriçimin rrugor.

Miratimi i një zgjidhjeje me ndriçim bazuar në LED përfaqëson një investim të madh për Tiranën. Ndërsa shpenzimet e LED-së janë zvogëluar ndjeshëm në vitet e fundit, rritja e kostos së energjisë dhe funksionimit të skemave tradicionale të ndriçimit. Vazhdimi i prituri i këtyre trendeve i ofron Tiranës mundësinë për të arritur kursime dhe përfitime të konsiderueshme bazuar në biznes si kosto e zakonshme, megjithatë ky kthim varet nga një numër parametrash që përfshijnë gjendjen e infrastrukturës ekzistuese të ndriçimit, shkallën e ndriçimit të ri dhe specifikimin e dizajnit.

Opsionet e ndriçimit inteligjent

Ne kemi identifikuar tre opsione të ndriçimit të cilat Tirana duhet t'i konsiderojë (shih edhe tabelën e pasme):

- **Zëvendësimi i ndriçimit LED**

Kjo përfshin zëvendësimin e dritave ekzistuese me drita të reja LED. Dritat e reja LED ulin shpenzimet e energjisë nga ndriçimi i Tiranës deri në 50%.

- **Ndriçimi inteligjent (dritat LED me CMS)**

Ndriçimi inteligjent përshkruan ndriçimin LED, i cili ka aftësinë të kontrollohet nga një sistem qendror menaxhimi (CMS) në mënyrë që të ofrojë funksionalitet më të mirë dhe ndriçim fleksibël. Ulja, menaxhimi i aseteve dhe sistemet e menaxhimit qendror janë disa nga opsionet në dispozicion me 'Smart Lighting'. LED me një CMS mund të zvogëlojë shpenzimet e energjisë së qytetit deri në 70%, si dhe të ndihmojë në uljen e kostove operacionale të ndriçimit në vazhdim.

- **Ndriçim inteligjent i avancuar**

Ndriçim inteligjent i avancuar është një term që Arup ka përcaktuar për të përshkruar ndriçimin LED i cili është i kombinuar me aftësi të zgjeruara të rrjetit për të lehtësuar vendosjen e aplikacioneve IoT. Ky rrjet mund të mundësojë një sërë sensorësh të ndryshëm në lidhje me mobilitetin, energjinë, mjedisin, sigurinë, sigurinë dhe teknologjitë që do të vendosen në të.

Tirana potencialisht ballafaqohet me një numër sfidash në lidhje me ndriçimin dhe shërbimet e tjera të qytetit që ato ofrojnë dhe si të menaxhojnë më mirë çështjet mjedisore dhe përdorimin e teknologjisë së re:

- Për Tiranën, jeta operacionale e shumë aksioneve të ndriçimit të tyre mund të përfundojë dhe duhet të vlerësohet vendimi për të shërbyer dhe mirëmbajtur infrastrukturën aktuale të ndriçimit ose për të investuar në teknologji më të re dhe më efikase.
- Tirana kupton që ata duhet të përdorin më mirë informacionin dhe të dhënat që kanë në lidhje me shërbimet e tyre, por përpiqen të kuptojnë se si mund ta menaxhojnë këtë informacion me qëllim që t'u mundësojnë atyre të ofrojnë shërbime më të mira.
- Tirana dëshiron të jetë në gjendje të përdorë teknologjinë për të ofruar shërbime të zgjuara dhe për të përmirësuar gamën dhe ofrimin e shërbimeve që ato ofrojnë.

Aplikimi i ndriçimit inteligjent dhe të avancuar shihet tani si një mjet për të trajtuar disa prej këtyre sfidave.

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË ENERGJISË

A1.3.1 Strategjia teknike dhe tregtare e ndriçimit inteligjent të rrugëve (vazhdimi)

Teknike

Tirana duhet të shqyrtojë performancën e ardhshme të ndriçimit përmes aspekteve të mëposhtme:

- Ndriçimi i natës / klasë ndriçimi;
- Shkalla e pajisjes
- Performanca e pajisjes
- Estetika e pajisjes
 - Trashëgimi
 - Bashkëkohor
 - Funksional
- Cilësia e Dritës;
- Cilësitë e Dritës;
- Ndërfaqja publike / private.

Analizat e Asetit

Është e rëndësishme që qyteti të kuptojë gjendjen e infrastrukturës ekzistuese të ndriçimit dhe numrin e saktë të pasurive që ata kontrollojnë. Tirana duhet të krijojë një listë të plotë të inventarit për pikat e mëposhtme si pikënisje:

- Lloji i fenerit
- Fuqia e fenerit
- Përbërja e burimit të dritës
- Lloji i kolonës (trashëgimia, bashkëkohore, moderne)
- Lartësitë e kolonës
- Pajisjet e kontrollit të kolonës
- Cikli i mirëmbajtjes / zëvendësimi i llambës

Opsionet e ardhshme të ndriçimit Përfitimet dhe konsideratat

Përfitimet e Zëvendësimit të Ndriçimit të LED

Zvogëlimi i ndjeshëm i energjisë nga ndriçimi i ndriçimit me drita LED. Zëvendësimi mund të justifikohet në bazë të "shpenzimeve për të shpëtuar".

Artikuj që duhen konsideruar

- Zhvillimi i masterplanit të ndriçimit të qytetit
- Zhvillimi i strategjisë së qytetit digjital / inteligjent
- Dizajn ndriçimi - hierarkia, qëndrueshmëria, trashëgimia
- Dizajni i përvojës njerëzore
- Rregulloret H & S
- Strategjia e Prokurimit
- Leje për korrigjim të ardhshëm - Ndriçim inteligjent dhe i avancuar

Përfitimet e Ndriçimit Inteligjent

Futja e teknologjisë së kontrollit në rrjetet ndriçuese për të ofruar kursime dhe funksionalitet të mëtejshëm.

Artikuj që duhen konsideruar

- Rrjeti i ndriçimit LED duhet të dizajnohet që të ketë aftësi të rrjetit
- Standarde të hapura për ndërfaqet e softuerit
- Korrigjim i ardhshëm i CMS
- Integrimi i teknologjisë
- KPI e matshme
- Menaxhimi i operacioneve
- Mirëmbajtja dhe Burimet e stafit

Përfitimet e avancuara të ndriçimit inteligjent

Integrimi i teknologjisë shtesë si sensorë të transportit për të maksimizuar kursimet dhe optimizuar burimet e qytetit.

Artikuj që duhen konsideruar

- Identifikoni cilat zgjidhje IoT do të hapen
- Strategjia e qytetit inteligjent
- Integrimi i teknologjisë
- Menaxhimi i rrjetit
- Dizajni teknik / specifikimi
- Integrimi dhe analiza e të dhënave
- Mbrojtja e privatësisë dhe sigurisë Protokollet e instalimit të ardhshëm duhet të konsiderohen pasi kjo do të ndikojë tek furnizuesit e teknologjisë dhe operatorët e ndriçimit

Shtojca 1 Mini-Studimet

MINI-STUDIMET E QËNDRUESHME TË ENERGJISË

A1.3.1 Strategjia teknike dhe tregtare e ndriçimit inteligjent të rrugëve (vazhdimi)

Qendra tregtare

Bazuar në tri opsionet e ndriçimit të zgjuar të përmendur më lart, Arup ka qenë në gjendje të rishikojë infrastrukturën e ndriçimit dhe të vlerësojë kostot dhe kthimin në periudhën e investimeve për një kryeqytet të BE-së, që po shikonte në zëvendësimin e 45,000 dritave.

	Alternativat e ndriçimit (EU, Kryeqyteti, 45,000 ndriçues)			
	(Shifrat në milion Lekë)			
	1. Si zakonisht Biznes	2. Zëvendësues LED (Jo, CMS)	3. Ndriçim inteligjent	4. Ndriçim inteligjent i avancuar
Parashikimi i	-	3.958	4.378	4.729
Kostoja vjetore e Energjisë	~ 603	~ 201	~ 188	~ 188
Kostoja vjetore e Mirëmbajtjes	~ 670	~ 456	~ 402	~ 415
Opex Totale Vjetore	~ 1.273	~ 657	~ 590	~ 603
Kthimi i Investimit	-	8,7 vjet	8,6 vjet	9,1 vjet

Zhvillimi i kostove që lidhen me opsionet e ardhshme që përfshijnë parametrin teknik të përmendur më sipër duhet të zhvillohet nga Tirana për të përzgjedhur opsionet e mundshme.

Prokurimi i zgjidhjeve të ndriçimit rrugor

Tabela më poshtë përcakton modele të ndryshme financimi të cilat autoritetet lokale të EU-së kanë përdorur për të ofruar zgjidhje të reja ndriçimi.

Alternativat e financimit	Projektimi	Instalimi	Financimi	Funksionimi	Risku
Autoritetet vendore për strehimin	Autoriteti Lokal	Autoriteti Lokal	Autoriteti Lokal	Autoriteti Lokal	Autoriteti Lokal
Projektimi dhe Instalimi	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Autoriteti Lokal	Autoriteti Lokal	Projektimi & risku i implementimit me sektorin privat por jo risku operacional
Burimet e jashtme: Kontratat e Performancës së Energjisë	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat garanton një nivel kursimesh
Burimet e jashtme: Partnerit i përbashkët	Partneri i sektorit privat	Partnerit i përbashkët	Autoriteti Lokal i partnerit të përbashkët	Partnerit i përbashkët	Partnerit i përbashkët
Partneriteti Publik-Privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat	Partneri i sektorit privat

Disponueshmëria e paketave të financimit është thelbësore në një përmirësim të procesit të vendimmarrjes. Lloji i paketës do të përcaktojë koston e ripagimit, periudhës së pagesës dhe ndikimin e prioritetit në buxhetin e Tiranës.

MINI STUDIMET PËR MENAXHIMIN E BURIMEVE

A1.4.1 Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake

Konteksti

QRMSH-të aktualisht drejtohen nga autoritetet vendore, dhe ofrojnë facilitete për asgjësimin e mbetjeve nga familjet. Mbetjet nga familjet mund të gjenerohen nga:

- Pronat familjare.
- Karavanët që zakonisht dhe për momentin ndodhen në vendet e karavanëve;
- Shëpitë e banimit.
- Vendet që bëjnë pjesë në vendet edukative ose spitale dhe çerdhe

QRMSH janë në dispozicion të të gjithë banorëve. Autoriteti lokal që drejton QRMSH specifikon se çfarë vendesh mund të pranohen. Kjo mund të ndryshojë mes vendeve të ndryshme të QRMSH, dhe mes autoriteteve të ndryshme lokale.

Megjithëse mbetjet e ndërtimit, shkatërrimit dhe gërmimeve (CDEW) nuk janë mbetje shtëpiake, disa QRMSHnë Mbretërinë e Bashkuar mund të pranojnë sasi të vogla të mbetjeve specifike të QRMSH, pasi autoritetet lokale kuptojnë se këto mbetje mund të gjenerohen nga familjarët. Tirana mund të dëshirojë të miratojë një politikë tjetër, ku CDEW është e ndarë, përndryshe kjo mund të sjellë probleme në trajtimin e mbetjeve dhe mungesa të tjera joefikase që vijnë nga pranimi i sasive të mëdha të CDEW në vendet e QRMSH.

Mundësitë dhe Kufizimet

QRMSH-të mund të rrisin ndjeshëm shërbimet e riciklimit dhe menaxhimit të mbetjeve që autoritetet lokale ofrojnë për publikun, por në të njëjtën kohë ata mund të përballen me sfida të caktuara.

Mundësitë përfshijnë:

- Potenciali për të integruar mbledhësit joformal dhe për tu lejuar atyre që të heqin dorë nga ricikluesit e padëshiruar në këto qendra. Duke pasur parasysh që mbledhësit në mënyrë

tipike riciklojnë 50 ton/ditë, kjo do të çonte në zvogëlimin e mbetjeve në të gjithë qytetin.

- Pranimi i mbetjeve të riciklueshme që nuk mund të pranohen brenda rrymave të mbetjeve të riciklueshme të thata; duke përfshirë pajisjet elektrike dhe elektronike të mbetjeve (WEEE), bateritë, mbetjet e kopshtit, rrënojat dhe tokën etj..
- Pranimi i një sasive të konsiderueshme të mbetjeve të rënda (p.sh. mobilje, mallra të bardha, dyshekë), duke ofruar një mundësi për të ulur koston e grumbullimit të mbetjeve të rënda.
- Ndhmoni banorët të riciklojnë mbetjet që nuk mund të dërgohen për djegie
- Ndhmoni banorët që nuk jetojnë brenda zonave me shërbime përmes grumbullimit të plehrave të riciklueshme
- Ofroni një mundësi alternative të riciklimit për banorët të cilët nuk gjejnë mënyra të grumbullimit të mbetjeve të riciklueshme në zonat e tyre
- Ofroni një mundësi për të mbledhur materiale që mund të mblidhen nga një organizatë bamirëse për të gjeneruar të ardhura (p.sh. CD, DVD, libra, bric-à-bra)
- Ofroni një mundësi për të zhvilluar facilitete ripërdorimi, me mundësinë e restaurimit dhe shitjes së artikujve të ndryshëm (p.sh. mobiliet)
- Ofroni një mundësi për banorët që të heqin sendet që dëshirojnë që do të kushtonin shumë nëse do të asgjësoheshin në QRMSH
- Ndhmoni banorët të asgjësojnë sasi të kushtueshme të sendeve të riciklueshme që nuk mund të asgjësohen

MINI STUDIMET PËR MENAXHIMIN E BURIMEVE

Kufizimet përfshijnë:

- Nëse nuk merren masa të përshtatshme (p.sh. fushatat e mbikëqyrjes, gjositjes dhe ndërgjegjësimit publik), zvogëlimi i riciklimit të mbetjeve dhe zëvendësimi i tyre me QRMSH-të, mund të ndikojë në rritjen e incidenteve
- Në shumë qytete, nevoja për QRMSH-të është zvogëluar ndjeshëm në vitet e fundit dhe kjo mund të shoqërohet me riciklimin e plehrave që po bëhet më e avancuar dhe banorët por preferojnë këtë metodë.
- Nëse shumë QRMSH operohen nga i njëjti autoritet lokal, kostot e operimit mund të jenë shumë të larta, duke çuar në mbylljen e mundshme të QRMSH, ose prezantimin e tarifave të portës

Informacione teknike

Planimetria e vend depozitimeve

Arkitektura e vend depozitimeve ndikon shumë QRMSH (>10,000 tonë/vit). Duhet të përdoret një dizajn i nivelit të ndarë, pasi kjo ka përfitime për personelin e QRMSH -së dhe publikun. Arkitektura në nivel të ndarë mund të ndihmojë vend depozitimet me më shumë qarkullim për të menaxhuar materialet në mënyrë më efikase. Kjo e bën më të lehtë për stafin publik dhe vendor të përqendrohet në riciklim, nëpërmjet aksesit në kontejnerët e riciklimit dhe shërbimeve më efikase të kontejnerëve. Brenda vend depozitimit duhet të merren parasysh masat e mëposhtme:

- Krijimi i një sistemi me një drejtim për trafikun publik
- Ndarja e trafikut publik dhe shërbimit
- Sigurimi që shenjat e rrugëve, shenjat e hapësirës së parkimit janë të qarta
- Të plotësohen nevojat e vizitorëve me aftësi të kufizuara

- Të rrethohet perimetri për sigurinë e vendit
- Sigurimi i sinjalistikës së qartë të koshave - që tregon rritjen e normave të riciklimit
- Pozicionimi i kazanëve në mënyrë që kontejnerët e riciklimit të jenë më të lehtë për tu aksesuar
- Sendet e magazinimit dhe trajtimit të mbetjeve të QRMSH mund të shihen në të djathtë

Në Mbretërinë e Bashkuar, QRMSH ka një qarkullim mesatare prej 5.700 ton / vit, ku më i madhi është 55.000 ton / vit. Ata ndodhen afër dhe mund të arrijnë 100,000 ton / vit. Bazuar në hulumtimin e bërë në dhjetë QRMSH me qarkullim të ndryshëm dhe sipërfaqe të ndryshme, të vendosura në të gjithë Mbretërinë e Bashkuar, është konstatuar se sipërfaqja mesatare e tokës është 0.7 m² / ton (duke filluar nga 0.2-1.6 m² / ton). Në përgjithësi, qarkullimi i lartë lidhet me norma më të ulëta të riciklimit, kryesisht për shkak se vendet më të mëdha të QRMSH janë më të vështira për të menaxhuar. Për ta zgjidhur këtë çështje, vendi duhet të përcaktohet në mënyrë efikase dhe stafi duhet të jetë proaktiv me banorët.



Përmbledhje e ndarjes së niveleve të QRMSH

Shtojca 1 Mini-Studimet

MINI STUDIMET PËR MENAXHIMIN E BURIMEVE

Shpërndarja aktuale në Tiranë

Vlerësimi Kombëtar i Mbretërisë së Bashkuar Për Vendet e Qetësisë Qytetare (NACAS), pas një studimi empirik, arriti në përfundimin se kapaciteti maksimale i çdo QRMSH duhet të jetë 17,250 ton / vit. Studimi i kryer nga WRAP tregon se ofrimi i QRMSH dhe rendimenti i riciklimit janë të lidhura ngushtë:

- Fluksi maksimal i ujëmbledhës duhet të jenë 3-5 milje
- Koha maksimale e udhëtimit me makinë për në vend për banorët 20 minuta
- Numri maksimal i banorëve që u shërben: 120.000
- Numri maksimal i familjeve 50.000




Pas këtyre rekomandimeve, në Tiranë duhet të operojnë të paktën 4 QRMSH



Rrugët hyrëse dhe parkingu në QRMSH

Shtojca 1 Mini-Studimet

MINI STUDIMET PËR MENAXHIMIN E BURIMEVE

Lloji i depozitimit/trajtimit	Përshkrimi	Figura
Kontejnerët në sasi të mëdha	Mund të përdoren për shumicën e lëndëve të thata të risciklueshme (p.sh kartona, metale), si dhe mbetje drusore dhe nga kopshtet	
Kafazet izoluese	Mund të përdoret për të veçuar materiale të rrezikshme ose me vlerë të lartë (p.sh. PEEM, goma dhe bombula gazi) që mund të lejojnë mbledhjen e një game më të gjerë të materialeve në hapësira të kufizuara	
Kompaktuesit	Mund të aplikohet për të zvogëluar vëllimin e mbetjeve në sasi të mëdha, mbetjeve të kopshteve, drurit, kartonit dhe plastikës; duke e bërë më të lehtë trajtimin e këtyre mbetjeve, duke reduktuar kërkesat e transportit të mbetjeve	

Shtojca 1 Mini-Studimet

MINI STUDIMET PËR MENAXHIMIN E BURIMEVE

A1.4.1 Qendrat e Riciklimit të Mbetjeve Shtëpiake

Gjenerimi i MNB në Shqipëri është 335kg/frymë dhe mbulon grumbullimin në 76% të Tiranës.

Tabela më poshtë tregon llojet e riciklimit që nuk ka gjasa të grumbullohen si pjesë e mbetjeve të përziera të riciklueshme të thata.

Rrjedhat e mbetjeve	% mesatare MNB	Sasia në Tiranë (tonë)
Bateritë	0,02	25
Gomë	0,2	251
WEEE	0,31	389
Dru	1,43	1.795
Tekstile	5,27	6.278
Mbetje interte	7,20	9.040
Totali	14,43	17.778

Nëse kombinojmë këto mbetje me MNB të pa mbledhura, infrastruktura e QRMSH në Tiranë duhet të ketë një kapacitet prej 47912 ton/vit, d.m.th. Mbledhja mesatare për çdo QRMSH duhet të jetë 11978 ton/vit.

Shpërndarja e QRMSH

QRMSH duhet të jenë të aksesueshme nga linjat kryesore të transportit publik, në rastin e Tiranës me autobus.

Disa nga tiparet kryesore që duhet të merren në konsideratë kur të vendosen vendet e QRMSH në Tiranë janë si më poshtë: (kodet sipas ngjyrave në hartën në të djathtë):

- *Ruga Dritan Hoxha* (vija portokalli)
- *Autostrada Tiranë – Elbasan* (vija e verdhë);
- *Ruga shtetërore SH56* (vija rozë);
- *Bulevardi Bajram Curri* (vija e kuqe);
- *Ruga Muhamet Gjollësja* (vija e gjelbër ulliri);
- *Ruga e Elbasanit* (vija portokalli e errët); dhe
- *Dega e Lumit të Tiranës së Lumit Ishëm* (vija blu).

Duke marrë parasysh tiparet e mësipërme, të cilat përfshijnë rrugët dhe trupat ujorë, do të sigurojnë që lidhja e të gjitha QRMSH -ve të jetë e kënaqshme; duke i lejuar banorët të hyjnë lehtësisht në vend depozitimitin e tyre lokal të QRMSH.

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

Shtojca 2

Të dhëna Treguese

A2. Të dhëna Treguese

A2.1 Treguesit e gjendjes:

Tema	ID	Treguesit e gjendjes	Njësia	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit	Trendi i treguesit
Ajri	1	Përqendrimi mesatar vjetor i PM2.5	µg/m ³	13,74	E VERDHË	Përmirësuar
Ajri	1,1	Përqendrimi mesatar vjetor i PM10	µg/m ³	25,14	E VERDHË	Përmirësuar
Ajri	1,2	Përqendrimi mesatar ditor i SO ₂	µg/m ³	6,25	E GJELBËR	Përmirësuar
Ajri	1,3	Përqendrimi mesatar ditor i NO _x	µg/m ³	21,68	E GJELBËR	Nuk ka
Trupat ujorë	2	Kërkesa Biokimike për Oksigjen (KBO) në lumenj dhe liqene	mg/L	32,5	E KUQE	Nuk ka
Trupat ujorë	2,1	Përqendrimi i amonit (NH ₄) në lumenj dhe liqene	µg/L	3736,2	E KUQE	Nuk ka
Uji i pijshëm	3	Përqindja e kampioneve të ujit në vit që përputhet me standardet kombëtare të cilësisë së ujit të pijshëm	%	98%	E GJELBËR	Përkeqësimi
Toka	4	Numri i vendeve të ndotura	CSs / 1000 inh (ose km ²)	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Toka	4.1.a	Përqendrimi i merkurit në tokë	mg/kg	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Toka	4.1.b	Përqendrimi i kadmium në tokë	mg/kg	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Toka	4.1.c	Përqendrimi i zinkut në tokë	mg/kg	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Toka	4,2	Përqendrimi i vajrave mineral në tokë (duke përdorur spektroskopi me infrakuqe)	mg/kg	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Përdorimi i ujit	5	Indeksi i Shfrytëzimit të Ujit	%	90%	E KUQE	E qëndrueshme
Përdorimi i tokës	6	Raporti i hapësirave të gjelbra të hapura për 100,000 banorë	Hektarë	4,6	E KUQE	Nuk ka
Përdorimi i tokës	6,1	Pjesa e hapësirave të gjelbra brenda kufijve urban	%	70%	E GJELBËR	Nuk ka
Biodiversiteti dhe Ekosistemet	7	Shpeshtësia i llojeve të zogjve (të gjithë speciet)	% Vjetore e ndryshimit	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Biodiversiteti dhe Ekosistemet	7,1	Shpeshtësia e specieve të tjera	% Vjetore e ndryshimit	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Zbutja (Shkarkimet GES)	8	Shkarkimet e barasvlershme vjetore të CO ₂ për frymë	Tonë / vit / frymë	1,7	E GJELBËR	Nuk ka
Zbutja (Shkarkimet GES)	8,1	Shkarkimet vjetore të CO ₂ për njësi të PBB-së	Tonë / m. USD të PBB-së	0,022	E GJELBËR	Përmirësuar
Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore)	9	Dëmi i vlerësuar ekonomik nga fatkeqësitë natyrore (përmbytje, thatësira, tërmete, etj.) si pjesë e PBB-së	%	0,15%	E GJELBËR	E qëndrueshme
Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore)	9,1	Përqindja e infrastrukturës publike në rrezik	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Adaptimi (Qëndrueshmëria ndaj rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore)	9,2	Përqindja e familjeve në rrezik	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka

A2. Të dhëna Treguese

A2.2 Treguesit e Presionit

Sektori	Burimi i Presionit	ID	Treguesi	Njësia	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit	Trendi i treguesit
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur	10	Mosha mesatare e flotës së automjeteve (totali dhe sipas tipit)	Vjet	13	E KUQE	E qëndrueshme
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur	10,1	Përqindja e automjeteve me naftë në totalin e flotës së automjeteve	%	68%	E KUQE	E qëndrueshme
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur	10,2	Standardet e lëndës djegëse për mjetet e lehta tregtare dhe për udhëtarë	EURO	5	E VERDHË	Përmirësuar
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur	10,3	Pjesa e totalit të flotës së automjeteve për udhëtarë që funksionon me energji elektrike, energji nga gaz i lëngshëm naftë (GLN) dhe gaz natyror i ngjeshur (GNN) energjia	%	1%	E VERDHË	Nuk ka
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur	10,4	Përqindja e autobusëve me nivel të ulët shkarkimi	%			
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11	Pjesa modale e transportit për transportin e brendshëm (makina, motoçikleta, taksi, autobus, metro, tramvaj, biçikletë, këmbësorë)	Transporti privat	28%	E GJELBËR	Nuk ka
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,1	Pjesa modale e transportit për totalin e udhëtimeve	%	28%	E GJELBËR	Nuk ka
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,2	Norma e motorizimit	Numri i mjeteve për person	0,178	E GJELBËR	Nuk ka
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,3	Numri mesatar i mjeteve (automjete dhe motoçikleta) për familje	Numri i mjeteve për familje	0,61	E GJELBËR	Përmirësuar
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,4	Kilometra rrugë të dedikuara ekskluzivisht për transport publik për 100,000 banorë	km	0,63	E KUQE	Përkeqësimi
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,5	Kilometrat e rrugëve për biçikleta për 100,000 banorë	km	1,66	E KUQE	Nuk ka
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,6	Pjesa e popullsisë që ka akses në transportin publik brenda 15 minutash në këmbë	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	11,7	Shpeshtësia e shërbimit të autobusëve	Numri mesatar i pasagjerëve në stacion në orë, në rrjetin të autobusëve	7	E VERDHË	E qëndrueshme
Transporti	Mbingarkimi rrugor	12	Shpejtësia mesatare e udhëtimit në rrugët kryesore gjatë orëve me qarkullim më të lartë	km/orë	15	E VERDHË	Nuk ka
Transporti	Mbingarkimi rrugor	12,1	Shpejtësia e udhëtimit të shërbimit të autobusëve në rrugët kryesore (mesatarja ditore)	km/orë	30	E GJELBËR	Nuk ka
Transporti	Qëndrueshmëria e sistemeve të transportit	13	Ndërprerje e sistemit të transportit publik në rast katastrofe natyrore	nuk ka	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Transporti	Qëndrueshmëria e sistemeve të transportit	13,1	Efiçenca e sistemeve të transportit të emergjencës në rast fatkeqësie natyrore	nuk ka	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka

A2. Të dhëna Treguese

A2.2 Treguesit e presionit (vazhdimi)

Sektori	Burimi i Presionit	ID	Treguesi	Njësia	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit	Trendi i treguesit
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa	14	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa	kWh/m2	163,9712348	E KUQE	E qëndrueshm
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa	14,1	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa rezidenciale	kWh/m2	175,9189556	E KUQE	E qëndrueshm
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa	14,2	Konsumi i energjisë elektrike në ndërtesa jo rezidenciale	kWh/m2	148,7448429	E VERDHË	E qëndrueshm
Ndërtesat	Konsumi i lëndëve djegëse fosile / për ngrohje	15	Konsumi për ngrohje/ftohje në ndërtesa, ndërtesat rezidenciale që funksionojnë me lëndë djegëse fosile, lëndët djegëse fosile	kWh/m2	3.1021E+13	E KUQE	E qëndrueshm
Ndërtesat	Konsumi i lëndëve djegëse fosile / për ngrohje	15,1	Konsumi për ngrohje/ftohje në ndërtesa rezidenciale, lëndë djegëse fosile	kWh/m2	37,71199563	E GJELBËR	E qëndrueshm
Ndërtesat	Konsumi i lëndëve djegëse fosile / për ngrohje	15,2	Konsumi për ngrohje/ftohje në ndërtesa jo rezidenciale, lëndë djegëse fosile	kWh/m2	21,31367201	E GJELBËR	E qëndrueshm
Ndërtesat	Standardet e ndërtesave	15,3	Pjesa e sipërmarrjeve të qytetit me certifikim ISO50001/EMAS ose certifikim të ngjashëm	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Ndërtesat	Standardet e ndërtesave	15,4	Vlera totale e projekteve me certifikim të ndërtesave të gjelbra si pjesë e vlerës totale të projekteve që pajisen me leje ndërtimi në vit	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Industritë	Konsumi i energjisë elektrike në industri	16	Konsumi i energjisë elektrike në industri, për njësi të PBB-së industriale	kWh / 2010 USD	0,745	E KUQE	Përkeqësimi
Industritë	Konsumi i ngrohjes	17	Konsumi i ngrohjes në industri, për njësi të PBB-së industriale	MJ / 2010 USD	5,406	E KUQE	E qëndrueshm
Industritë	Konsumi i lëndëve djegëse fosile në proceset industriale	18	Dendësia e shkarkimeve të metaleve të rënda (Pb) të industrive prodhuese	kg metale të rënda të barasvlershme të cilruara për milion USD VSHB	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Industritë	Konsumi i lëndëve djegëse fosile në proceset industriale	18,1	Djegia e lëndëve djegëse fosile në procese industriale, për njësi të PBB-së industriale	MJ / USD	2,227	E KUQE	E qëndrueshm
Industritë	Konsumi i lëndëve djegëse fosile në proceset industriale	18,2	Pjesa e konsumit të energjisë industriale nga energjia e rinovueshme	%	33%	E GJELBËR	Përkeqësimi
Industritë	Trajtimi i mbetjeve industriale	19	Pjesa e mbetjeve industriale të ricikluara si pjesë e totalit të mbetjeve industriale të prodhuara	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Industritë	Ujërat e ndotur industrialë	20	Përqindja e ujërave të ndotura industriale të trajtuara sipas standardeve kombëtare në fuqi	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka

A2. Të dhëna Treguese

A2.2 Treguesit e presionit (vazhdimi)

Spektori	Burimi i Presionit	ID	Treguesi	Njësia	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit	Trendi i treguesit
të energjisë	Ofrimi i energjisë elektrike	21	Pjesa e popullsisë me lidhje të autorizuar të energjisë elektrike	%	100%	E GJELBËR	E qëndrueshm
të energjisë	Ofrimi i energjisë elektrike	21,1	Numri mesatar vjetor i ndërprerjeve elektrike në vit, për konsumator	# / viti / klienti	22	E KUQE	E qëndrueshm
të energjisë	Ofrimi i komoditetit termik	22	Pjesa e popullsisë me akses në ngrohje/ftohje	%	100%	E GJELBËR	E qëndrueshm
të energjisë	Ofrimi i energjisë së rinovueshme	23	Përqindja e totalit të energjisë elektrike nga BRE si pjesë e konsumit total të energjisë elektrike në qytet (në TJ, krahasuar me referencën prej 20% (lidhet me objektivin e BE-së)	%	30%	E GJELBËR	Përkeqësimi
të energjisë	Qëndrueshmëria e rrjetit të energjisë elektrike ndaj kushteve ekstreme klimatike	24	Pjesa mesatare e popullsisë që pëson ndërprerje të zgjatura të energjisë elektrike në rast ekstremesh klimatike gjatë 5 viteve të fundit	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
të ujit	Konsumi i ujit	25	Konsumi i ujit për frymë	L / ditë / frymë	304	E KUQE	Përkeqësimi
të ujit	Konsumi i ujit	25,1	Konsumi i ujit për njësi të PBB-së së qytetit	L / ditë / USD	0,0427	E VERDHË	Përkeqësimi
të ujit	Konsumi i ujit	25,2	Njësi të ujit të konsumuar në impiantet e energjisë, për njësi të energjisë primare të gjeneruar / MW / orë		72000000	E KUQE	Nuk ka
të ujit	Konsumi i ujit	25,3	Konsumi i ujit industrial si përqindje e konsumit total të ujit urban	%	30%	E VERDHË	E qëndrueshm
të ujit	Efiçenca e rrjeteve të furnizimit më ujë	26	Ujë që nuk gjeneron të ardhura	%	65%	E KUQE	Përmirësuar
të ujit	Efiçenca e rrjeteve të furnizimit më ujë	26,1	Mesatarja vjetore e numrit të orëve në ditë të furnizimit të vazhdueshëm me ujë për familje	orë/ditë	14,2	E VERDHË	Përmirësuar
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	27	Përqindja e ujërave të ndotura rezidenciale dhe tregtare të trajtuara sipas standardeve kombëtare në fuqi	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	27,1	Përqindja e ndërtesave (jo industriale) të pajisura për ripërdorimin e ujërave të zeza	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	27,2	Përqindja e ujërave të ndotura nga aktivitetet e prodhimit të energjisë të trajtuara sipas standardeve kombëtare në fuqi	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
të ujit	Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve	28	Përqindja e banesave të dëmtuara nga përmbytjet më intensive gjatë 10 viteve të fundit	%	0,15%	E GJELBËR	Nuk ka
të ujit	Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve	28,1	Numri vjetor i përmbytjeve nga ujërat e ndotura / kanalizimet për 100km gjatësi të rrjetit	Numri i rasteve në vit	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
të ujit	Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve	28,2	Sensibilizimi dhe gatishmëria ndaj fatkeqësive natyrore	nuk ka	Qytetarët janë të vetëdijshëm për rrezikun e fatkeqësive natyrore, por nuk mbajnë një pozicion të qëndrueshëm	E GJELBËR	Nuk ka

A2. Të dhëna Treguese

A2.2 Treguesit e presionit (vazhdimi)

Sektori	Burimi i Presionit	ID	Treguesi	Njësia	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit	Trendi i treguesit
Mbetjet e ngurta	Gjenerimi i mbetjeve të ngurta	29	Gjenerimi total i mbetjeve të ngurta për frymë	kg / vit / frymë	243	E GJELBËR	Përmirësuar
Mbetjet e ngurta	Gjenerimi i mbetjeve të ngurta	29,1	PBB për konsumin e materialeve vendase	USD / kg	0,075221595	E GJELBËR	Nuk ka
Mbetjet e ngurta	Grumbullimi i mbetjeve të ngurta	30	Pjesa e popullsisë që grumbullon mbetje të ngurta bashkiake (MNB) çdo javë	%	100%	E GJELBËR	E qëndrueshme
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	31	Pjesa MNB për klasifikim dhe riciklim (totali dhe sipas llojit të mbetjeve)	%	10%	E KUQE	Nuk ka
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	31,1	Përqindja e MNB të asgjësuara në vende grumbullimi të hapura ose të kontrolluara, ose trupat ujore, ose të djegura	%	0,013221617	E GJELBËR	Nuk ka
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	31,2	Përqindja e landfilleve të MNB të asgjësuara në landfille sanitare në përputhje me standardet e BE-së	%	85%	E VERDHË	Nuk ka
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	31,3	Përqindja e MNB-ve të grumbulluara të kompostuara	%	0%	E KUQE	Nuk ka
Mbetjet e ngurta	Efiçenca / kapaciteti i landfillit	32	Jetëgjatësia e mbetur e landfilleve ekzistuese	Vjet	1,5	E KUQE	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës	33	Dendësia e popullsisë në tokat urbane	Banorë / km2	10462,7	E GJELBËR	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës	33,1	Distanca mesatare e transportit të brendshëm	km	11,3	E KUQE	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës	33,2	Koha mesatare e transportit të brendshëm	min	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës	33,3	Përqindja e popullsisë që jeton në një distancë 20 minuta larg nga shërbimet e përditshme (dyqane ushqimore, klinika, etj)	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Zhvillimet e pakontrolluara urbane	34	Norma mesatare vjetore e rritjes së zonave të ndërtuara	%	3%	E GJELBËR	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Zhvillimet e pakontrolluara urbane	34,1	Përqindja e zhvillimit urban në tokën ekzistuese urbane krahasuar me tokën e gjelbëruar	%	Nuk ka të dhëna	Nuk ka Flamur	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Përdorimi i zonave ekzistuese të ndërtuara	35	Shkalla e zyrave bosh	%	10%	E VERDHË	Nuk ka
Përdorimi i tokës	Përdorimi i zonave ekzistuese të ndërtuara	35,1	Pjesa e shtëpive me shumë familje në totalin e njësive të banimit	%	63%	Nuk ka Flamur	Nuk ka

A2. Të dhëna Treguese

A2.3 Treguesit e Reagimit

Sektori	Artikulli	ID	Treguesi	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit
Transporti	Efiçenca e energjisë dhe lloji i energjisë së përdorur në transport	36	Automjetet me nivel të lartë ndotje janë të rregulluara / Automjetet me efiçencë ndaj energjisë nxiten përmes instrumenteve fiskalë	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	37	Zgjerimi dhe përmirësimi i transportit publik dhe transportit pa motor është planifikuar dhe mbështetur përmes investimeve në vend.	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Transporti	Zgjedhja e mënyrës së transportit	38	Transporti publik dhe transporti pa motor promovohet përmes fushatave informuese dhe	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Transporti	Mbingarkimi:	39	Menaxhimi i kërkesave të trafikut (tarifat e mbingarkimit, teknologjitë inteligjente)	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Transporti	Qëndrueshmëria e sistemeve të transportit	40	Planifikimi dhe testimi i menaxhimit të emergjencave të transportit publik (në rrjete publike dhe/ose private)	Nuk ekziston	E KUQE
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike dhe ngrohjes	41	Ndërtesat e gjelbra promovohen nëpërmjet standardeve dhe stimuljve fiskalë	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike dhe ngrohjes	42	Investimet publike dhe private për efiçencën e energjisë në ndërtesa	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Ndërtesat	Konsumi i energjisë elektrike dhe ngrohjes	43	Matja dhe faturimi për përdorimin e energjisë elektrike personale është e rregulluar	Nuk ekziston	E KUQE
Industritë	Konsumi i energjisë elektrike dhe ngrohjes / proceset industriale me efiçencë ndaj energjisë	44	Makineritë industriale me efiçencë ndaj energjisë rregullohen dhe nxiten përmes instrumenteve fiskale	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Industritë	Konsumi i energjisë elektrike dhe ngrohjes / proceset industriale me efiçencë ndaj energjisë	45	Teknologjia efiçente e energjisë janë të mbështetura ndërmjet investimeve private	Nuk ekziston	E KUQE
Industritë	Mbetjet industriale / konsumi i materialeve	46	Efiçenca materiale e objekteve të reja industriale të ndërtuara dhe riciklimi i mbetjeve rregullohet dhe stimulohet përmes instrumenteve fiskale	Nuk ekziston	E KUQE
Industritë	Ujërat e ndotur industrialë	47	Trajtimi / ripërdorimi / riciklimi i ujërave të ndotura industriale nxitet përmes rregulloreve dhe stimuljve fiskalë	Nuk ekziston	E KUQE
të energjisë	Ofrimi i energjisë elektrike dhe ngrohjes	48	Mbulimi dhe cilësia e furnizimit me energji elektrike dhe ngrohje është përmirësuar përmes investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të energjisë	Zhvillimi i energjisë së rinovueshme	49	Impiantet e energjisë së rinovueshme në ndërtesa private stimulohen nëpërmjet instrumenteve fiskale	Nuk ekziston	E KUQE
të energjisë	Zhvillimi i energjisë së rinovueshme	50	Teknologjitë e energjisë së rinovueshme zhvillohen dhe mbështeten përmes investimeve publike dhe private	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të energjisë	Zhvillimi i energjisë së rinovueshme	51	Impiantet e energjisë së rinovueshme stimulohen përmes fushatave sensibilizuese	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të energjisë	Qëndrueshmëria e rrjetit të energjisë elektrike	52	Qëndrueshmëria e rrjetit të energjisë elektrike në rast të katastrofave natyrore testohet dhe përmirësohet nëpërmjet investimeve	Nuk ekziston	E KUQE

A2. Të dhëna Treguese

A2.3 Treguesit e reagimit (vazhdimi)

Sektori	Artikulli	ID	Treguesi	Vlera e treguesit	Flamuri i treguesit
të ujit	Konsumi i ujit	53	Matja dhe faturimi për përdorimin e ujit është i rregulluar	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të ujit	Konsumi i ujit	54	Ruajtja/ripërdorimi i ujit nxitet përmes fushatave sensibilizuese	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të ujit	Efiçenca e rrjeteve të furnizimit më ujë	55	Mbulimi dhe efiçenca e rrjeteve të furnizimit me ujë përmirësohet përmes planeve dhe investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	56	Aksesi i ndërtesave në sistemet e mbledhjes dhe trajtimit të ujërave të ndotura përmirësohet përmes planeve dhe investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	57	Trajtimi i ujërave të ndotura promovohet nëpërmjet rregulloreve dhe stimuljeve fiskalë	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
të ujit	Trajtimi i Ujërave të Ndotura	58	Faturimi i ujërave të ndotura është i rregulluar	Nuk ekziston	E KUQE
të ujit	Trajtimi paraprak i ujit të pijshëm	59	Trajtimi paraprak i ujit të pijshëm është përmirësuar përmes planeve dhe investimeve	Nuk ekziston	E KUQE
të ujit	Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve	60	Objektet e kullimit janë ndërtuar përmes planeve dhe investimeve	Nuk ekziston	E KUQE
të ujit	Qëndrueshmëria ndaj përmbytjeve	61	Qëndrueshmëria e biznesit dhe komunitetit nxitet përmes fushatave sensibilizuese	Nuk ekziston	E KUQE
Mbetjet e ngurta	Gjenerimi i mbetjeve të ngurta	62	Reduktimi i konsumit material / gjenerimit të mbetjeve të ngurta promovohet përmes fushatave sensibilizuese	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Mbetjet e ngurta	Grumbullimi i mbetjeve të ngurta	63	Mbulimi i sistemit të grumbullimit të mbetjeve të ngurta përmirësohet përmes planeve dhe investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Mbetjet e ngurta	Grumbullimi i mbetjeve të ngurta	64	Hedhja e mbeturinave dhe mospërputhja e sistemeve të klasifikimit të mbetjeve penalizohet nëpërmjet gjobave dhe penaliteteve	Nuk ekziston	E KUQE
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	65	Kompostimi, riciklimi dhe impiantet e kthimit të mbetjeve në energji zhvillohen përmes planeve dhe investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Mbetjet e ngurta	Trajtimi i mbetjeve të ngurta	66	Ripërdorimi, klasifikimi dhe riciklimi i mbetjeve të ngurta promovohet përmes fushatave informuese dhe sensibilizuese	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Mbetjet e ngurta	Efiçenca e landfillit dhe tejkalmi i kapacitetit	67	Çështjet e tejkalmimit të kapacitetit në landfille janë trajtuar përmes planeve dhe investimeve	Ekzistuese por me sfida implementimi dhe/ose politika të pamjaftueshme	E VERDHË
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës / zhvillimet e pakontrolluara urbane	68	Dendësia është e rregulluar	Nuk ekziston	E KUQE
Përdorimi i tokës	Dendësia / përdorimi i integruar i tokës / zhvillimet e pakontrolluara urbane	69	Është promovuar zhvillimi i orientuar drejt transportit	Nuk ekziston	E KUQE
Përdorimi i tokës	Përdorimi i zonave ekzistuese të ndërtuara	70	Është promovuar zhvillimi i përdorimit të përzier përmes rregulimeve / stimuljeve të zonimit	Nuk ekziston	E KUQE

An aerial photograph of a city, likely Tirana, Albania, showing a mix of modern and older buildings, a large park with a fountain, and mountains in the background. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing white text.

Shtojca 3

Aktorët Kryesorë

A3. Aktorët Kryesorë

A3.1 Palët e rëndësishme sipas Gjendjes

Llojet e Trequesve	Qeveria qendrore	Qeveria lokale	Shoqëritë e Ndërmarrjeve	Sektori privat	OJF-të/ Donatorët/ IFI-të/ Të tierë
Shteti					
Ajri	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit - Drejtori i Politikave dhe Prioriteteve Mjedisore, Drejtorja e Edukimit Mjedisor (DEM) NEA (Agjencia Kombëtare e Mjedisit) 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Departamenti i Edukimit Mjedisor & Politikave 	Nuk ka	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës <ul style="list-style-type: none"> Instituti i Shëndeti publik
të ujit	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Urban, dhe Administrimit të Ujërave - Drejtori i Menaxhimit të Integruar të Ujërave Sekretariati Teknik i Këshillit Kombëtar të Ujit. 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Departamenti i Edukimit Mjedisor & Politikave Drejtorja e Përgjithshme No. 2 e Punonjësve të Qytetit 	UKT – Ujësjiellësi Tiranë	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Hapësirat e gjelbra	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Agjencia e Parqeve dhe Rekreacionit Njësia e Punëtorëve nr. 1 (Përgjegjësi për Mirëmbajtjen e Hapësirave të Gjelbra & Pastrimit Urban Tiranë 	Nuk ka	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Biodiversiteti	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Departamenti i Edukimit dhe Politikave Mjedisore 	Nuk ka	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Toka	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Departamenti i Edukimit dhe Politikave Mjedisore 	Nuk ka	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Ndryshimet klimatike.	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Departamenti i Edukimit dhe Politikave Mjedisore 	Nuk ka	Nuk ka	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës

A3. Aktorët Kryesorë

A3.1 Palët e rëndësishme sipas Sektorit të

Presionit

Llojet e Treguesve	Qeveria qendrore	Qeveria lokale	Shoqëritë e Ndërmarrjeve	Sektori privat	OJF-të/ Donatorët/ IFI-të/ Të tjerë
Presioni					
Përdorimi i tokës	Nuk ka	<ul style="list-style-type: none"> Departamenti i Zhvillimit Ekonomik, Drejtori i Përgjithshëm për Zhvillimin Ekonomik Drejtorja e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit të Projekteve Strategjike, Drejtorja e Planifikimit Strategjik 	Nuk ka	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	<ul style="list-style-type: none"> Delegacioni i BE-së KfW GIZ USAID Banka Botërore SECO (Ambasada Zvicerane) ADA (Agjencia Austriake e Zhvillimit) Bashkëpunimi Italian JICA Qendra Shqipëri-BE e Efiçencës së Energjisë Instituti i Studimeve Mjedisore BEI PNUD / PKBZH Qendra Rajonale e Mjedisit
Transporti	Ministria e Transportit	<ul style="list-style-type: none"> Drejtori i Statistikave, Departamenti i Transportit dhe i Trafikut Rrugor 	Nuk ka	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Uji & Ujërat e zeza	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Urban, dhe Administrimit të Ujërave - Drejtori i Menaxhimit të Integruar të Ujërave Sekretariati Teknik i Këshillit Kombëtar të Ujit. 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave, Departamenti i Punëve Publike Drejtorja e Përgjithshme No. 2 e Punonjësve të Qytetit 	<ul style="list-style-type: none"> UKT - Zëvendës Drejtori i Përgjithshëm 	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Mbetjet e ngurta	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Mjedisit 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtorja e Statistikave Drejtorja e Pastrimit dhe Menaxhimit të Mbetjeve 	<ul style="list-style-type: none"> ECO-Tirana 	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit Shoqatës Shqiptare të Riciklimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës

A3. Aktorët Kryesorë

A3.1 Palët e rëndësishme sipas Sektorit të Presionit (vazhdimi)

Llojet e Treguesve	Qeveria qendrore	Qeveria lokale	Shoqëritë e Ndërmarrjeve	Sektori privat	OJF-të/ Donatorët/ IFI-të/ Të tjerë
Presioni					
të energjisë	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Energjisë - Drejtori i Efiçencës së Energjisë & Energjisë së Rinovueshme 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtoria e Statistikave 	<ul style="list-style-type: none"> KESH (TSO) OSHEE (DNO) 	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Ndërtesat	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Energjisë - Drejtori i Efiçencës së Energjisë & Energjisë së Rinovueshme 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtoria e Statistikave 	Nuk ka	<ul style="list-style-type: none"> Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës
Industritë	<ul style="list-style-type: none"> Ministria e Energjisë Industritë- Drejtori i Efiçencës së Energjisë & Energjisë së Rinovueshme 	<ul style="list-style-type: none"> Drejtoria e Statistikave 	Nuk ka	<ul style="list-style-type: none"> Konfindustria (Konfederata e Industrisë) Shoqatës Shqiptare të Ndërtimit 	Shiko aktorët e listuar kundër përdorimit të tokës