

Rrugët e Bypass-it të Fierit dhe të Vlorës

Shteti:	SHQIPËRI
Numri i Projektit:	42319
Spektori i Biznesit	Infra Europe
Tipi i Njoftimit:	SHTETËROR
Kategoria Mjedisore:	A
Data e synuar e miratimit:	22 Nentor 2011
Statusi:	Në proces ripagimi
Publikimi i PSD:	09 Gusht 2011

Përshkrimi i Projektit

Projekti është një bashkëpunim me Bankën Europiane të Investimeve (BEI), për ndërtimin e 22km të bypass-it në qytetin e Fierit dhe 29km për bypass-in e qytetit të Vlorës në jug-perëndim të Shqipërisë. Këto dy bypass-e janë pjesë të rëndësishme të rrjetit rrugor kombëtar në Shqipëri dhe do të lidhin rrugë të rëndësishme të financuara më parë nga BERZH dhe BEI (rrugët Levan-Tepelenë dhe Levan-Vlorë).

Objektivat e Projektit

Këto dy bypass-e do të përmirësojnë integrimin rajonal, do të ndihmojnë tregtinë dhe rritjen ekonomike si edhe do të ndikojnë në zhvillimin e turizmit në Shqipërinë e jugut. Qeveria Italiane dhe Komisioni European (KE) kanë siguruar grante për përgatitjen e projektit të detajuar dhe mbikqyrjen e punimeve.

Ndikimi në Tranzicion

Ndikimi në Tranzicion bazohet në përgatitjen e Studimit Kombëtar për Transportin e Qëndrueshëm, zbatimin e një Sistemi Informacioni për Menaxhimin (MIS) në Autoritetin Rrugor Shqiptar (ARRSH) dhe përdorimin e kontratave të shërbimit bazuar mbi performancën. Përveç kësaj, do të aplikohet edhe sistemi i rrugëve me pagesë (tolling) aty ku është e përshtatshme dhe ku ekzistojnë rrugë alternative.

Informacion mbi Klientin

SHQIPËRIA SOVRANE
Klienti është Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH)

BERZH Përmbledhja Financiare

EUR 53,000,000.00

Punimet civile do të bashkëfinancohen nga BEI. Shërbimet e konsulencës dhe mbikqyrjes së punimeve do të financohen nga Komisioni European. Asistenca për zbatimin e projektit për Ekipin e Zbatimit të Projektit (PIT) do të financohet nga Western Balkans Investment Framework (WBIF).

Kosto Totale e Projektit

EUR 180,465,000.00

Kostoja totale përfshin EUR 24 milionë grante (KE, Italia dhe WBIF), EUR 53 milionë bashkëfinancim nga BEI dhe EUR 37 milionë nga Qeveria e Shqipërisë.

Përmbledhja Mjedisore dhe Sociale

Kategorizimi dhe arsyetimi

Projekti është klasifikuar në kategorinë A. Ndërtimi i një bypassi prej 22km në Fier (me dy korsi për çdo drejtim) dhe i një bypassi prej 29km në qytetin e Vlorës (me një korsi për drejtim) në jugperëndim të Shqipërisë mund të ketë një ndikim mjedisor dhe social të gjithanshëm dhe potencialisht të theksuar. Për këtë arsye ndikimi potencial mjedisor dhe social për të dyja projektet u studiua nëpërmjet një studimi të formalizuar dhe gjithëpërfshirës nga konsulentë të pavarur.

Çështjet Mjedisore dhe Sociale

Për bypass-in e Fierit, Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor (VNM) është përgatitur nga konsulentët vendas në vitin 2006 dhe është miratuar nga autoritetet vendore. Përditësime të VNM fillestare janë bërë në 2008 dhe 2011. Si pjesë e vlerësimit Mjedisor dhe Social (M&S) të Bankës, nga konsulentë ndërkombëtarë është kryer një analizë mangësish ndërmjet VNM ekzistuese dhe kërkesave të Bankës. Nga kjo analizë u arrit në përfundimin se ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit janë vlerësuar dhe masat përkatëse janë përmbledhur në një Plan Menaxhimi Mjedisor dhe Social (PMMS) për të gjitha statet e jetës së Projektit përfshirë edhe furnizimin me materiale dhe transportin. Në dokumentacionin e krijuar për Projektin ka një nivel të mjaftueshëm detajesh, dhe pjesa më e madhe e kërkesave të VNM dhe PMMS janë përmbledhur ndërkohë në dokumentacionin e Planit të Projektit. Përfundimisht, të gjitha detyrat e Kontraktorit janë renditur në mënyrë të qartë dhe të kuptueshme në Listën Kontrolluese të Kontraktorit. Megjithatë, si dokument referencë për përgatitjen e VNM-ës është përdorur Politika e mëparshme e BERZH (e vitit 2003). Prandaj janë përfshirë disa masa të mëtejshme specifike në PMMS për të qenë në përputhje me politikën Mjedisore dhe Sociale (M&S) të BERZH të vitit 2008.

Për bypass-in e Vlorës, Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social është kryer nga konsulentë të pavarur konform politikave M&S të BERZH të vitit 2008.

Bypass-et e Fierit dhe të Vlorës janë projektuar në përputhje me Standardet përkatëse të BE si edhe me ligjet përkatëse kombëtare. Ndikimet mjedisore të mundshme janë vlerësuar në mënyrën e duhur nëpërmjet procesit të Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS); masa përkatëse lehtësuese janë përmbledhur në Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS). Janë përmbledhur dispozita të veçanta për sigurinë, shëndetin, mirëqënien dhe mbrojtjen mjedisore në Specifikimet Teknike dhe në Rregulloren e Sigurisë, Shëndetit dhe Mjedisit të krijuara si pjesë e Projektit.

Për bypass-in e Fierit, deri në Qershor 2013, mbeten akoma 626 raste të diskutueshme mbi shpronësimin nga një total prej 835 që janë për t'u mbyllur. Shpronësimi për tokën e afro 50 pronarëve të vendosur në komunën e Mbrostar Ura si edhe toka që u takon të gjithë pronarëve të komunës së Levanit të përfshirë në listë më parë ka përfunduar.

Banorët në komunitetet e prekura të cilët kanë ndërtuar pas vitit 2007, pa lejet e duhura ligjore të kërkuara nga Ligji (këto struktura nuk do të kompensohen, sipas Ligjit Nr. 9482, në asnjë lloj mënyre. Megjithatë, ndonëse pjesa më e madhe ishin të informuar mbi këtë projekt, nuk është komunikuar asnjëherë një datë mbylljeje dhe për këtë ARRSH ka rënë dakord se banorët kanë akoma të drejtat e kompensimit, në përputhje me kriteret e politikës së BERZH. Pritet që Këshilli i Ministrave të marrë një vendim rreth shpronësimeve në fund të Korrikut ose në fillim të Gushtit 2013, mbasi të jenë marrë çmimet e reja të tokës nga zyra e regjistrimeve në Fier (duke patur parasysh që çmimet e mëparshme janë konsideruar shumë të ulta). Punimet për ndërtimin e rrugës të cilat kanë filluar në datën 16 Qershor 2013, do të vazhdojnë vetëm në tokat për të cilat procesi i blerjes/shpronësimit ka përfunduar.

Bypass-i i Vlorës kalon kryesisht përmes tokave bujqësore me një ndikim minimal mbi prona rezidenciale dhe tregtare. Duke u bazuar mbi informacionin e censusit të fundit (Dhjetor 2012), 224 prona do të ndikohen nga procesi i shpronësimit dhe i risistemimit dhe do të kualifikohen për kompensim. Është përlogaritur që rreth 1090 persona do të ndikohen nga ky proces. Të gjitha pronat që ndodhen përgjatë rrugës së propozuar dhe që janë për t'u kompensuar, janë inventarizuar. Për bypass-in e Fierit, për shkak të rëndësisë së parkut arkeologjik në afërsi të shtrirjes së rrugës (Parku Arkeologjik i Apollonisë) dhe mundësisë së madhe për gjetjen e zbulimeve arkeologjike, duhet t'i kushtohet një vëmendje e veçantë trashëgimisë kulturore.

Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social

Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social (PVMS) është krijuar dhe publikuar për çdo sub-projekt për të zgjidhur çështjet e identifikuara gjatë procesit të vlerësimit.

Paketa e dokumentacioneve për projektet përmban dokumentat e mëposhtëm:

Bypass-i i Fierit

- Përmbledhja Jo-Teknike (PJT)
- Përmbledhja Ekzekutive e Analizës së mangësive
- PVMS (duke përfshirë Aksion Planin e Ri-sistemimit)
- Plani i Angazhimit të Palëve të Interesuara (PAPI)

Bypass-i i Vlorës

- Përmbledhja Jo-Teknike (PJT)
- Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social
- Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social
- Plani i Angazhimit të Palëve të Interesuara
- Plani i Veprimit të Ri-sistemimit.

Dokumentat janë të disponueshme në:

Zyrat Qendrore të BERZH në Londër, environmentandsocial@ebrd.com

Dhe

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH), Rruga Sami Frashëri Nr. 33, Tiranë, Shqipëri,
www.mpppt.gov.al

Për: Diana Gumeni, Drejtuese Projekti, Departamenti i Mjedisit, Tel: +355 4 2431 226
e-mail: dianagumeni@yahoo.com

Dhe

Përfaqësia e BERZH

Rruga "Abdi Toptani", Torre Drin, kati 4,
Tiranë, Shqipëri

Tel: (+355) 4 2232 898; 2235 204

Fax: (+355) 4 2230 580

Ekziston një Vlerësim i Ndikimit Mjedisor dhe Social për këtë projekt.

Bashkëpunimi Teknik

EUR 290,000 nga fonde të Bashkëpunimit Teknik (BT) janë kërkuar nga programi i bashkëpunimit teknik të BERZH për përgatitjen e Planit të Qendrueshëm të Transportit.

EUR 150,000 nga Fondet e BT janë kërkuar nga programi i bashkëpunimit teknik të BERZH për përgatitjen e një Studimi për Taksën e Rugës.

Përmbledhje e Zbatimit

Ecuria e përgjithshme e Projektit vlerësohet "Mirë". Projekti ishte i një rëndësie strategjike për Bankën me një vlerë të shtuar të jashtëzakonshme. Ai u krijua për të mbështetur integrimin ekonomik dhe për të lehtësuar reformat e sektorit. Projekti përfshinte referenca dhe tregues për të monitoruar në mënyrë efektive tranzicionin drejt një sektori rrugor efikas nëpërmjet reformës institucionale, komercializimit dhe rritjes së pjesëmarrjes të sektorit privat. Gjatë zbatimit, Projekti arriti rezultate dhe ndikime të rëndësishme, veçanërisht në drejtim të përmirësimit të kushteve të trafikut dhe përmirësimit të reformave në sektorin rrugor.

Rezultatet e Projektit kanë treguar të jenë qëndrueshme. Projekti hapi rrugën për skema të tjera të ngjashme, të cilat po zbatohen nga Qeveria Shqiptare në segmente të tjera rrugore, si pjesë e Autostradës Jon dhe Adriatik. Transaksione të reja po shqyrtohen nga Banka në sektorin e transportit përmes WBIF.

Shqipëria është anëtare e Komunitetit të Transportit, një organizatë ndërkombëtare në fushën e lëvizshmërisë dhe transportit, e krijuar në vitin 2017 për të zhvilluar dhe integruar rrjetin e transportit midis BE-së dhe Ballkanit Perëndimor. Shqipëria ka miratuar Planin e Veprimit për Rugët në Ballkanin Perëndimor, qëllimi i të cilit është të zhvillojë rrjetin rrugor TEN-T rezistent ndaj klimës, inteligjent dhe eficient ndaj burimeve në Ballkanin Perëndimor duke përfshirë elementë të gjelbër dhe të zgjuar në investimet rrugore. Progres ka patur gjithashtu në zbatimin e Strategjisë së Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të Zgjuar për Ballkanin Perëndimor, veçanërisht në rritjen e përdorimit të automjeteve me emetim zero dhe infrastrukturës përkatëse nëpërmjet vendosjes së stacioneve të karikimit elektrik, prezantimit të stimujve për automjetet elektrike/hibride, transpozimit të legjislacionit përkatës (d.m.th. Direktiva e Ndërveprueshmërisë).

ARRSH dhe kontraktori janë këshilluar që çdo punë përmirësuese e nevojshme në menaxhimin e mbetjeve (ri-gjelbërimi ose largimi në një vend të përcaktuar) si dhe punimet për mbrojtjen e shpateve duhet të bien dakord dhe të kryhen përpara lëshimit të ndonjë certifikate të rëndësishme të përfundimit të punimeve. Përveç kësaj, bashkë-financuesit kanë kërkuar që ARRSH t'i informojë ata rreth 4-6 javë para datës së parashikuar të përfundimit të një pjese të konsiderueshme të punimeve për t'u lënë kohë atyre ose përfaqësuesve të tyre për të inspektuar kantierin.

Vlera e Shtuar

Vlera e Shtuar për këtë projekt rrjedh nga: (i) Sigurimi i financimit me kushte të arsyeshme, që përputhen me jetëgjatësinë e aseteve, i cili përndryshe nuk është i disponueshëm; (ii) Nevojat për financim të sektorit nuk mund të plotësohen tërësisht nga financues të tjerë aktivë. Përfshirja e Bankës në sektorin e transportit dhe në këtë projekt është për rrjedhojë një vlerë e shtuar dhe plotësuese me Institucionet Financiare Ndërkombëtare (IFN-të) e tjera dhe institucionet donatore; (iii) Pajtueshmëria me Politikën dhe Rregullat e Prokurimit dhe Politikën Mjedisore dhe Sociale të Bankës çon në transferimin e njohurive mbi praktikën më të mira në këto fusha kyçe; (iv) kushtëzimet e projektit shkojnë përtej asaj që do të pritej nga burimet komerciale të financimit në lidhje me prokurimin, mjedisin dhe reformën e sektorit.

Informacion Kontakti i Kompanisë

Adja Sefa

info@arrsh.gov.al

+355 4 223 44 87

+355 4 223 44 87

<https://www.arrsh.gov.al/>

Rr Sami Frasheri 33 Tirana, Albania