



This Project is funded
by the European Union



Financuar sipas një marrëveshjeje specifike granti nr. 220/420-596 nga Programi Shumëpërfitues i BE-IPA-s për Shqipërinë, Bosnjën dhe Hercegovinën, Kosovën*, Malin e Zi, Maqedoninë e Veriut dhe Serbinë.

Ndihma Teknike 11 e Projektit të Infrastrukturës për Kornizën e Investimeve në Ballkanin Perëndimor (IPF 11)

AA-010358

WBEC-ALB-TRA-01 Elektrifikimi i linjës hekurudhore
Durrës – Tirana PTT – Tirana CCS dhe lidhja me
Aeroportin e Tiranës

Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës
– Shtojcë që mbulon elektrifikimin e linjës
hekurudhore



*) Ky përcaktim nuk paragjykon qëndrimet mbi statusin dhe është në përputhje me Rezolutën 1244/1999 të OKB-së dhe Mendimin e GJND-së mbi deklaratën e pavarësisë së Kosovës.

COWI | IPF11

In consortium with CeSTRA, GOPA,
Detecon, TRENECON

Ndihma Teknike 11 e Projektit të Infrastrukturës për Kornizën e Investimeve në Ballkanin Perëndimor (WBIF) (IPF11)

AA-010358

WBEC-ALB-TRA-01 Elektrifikimi i linjës hekurudhore Durrës – Tirana PTT – Tirana CCS dhe lidhja me Aeroportin e Tiranës

Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës - Shtojcë që mbulon elektrifikimin e linjës hekurudhore

Instrumenti i Projekteve të Infrastrukturës (IPF) është një instrument ndihme teknike i Kornizës së Investimeve në Ballkanin Perëndimor (WBIF), e cila është një iniciativë e përbashkët e Bashkimit Evropian, institucioneve financiare ndërkombëtare, donatorëve dypalësh dhe qeverive të Ballkanit Perëndimor, e cila mbështet zhvillimin socio-ekonomik dhe anëtarësimin në BE në të gjithë Ballkanin Perëndimor përmes ofrimit të financimit dhe asistencës teknike për investime strategjike në infrastrukturë. Ky operacion ndihme teknike financohet me fonde të BE-së.

Mohim përgjegjësie: Autorët marrin përgjegjësi të plotë për përmbajtjen e këtij raporti. Opinione të shprehura nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjen e Bashkimit Evropian ose të Bankës Evropiane të Investimeve.

PROJEKTI NR.

DOKUMENTI NR.

IPF11

WBECALBTRA01-LALRP-REP-007

VERSIONI

DATA E LËSHIMIT

PËRSHKRIMI

PËRGATITUR

I KONTROLLUAR

MIRATUAR

6

Shkurt 2026

Blerja e Tokës dhe
Plani i Restaurimit të Mjeteve të
Jetesës - shtojcë

Ekipi i Projektit

LLA

PAPXS

PËRMBAJTJA

| | | |
|-------|---|----|
| Hyrje | | 10 |
| 1 | Përshkrimi i Projektit dhe Detyrave | 11 |
| 1.1 | Sfondi i Projektit | 11 |
| 1.2 | Korniza e Përgjithshme e Fazave të Projektit | 13 |
| 1.3 | Korniza LALRP, Dokumentacioni Referues dhe Fusha e Veprimit e Bazuar në Faza | 13 |
| 1.4 | Fushëveprimi i projektit | 15 |
| 1.5 | Subjekti i shtojcës së LALRP | 18 |
| 1.6 | Alternativat e projektit të marra në konsideratë brenda Qëllimit të | 19 |
| 1.7 | Detyrës së këtij dokumenti | 23 |
| 2 | Blerja e Tokës dhe Planifikimi i Zhvendosjes Hyrje | 25 |
| 2.1 | në shtojcën e LALRP | 25 |
| 2.2 | Qasja dhe parimet | 25 |
| 2.3 | Metodologjia | 26 |
| 3 | Kërkesat ligjore | 31 |
| 3.1 | Rregulloret dhe udhëzimet kryesore kombëtare në lidhje me blerjen e tokës dhe zhvendosjen | 31 |
| 3.2 | Boshllëqet në lidhje me blerjen e tokës në legjisllacionin kombëtar | 33 |
| 4 | Angazhimi i palëve të interesuara | 35 |
| 4.1 | Angazhimi i mëparshëm i palëve të interesuara | 35 |
| 4.2 | Aktivitetet e Angazhimit të Palëve të Interesuara | 37 |
| 4.3 | Angazhimi i mëtejshëm i palëve të interesuara | 39 |
| 5 | Mbledhja dhe analiza e të dhënave të projektit Të | 40 |
| 5.1 | dhënat bazë të projektit | 40 |
| 5.2 | Rishikimi i zyrës, vizitat në vend dhe analiza e të dhënave të pronësisë | 46 |
| 5.3 | Statusi i Pronësisë së Tokës | 52 |
| 5.4 | Statusi i Planeve të Përgjithshme Vendore (PGJV) të Bashkive në Zonën e Projektit | 52 |
| 5.5 | Inventari i Aseteve të Anketës Socio- | 56 |
| 5.6 | Ekonomike të Familjeve | 57 |

| | | |
|-----|--|----|
| 6 | Ndikimet e projektit dhe masat zbutëse | 60 |
| 6.1 | Ndikimet e blerjes së tokës dhe aksesit | 60 |
| 6.2 | Ndikimet e pritura të Projektit përtej Gjurmës së Projektit | 61 |
| 6.3 | Masat zbutëse të propozuara | 62 |
| 7 | Korniza e të drejtave dhe kompensimit Parimet | 66 |
| 7.1 | e kompensimit të projektit | 66 |
| 7.2 | Shkalla e Përvetësimit të Përhershëm të Tokës për Projektin, | 67 |
| 7.3 | Shkalla e të korrave dhe pemëve | 67 |
| 7.4 | Struktura e Projektit Vlerat/Tarifat Tarifat e | 69 |
| 7.5 | kompensimit të biznesit Matrica e të | 69 |
| 7.6 | drejtave dhe kompensimit | 69 |

WBEC-ALB-TRA-01 ELEKTRIFIKIMI I LINJËS HEKURUDHORE DURRËS – PTT TIRANË – CCS TIRANË DHE LIDHJA ME AEROPORTIN E TIRANËS **PLANI I SHPËRBLIMIT TË TOKAVE DHE RESTAURIMIT TË MJETEVE TË JETESËS - SHTOJCË QË PËRFSHIN ELEKTRIFIKIMIN E LINJËS HEKURUDHORE**

| | | |
|------------|---|----|
| 8 | Buxheti i LALRP-së | 71 |
| 9 | Publikimi i informacionit dhe konsultimet publike | 72 |
| 10 | Menaxhimi i Ankesave | 73 |
| 11 | Njerëz të cënueshëm | 74 |
| Shtojca 1 | Plani i tokës së caktuar për shpronësim | 75 |
| Shtojca 2 | Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës Durres-Tiranë-TIA Projekti (bashkëngjitur si dokument i veçantë) | 79 |
| Shtojca 3 | Seksionet tërthore standarde dhe vendosja e shtyllave OCL (të bashkëngjitura si dokument i veçantë) | 80 |
| Shtojca 4 | Shtojcë e Planit të Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës - Ndërtesa e Stacioneve Hekurudhore të Shqipërisë (bashkëngjitur si dokument i veçantë) | 81 |
| Shtojca 5 | Vendim për VNM paraprake në procedurë lokale (bashkëngjitur si dokument i veçantë) | 82 |
| Shtojca 6 | Aktivitetet e angazhimit të palëve të interesuara (korrespondencë zyrtare, fletëpalosje dhe MoM) | 83 |
| Shtojca 7 | Formularët e anketës socio-ekonomike | 84 |
| Shtojca 8 | Informacione Kadastrale (harta dhe dokumente pronësie të tokës) | 85 |
| Shtojca 9 | Buxheti i kompensimit të LALRP (Matrica) | 86 |
| SHTOJCA 10 | Fotot e Vendndodhjes | 87 |

Tavolina

| | | | |
|---|---|---|--|
| Tabela 1 Përmbledhje e fazave të projektit dhe Komponentëve të LALRP | Tabela 2 | 15 | |
| Përmbledhje e palëve të interesuara të projektit | | 36 | |
| Tabela 3 Pronësia dhe përdorimi i tokës në parcelat e nevojshme për zbatimin e Projektit | Tabela 4 | 52 | |
| Analiza e Njësive Strukturore përgjatë Tokës së Prekur nga Projekti | | 54 | |
| Tabela 5 Të dhëna të marra nga Agjencia Shtetërore Kadastrale e Shqipërisë për parcelat kadastrale të prekura | Tabela 6 Personat e prekur nga Projekti i Planifikimit të Përkohshëm (PPP) dhe bizneset e prekura | 57 | 54 |
| Tabela 7 Pemët e prekura | | 58 | |
| Tabela 8 Vlerësimi mbi blerjen e tokës dhe ndikimin e përkohshëm të përdorimit të tokës* | | 60 | |
| Tabela 9 Vlerat e Tokës së Projektit | | 67 | |
| Tabela 10 Vlera e zëvendësimit për pemët | Tabela 11 Vlera e zëvendësimit për kulturat bujqësore | Tabela 12 Kriteret e pranueshmërisë dhe Matrica e të drejtave | Tabela 13 Buxheti i vlerësuar i LALRP-së |
| | | 68 | |
| | | 68 | |
| | | 69 | |
| | | 71 | |

Figura

| | | |
|---|-----------|----|
| Figura 1 Korridori Pan-Evropian VIII dhe fushëveprimi i Projektit | 11 | |
| Figura 2 Plani i zonës së projektit | 12 | |
| Figura 3 Pamje e përgjithshme e vijës hekurudhore | 13 | |
| Figura 4 Prerja tërthore standarde e OCL-së | Figura 5 | 16 |
| Paraqitja e përgjithshme | 17 | |
| Figura 6 SPN ndan zonat e ushqyerjes së TPS "Sallmone" dhe TPS "Kashar" | 19 | |
| Figura 7 Alternativa 1 Transformator i ri 110kV/25kV dhe 25kV i ri brenda kufijve të transmisionit ekzistues nënstationi elektrik Kashar | 20 | |
| Figura 8 Alternativa 1 Transformator i ri 110kV/25kV dhe 25kV i ri pranë nënstationit ekzistues të energjisë Salmone | 21 | |
| Figura 9 Alternativa 2 Transformator i ri 110kV/25kV brenda kufijve të nënstationit ekzistues të energjisë Kashar dhe objekti i ri 25kV pranë hekurudhës | 22 | |
| Figura 10 Alternativa 2 Transformator i ri 110kV/25kV brenda kufijve të nënstationit ekzistues të energjisë Sallmone dhe objekti i ri 25kV pranë hekurudhës | Figura | 22 |
| 11 Foto nga takimet | 39 | |
| Figura 12 Gjendja bazë - Zona e projektit që do të ndikohet nga TPS Sallmone | Figura | 47 |
| 13 Nevojat për tokë për shpronësim - TPS Sallmone | 48 | |
| Figura 14 Nevojat për tokë për shpronësim - SPN Vorë | 48 | |
| Figura 15 Gjendja bazë - Zona e projektit që do të preket nga SPN Vore - pemë të mbjella në ngastrën 70/3249 | Figura 16 | |
| Nevojat për tokë për shpronësim - TPS Kashar | 49 | |
| Figura 17 Gjendja bazë - Zona e projektit që do të preket nga TPS Kashar | Figura 18 | 52 |
| Muri i gardhit i prekur në TPS Sallmone | 59 | |
| Figura 19 Propozimi i pronarit të tokës për një modifikim të projektit | 63 | |

SHKURTESAT

| Shkurtim | Titulli |
|--|--|
| ALT | Marrje shtesë e tokës |
| CCS | Stacioni i Qendrës së Qytetit |
| CW | Tel kontakti |
| DCM | Vendimi i Këshillit të Ministrave |
| BERZH | Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim |
| VNM | Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor |
| ESA | Vlerësimi Mjedisor dhe Social |
| VNMS | Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social |
| BE | Bashkimi Evropian |
| GLP | Plani i Përgjithshëm Lokal |
| GM | Mekanizmi i Ankesave |
| HSH | Hekurudha Shqiptare (Hekurudha Shqiptare) |
| <small>Shëqija e Shën Valentinit</small> | Familjet |
| IFI | Institucion Financiar Ndërkombëtar |
| IPA | Instrumenti për Ndhimë Para-Anëtarësimi |
| IPF | Objekti i Projektit të Infrastrukturës |
| LALRP | Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës |
| MIE | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë |
| MTE | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit |
| MW | Messenger Wire |
| NEA | Agjencia Kombëtare e Mjedisit |
| OCL | Linja e Kontaktit Ajror |
| PAP | Palët e Prekura nga Projekti |
| NJIP | Njësia e Zbatimit të Projektit |
| PTT | Terminali i Transportit Publik |
| PR | Kërkesat e Performancës |
| SCA | Agjencia Shtetërore Kadastrale |
| SCADA | Kontrolli Mbikëqyrës dhe Mbledhja e të Dhënave |
| SPN | Seksionimi i shtyllës me seksion neutral |
| TIA | Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës |
| TEN-T | Rrjeti Trans-Evropian i Transportit |
| TPS | Nënstacioni i Energjisë së Tërheqjes |
| WBIF | Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor |

Hyrje

Raporti i tanishëm i Shtojcës së LALRP plotëson Planin e Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës të zhvilluar dhe të miratuar më parë.¹dokumenti i përgatitur nga Hekurudhat Shqiptare për Rehabilitimin e linjës ekzistuese hekurudhore Durres-Tiranë dhe ndërtimin e një linje të re hekurudhore nga TTT-ja e Tiranës deri në aeroportin e Rinasit, i cili u miratua nga BERZH në shtator 2022 dhe Shtojca e Planit të Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës për Ndërtimin e Stacioneve të Hekurudhës Shqiptare²(Mars 2023).

Ky dokument synon të vlerësojë dhe adresojë të gjitha ndikimet që lidhen me blerjen e tokës në përputhje me:

- Ligjet dhe rregulloret në fuqi në Shqipëri,
- Politika Mjedisore dhe Sociale e BERZH-it për vitin 2019³, veçanërisht Kërkesa e Performancës (PR) 5: 'Blerja e Tokës, Kufizimet në Përdorimin e Tokës dhe Zhvendosja e Pavullnetshme'.

Pas miratimit, pjesë të kësaj Shtojce të LALRP do të përkthehen në shqip dhe do të bëhen publike për publikun e gjerë, në mënyrë që komunitetet lokale të jenë plotësisht të informuara rreth ndikimeve të mundshme dhe masave zbutëse. HSH do të shpërndajë informacion të tillë dhe do të ofrojë shpjegime mbi mekanizmat dhe procedurat, si dhe procesin e përgjithshëm të programit të kompensimit.

¹Shtojca 2

²Shtojca 4

³<https://www.ebrd.com/home/news-and-events/publications/institutionaldocuments/environmental-and-social-policy-2019.html#>

1 Përshkrimi i projektit dhe detyrës

1.1 Sfondi i projektit

Linja hekurudhore TPT Durres-Tiranë dhe lidhja me Aeroportin e Tiranës formojnë pjesë të Korridorit VIII Pan-Evropian që do të lidhë Italinë jugore me bregdetin lindor të Bullgarisë në Detin e Zi (shih Figurën 1). Korridori përfshin lidhje rrugore dhe hekurudhore, si dhe kalimin me traget nga Italia në Durres.



Figura 1 Korridori Pan-Evropian VIII dhe fushëveprimi i Projektit

Gjatësia e seksionit të marrë në konsideratë për këtë detyrë është afërsisht 34.7 km për rindërtimin e linjës hekurudhore TTT Tiranë - Durres dhe afërsisht 7.4 km për ndërtimin e linjës së re hekurudhore TTT Tiranë - aeroporti i Rinasit.

Linja Tiranë - Durres është aktualisht seksioni më i ngarkuar i rrjetit hekurudhor shqiptar, duke siguruar një lidhje midis kryeqytetit dhe Durresit, qytetit të dytë më të madh të Shqipërisë, si dhe me portin e Durresit, një portë kryesore detare, dhe shtrihet përgjatë një topografie relativisht të sheshtë, me rajone kodrinore të vendosura në zonën më të gjerë të Vorës dhe në Rrashbull.

Infrastruktura ekzistuese hekurudhore Durres - Tirane ishte në gjendje shumë të keqe, duke rezultuar në shpejtësi shumë të ulëta operimi. Sinjalistika ishte pothuajse inekzistente ose e vjetëruar. Linja u modernizua në vitin 1997 me anë të traversave prej betoni dhe shinave të salduara, por aktualisht, një limit prej 60 km/orë është vendosur për shkak të kushteve të këqija të binarëve dhe kalimeve të shpeshta të paautorizuara në nivel. E gjithë kjo rezultoi në shërbim të dobët dhe të çrregullt hekurudhor, si dhe në një atraktivitet të ulët të lidhjes hekurudhore midis qytetit dhe portit të Durresit, veçanërisht pas heqjes së Stacionit Qendror Hekurudhor të Tiranës (2013).

Në vitin 2016, BERZH-i ofroi një kredi sovraane prej 36.78 milionë eurosh për të financuar projektin e rehabilitimit të linjës hekurudhore TTT Tiranë - Durres (34.7 km) dhe ndërtimin e një linje të re hekurudhore, TTT Tiranë - aeroporti i Rinasit (7.4 km). Kredia është ndryshuar disa herë që nga viti 2016, duke përfshirë rehabilitimin e linjës ekzistuese hekurudhore Durres-Terminali Publik i Transportit (TTT) i Tiranës dhe ndërtimin e një linje të re hekurudhore nga TTT e Tiranës në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës.

Linja hekurudhore fillon në Durrës, shumë pranë vijës bregdetare. Distanca më e shkurtër midis vijës hekurudhore dhe bregdetit është 420 metra, në të cilën pikë vija hekurudhore është në 2.7 metra mbi nivelin e detit. Segmenti i linjës hekurudhore Durrës – PTT e Tiranës – Aeroporti i Rinasit përbëhet nga:

- › Shtatë stacione hekurudhore në Durrës, Shkozë, Sukth, Vorë, Rinas (Aeroporti i Tiranës), Kashar dhe PTT Tiranë
- › rreth 34 km binarë e vetme e hapur midis TTT-së së Durrësit dhe Tiranës
- › kryqëzimi i Domjes dhe ndalesa Epoka
- › lidhja e re hekurudhore nga kryqëzimi i Domjes deri në Aeroportin e Rinasit (rreth 7 km e gjatë).

Linja hekurudhore shtrihet nga Durrësi në Tiranë siç tregohet në figurën më poshtë.

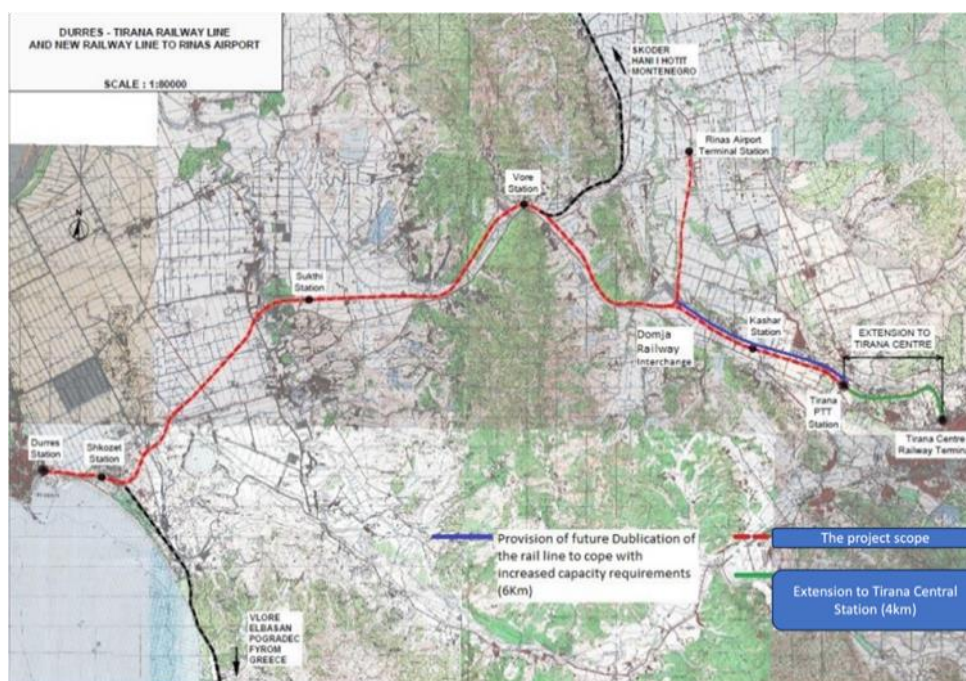


Figura 2 Paraqitja e zonës së projektit

Zbatimi i kredisë dhe segmenteve të planifikuara mbulon rajonin me një popullsi prej 1,076,000 banorësh, pra 37% e popullsisë së vendit, e cila gjeneron 49% të PBB-së. Rehabilitimi do të lejojë shpejtësi prej 100-120 km/orë, dhe do të instalohen sisteme bashkëkohore sinjalizimi dhe telekomunikacioni. Lidhja e linjës kryesore me aeroportin e Rinasit do të ketë standarde të ngjashme. Lidhja përfshin një Terminal të Transportit Publik (PTT) intermodal të zhvilluar në afërsi të zonës së Mezez Fushe, rreth 4 km nga qendra e qytetit, që do të shërbejë për të gjitha mënyrat e transportit publik (hekurudhë ndërqytetas/ periferik, ndoshta tramvaj si në FS, autobusë dhe taksi). Sipas qëllimit fillestar, tërheqja ishte planifikuar të mbështetej në motorët me naftë, pa elektrifikim të instaluar.



Figura 3 Përmbledhje e vijës hekurudhore

1.2 Korniza e Përgjithshme e Fazave të Projektit

Projekti, që është pjesë e Korridorit Pan-Evropian VIII, zbatohet përmes tre fazave të ndërlidhura, por të dallueshme nga ana kontraktuale dhe kohore:

- **Faza 1 – Shtrirja Hekurudhore (Rindërtimi dhe Punimet e Linjës së Re)**

Rehabilitimi i linjës ekzistuese hekurudhore midis TTT-së së Durrës dhe Tiranës dhe ndërtimi i lidhjes së re me Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës, duke përfshirë shinat, punimet civile, urat/kullat, punimet e dheut, kullimin, themelet për OCL-në dhe sistemet e sinjalizimit dhe telekomunikacionit.

- **Faza 2 – Stacionet Hekurudhore dhe Terminali i Transportit Publik**

Ndërtimi i godinave të stacionit dhe objekteve të lidhura me pasagjerët në lokacione të përcaktuara (Durrës, Shkozë, Sukth, Vorë, Kashar, PTT Tiranë, stacion Epoka dhe Rinas).

- **Faza 3 – Elektrifikimi i Hekurudhave**

Projektimi dhe instalimi i sistemit të Linjës së Kontaktit Ajror (OCL) dhe furnizimit me energji tërheqëse (nënstacione, stacione ushqyese, qarqe kthimi), duke mundur tërheqjen elektrike përgjatë të gjithë korridorit.

1.3 Korniza LALRP, Dokumentacioni Referues dhe Fusha e Veprimit e Bazuar në Faza

1.3.1 Studime dhe Dokumentacion Referues

Për shkak të kompleksitetit të Projektit, zbatimit të tij në faza dhe periudhës së gjatë përgatitore, që nga viti 2016 janë përgatitur një numër studimesh dhe dokumentesh planifikimi. Këto dokumente përbëjnë bazën teknike, mjedisore dhe sociale për përgatitjen e kësaj Shtojçe të LALRP dhe kuadrit të përgjithshëm të blerjes së tokës dhe restaurimit të jetesës për Projektin.

Dokumentet kryesore të referencës që merren në konsideratë janë:

- Korniza e Blerjes së Tokës (nëntor 2016), e përgatitur brenda *Projektim i detajuar i linjës hekurudhore TTT Durres-Tiranë dhe lidhjes së re me Aeroportin e Rinasit dhe vlerësimit financiar/ekonomik të të gjithë Rrjetit Hekurudhor Shqiptar*
- Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës (shtator 2022), që adreson ndikimet e shkaktuara nga punimet e shtrirjes hekurudhore në Segmentin 1, i përgatitur nga HSH (Shtojca 2)
- Shtojcë e Planit të Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës (Mars 2023), që adreson ndikimet e shkaktuara nga ndërtimi i stacioneve hekurudhore në Segmentin 1 (përfshirë ndalesat), përgatitur nga një konsulent i jashtëm i financiar nga BERZH (Shtojca 4)
- Plani i Angazhimit të Palëve të Interesuara (Shtator 2016)
- Vlerësimi i Thelluar i Ndikimit Mjedisor (Shkurt 2021), i përgatitur brenda *Linja Hekurudhore Durres-Tiranë, Terminali i Transportit Publik (PTT) dhe linja e re hekurudhore për në Aeroportin e Rinasit*
- Projekt i detajuar për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durres-PTT Tirana dhe lidhjen e re hekurudhore me Aeroportin e Rinasit – Linjën ajrore të kontaktit (janar 2022)
- Projektim paraprak (tenderi) për nënsistemin e elektrifikimit (duke përfshirë SCADA për të gjithë rrjetin) për Linjën Hekurudhore Vorë–Hani i Hotit (Prill 2023)
- Projekti paraprak i elektrifikimit të linjës hekurudhore PTT Durres-Tiranë dhe lidhja me Aeroportin e Tiranës (qershor 2024), i përgatitur në kuadër të detyrës WBEC-ALB-TRA-01

1.3.2 Arkitektura e LALRP dhe Marrëdhënia me Fazat e Projektit

LALRP është konceptuar si një **instrument me faza dhe modulare**, që pasqyron zbatimin në faza të Projektit. Ai përbëhet nga:

- Plani Kryesor i Menaxhimit të Burimeve të Huaja (LALRP) (Shtojca 2) – që mbulon ndikimet e Fazës 1
- Shtojca e LALRP për Stacionet (Shtojca 4) – që mbulon ndikimet e Fazës 2
- Shtojca e LALRP për Elektrifikimin (ky dokument) – që mbulon ndikimet e Fazës 3

Së bashku, këto dokumente formojnë një **sistem i integruar LALRP**, duke siguruar qëndrueshmërinë e parimeve, kritereve të përshtatshmërisë, të drejtave, metodologjisë së vlerësimit, procedurave të kompensimit, masave të restaurimit të jetesës dhe mekanizmave të zgjidhjes së ankesave në të gjitha fazat e Projektit.

Çdo shtojcë plotëson, por nuk zëvendëson, LALRP-në Thelbësore dhe trajton vetëm **ndikime të reja ose gradualetë** prezantuara nga fazat pasuese.

Tabela 1 Përmbledhje e fazave të projektit dhe Komponentëve të LALRP

| Faza e Projektit | Fizika Kryesore <small>Fushëveprimi</small> | Referencë kryesore Studime / Dokumentacioni | Përkatëse LALRP Komponenti | Mbulimi i LALRP-së Fokus |
|---|---|---|--|---|
| Strategjike / Përgatitore Faza (2016) | Korridori përkufizimi, konceptuale dhe dizajn i detajuar, financiar/ekonomik vlerësim | Blerja e Tokës Kornizë (nëntor 2016) | Blerja e Tokës Kornizë (LAF) | Përcakton politikën parimet, <small>e drejta e përfitimit,</small> të drejtat, vlerësim qasjet, rolet institucionale, dhe ankesa mekanizmat <small>i zbatueshëm për të gjithë LALRP pasuese</small> instrumente |
| Faza 1 – Hekurudhë Rreshtimi (Rehabilitimi dhe Linja e Re Ndërtim) | Rehabilitimi i PTT-ja e Durrësit-Tiranës linjë; ndërtim e linjës së re për në Aeroporti i Rinasit; punime tokësore, strukturat, shinat, themelet për OCL, sinjalizim dhe telekomunikacion | VNM e thelluar (Shkurt 2021) | Blerja e Tokës dhe Jetesa Plani i Restaurimit – Shtator 2022 (Shtojca 2) | I përhershëm dhe tokë e përkohshme blerje; humbje e asetet dhe të korrat; fizike dhe ekonomik zhvendosje; jetesë restaurimi i lidhur për në hekurudhë shtrirje dhe e re udhë |
| | | Palë e interesuar Angazhim Plani (shtator 2016) | (Vlen për të gjitha LALRP përbërësit) | Palë e interesuar identifikim, zbulimi, konsultim, dhe zgjidhjen e ankesave |
| Faza 2 – Hekurudhë Stacionet dhe Ndalesa | Ndërtesat e stacionit, platforma, qasje rrugë, oborre, parkim, zonat intermodale | Shtojcë për LALRP – Mars 2023 (Shtojca 4) | LALRP Shtojcë – Stacione | Tokë shtesë blerje dhe ndikimet në jetesën i lidhur me gjurmët e stacionit dhe të lidhura objektet |

1.4 Fushëveprimi i projektit

Elektrifikimi i linjës hekurudhore është në përputhje me vendimin strategjik të qeverisë së Shqipërisë për të elektrifikuar rrjetin hekurudhor në përputhje me prioritetet e përcaktuara për rrjetin TEN-T (domethënë elektrifikimi i rrjetit hekurudhor deri në vitin 2030).

Linja hekurudhore do të elektrifikohet me një Linjë Kontakti Ajrore të tipit katenar që përbëhet nga një Tel Kontakti (CW) dhe një Tel Lajmëtar (MW) të projektuar për shpejtësi deri në 120 km/orë. Linja Ajrore e Kontaktit ndjek vijën hekurudhore, me shtylla që vendosen përgjatë vijës hekurudhore në themelet e ndërtuara tashmë brenda fazës së ndërtimit të vijës hekurudhore.

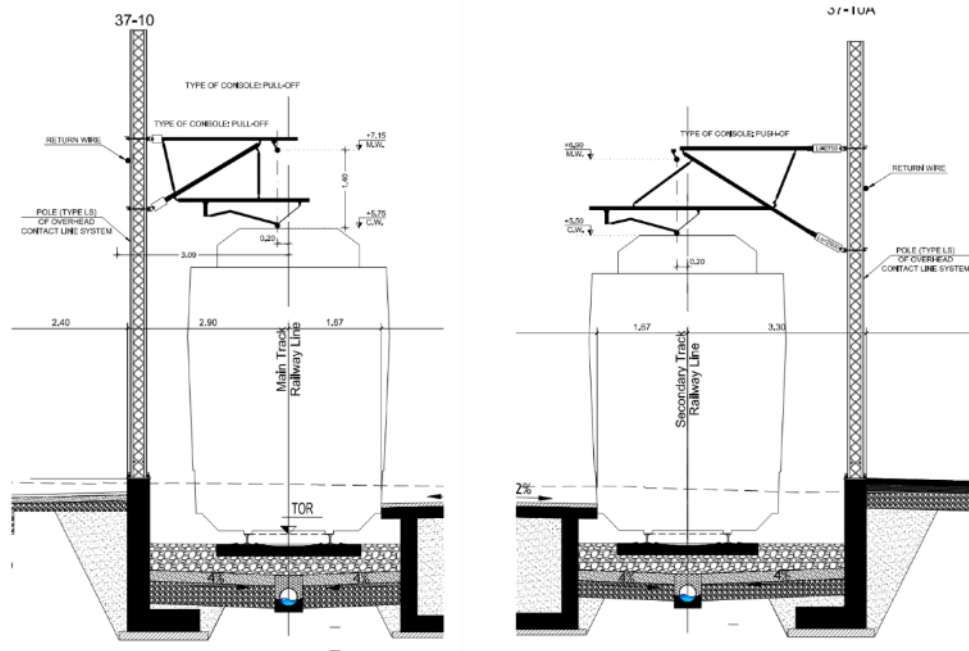


Figura 4 Prerja tërthore standarde e OCL-së

Energjia e Tërheqjes do të sigurohet nga Rrjeti Kombëtar i Tensionit të Lartë (110 kV) nëpërmjet dy Nënstacioneve të Energjisë së Tërheqjes (TPS) 110/25 kV, 50Hz, dhe një Poste Seksionimi me Seksion Neutral. Dy TPS 110/25 kV do të zhvillohen nëpërmjet zgjerimit të nënstationeve ekzistuese elektrike 110/20 kV, ndërsa objekti SPN do të zhvillohet veçmas në vendndodhjen e parashikuar nga dokumentacioni teknik (Figura 5). Këto përfshijnë:

- Nënstacioni i Energjisë Tërheqëse (TPS) “Sallmone” i vendosur disa kilometra para stacionit hekurudhor të Sukthit (afërsisht km 8+400);
- Posta e Seksionit me Seksion Neutral (SPN) “Vore” rreth km 18. Ky Seksion Neutral ndan zonat e furnizimit të TPS “Sallmone” dhe TPS “Kashar”; Nënstacioni i Energjisë Tërheqëse
- (TPS) “Kashar” rreth km 32, disa kilometra pas stacionit hekurudhor të Kasharit

Pjesë e Detyrës është sistemi SCADA, një sistem automatizimi i kontrollit dhe planifikimit të procesit të prodhimit i cili bazohet në kompjuterë. Ai mund të monitorojë dhe kontrollojë pajisjet në funksion në vend. Sistemi SCADA përbëhet nga një sërë pajisjesh, pajisjesh, softuerësh dhe lidhjesh të afta për të kontrolluar, monitoruar dhe diagnostikuar instalimet e energjisë elektrike të tërheqjes dhe sistemin e katenarit sipërm.

Plani i përgjithshëm i linjës hekurudhore, stacioneve dhe objekteve të TPS është dhënë në figurën më poshtë.

WBEC-ALB-TRA-01 ELEKTRIFIKIMI I LINJËS HEKURUDHORE DURRËS – PTT TIRANË – CCS TIRANË DHE LIDHJA ME AEROPORTIN E TIRANËS **PLANI I SHPËRBLIMIT TË TOKAVE DHE RESTAURIMIT TË MJETEVE TË JETESËS - SHTOJÇË QË PËRFSHIN ELEKTRIFIKIMIN E LINJËS HEKURUDHORE**

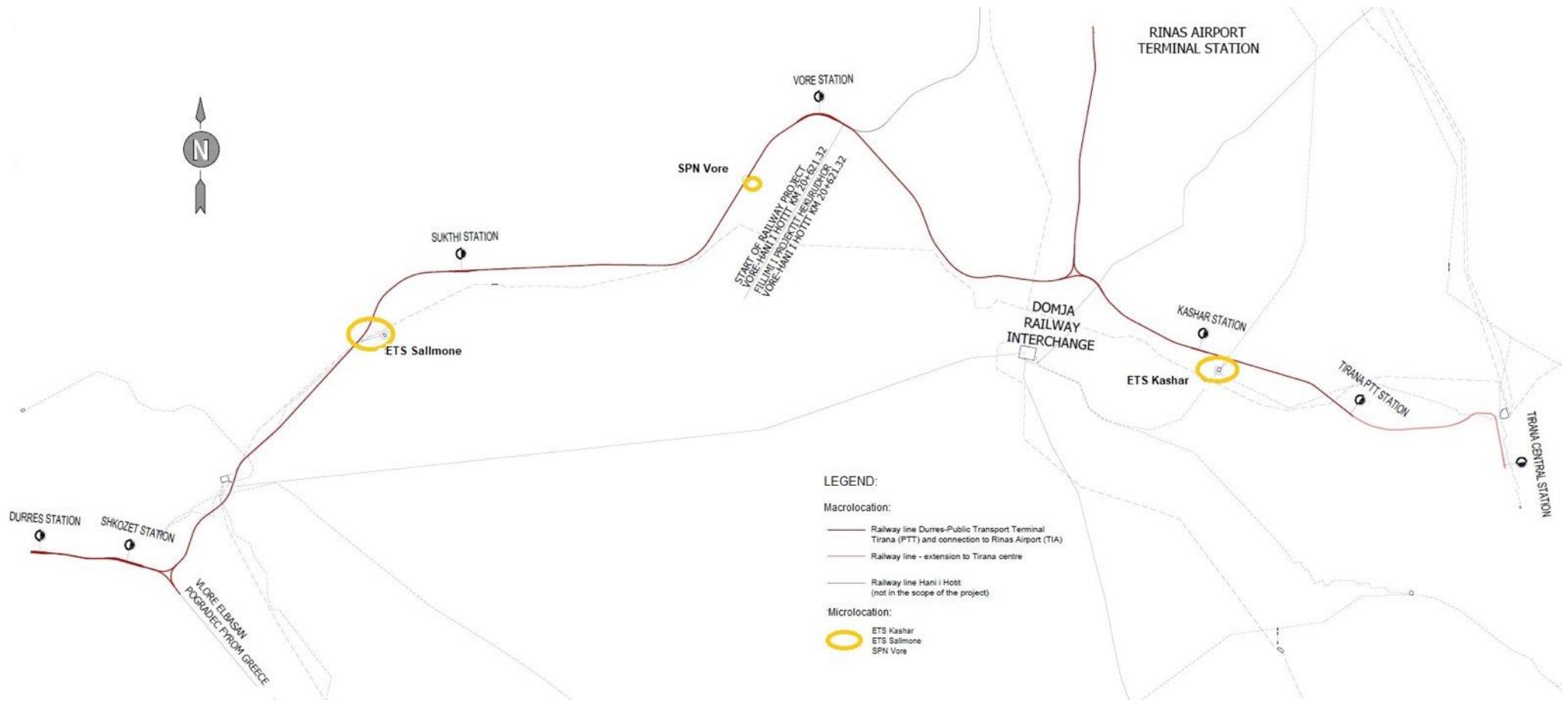


Figura 5 Paraqitja e përgjithshme

1.5 Subjekti i shtojcës së LALRP-së

Ky dokument shtesë i LARP mbulon vetëm blerjen e tokës, kufizimet e përdorimit të tokës dhe ndikimet në jetesë të shkaktuara rishtazi nga elektrifikimi i linjës hekurudhore (Faza 3) siç përshkruhet më poshtë. Ai nuk rihap ose rivlerëson ndikimet që janë identifikuar, kompensuar dhe finalizuar më parë në fazat e mëparshme të projektit.

Instalimi i rrjetit OCL përgjatë vijës hekurudhore nuk rezulton në blerje të reja toke ose kufizime në akses, pasi themelet e shtyllave dhe punimet nëntokësore shoqëruese u ndërtuan gjatë punimeve të vijës hekurudhore (Faza 1). I gjithë blerja e tokës dhe kompensimi në lidhje me këto punime u trajtuan përmes Planit të Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës (shtator 2022). Si pasojë, instalimi i pajisjeve OCL në vetvete nuk shkakton marrje shtesë toke, kufizime në përdorimin e tokës ose zhvendosje ekonomike.

Në të kundërt, ndërtimi i objekteve të tërheqjes elektrike (nënstacionet e energjisë tërheqëse dhe postet e ndarjes), dhe infrastruktura e lidhjes përkatëse, sjell ndikime të reja në blerjen e tokës dhe përdorimin e përkohshëm të tokës që nuk mbuloheshin nga instrumentet e mëparshme të LALRP. Këto ndikime të reja janë objekt i kësaj Shtojce dhe janë përmbledhur më poshtë.

> .

TPS "Sallmone"–Nënstacioni i Energjisë Tërheqëse (TPS) Sallmone është planifikuar ngjitur me nënstationin ekzistues të rrjetit kombëtar dhe kërkon blerje të re të përhershme toke që prek 8 parcela toke tashmë të zëna pjesërisht nga nënstationi ekzistues i rrjetit kombëtar. Përveç kësaj, lidhja midis TPS dhe OCL të linjës hekurudhore kërkon instalimin e kablove ajrore të mbështetura nga **6 pole rrjete**, duke rezultuar në ndikime në **4 parcela të tjera toke**. Këto ndikime janë **re dhe specifike për fazën e elektrifikimit**. Në total, **12 parcela toke** janë të prekura në zonën e Sallmone, të gjitha të vendosura brenda **Zona Kadastrale Nr. 3255**, e administruar nga Zyra Kadastrale e Durrësit. Sipërfaqja totale e tokës së kërkuar është afërsisht **800 m²**, që përfshin afërsisht **677 m²** për gjurmën e TPS dhe **123 m²** për themelet me shtylla.

TPS "Kashar"-Objekti i TPS Kashar është planifikuar pranë nënstationit ekzistues të rrjetit kombëtar dhe kërkon blerje të re të përhershme toke që prek 3 prona toke. Lidhja midis TPS dhe sistemit hekurudhor OCL do të realizohet përmes një kabli nëntokësor të shtruar përgjatë një rruge publike ekzistuese, duke rezultuar kryesisht në zënie të përkohshme të tokës dhe kufizime të aksesit.

Sipërfaqja totale e tokës e lidhur me TPS Kashar dhe rrugëzimin e kablove është afërsisht 1445 m² (zgjerimi i TPS – rreth 950 m², dhe shtrirja e kablove – rreth 495 m²) dhe korrespondon me ndikime të përkohshme që lidhen me instalimin e kablove. Këto ndikime janë të reja dhe nuk janë kompensuar më parë.

SPN "Vore"-Sipërfaqja e nevojshme për ndërtimin e objektit SPN Vore është afërsisht 295 m² tokës dhe ndikimeve **2 prona private**. Këto ndikime janë **krejtësisht i ridhe** nuk ishin të mbuluara nga fazat e mëparshme të projektit.

Një përmbledhje e detajuar në nivel parcele e të gjitha parcelave të tokës së prekur rishtazi, llojeve të ndikimit dhe zonave është dhënë në **Shtojca 1** Vetëm ndikimet e identifikuar si të reja në Fazën 3 janë

të përfshira në këtë Shtojcë; të gjitha ndikimet e kompensuar më parë mbeten të rregulluara nga dokumentet LALRP të miratuara më parë.

1.6 Alternativat e projektit të marra në konsideratë brenda Detyrës

Brenda fushëveprimit të kësaj Detyre, u morën në konsideratë alternativa ekskluzivisht në lidhje me vendndodhjen dhe konfigurimin e impianteve të fuqisë tërheqëse (TPS dhe SPN) që lidhen me elektrifikimin. Shtrirja e Linjës së Kontaktit Mbi Tokë (OCL) ndjek shtrirjen ekzistuese hekurudhore që është aktualisht në ndërtim e sipër, duke përdorur themelet e ndërtuara gjatë punimeve të Fazës 1, dhe për këtë arsye nuk u morën në konsideratë alternativa për vetë shtrirjen e OCL. Në mënyrë të ngjashme, vendndodhja e sistemit SCADA është paracaktuar nga Projekti Paraprak për rindërtimin e linjës hekurudhore Vorë-Hani i Hotit.

U morën në konsideratë disa alternativa për vendndodhjen e objekteve të reja TPS dhe SPN. OCL ndjek vijën ekzistuese hekurudhore në ndërtim e sipër dhe grupin e themeleve brenda vijës, dhe vendndodhja e SCADA-s është paracaktuar nga Projekti Paraprak për rindërtimin e linjës hekurudhore Vorë-Hani i Hotit.

Skema e ndarjes në seksion e dhënë në Projektin e Detajuar (DD) për rehabilitimin e Linjës Hekurudhore Durres-Terminali i Transportit Publik Tirana (PTT) dhe lidhjes së re hekurudhore me Aeroportin e Rinasit (TIA) – vëllimi i Linjës së Kontaktit Ajror, përcakton TPS dhe SP/SPN-të e mëposhtme:

- › Një Nënstation i Energjisë Tërheqëse (TPS) Sallmone disa kilometra para stacionit hekurudhor të Sukthit (rreth km 8+400);
- › Një Postë Seksionimi me Seksion Neutral (SPN) rreth km 18. Ky Seksion Neutral ndan zonat e ushqimit të TPS "Sallmone" dhe TPS "Kashar".



Figura 6 SPN ndan zonat e ushqyerjes së TPS "Sallmone" dhe TPS "Kashar"

- › Një Nënstation i Energjisë Tërheqëse (TPS) "Kashar" rreth km 32, disa kilometra pas stacionit hekurudhor të Kasharit.

Alternativat që merren në konsideratë janë:

- › **Alternativa Zero** Mos bëj asgjë. Hekurudha e transportuar me naftë ndikon negativisht në ajër, ujë, tokë dhe ekosisteme.

- › **Alternativa 1** Vendosja e centralit 110 kV për TPS-në e re pranë nënstacionit elektrik ekzistues 110/20 kV të Kasharit dhe nënstacionit elektrik 110/20 kV të Sallmones. Objekti ku ndodhen pajisjet 25kV është pranë centralit 110 kV, me rrugën e kabllit lidhës që shkon nën tokë/mbi tokë nga ai vend deri në polin e rrjetit të kontaktit, ku e lidhim atë me OCL-në.

Prezantimi i objektit ekzistues, një pjesë e objektit të projektuar rishtazi dhe itinerari i projektuar rishtazi janë paraqitur në fotografitë më poshtë.



Figura 7 Alternativa 1 Transformator i ri 110kV/25kV dhe 25kV i ri brenda kufijve të

nënstacioni ekzistues i energjisë elektrike në Kashar

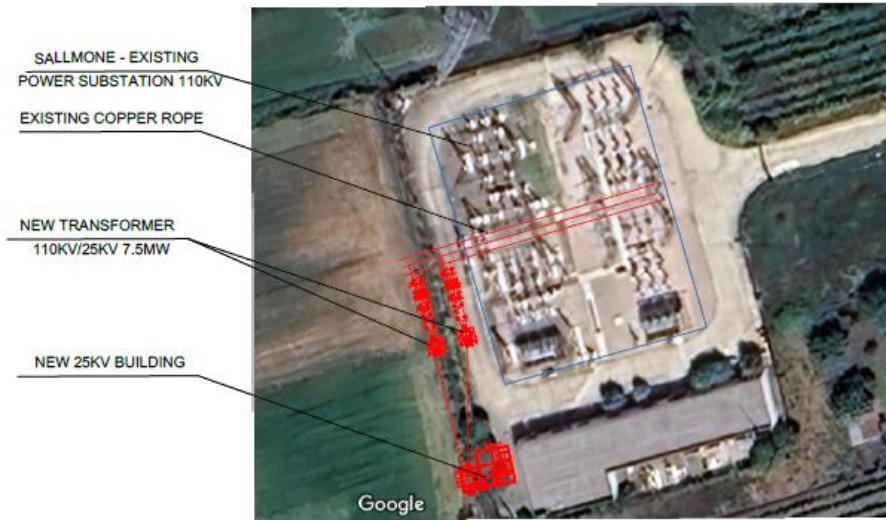


Figura 8 Alternativa 1 Transformator i ri 110kV/25kV dhe 25kV i ri pranë fuqisë ekzistuese nënstacioni Sallmone

- › **Alternativa 2** Vendosija e centralit 110 kV për TPS-in e ri brenda centralit ekzistues Nënstacioni elektrik 110/20 kV i Kasharit dhe nënstacioni elektrik 110/20 kV i Sallmones. Objekti ku ndodhen pajisjet 25 kV është ngjitur me vijën hekurudhore.





Figura 9 Alternativa 2 Transformator i ri 110kV/25kV brenda kufijve të fuqisë ekzistuese nënstationi Kashar dhe objekti i ri 25kV pranë hekurudhës

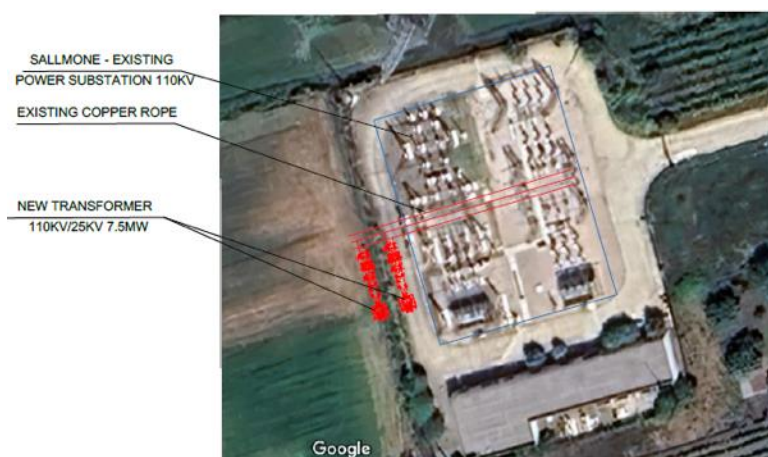


Figura 10 Alternativa 2 Transformator i ri 110kV/25kV brenda kufijve të fuqisë ekzistuese nënstationi Sallmone dhe objekti i ri 25kV pranë hekurudhës

Prandaj, në të dyja opsionet, vendndodhja e pjesës 110 kV është e njëjtë, ndryshimi bëhet në lidhje me vendndodhjen e objektit për akomodimin e pajisjeve 25 kV.

Alternativa 1 konsiderohet më pak invazive sesa Alternativa 2. Brenda Alternativës 1, nënstationet ekzistuese të energjisë 110 kV “Kashar” dhe “Sallmone” zgjerohen, termocentrali 110 kV dhe objekti 25 kV mbeten brenda kufijve të nënstationeve ekzistuese të transformatorëve, të lidhura me hekurudhën përmes një kablli nëntokësor 25 kV. Alternativa 1, duke u ndërtuar kryesisht brenda nënstationit ekzistues të transformatorëve, ka ndikime minimale negative nga ndërtimi dhe funksionimi i objektit.

Alternativa 2, në të cilën do të ndërtohet një strukturë 25 kV në afërsi të hekurudhës, do të ketë një ndikim pak më të lartë negativ në ajër, tokë, ujë dhe zhurmë gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit, duke zënë tokën që nuk ka qenë e zënë më parë dhe potencialisht nuk është e ndotur.

Bazuar në këto dhe kritere të tjera teknike, si dhe bazuar në diskutimin me përfaqësuesit e HSH dhe OST, **Alternativa 1** është zgjedhur si e preferuara. Kjo alternativë është përdorur si bazë në përgatitjen e VNM-së kombëtare dhe gjatë procedurës së saj, në përputhje me kërkesat ligjore kombëtare. Procedura përfshin diskutime më të gjera me palët e interesuara të jashtme (shih Shtojcën 5 dhe listën më poshtë).

Në procedurën e vlerësimit paraprak të ndikimit, u konsultuan palët e interesuara si në vijim:

- > Drejtoria e Ekonomisë Rrethore Drejtoria e
- > Ndryshimeve Klimatike Drejtoria e Natyrës dhe
- > Pyjeve Agjencia Kombëtare për Zonat e
- > Mbrojtura Ministria e Infrastrukturës dhe
- > Energjisë Bashkia e Tiranës
- >
- > Agjencia Rajonale e Mjedisit.

Angazhimi me pronarët e tokës së prekur, përdoruesit e tokës dhe Agjencinë Shtetërore të Kadastrës trajtohet veçmas në procesin e përgatitjes së LALRP dhe përshkruhet në Kapitujt 2 dhe 4 të këtij dokumenti.

Për aktivitete të mëtejshme të angazhimit të palëve të interesuara në lidhje me blerjen e tokës dhe zhvendosjen, referenca bëhet në Seksioni 4.2.

Për aktivitete të mëtejshme të angazhimit të palëve të interesuara, ju lutemi referojuni Seksionit 4.2 të këtij dokumenti.

1.7 Qëllimi i këtij dokumenti

Për fazat që janë aktualisht në ndërtim e sipër dhe/ose në procesin e tenderimit (punët civile, duke përfshirë themelet për OCL dhe sinjalizimin dhe telekomunikacionin), procesi i LALRP është kryer dhe përfunduar, në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe kërkesat e BERZH ESP 2019 dhe PR5, duke rezultuar në LALRP për Linjën Hekurudhore Durres - Terminali Publik i Transportit (PTT) Tirane dhe Linjën e re Hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar Nënë Tereza (shtator 2022), e cila më tej quhet "LALRP ekzistuese".

Shtojca aktuale e LALRP bazohet në Projektin Paraprak për elektrifikimin e linjës hekurudhore të Terminalit të Transportit Publik (PTT) Durres-Tiranë dhe

lidhja me Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës (qershor 2024), e përgatitur brenda Detyrës WBEC-ALB-TRA-01. Në kohën e përgatitjes së kësaj Shtojce, punimet e elektrifikimit janë planifikuar të prokurohen sipas një kontrate projektimi dhe ndërtimi (Libri i Verdhë i FIDIC), sipas së cilës Kontraktori do të zhvillojë projektin përfundimtar të detajuar para ndërtimit.

Për të menaxhuar ndryshimet e mundshme midis projektimit paraprak dhe atij përfundimtar, Hekurudhat Shqiptare do t'i kërkojnë Kontraktorit të rishikojë, verifikojë dhe, kur është e nevojshme, të përditësojë këtë Shtojcë të LALRP bazuar në projektin përfundimtar të detajuar të miratuar. Çdo ndikim shtesë ose i modifikuar në blerjen e tokës ose në jetesën e identifikuar në atë fazë duhet të pasqyrohet përmes një Inventari të përditësuar të Humbjeve dhe masave përkatëse të kompensimit dhe ndihmës, në përputhje me kuadrin e përcaktuar të LALRP, para finalizimit të procesit të shpronësimit dhe fillimit të çdo pune që ndikon në tokë ose asete.

Ky Raport Shtojce i LALRP është përgatitur në koordinim të ngushtë me rezultatet e tjera përkatëse të zhvilluara sipas Detyrës WBEC-ALB-TRA-01, duke përfshirë:

- Raporti i Rishikimit të Projektimit – që mbulon rishikimin e vëllimit të Linjës së Kontaktit Ajror “Projektim i Detajuar për Terminalin e Transportit Publik në Durres-Tiranë (PTT) dhe lidhjen e re hekurudhore me Aeroportin e Rinasit (TIA)” – i zhvilluar sipas një detyre të veçantë;
- Projektim paraprak (tender) për nënsistemin e elektrifikimit (përfshirë SCADA-n) – zhvilluar brenda kësaj Detyre
- Raportet e vlerësimit të gjelbër – të zhvilluara brenda kësaj Detyre.

2 Tokë Blerje dhe Zhvendosje Planifikimi

2.1 Hyrje në shtojcën e LALRP

Në adresimin e ndikimeve në blerjen e tokës dhe zhvendosjen e shkaktuar nga elektrifikimi i linjës hekurudhore PTT Durres-Tiranë dhe lidhjes me Aeroportin e Tiranës, kjo shtojcë e LALRP zbaton parimet, proceset dhe kërkesat e përcaktuara në dokumentin LALRP për Rehabilitimin e linjës ekzistuese hekurudhore Durres-Tiranë dhe Ndërtimin e një linje të re hekurudhore nga PTT e Tiranës në aeroportin e Rinasit. Zhvillimi i këtij dokumenti bazohet në projektin paraprak ekzistues, imazhet dhe hartat ajrore, të dhënat e parcelave dhe pronësisë të konfirmuara nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës dhe studimet në terren të kryera nga Konsulenti. Ky dokument mund të duhet të përditësohet pas finalizimit të projektimit të detajuar, duke reflektuar çdo ndryshim të mundshëm të projektimit që mund të rezultojë në një rritje/ulje të ndikimit në tokë dhe asete.

2.2 Qasja dhe parimet

Zhvillimi i kësaj shtojce të LALRP është udhëhequr nga BERZH PR5 dhe BERZH PR10.

Parimet dhe procedurat e përgjithshme të blerjes së tokës (të përhershme ose të përkohshme) dhe të gjitha ndikimeve të tjera negative sociale të shkaktuara nga zbatimi i Projektit në çdo fazë të tij (si zhvendosja fizike, zhvendosja ekonomike, etj.) janë ato të dhëna në dokumentin LALRP për linjën hekurudhore.

Këto parime duhet të rregullojnë të gjitha veprimet e përfaqësuesve të Projektit, kontraktorëve dhe të gjitha institucioneve të tjera shtetërore dhe vendore të përfshira në zbatimin e Projektit.

Zbutja e zhvendosjes ekonomike do të konsiderohet e përfunduar kur personat ose komunitetet e prekura të kenë marrë kompensim me kostot e zëvendësimit dhe ndihmë tjetër, nëse është e aplikueshme, sipas kërkesave të LALRP-së, ligjit shqiptar dhe standardeve ndërkombëtare, dhe konsiderohet se u është dhënë mundësia e mjaftueshme për të rivendosur jetesën e tyre.

Zbatimi i projektit do të varet nga përputhshmëria me kushtëzimet e mëposhtme të LALRP, së bashku me masat mbrojtëse mjedisore dhe sociale:

- › Zhvillimi i LALRP dhe miratimi nga BERZH;
- › Zbulimi i të paktën një përmbledhjeje të këtij PLPHV për publikun, duke shpjeguar qartë të drejtat dhe llojet e ndikimeve;
- › Zbatimi i plotë i programit të kompensimit duke treguar ndryshimet midis kërkesave kombëtare dhe atyre PR5 të BERZH-it;
- › Monitorimi i jashtëm është në vend.

PPJL është një 'dokument aktiv' i cili do të përditësohet me kalimin e kohës sipas nevojës.

2.3 Metodologjia

2.3.1 Identifikimi i palëve të interesuara

Palët e interesuara u identifikuan bazuar në shqyrtimin e Gjurmës së Nënstacioneve, ndikimeve dhe proceseve të mundshme dhe kuadrit ligjor në fuqi për të adresuar këto ndikime. U mbajtën takime konsultative me HSH dhe Autoritetet Vendore. U zhvillua komunikim formal midis HSH dhe Agjencisë Kombëtare të Kadastrës për të mbledhur të dhëna mbi pronën dhe pronësinë për parcelat dhe strukturat e prekura të tokës.

Për më tepër, personat e identifikuar të prekur nga projekti informohen rreth projektit dhe intervistohen për të mbledhur të dhëna mbi kushtet e tyre socio-ekonomike dhe për të verifikuar asetet e prekura.

2.3.2 Konsultimet e mbajtura

Si pjesë e zhvillimit të LALRP, u krye komunikimi dhe shkëmbimi i informacionit midis HSH dhe Agjencisë Shtetërore të Kadastrës (ASK).

Me marrjen e të dhënave të nevojshme të pronësisë dhe pronës nga SCA, NJZP e HSH përgatit planet e shpronësimit për secilën nga tre vendndodhjet, të ndjekura nga verifikimet në terren për të konfirmuar ndikimin në tokë dhe pronë. Për më tepër, Konsulenti ka ndërmarrë të dhënat e anketave socio-ekonomike dhe të inventarit të aseteve të familjeve dhe parcelave të tokës së prekura.

Së bashku me mbledhjen e të dhënave, objektivat e këtyre konsultimeve ishin të krijonin ndërgjegjësim nga ana e palëve të interesuara mbi konceptet e projektit, ndikimet e mundshme në lidhje me tokën, asetet, aspektet ekonomike dhe sociale, orarin e aktiviteteve përkatëse të Projektit dhe standardet e kërkesat e institucionit financues (BERZH) dhe agjencisë qeverisëse.

2.3.3 Vlerësimi Social dhe Ekonomik

Për të vlerësuar plotësisht ndikimin që rezulton nga blerja e tokës, është kryer një anketë socio-ekonomike dhe e aseteve mbi familjet e identifikuara si të prekura nga aktivitetet e projektit për dy nënstacione tërheqëse dhe SPN, duke përdorur një pyetësor të strukturuar. U mbledhën dhe u analizuan informacione cilësore dhe sasiore mbi situatën socio-ekonomike të familjeve dhe të dhënat e aseteve, për të mbështetur përcaktimin e madhësisë së ndikimeve në tokë dhe sociale të gjeneruara nga projekti.

2.3.4 Blerja e Tokës dhe Vlerësimi i Zhvendosjes, E Drejta dhe Kompensimi

Një ndikim i mundshëm i Blerjes së Tokës u përcaktua fillimisht në lidhje me projektin e projektit dhe të dhënat kadastrale dhe të pronësisë të ofruara nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës. Një regjistër i parcelave të tokës së prekur dhe zonave përkatëse të prekura, si dhe emrat e pronarëve të tokës siç janë regjistruar në librat kadastralë, u zhvillua për të lehtësuar

studimet në terren. Pastaj, regjistri verifikohet/konfirmohet dhe përditësohet me të dhënat e marra nga studimet në terren (ndryshimet dhe dokumentacioni i pronësisë së tokës, të dhënat e përgjithshme në librat kadastralë, mospërputhjet midis librave kadastralë dhe atyre në terren, nivelet e ndikimit dhe çdo të dhënë tjetër relevante, të cilat së bashku me të dhënat socio-ekonomike kanë mbështetur përgatitjen e studimit të vlerave të kompensimit.

Vlerat e tregut dhe më pas vlera e plotë e zëvendësimit të pronave të prekura llogariten duke përdorur çmimet njësi sipas LALRP ekzistuese, të cilat janë zhvilluar dhe rënë dakord së fundmi midis palëve të interesuara (BERZH, HSH, Ministria e Infrastrukturës dhe SEA), si dhe çmimet e reja të aplikuara për zonat e reja (p.sh. Sallmone e Bashkisë Shijak) nga një vlerësues i licencuar. Studimi i kompensimit, së bashku me regjistrin e pronave të prekura, zonat përkatëse të prekura dhe të dhënat nga studimet në terren, përdoren për të përcaktuar shkallën e saktë të ndikimit të projektit.

Vlerësimi aktual bazohet në projektin paraprak të miratuar për punimet e elektrifikimit. Nëse projekti përfundimtar i detajuar sjell ndryshime në gjurmën e projektit, Inventari i Humbjeve dhe vlerësimi i kompensimit do të përditësohen në përputhje me rrethanat, në përputhje me procedurat e përcaktuara në këtë Shtojcë të LALRP.

Zbatimi i Planit të Blerjes së Tokës dhe Zhvendosjes duhet të përfundojë para proceseve të tenderimit të ndërtimit për të siguruar pagesat në kohë të të drejtave të kompensimit.

2.3.5 Ndikime të mundshme për bizneset

Bizneset brenda ose afër Zonës së Gjurmimit të Projektit mund të pësojnë humbje të të ardhurave ose vendeve të punës për shkak të zhvendosjes ose ndërprerjeve të përkohshme nga aktivitetet e Projektit. Një listë e këtyre bizneseve dhe humbjeve përkatëse zhvillohet pas përfundimit të Anketave Socio-Ekonomike dhe të Aseteve.

Kompensimi për humbjet që lidhen me biznesin për shkak të zhvendosjes së përkohshme/të përhershme ose kufizimit të aksesit, përveç kompensimit me vlerë të plotë zëvendësimi për strukturat dhe kostot e zhvendosjes, përfshin kompensimin e qirasë për një periudhë prej 3 muajsh, si mbështetje kalimtare (gjatë kësaj periudhe, ata mund të gjejnë vende të tjera për të marrë me qira për bizneset e tyre).

Bizneset që humbasin vetëm një pjesë të tokës së tyre do të pajisen me kompensim monetar me kosto të plotë zëvendësimi për tokën, humbje të të ardhurave neto të shkaktuara si rezultat i Projektit dhe çdo dëm të shkaktuar nga aktivitetet e ndërtimit.

2.3.6 Ndikimet në Strukturat Publike dhe Komunitare

Ngjashëm me strukturat e banimit, kompensimi do të bëhet me kostot e zëvendësimit për heqjen dhe/ose zëvendësimin e karakteristikave të shërbimeve publike. Një studim para-ndërtimit do të kryhet nga Kontraktori i Ndërtimit për të identifikuar Shërbimet Publike dhe Komunitare që mund të preken nga projekti. Masat duhet të pasqyrohen në Planetin ESM për të siguruar që publiku të mund të vazhdojë aktivitetet e tij rutinë në një mënyrë të sigurt. Disa shërbime publike mund të preken gjatë pastrimit të tokës,

dhe secila prej këtyre shërbimeve do të identifikohet para fillimit të ndërtimit, dhe autoritetet përkatëse do të konsultohen. Çdo masë paraprake, siç është zhvendosja e këtyre shërbimeve, do të duhet të përfundojë para çdo pune ndërtimi për të shmangur ndërprerjen e shërbimit. Bazuar në projektet e mëparshme të infrastrukturës të ngjashme, qasja është të bashkëpunohet ngushtë me kompanitë e shërbimeve dhe të mbështetet shmangia e punimeve të zhvendosjes, nëse nuk është e mundur. Kosto të tilla do të mbulojnë si pjesë e kontratave të punës civile.

2.3.7 Zbulimi i planifikuar

Pas miratimit, pjesë të kësaj Shtojcë të LALRP do të përkthehen në shqip dhe do të bëhen publike për publikun e gjerë, në mënyrë që komunitetet lokale të jenë plotësisht të informuara rreth ndikimeve të mundshme, përfitimeve dhe paketave të kompensimit të ofruara, si dhe masave të tjera zbutëse. HSH do të shpërndajë informacion të tillë dhe do të ofrojë shpjegime mbi mekanizmat dhe procedurat, duke përfshirë mënyrën se si kjo Shtojcë e LALRP do të informojë çdo kërkesë shtesë për shpronësim që do të përgatitet nga HSH sipas legjislacionit kombëtar, dhe si do të përcaktohen të drejtat dhe kompensimi në përputhje me kërkesat kombëtare dhe Kërkesën e Performancës 5 të BERZH-it.

Në veçanti, personat e prekur do të informohen se, ndërsa vendimet e shpronësimit lëshohen në përputhje me procedurat ligjore kombëtare, kjo Shtojcë e LALRP përcakton të drejta shtesë specifike për projektin dhe masa ndihme të nevojshme për të përmbushur standardet e BERZH-it, duke përfshirë ofrimin e kompensimit me kosto të plotë zëvendësimi, ndihmën kalimtare dhe të restaurimit të jetesës, dhe, kur është e aplikueshme, opsionet e kompensimit në natyrë. Çdo boshllëk midis dispozitave kombëtare të kompensimit dhe kërkesave të BERZH-it do të adresohet përmes masave plotësuese të përcaktuara në këtë Shtojcë të LALRP dhe të financuara nga Projekti.

Një Mekanizëm Ankesash (GM) specifik për Projektin është krijuar tashmë nga HSH si pjesë e LALRP-së ekzistuese. Shtojca e LALRP-së do të trajtohet gjithashtu si një dokument zyrtar publik dhe duhet t'i vihet në dispozicion publikut nëpërmjet mjeteve dhe kanaleve të aksesueshme.

2.3.8 Data e Kufirit (CoD)

Anketa Socio-Ekonomike dhe e Aseteve u krye gjatë shtatorit dhe fillimit të tetorit 2025. Data e fundit është përcaktuar të jetë 10.10.2025, që është data e përfundimit të anketave të asetëve.

Njerëzit që zhvendosen brenda kufijve të Projektit pas datës së fundit nuk do të kenë të drejtë për asnjë kompensim, përveç nëse PAP-të e identifikuara rishtazi janë lënë jashtë, ose më saktë, nuk kanë jetuar në zonë për më shumë se vite gjatë studimit të mëparshëm të asetëve.

Nëse shfaqet një hendek i gjatë (12 muaj sipas udhëzimeve të BERZH-it) midis datës së miratimit të Shtojcës LALRP dhe zbatimit të saj, HSH do të përditësojë ose do të kryejë validimin e Shtojcës LALRP para zbatimit të saj, sipas nevojës, për të akomoduar asetet faktike dhe/ose asetet shtesë të prekura.

2.3.9 Menaxhimi i nevojave shtesë për tokë

Kontraktori mund të kërkojë tokë shtesë për punimet e ndërtimit në baza të përkohshme (shtigje të përkohshme hyrjeje, zona magazinimi, etj.). Përdorimi i tokës në pronësi të shtetit do të jetë qasja e preferuar e projektit për nevoja të tilla. Në rast se përdorimi i tokës private është i pashmangshëm, ose përdoruesit privatë identifikohen në tokën shtetërore të kërkuar, Kontraktorët duhet të zhvillojnë një Vlerësim dhe Kërkesë Shtesë për Marrjen e Tokës, duke ndjekur parimet udhëzuese të përcaktuara në këtë LALRP në lidhje me matricën e të drejtave, metodologjinë e kompensimit dhe llogaritjen e kostove të zëvendësimit. Kërkesa ALT duhet të përshkruajë kërkesat e tokës dhe qasjen e blerjes, identifikimin e pronarëve të tokës dhe pretenduesve, të drejtat e kompensimit dhe procesin e konsultimit dhe do të rishikohet dhe miratohet nga HSH para punimeve fizike. Asnjë punim ndërtimi nuk do të fillojë pa një Kërkesë të pranueshme, e cila do të rishikohet, miratohet dhe monitorohet nga HSH. Me përfundimin e punimeve, Kontraktori duhet ta rivendosë tokën në kushtet e saj të mëparshme dhe të marrë pranimin e nënshkruar nga pronarët/përdoruesit e tokës. Kontraktori do të mbulojë koston e përdorimit shtesë të tokës (të përkohshëm ose të përhershëm dhe të gjitha dëmet dhe rivendosjen) në përputhje me LARP dhe matricën e të drejtave. Kontraktori do të duhet të ketë një mekanizëm ankesash për pronarët dhe përdoruesit e tokës të prekur.

2.3.10 Hyrja dhe dalja nga toka

Përpara hyrjes në tokë, Kontraktori i Ndërtimit duhet të kryejë një proces përcaktimi të tokës bazuar në projektin e Projektit dhe do të nënshkruajë një Formular Hyrjeje në Tokë me pronarët/përdoruesit e tokës për të konfirmuar që zona e tokës së prekur dhe asetet e prekura janë të prekura sipas listës së shpronësimeve.

Kontraktori i Ndërtimit duhet të informojë HSH nëse ndonjë aset shtesë është regjistruar brenda zonës së tokës së prekur dhe nuk është në listat e shpronësimit. HSH do të hetojë ekzistencën e asetit para datës së fundit duke përdorur hartat ajrore dhe të dhënat fotografike të marra gjatë studimit të inventarit të aseteve. Kontraktori do të marrë në konsideratë çdo dokumentacion shtesë të ofruar nga pronarët e prekur që konfirmon datën e asetit/strukturës së re të regjistruar. Nëse ekzistenca e asetit shtesë në datën e fundit konfirmohet, Kontraktori duhet të rivendosë asetet e prekura pas përfundimit të punimeve të ndërtimit. Nëse aset i nuk mund të restaurohet, HSH duhet të kompensojë pronarin e asetit duke përdorur buxhetin e emergjencës dhe normat e kompensimit të përcaktuara në Shtojcën LALRP. Nuk do të ofrohet kompensim për zhvillim të ri pas datës së fundit.

Shpenzimet e kompensimit për shkak të dëmeve të tjera të mundshme të shkaktuara në asetet gjatë ndërtimit do të mbeten nën përgjegjësinë e Kontraktorit. Kompensimi do të paguhet menjëherë, pas nënshkrimit të formularëve të vlerësimit nga PAP dhe përfaqësuesi i Kontraktorit.

Në rastin e tokës bujqësore, Hyrja e Tokës shërben për të regjistruar gjendjen bazë të cilësisë/produktivitetit të tokës dhe sistemit të ujitjes/kullimit, i cili, pas përfundimit të ndërtimit, do të rikthehet në nivelin para projektit. Procesi duhet të shoqërohet edhe me të dhëna fotografike.

Me përfundimin e ndërtimit, në rast të ndonjë marrjeje të përkohshme të tokës, kontraktori i ndërtimit duhet të nënshkruajë një Formular Rivendosjeje dhe Daljeje të Tokës me pronarët/përdoruesit e tokës për të konfirmuar që toka është rikthyer në kushtet para projektit.

3 Kërkesat ligjore

Politika dhe korniza ligjore e Projektit bazohen si në legjislacionin kombëtar në lidhje me Blerjen e Tokës dhe Zhvendosjen, ashtu edhe në Standardet Ndërkombëtare, të zbatueshme për Projektin, Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH-it (2019) dhe Kërkesat e Performancës. Legjislacioni Kombëtar dhe Kërkesat e Performancës së BERZH-it, me rëndësi në proceset që lidhen me tokën, janë përshkruar plotësisht në dokumentin ekzistues të LALRP-së, së bashku me analizën e boshllëqeve midis kornizës kombëtare dhe Kërkesave të Performancës së BERZH-it.

3.1 Rregulloret dhe udhëzimet kryesore kombëtare në lidhje me blerjen e tokës dhe zhvendosjen

Ligji kryesor që rregullon shpronësimin dhe që rregullon procesin e blerjes së tokës për Projektin është Ligji 8561/1999 mbi "Shpronësimin dhe Marrjen e Përkohshme të Pronës Private për Interes Publik", i ndryshuar (Ligji i Shpronësimit). Ky Ligj plotësohet nga disa Vendime të Këshillit të Ministrave (VKM), udhëzime dhe rregullore, duke përfshirë:

- › VKM 127/2000 mbi "Përmbajtjen dhe procedurat e paraqitjes së kërkesës dhe/ose njoftimit fillestar të shpronësimit dhe marrjes së përkohshme të pronës private për interes publik";
- › VKM 138/2000 mbi "Kriteret teknike për vlerësimin dhe llogaritjen e shumës së kompensimit për pronat private që do të shpronësohen për interes publik, të pronave që zhvlerësohen dhe të të drejtave të palëve të treta" i ndryshuar;
- › VKM 257/2007) mbi "Kriteret dhe procedurat për kompensimin fizik me prona shtetërore të subjekteve të shpronësuara, në raste të veçanta";
- › Udhëzimi Nr. 1 (05.08.2000) mbi "Kriteret teknike për llogaritjen e vlerës së pemëve frutore që shpronësohen për interes publik, në rastet kur mungojnë treguesit e blerjes së deklaruar"

Ligji i Shpronësimit rregullon pronat e shpronësuara ose të zëna përkohësisht (tokë dhe struktura), në interes publik për aktivitete që nuk mund të realizohen në asnjë mënyrë tjetër dhe që sjellin përfitim më të madh për publikun. Ligji parashikon kompensim në raste të tilla, dhe madje edhe kur toka është e zënë përkohësisht. Vetëm pronat e regjistruara dhe pronarët ligjorë zyrtarë të pronave kanë të drejtë të përfitojnë nga ligji. Asnjë dispozitë nuk zbatohet për pronat e paregjistruara. Për më tepër, ligji i Shpronësimit nuk parashikon ndonjë regjim zhvendosjeje.

VKM 138/2000 rregullon çështjet e kompensimit. Pronat kategorizohen si Kategoria 1: Objekte ndërtimi (a-struktura banimi; dhe b-çdo strukturë tjetër, përveç banimit (magazinë, dyqane, etj.); Kategoria 2: Tokë bujqësore; Kategoria 3: Tokë ndërtimi. Për (a) strukturat banesore, vlerësimi përcaktohet si mesatarja e shitjeve dhe blerjeve, siç përcaktohet nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës (AKK), ose në rast se një informacion i tillë nuk është i disponueshëm, vlerësimi duhet të bëhet bazuar në kostot e ndërtimit, duke përdorur çmimet e ofruara nga Enti Kombëtar.

i Banesave. Një metodë tjetër që mund të përdoret për vlerësimin e objekteve industriale ose bujqësore është përmes metodës së kostos së ndërtimit.

Çmimi i kompensimit për tokën bujqësore, humbjen e të ardhurave dhe dëmtimin e strukturave bazohet në VKM-në nr. 89, datë 03.02.2016, "Për miratimin e vlerave të hartës së tokës në Republikën e Shqipërisë".

Ligji 9317/2004, mbi "Kodin Hekurudhor të Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar, parashikon kufizimet e ndërtimeve në të dyja anët e hekurudhës. Sipas nenit 18, është e ndaluar të ndërtohet në çfarëdo forme përgjatë brezit hekurudhor, përveç atyre që lehtësojnë vijën hekurudhore. Për çdo ndërtim brenda brezit hekurudhor, kërkohet miratimi i Autoritetit Hekurudhor Shqiptar. Neni 35/d i këtij ligji ndalon çdo lloj ndërtimi përgjatë vijës hekurudhore, më afër se 25 metra nga brezi hekurudhor, jashtë zonave urbane. Për ndërtimin e çdo lloj objekti të vendosur në zona urbane, në një distancë deri në 25 metra nga brezi hekurudhor, kërkohet leja nga Autoriteti Hekurudhor Shqiptar.

Ligji 9482/2006 për "Legalizimin, Planifikimin Urbanistik dhe Integrimin e Ndërtesave Pa Leje" synon të formalizojë ndërtimet informale dhe të zhvillojë zonat përkatëse. VKM 280/2016, i ndryshuar, ofron një listë të atyre ndërtesave informale të përjashtuara nga procesi i legalizimit. Seksioni II, 2/b i VKM-së parashikon që ndërtimet informale nuk mund të formalizohen kur ato ndikojnë në sistemin/linjat hekurudhore ose kalojnë brezin mbrojtës ekzistues hekurudhor të përcaktuar nga Kodi Hekurudhor. Brezi mbrojtës hekurudhor përbëhet nga toka në të dyja anët e vijës hekurudhore, me një gjerësi prej 100 metrash, duke filluar nga skaji i jashtëm i vijës hekurudhore.

Parimet e kompensimit në përputhje me Kërkesën e Performancës 5 (PR5) të Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) përcaktohen nëpërmjet ligjeve të mëposhtme të Republikës së Shqipërisë: Ligji 52/2018, për ratifikimin e marrëveshjes së grantit midis Republikës së Shqipërisë dhe BERZH-it, dhe Ligji 29/2017, për ratifikimin e marrëveshjes së kredisë midis Republikës së Shqipërisë dhe BERZH-it për financimin e projektit "Rehabilitimi i Linjës Hekurudhore Tiranë-Durrës dhe Ndërtimi i një Linje të Re Hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës". Këto ligje janë përmendur tashmë në Planin e Blerjes së Tokës dhe Zhvendosjes (LARP) për atë projekt dhe janë zbatuar nga Hekurudhat Shqiptare gjatë procesit të shpronësimit. Për më tepër, kompensimi sipas Projektit të ri të Elektrifikimit do të udhëhiqet gjithashtu nga një Marrëveshje Ratifikimi specifike për këtë projekt, e cila do të miratohet nga Republika e Shqipërisë.

Procesi i Shpronësimit

Ligji i Shpronësimit në Shqipëri rregullon procesin e shpronësimit të pronave të zëna përgjithmonë dhe/ose përkohësisht (tokë dhe struktura), në interes publik për aktivitete që nuk mund të kryhen në asnjë mënyrë tjetër dhe që sjellin përfitim më të madh për publikun. Ligji parashikon kompensim në raste të tilla, madje edhe kur toka është e zënë përkohësisht. Vetëm pronat e regjistruara dhe pronarët formalë ligjorë të pronave kanë të drejtë të përfitojnë nga ligji.

Shpronësimi mund të bëhet në favor të shtetit dhe të personave juridikë publikë ose privatë, vendas ose të huaj, për realizimin e një projekti ose investimi, në çdo rast në përputhje me ligjin e shpronësimit dhe gjithmonë për një interes publik. Subjekti, në favor të të cilit bëhet shpronësimi, duhet të paraqesë kërkesën për shpronësim në ASHE.

Procesi i shpronësimit në rastin e elektrifikimit të një linje hekurudhore do të iniciohet nga HSH, e cila paraqet një kërkesë për shpronësim në SAE. Kjo kërkesë do të përmbajë informacion në lidhje me pronësinë dhe të drejtat e tjera siç shfaqen në Sistemin e Informacionit Kadastral. Për pronat që ende nuk janë regjistruar (regjistrimi fillestar), të dhënat e pronësisë do të mblidhen nga burime të tjera lokale. Ky informacion quhet Dosja e Shpronësimit. Pas marrjes së kërkesës, SAE urdhëron krijimin e një komisioni ad hoc për të ndjekur dhe kryer procesin e shpronësimit.

Brenda 10 ditëve nga dita e njoftimit për pranimin e një kërkesë për shpronësim, nënshkruhet një marrëveshje midis SAE-së dhe aplikantit në favor të të cilit kërkohet shpronësimi.

Brenda 10 ditëve nga lidhja e marrëveshjes me subjektin që kërkon shpronësim, ASHE-ja fillon përmbushjen e procedurave të njoftimit të drejtpërdrejtë të secilit pronar ose bashkëpronar të pronave private që kërkohen të shpronësohen, si dhe të personave të tretë në lidhje me kompensimin e tyre.

ASHE-ja e publikon kërkesën për shpronësim në Gazetën Zyrtare, në një gazetë me tirazh kombëtar dhe në një gazetë lokale për një periudhë njëjavore. Çdo palë e tretë e prekur nga shpronësimi ka të drejtë që, jo më vonë se 15 ditë nga publikimi, t'i paraqesë ASHE-së kërkesat e saj të shoqëruara me dokumentet përkatëse.

Kur pretendimet e një pale të tretë në lidhje me pronësinë, si dhe në lidhje me kushtet e shpronësimit të ofruara, verifikohen se janë në përputhje me ligjin, SAE vazhdon me shpronësimin.

Për vlerësimin e pronave private ose të drejtave të tjera reale të personave të tretë që i nënshtrohen shpronësimit, komisioni do të marrë në konsideratë natyrën e asetit, vlerën fillestare, vlerën e amortizuar dhe vendndodhjen. Në përfundim të procedurave paraprake për shpronësim, ministri kompetent për zhvillimin urban (Ministri i Infrastrukturrës dhe Energjisë) i paraqet propozimin për shpronësim Këshillit të Ministrave. Shpronësimi dhe vlera e kompensimit përcaktohen në Vendimin e Këshillit të Ministrave.

3.2 Boshllëqe në lidhje me blerjen e tokës në legjislacionin kombëtar

Përmbledhja e çështjeve/mangësive në lidhje me blerjen e tokës dhe kufizimin e aksesit, të cilat legjislacioni kombëtar nuk i adreson ose nuk i rregullon në mënyrë specifike, është si më poshtë:

- › Nuk ka dispozita specifike për konsultim dhe zbulim publik;
- › Masat për menaxhimin dhe zgjidhjen e ankesave nuk janë plotësisht në përputhje me PR10.

- › Nuk ka asnjë dispozitë specifike për zhvillimin e një Plani për Blerjen e Tokës dhe Zhvendosjen;
- › Nuk ka dispozita specifike për të minimizuar zhvendosjen;
- › Niveli minimal i të dhënave të studimit bazë;
- › Kufiri ekziston si koncept, por nuk është në përputhje me përkufizimin sipas PR5;

- › Vlera e kompensimit nuk e plotëson përkufizimin e kostove të zëvendësimit; Ekziston e drejta për kompensim, por nuk i merr në konsideratë të gjitha kategoritë e listuara në PR5;

- › Nuk ka dispozita për masa për rikthimin e jetesës;
- › Nuk ka asnjë dispozitë për vëmendje të veçantë ndaj personave/grupeve të cenueshme;
- › Monitorimi dhe vlerësimi nuk janë plotësisht në përputhje me Politikën e BERZH-it.

Projekti duhet të përmbushë kërkesat për blerjen e tokës, zhvendosjen e detyruar dhe zhvendosjen ekonomike, siç specifikohet në Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH-it (2019) dhe Kërkesat përkatëse të Performancës (KP). Ky Plan për Blerjen e Tokës dhe Restaurimin e Mjeteve të Jetesës (PBJTJ) është zhvilluar në përputhje me PR5 të BERZH-it (Blerja e Tokës, Zhvendosja e Pavullnetshme dhe Zhvendosja Ekonomike) të Politikës. Në rast të boshllëqeve me Legjislacionin Kombëtar, Projekti duhet të ndjekë kërkesat më rigorozë.

4 Angazhimi i palëve të interesuara

4.1 Angazhimi i mëparshëm i palëve të interesuara

Një numër takimesh me palët e interesuara përkatëse, si dhe aktivitete të shumta angazhimi të palëve të interesuara, janë zhvilluar që nga viti 2016, kur u përgatit versioni i parë i Planit të Angazhimit të Palëve të Interesuara. Që atëherë, SEP është përditësuar nga HSH dhe kontraktorët përkatës kur është e nevojshme.

Konsultimet e kryera gjatë hartimit të raportit të VNM-së

Gjatë hartimit të raportit të thelluar të VNM-së u zhvilluan konsultime. Procedura e thelluar e VNM-së u zhvillua sipas fazave të përcaktuara në VKM nr. 13, datë 4.1.2013, "Për miratimin e rregullave, përgjegjësi dhe afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis", duke ndjekur këto faza të njëpasnjëshme:

- › Njoftim MTE nga zhvilluesi që në fazat fillestare, i shoqëruar nga raporti teknik dhe ndërveprimi me mjedisin.
- › Njoftimi i AKM-së nga zhvilluesi për qëllime të zhvillimit të projektit, i shoqëruar me të dhënat e projektit, planimetrinë, hartat, fotografitë, etj.
- › Konsultimi i AKM-së me institucione të tjera të NJQV-së, publikun dhe OJQ-të mbi çështjet që ato kërkuan të adresonin në raportin e thelluar të VNM-së.
- › Komunikimi që AKM-ja u bën zhvilluesve mbi çështjet që ajo dhe palët konsulente kërkojnë të adresojnë në raportin e hollësishëm të VNM-së.
- › Hartimi i një raporti të thelluar të VNM-së dhe dëgjimi i publikut.

Lidhur me konsultimet për hartimin e raportit të VNM-së, ne u përqendruam në:

- › Konsultimet me publikun, veçanërisht ata përreth vendit të funksionimit të projektit ose ata që preken nga projekti në fjalë.
- › Konsultimi me organet e qeverisjes vendore që mbulojnë territorin e funksionimit të projektit.
- › Konsultim me përfaqësues të agjencisë rajonale të mjedisit. Konsultim me organizatat joqeveritare që punojnë për mjedisin në rajon.
- › Të gjitha këto diskutime u morën në konsideratë në hartimin e VNM-së për "Linjën Hekurudhore Durres-Tiranë, terminalin e transportit publik dhe linjën e re hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit".
- › Një përshkrim i vështirësive (mangësi teknike ose në njohuri) që hasi zhvilluesi gjatë përpilimit të informacionit të kërkuar.

Tabela më poshtë ofron një pasqyrë të përgjithshme të palëve kryesore të interesuara të Projektit dhe roleve e përgjegjësi të tyre, siç janë identifikuar gjatë përgatitjes së Projektit.

Tabela 2 Përmbledhje e palëve të interesuara të projektit

| Palë e interesuar/Institucion | Roli/Përgjegjësia |
|--|---|
| Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) | <p>Promovuesi i Projektit është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), e cila është përgjegjëse për zhvillimin e politikave dhe strategjive afatmesme dhe afatgjata për sektorin e transportit (përfshirë hekurudhat). MIE ka të gjitha rolet rregullatore të licencimit dhe politikave që lidhen me infrastrukturën hekurudhore.</p> <p>MIE është përgjegjëse për politikën e planifikimit hapësinor dhe lëshon licencën për projektimin, ndërtimin, mbikëqyrjen dhe testimin e punimeve të ndërtimit. Brenda MIE-së vepron Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKTT), një institucion publik përgjegjës për planifikimin hapësinor dhe urban, hapa thelbësorë në procesin e zhvillimit të projekteve të infrastrukturës.</p> |
| Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit | Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit (AKT) koordinon përgatitjen e Planeve të Përgjithshme Vendore të Zhvillimit të bashkive, si dhe të Planeve të Përgjithshme Kombëtare. Agjencia është përgjegjëse për monitorimin e zbatimit të këtyre planeve. |
| Agjencia e Zhvillimit të Territorit | Agjencia e Zhvillimit të Territorit shërben si një qendër e vetme për koordinimin ndërorganizativ dhe lëshimin e lejeve të zhvillimit dhe ndërtimit për projekte investimesh kombëtare në shkallë të gjerë. |
| Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor | <p>Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor (DRI) është përgjegjëse për kontrollin e zbatimit të dispozitave të Kodit Hekurudhor. Kjo Drejtori, e cila varet nga MIE, është përgjegjëse për kontrollin e zbatimit të akteve ligjore dhe nënligjore dhe për sigurimin e zbatimit të rregullave për:</p> <ul style="list-style-type: none"> › mbrojtja, mirëmbajtja, rimodelimi dhe rindërtimi i infrastrukturës hekurudhore. › lëvizja e sigurt e trenave; › kontroll teknik i mjeteve lëvizëse në përdorim; të gjitha procedurat e ndjekura gjatë pranimit për përdorim të mjeteve hekurudhore. <p>DRI aktualisht po luan rolin e autoritetit të sigurisë, por pas kodit të ri hekurudhor, ai duhet të ndahet në autoritete të ndryshme (autoritet rregullator, licencues dhe autoritet sigurie) dhe në Organin Kombëtar të Hetimit për Aksidentet/Incidentet Hekurudhore.</p> |
| Hekurudha Shqiptare SA (Hekurudha Shqiptare - HSH) | <p>Përfituesi i Projektit është Hekurudha Shqiptare (Hekurudha Shqiptare – HSH), e cila ka statusin e një Shoqërie Anonime me kapital 100% shtetëror. Teknikisht, ajo mbikëqyret nga MIE, ndërsa financiarisht nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE). Struktura e Hekurudhës Shqiptare përbëhet nga katër njësi biznesi të ndara financiarisht, të cilat janë:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të mallrave; › Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të pasagjerëve; › Njësia e biznesit të menaxhimit të infrastrukturës; › Mirëmbajtja e njësisë së biznesit të aseteve lëvizëse (lokomotiva dhe vagonë). <p>Partneri kryesor për këtë projekt është Njësia e Zbatimit të Projektit (NJZP).</p> |
| Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) | BERZH është IFI kryesor, i cili është përgjegjës për koordinimin e zbatimit të detyrave dhe miratimin e rezultateve. |
| Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM) | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM) është autoriteti kompetent për çështjet mjedisore. Është përgjegjëse për miratimin e studimeve të VNM-së. MTM është përgjegjëse për politikën që lidhen me ndryshimet klimatike dhe shërben si pikë kontakti për qeverinë shqiptare për UNFCCC dhe Protokollin e Kiotos. MTM gjithashtu ushtron kompetencat e autoritetit kombëtar për projektet e Mekanizmit të Zhvillimit të Pastër të përcaktuara sipas Protokollit të Kiotos në Shqipëri. Palët e interesuara të rëndësishme nën këtë ministri janë |

| Palë e interesuar/Institucion | Roli/Përgjegjësia |
|--|--|
| | Agjencia Kombëtare për Zonat e Mbrojtura (AKZM), në veçanti, dhe Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM). |
| Operatori i sistemit të transmetimit (OST) | OST kryen funksionet e Operatorit të Rrjetit të Transmetimit, Operatorit të Sistemit të Dispeçerimit dhe Operatorit të Tregut. |
| Operatori i Shpërndarjes së Energjisë Elektrike (OSHEE) | OSHEE është një kompani energjitike e angazhuar në ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe zhvillimin e rrjetit të shpërndarjes së energjisë elektrike që u shërben familjeve dhe klientëve privatë në të gjithë Shqipërinë. Është një degë e Qeverisë Shqiptare nën mbikëqyrjen e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. |
| Agjencia Shtetërore Kadastrale (SHKK) | Mban të dhëna të azhurnuara mbi pronat dhe të drejtat e tyre. Ofron të dhëna për kufijtë e tokës/pronës dhe pronësinë. Ofron të dhëna për transaksionet e pronave në zonën e projektit për të mbështetur Studimin e Vlerës së Tregut. Ekzekuton ndryshimet ligjore të titullit të pronësisë së pronarëve të pasurive të paluajshme pas procedurave të blerjes së tokës, shpronësimit dhe legalizimit. |
| Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) | Agjencia Kombëtare e Mjedisit (AKM) është një institucion në varësi të Ministrisë së Mjedisit, e cila është përgjegjëse për shqyrtimin e procesit të vlerësimit të ndikimit në mjedis për projektet sipas ligjit nr. 10 440, datë 7.7.2011 "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis", i ndryshuar, dhe për shqyrtimin e kërkesave për leje mjedisore. Për më tepër, kjo Agjenci është përgjegjëse për monitorimin mjedisor. |
| Ministria e Evropës dhe Punëve të Jashtme | Ministria e Evropës dhe Punëve të Jashtme, në cilësinë e saj si NIPAC, është institucioni kryesor në koordinimin e programimit të fondeve IPA (kombëtare dhe rajonale) në emër të Qeverisë Shqiptare. Është përgjegjëse për koordinimin e aplikimeve të Shqipërisë (ndihmë teknike dhe grante investimi) në instrumentin WBIF. |
| Ministria e Ekonomisë dhe Financave | Ministria e Ekonomisë dhe Financave (MEF) është përgjegjëse për kostën dhe buxhetimin e alternativave të ndryshme të politikave në afat të mesëm dhe të gjatë; është gjithashtu përgjegjëse për koordinimin e ndihmës së jashtme, si dhe negociatat e kredisë. |
| Bashkitë e prekura dhe Njësitë Administrative (NJ) përkatëse | Hekurudha kalon nëpër territoret e 4 bashkive (Shijak, Vorë, Kamëz, Tiranë) ku autoritetet bashkiake janë përgjegjëse për përgatitjen dhe zbatimin e Planeve të Përgjithshme të Zhvillimit Vendor, përgatitja e të cilave koordinohet nga Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit. Agjencia është përgjegjëse për monitorimin e zbatimit të Planeve të Përgjithshme të Zhvillimit Vendor. TPS Kashar, TPS Sallmone, SPN Vorë të propozuara ndodhen përkatësisht në Bashkinë e Tiranës (NJ Kashar), Shijakut (NJ Xhafzotaj) dhe Vorë. |
| Autoriteti i Përgjithshëm i Rrugëve dhe/ose Autoriteti Rrugor sipas Bashkitë | Meqenëse disa nga komponentët e projektit do të instalohen përgjatë rrugëve publike, autoriteti rrugor duhet të përfshihet. |
| Pronarët dhe përdoruesit e tokës të prekur | Humbja e tokës (kryesisht toka bujqësore dhe kullota) prek si përdoruesit formalë ashtu edhe ata informalë të tokës, si dhe qiramarrësit; kjo i referohet tokës në pronësi private dhe tokës shtetërore. Në rastin e këtij projekti, kjo humbje mund të jetë vetëm e përkohshme, gjatë punimeve të ndërtimit. |

4.2 Aktivitetet e Angazhimit të Palëve të Interesuara

Përveç Aktiviteteve të përditësuara të Palëve të Interesuara si pjesë e VNMS-së dhe LALRP-së për Linjën Hekurudhore, për projektin e elektrifikimit kërkohet angazhimi i palëve të interesuara.

Angazhimi synon të zhvillojë këtë Shtojcë të LALRP dhe të sigurojë pjesëmarrjen dhe kontributin e komunitetit në zhvillimin e Projektit në të gjitha fazat.

Për qëllimet e kësaj Shtojce të LALRP-së, angazhimi i palëve të interesuara me njerëzit e prekur nga projekti, të prekur drejtpërdrejt dhe tërthorazi nga gjurma e re e projektit, konsiston në: nga të mëposhtmet:

1. Angazhimi i palëve të interesuara me familjet dhe bizneset e prekura drejtpërdrejt, gjatë kryerjes së anketave për të mbledhur të dhëna socio-ekonomike (Anketa socio-ekonomike dhe të aseteve). Ndikimi i drejtpërdrejtë mund të jetë për shkak të zënies së përhershme të tokës, shqetësimit të tokës ose humbjeve të tjera të mundshme ekonomike.
2. Angazhimi me autoritetet lokale, duke përfshirë Njësitë Administrative përkatëse dhe kryetarët e fshatrave.
3. Angazhimi me agjencitë qeveritare përgjegjëse për proceset e blerjes dhe shpronësimit të tokës.

Angazhimi, si pjesë e këtij studimi bazë të lidhur me LALRP-në, u krye gjatë shtatorit dhe fillimit të tetorit 2025, pas ofrimit të informacionit kadastral dhe përfundimit të planeve të shpronësimit. Pas identifikimit të palëve të interesuara nëpërmjet gjurmës së projektit, mbulimit territorial administrativ dhe informacionit kadastral, në bashkëpunim me HSH, Konsulenti zhvilloi takime prezantuese me autoritetet lokale dhe informoi PAP-të e prekura rreth studimeve të planifikuara që do të kryheshin si pjesë e proceseve të blerjes së tokës.

Për më tepër, një hyrje në hartimin e projektit, procesin dhe qëllimin e anketës iu komunikua PAP-ve të prekur gjatë mbledhjes së të dhënave socio-ekonomike dhe të aseteve.

Temat kryesore të konsultimeve përfshijnë:

- › Informacion teknik i projektit; Procedura
- › LALRP dhe hapat e mëtejshëm; Llojet e
- › ndikimeve;
- › Të drejtat e pronësisë së tokës dhe
- › pronës; Të drejtat;
- › Data e skadimit;
- › Hyrje në mekanizmin e zgjidhjes së ankesave;
- › Mundësitë dhe përfitimet që rrjedhin nga procesi i blerjes së tokës;

Gjatë kësaj detyre u zhvilluan takimet e mëposhtme:

- › Takim me përfaqësues të Njësisë Administrative Xhafzotaj, Bashkia Shijak (TPS Sallmone) më 25 shtator 2025.
- › Takim me përfaqësues të Njësisë Administrative të Kasharit, Bashkia e Tiranës, më 26 shtator 2025.
- › Takim me kryetarin e fshatit Marikaj dhe Kashar më 30 shtator 2025.
- › Takim me pronarët e tokave pranë TPS Sallmone më 29 shtator 2025. Takim me kompaninë Atlas (TPS Kashar) më 1 tetor 2025. Takim me pronarët e tokave pranë SPN Vore më 2 tetor 2025.
- › Takim me pronarin e tokës së TPS Kashar dhe biznesit të magazinimit 'Colorbody' më 10 tetor 2025.



Figura 11 Foto nga takimet

Kopje të Memorandumeve të Memorandumit, pyetësorëve të plotësuar dhe fotografive janë përfshirë në Shtojcën 4.

4.3 Angazhim i mëtejshëm i palëve të interesuara

Projekti do të vazhdojë të angazhohet me palët e interesuara gjatë gjithë fazave të Projektit, duke përfshirë zbulimin e LALRP-së, procesin e Marrëveshjes Vullnetare/Shpronësimit, procesin e pagesës dhe ndërsa zhvillohen fazat e ndërtimit.

Duhet të përgatiten postera dhe fletëpalosje informuese të projektit për të informuar publikun rreth projektit, dhe duhet të jetë në dispozicion një linjë telefonike dhe një email i drejtpërdrejtë për të kontaktuar drejtpërdrejt Projektin në rast pyetjesh, komentesh dhe ankesash. Familjet e prekura drejtpërdrejt do të kontaktohen individualisht dhe duhet të hartohet një plan për aktivitetet që lidhen me LALRP-në.

5 Mbledhja dhe analiza e të dhënave të projektit

5.1 Të dhënat bazë të projektit

Vendndodhja makro-Linja ekzistuese hekurudhore Durres-Tiranë lidh Terminalin e ri të Transportit Publik (PTT) në Tiranë me portin e Durresit.

Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durres-Tiranë ruan shtrirjen gjeometrike dhe profilin e linjës ekzistuese; prandaj, punimet e projektit kufizohen brenda kufijve të së drejtës ekzistuese të kalimit të hekurudhës. Bazuar në studimet paraprake socio-ekonomike, strukturat ekzistuese nuk do të preken.

Përgjatë vijës ekzistuese, ka një numër qytetesh dhe fshatrash. Në veçanti, linja kalon nëpër qytetet dhe fshatrat e mëposhtme: Durres, Sukthi i Ri, Guzaj, Maminas, Marqinet, Vore, Domje, Kashar dhe Tirane.

Linja e re hekurudhore Tiranë - Aeroport lidh linjën ekzistuese në zonën e Domjes me aeroportin e Rinasit. Përgjatë linjës së re hekurudhore të propozuar, ekziston vetëm një fshat i vogël (Brukë). Linja kalon kryesisht nëpër zona bujqësore dhe disa kullota. Bimësia bregore është e pranishme në lumenjtë Lanë dhe Tiranë dhe në disa përrrenj të tjerë të vegjël.

Njësia Administrative Xhafzotaj (Bashkia Shijak)

Njësia Administrative Xhafzotaj, pjesë e Bashkisë Shijak, përfshin tetë fshatra: Xhafzotaj, Pjezë, Rreth, Sallmone, Koxhas, Borakë, Guzaj dhe Vllazërim.

Bashkia e Shijakut kufizohet nga Bashkia e Durrësit në veri, perëndim dhe jug, dhe nga bashkitë e Vorës dhe të Tiranës në lindje. Qyteti i Shijakut shërben si qendër administrative. Bashkia është e vendosur në një peizazh të sheshtë dhe kodrinor përgjatë lumit Erzen, duke ofruar potencial të konsiderueshëm mjedisor për bujqësinë, blegtorinë, industrinë, tregtinë dhe zhvillimin e turizmit.

Ekonomia lokale është e përqendruar kryesisht në transport, shërbime dhe bujqësi, me sektorin e shërbimeve që përbën afërsisht 90% të aktiviteteve ekonomike. Megjithatë, industria e përpunimit bujqësor në këtë zonë mbetet e pazhvilluar, duke u përqendruar kryesisht në përpunimin e qumështit dhe rrushit. Pavarësisht numrit të madh të fermave dhe prodhimit të larmishëm, ekziston një hendek i konsiderueshëm midis kapacitetit të prodhimit të zonës dhe kapacitetit të saj të përpunimit. Avancimi i industrisë së përpunimit do të rriste vlerën e produktit, do të stimulonte zhvillimin rajonal dhe do të nxiste punësimin.

Aktivitetet bujqësore dhe blegtorale janë aktivitete tradicionale midis banorëve vendas, duke siguruar një bazë të fortë për agrobiznesin dhe ngritjen e fermave. Kombinimi i terrenit kodrinor dhe një klime të butë mbështet kultivimin e perimeve, foragjereve, vreshtave, pemishteve dhe ullinjve.

Pavarësisht këtyre mundësive, zona përballet me disa sfida, veçanërisht me teknologjinë e vjetëruar bujqësore, infrastrukturën dhe të dhënat e pamjaftueshme të tregut, si dhe mirëmbajtjen e dobët të kanaleve të ujitjes dhe kullimit. Në hyrje të Shijakut ka vetëm një treg bujqësor dhe blegtoral, i cili funksionon vetëm të dielave, duke kufizuar mbështetjen për zhvillimin bujqësor. Koeficienti i përdorimit të tokës në zonë varion nga 50% në 60%.

Shijaku është gjithashtu i pasur me burime ujore, duke përfshirë lumin Erzen, afërsisht 14 rezervuarë dhe dy përrenj. Këto pasuri natyrore, të shoqëruara me mjedisin piktoresk, ofrojnë mundësi për zhvillimin e turizmit dhe parqeve natyrore për rekreacion.

Demografia

Bashkia e Shijakut kishte një popullsi prej 44,676 banorësh, të organizuar në 12,439 familje. Banorët ruralë përbëjnë rreth 70% të popullsisë së përgjithshme.

Modelet historike të migrimit, siç është fluksi i popullatave boshnjake në të kaluarën dhe emigrimi i qytetarëve shqiptarë jashtë vendit pas viteve 1990, kanë ndikuar në strukturën demografike dhe forcën punëtore. Gjatë 25 viteve të fundit, rritja e popullsisë dhe emigrimi kanë çuar në ndërtimin e shumë ndërtesave të reja, shpesh pa planifikim të duhur.

Rritja e popullsisë u përshpejtua pas viteve 1990 dhe, megjithëse është ngadalësuar, vazhdon me rritjen e banesave dhe bizneseve të reja që nxisin urbanizimin e shpejtë, veçanërisht në ish-zonat rurale.

Arsimi

- > Shkolla publike fillore dhe e mesme (9 vjeç) "Rilindja" është në fshatin Sallmone. Shkolla
- > publike e mesme e lartë "Kajo Karafil" është në Mamimas AU.

Mbështetja e Punësimit dhe të Ardhurave

Ndërtimi është një sektor i spikatur, që punëson shumë banorë dhe shërben si një element kritik i ekonomisë lokale. Megjithatë, informaliteti mbetet një problem i rëndësishëm, që ndikon në situatën ekonomike në shumë sektorë.

Papunësia në Bashkinë e Shijakut është afërsisht 2,517 individë. Përveç kësaj, rreth 177 familje (1.5% e të gjitha familjeve) marrin ndihmë ekonomike nga bashkia. Janë rreth 1,437 individë me aftësi të kufizuara, përfshirë invalidët dhe të verbërit. Përfitues të tjerë të mbështetjes me të ardhura përfshijnë të sapoardhurit që nga vitet 1990 dhe grupet e marginalizuara si komuniteti rom, të cilët shpesh janë të vështirë për t'u identifikuar dhe ndihmuar për shkak të mungesës së vendbanimit të përhershëm. Informaliteti e ndërlikon klasifikimin e saktë të këtyre grupeve.

Madhësia më e madhe e familjes rrit mundësinë e varfërisë, e cila është më e përhapur në mesin e atyre që mbështeten kryesisht në bujqësi për të ardhura. Shumica e të varfërve janë fermerë, pensionistë, persona me aftësi të kufizuara dhe individë të punësuar jashtë bujqësisë. Shumë familje me kryefamiljarë të papunë jetojnë nën kufirin e varfërisë.

Infrastruktura dhe Rrjetet e Shërbimeve Ujësjiellës

dhe ujëra stuhie, rrjet kanalizimesh

Kërkesa për ujë të pijshëm në Shijak është rritur për shkak të rritjes së popullsisë dhe përmirësimit të standardeve të jetesës. Sfidat përfshijnë lidhjet e paligjshme, shpërdorimin e ujit dhe mbledhjen e pamjaftueshme të tarifave. Bashkia po punon për të zhvilluar një program efektiv për furnizimin me ujë dhe kanalizimet në zonat rurale për të përmirësuar zbatimin.

Rrjeti i kanalizimeve është përfunduar vetëm pjesërisht, me disa zona që mbështeten në gropat septike familjare, të cilat mirëmbahen nga vetë familjet. Gjithashtu vërehen shkarkime të parregullta në lumin Erzen.

Rrjeti Rrugor

AU Xhafzotaj ka një rrjet të mirë rrugor, ku shumica e rrugëve janë të asfaltuara.

Pronësia dhe Pronësia e Tokës

Sipas një raporti të Bankës Botërore (qershor 2011)⁴, të drejtat e pronësisë në Shqipëri nuk janë mjaftueshëm të sigurta, duke paraqitur sfida për qeverisjen. Problemet rrjedhin nga regjistrimi fillestar i paplotë i titujve të pronësisë, hartat kadastrale të pasakta dhe shpesh provat e pronësisë jo të besueshme. Parcelat e tokës që mbivendosen dhe zënia informale për shkak të zhvendosjes së popullsisë, veçanërisht nga rajonet verilindore, kanë komplikuar legalizimin dhe lëshimin e titujve të pronësisë. Disa banorë zotërojnë akte pronësie territoriale (AMTP) pa ndarje aktuale të tokës, dhe kërkesat fillestare për regjistrim vazhdojnë të dorëzohen. Procesi i legalizimit është pothuajse i përfunduar në Xhafzotaj dhe Maminas. Njësia Administrative Xhafzotaj përmban rreth 2,600 parcela toke.

*Trashëgimia Kulturore*Feja:

Shumica e popullsisë vendase është e fesë myslimane, ndërsa ka një pakicë të vogël të besimit të krishterë. Çdo fshat ka xhaminë e vet.

Objekte historike:

Në AU Xhafzotaj, nuk ka objekte historike.

Varreza

Ka disa varreza të vogla në NjA Xhafzotaj. Gjithashtu, ka një varrezë në fshatin Sallmone, e cila është larg zonës së projektit.

Ndikimet Kumulative

Nuk ka asnjë projekt paralel që po zhvillohet në këtë zonë, veçanërisht pranë zonës së gjurmës së projektit.

Njësia Administrative Kashar (Bashkia Tiranë)

⁴Strategjia dhe Vlerësimi Territorial i Bashkisë Shijak: https://www.shijak.gov.al/wp-content/uploads/2018/12/analiza_terrorit_shijak.pdf

Kashari është pjesë e Bashkisë së Tiranës që nga viti 2015 dhe është afërsisht 6 km larg qytetit. Juridiksioni i tij mbulon 39.1 km² dhe përfshin gjashtë vendbanime: Kashar, Mëzez, Yrshek, Katundi i Ri, Kus dhe Mazrek.

Zona kufizohet nga hekurudha Tiranë-Durrës dhe kodrat e Domjes në verilindje, dhe nga fushat dhe kodrat e Kasharit në perëndim. Kjo vendosje krijon një peizazh të ngjashëm me luginën që ndryshon përgjatë gjatësisë së saj prej 6 km, duke shfaqur pamje të hapura natyrore në të dyja anët. Zona lineare industriale, e gjetur në veriperëndim të Tiranës në të dyja anët e autostradës Tiranë-Durrës, përfaqëson një përqendrim të konsiderueshëm të ndërmarrjeve industriale dhe të ndërtimit që kontribuojnë ekonomikisht në Tiranë dhe rajonin përreth. Pjesa më e madhe e territorit është e sheshtë me një pjerrësi deri në 7%, ndërsa zonat përreth variojnë nga 10% në 35%.

Hidrografia e Kasharit përfshin disa përrrenj si Purezi, Limuthi, Madh, Kusit, Mazreku dhe përrrenjtë e Gegës. Lumi Lana përshkon pjesën më të madhe të njësisë dhe ka liqene artificiale, duke përfshirë liqenin e Purezit, liqenin e Kasharit, Gjokajn dhe liqenin e Mezezit. Terreni kodrinor ofron panorama të larmishme.

Përdorimi i Tokës

Vendndodhja strategjike e Kasharit ka kontribuar në urbanizimin e shpejtë. Shumica e banesave rezidenciale dhe shërbimeve publike, siç janë shkollat, qendrat shëndetësore dhe ndërtesat e qeverisjes vendore, ndodhen në zonën kodrinore në jug të autostradës. Këtu zhvillohet edhe bujqësia në shkallë të vogël. Pranë autostradës, në rrëzë të kodrave, ka biznese të shumta.

Në anën veriore të autostradës, deri në vijën hekurudhore, toka karakterizohet si një zonë industriale e caktuar për bizneset e mëdha, sipas Planit të Përgjithshëm të Zhvillimit të Bashkisë së Tiranës (2016). Disa parcela mund të klasifikohen ende si bujqësore në të dhënat zyrtare, por zona përdoret kryesisht për industri. Në Kashar AU ka 3,352 biznese të regjistruara, duke filluar nga fabrika dhe magazina të mëdha deri te ndërmarrje të vogla.

Bujqësi dhe Blegtori

Pranë Liqenit të Kusit dhe përroit të Mazreku ka dy zona bujqësore, ku ujitja bëhet nga këto trupa ujorë. Zotërimet mesatare të tokës familjare janë rreth 1,200-5,000 m², zakonisht të ndara në 3-4 parcela të ndara. Përafërsisht 75% e pronarëve të tokës zotërojnë certifikata kadastrale; pjesa tjetër zotëron dokumente AMTP që ofrojnë njohje të pronësisë, por nuk janë tituj ligjorë formalë.

Demografia

Në Kasharin jetojnë 7,574 familje, me një raport gjinor prej afërsisht 50% femra dhe 50% meshkuj. Madhësia mesatare e familjes është pesë anëtarë. Zona përjeton migrim të brendshëm të konsiderueshëm, me shumë banorë me origjinë nga pjesë të tjera të Shqipërisë. Rreth 100 individë me origjinë egjiptiane dhe anëtarë të komunitetit rom banojnë në zonë, të shpërndarë në të gjithë Kasharin.

Shëndetësia dhe Arsimi

Çdo fshat në Kashar ka një qendër shëndetësore. Ekzistojnë gjithashtu disa spitale të mëdha private, të tilla si Spitali Hygiea dhe Spitali European, që i shërbejnë si zonës lokale ashtu edhe Tiranës. Banorët marrin trajtim të specializuar në spitalet publike në Tiranë. Kashari ka tetë shkolla publike, dy shkolla publike/të mesme (kolegje) dhe disa institucione arsimore private. Universitetet private në zonë tërheqin studentë nga Tirana dhe vende të tjera të Shqipërisë.

Vlerësimi i Gjinisë dhe Cenueshmërisë

Mundësitë e punësimit janë përgjithësisht të arritshme për të gjitha gjinitë. Shumica e studentëve, veçanërisht në nivelin universitar, janë femra. Gratë luajnë një rol të dukshëm në menaxhimin e familjes dhe përfshirja e tyre në vendimet familjare njihet. Rreth 200 familje jetojnë nën kufirin e varfërisë në Kashar AU, nga të cilat 112 marrin mbështetje të ardhurash.

Mbështetja e Punësimit dhe të Ardhurave

Shumica e banorëve janë të punësuar në bizneset lokale, me disa të angazhuar në bujqësinë për mbijetesë. Blegtoria është e kufizuar, me vetëm disa familje që mbajnë bagëti, së bashku me disa ferma blegtorale që furnizojnë Tiranën.

Infrastruktura Lokale dhe Rrjetet e

Shërbimeve Rrjeti rrugor:

Rrjeti rrugor lokal është i zhvilluar mirë, i lidhur me autostradat kryesore, me shumicën e rrugëve të shtruara me asfalt.

Furnizimi me ujë:

Një rrjet furnizimi me ujë i mirëmbajtur ofron shërbim të mjaftueshëm për zonën.

Sistemi i Kanalizimeve:

Zonat e sheshta kanë sisteme gjithëpërfshirëse të kanalizimeve, ndërsa rajonet kodrinore nuk kanë një infrastrukturë të tillë, duke i bërë banorët të përdorin zgjidhje individuale si gropat septike.

Sistemet e ujërave të shiut dhe kullimit:

Sistemi i kullimit të Kasharit mirëmbahet publikisht. Megjithatë, përhapja e ndërtesave industriale dhe të biznesit dhe mbulimi i shumë kanaleve të hapura ka zvogëluar kapacitetin e sistemit, duke rezultuar në përmytje të herëpashershme gjatë reshjeve të dendura të shiut.

Trashëgimia Kulturore

Feja:

Shumica e popullsisë praktikon Islamin, me një pakicë që identifikohet si e krishterë. Çdo fshat ka një ose dy xhami dhe ka një Sallë Mbretërie të Dëshmitarëve të Jehovahit. Të gjitha vendet fetare janë jashtë zonës së zbatimit të menjëhershëm të projektit.

Objekte historike:

Në pjesën kodrinore të Kasharit, ndodhet një kishë antike në fshatin Kus dhe një teqe e vjetër bektashiane, të dyja aktualisht të papërdorura.

Varrezat:

Varreza ndodhet në zonën kodrinore; asnjë e tillë nuk ekziston brenda gjurmës së projektit.

Ndikimet Kumulative

Një autostradë e re, seksioni Kashar-Rrogzhinë, do të fillojë së shpejti ndërtimin në zonë. Ky projekt nuk pritet të ndikojë në elektrifikimin e projektit të linjës hekurudhore.

Mikrovendndodhje–Në përputhje me zgjidhjen e propozuar të projektimit, pajisjet e kërkuara të TPS do të sigurohen përmes zgjerimit të stacioneve ekzistuese të transformatorëve të vendosura pranë linjës ekzistuese hekurudhore, me instalimin e shtyllave të rrjetës për kabllon lidhës ajror në një rën nga vendet dhe instalimin e kabllor lidhës nëntokësorë përgjatë rrugëve ekzistuese duke shmangur ndikimin e ri ose shtesë në tokën private ose të përdoruesit të tokës publike. Ndërprerja do të jetë e përkohshme gjatë punimeve të ndërtimit.

Zona Sallmone (vendndodhja e TPS)

Pranë nënstationit ekzistues të energjisë elektrike, ka dy prona banimi në një distancë të konsiderueshme nga nënstationi, dhe pjesa tjetër e zonës është e zënë me toka të punueshme. Shumica e parcelave të tokës përreth janë të kultivuara me jonxhë dhe misër. Madhësia e parcelave të tokës është relativisht e vogël dhe të gjitha produktet bujqësore përdoren për konsum familjar.

Përveç bujqësisë, shumica e familjeve të intervistuar kanë edhe mjete të tjera të ardhurash, siç janë remitancat nga jashtë dhe pensionet. Disa nga familjet kanë emigruar në Evropë (veçanërisht në Itali), ndërsa të tjerat kanë pasardhësit e tyre në emigracion.

Nuk ka cenueshmëri specifike në këtë zonë, përveç disa rasteve të të moshuarve që jetojnë vetëm për shkak të migrimit të pasardhësve. Megjithatë, kjo nuk është e rëndësishme për familjet e prekura nga ky projekt.

Pothuajse të gjithë pronarët e tokës i kanë pronat e tyre të pajisura me certifikata kadastrale.

Toka që do të preket nga projekti është në periferi të fshatit Sallmone dhe nuk ka ndërhyrje në asnjë rrjet apo shërbim publik.

Vore, Marikaj (Vendndodhja e SPN)

Toka e prekur nga Plani i Pronësisë Kombëtare (SPN) ndodhet midis autostradës ekzistuese Durres-Tiranë dhe vijës hekurudhore. Në këtë zonë nuk ka ose ka pak aktivitete bujqësore. Për më tepër, ka disa biznese të mëdha në të dyja anët e autostradës, e cila shkon në një distancë të caktuar paralel me vijën hekurudhore. Nuk ka dobësi specifike ekonomike dhe sociale në këtë zonë të projektit.

Zona e Kasharit (Vendndodhja e TPS)

Pranë nënstationit ekzistues të energjisë elektrike, në këtë zonë janë të pranishme disa biznese të mëdha, të tilla si një fabrikë mielli (Fabrika Atlas), një fabrikë birre (Birra Stela), depo Conad, shtatë depo private dhe dy prona private. Nuk ka cenueshmëri ekonomike dhe sociale në këtë zonë të projektit.

5.2 Rishikimi i zyrës, vizitat në vend dhe analiza e të dhënave të pronësisë

Procesi i mbledhjes dhe analizës së të dhënave shërben si një mjet thelbësor për informimin rreth Shtojcës së LALRP për Projektin, pasi ofron informacionin e nevojshëm për qëllimet e:

- Identifikimi i pronarëve dhe përdoruesve;
- Duke dhënë informacion bazë social dhe ekonomik në nivel komuniteti dhe familjeje, duke përfshirë vlerësimin e cënueshmërisë së nevojshme për të vlerësuar ndikimet e mundshme socio-ekonomike;
- Sigurimi i informacionit të nevojshëm për të përcaktuar të drejtat për kompensim dhe ndihmë shtesë; dhe për të zhvilluar masa të përshtatshme për restaurimin e jetesës dhe ndihmën kalimtare;
- Sigurimi i të dhënave bazë për monitorimin dhe vlerësimin e ardhshëm të zbatimit të LALRP.

Ky seksion i Shtojcës së LALRP përmbledh mbledhjen dhe analizën e të dhënave parësore të ndërmarra për të informuar LALRP-në. Mbledhja dhe Analiza e të Dhënave Bazë të Projektit përfshin Analizën e Pronësisë së Tokës dhe Informacionit Kadastral.

Dizajni ekzistues i Projektit analizohet duke përdorur imazhe satelitore, të cilat përdoren për të konfirmuar përdorimin e tokës dhe asetet në tokën e gjurmëve të Projektit. Në këtë Shtojcë të LALRP, vetëm zonat shtesë të prekura nga TPS dhe SPN merren në konsideratë në seksionin e Ndikimeve të Projektit (shih Kapitullin **Gabim! Burimi i referencës nuk u gjet.** Megjithatë, kur procesi i shpronësimit për linjën hekurudhore të finalizohet, nëse ka ndonjë ndryshim në zonat e shpronësimit për këto prona (rritje/ulje e zonës së shpronësimit), HSH duhet ta përditësojë këtë dokument.

Pas shqyrtimit të dokumentacionit përkatës të Projektit, kryhen vizita në vend me përfaqësues të HSH-së për t'u njohur me zonën e Projektit dhe për të mbledhur çdo informacion në lidhje me pronësinë dhe përdorimin e tokës.

NJIP-i i HSH-së ka mbështetur angazhimin me personat e prekur gjatë studimeve të planifikuara në terren dhe komunikimin me Njësitë Administrative përkatëse dhe zyrat Kadastrale për të konfirmuar parcelat dhe të dhënat e pronësisë së tokës së prekur nga Projekti.

TPS Sallmone:

Punimet për ndërtimin e TPS Sallmone dhe instalimi i gjashtë shtyllave të rrjetës do të ndikojnë në marrjen e përhershme të tokës, aktivitetet bujqësore (pemë frutore, vreshtari, misër dhe jonxhë) dhe disa asete (gardh muri).



Figura 12 Gjendja bazë - Zona e projektit që do të ndikohet nga TPS Sallmone

Parcelat e nevojshme për ndërtimin e TPS Sallmone janë si më poshtë: 87/47, 87/46, 87/44, 87/43, 87/66, 87/85, 87/60 dhe 87/84 (8 parcela toke).

Parcelat ku ndodhen shtyllat e rretës së çelikut për lidhjen e rrugës së kablove janë 4 parcela toke: 87/66, 88/36 (dy shtylla) dhe 89/42 (shtyllat janë në kufirin e këtyre dy parcelave) dhe 269/1 (ngastra kadastrale e linjës hekurudhore). Të gjitha parcelat janë në Zonën Kadastrale 3255.



Figura 13 Nevojat për tokë për shpronësim – TPS Sallmone

SPN Vore (Marikaj)

Zona e hijezuar me të verdhë në figurën e mëposhtme përfaqëson tokën e nevojshme për shpronësim. SPN Vore është planifikuar në ngastrën kadastrale të linjës hekurudhore dhe në truallin privat 70/32.



Figura 14 Nevojat për tokë për shpronësim – SPN Vore

Edhe pse zona specifike e vendndodhjes së SPN-së aktualisht nuk ka ose ka pak përdorim bujqësor (pëmë të mbjella në ngastrën 70/32), perspektiva e saj kryesore është për aktivitete biznesi (p.sh., shërbime automjetesh, stacione benzine, etj.).



Figura 15 Gjendja bazë - Zona e projektit që do të preket nga SPN Vore - pëmë të mbjella në ngastrë 70/32

TPS Kashar

Ndërtimi i TPS Kashar dhe instalimi i kabllove nëntokësore përgjatë rrugës ekzistuese publike do të rezultojë në blerje të përhershme të tokës të kufizuar në gjurmën e TPS dhe zonën e zgjerimit që lidhet me të, si dhe ndikime të përkohshme që lidhen me punimet e instalimit të kabllove brenda korridorit të rrugës.

Zona e ngjyrosur me të verdhë në figurën më poshtë tregon tokën e nevojshme për shpronësim të përhershëm. TPS Kashar dhe një pjesë e zgjerimit të saj të planifikuar ndodhen në parcelën 2/29.

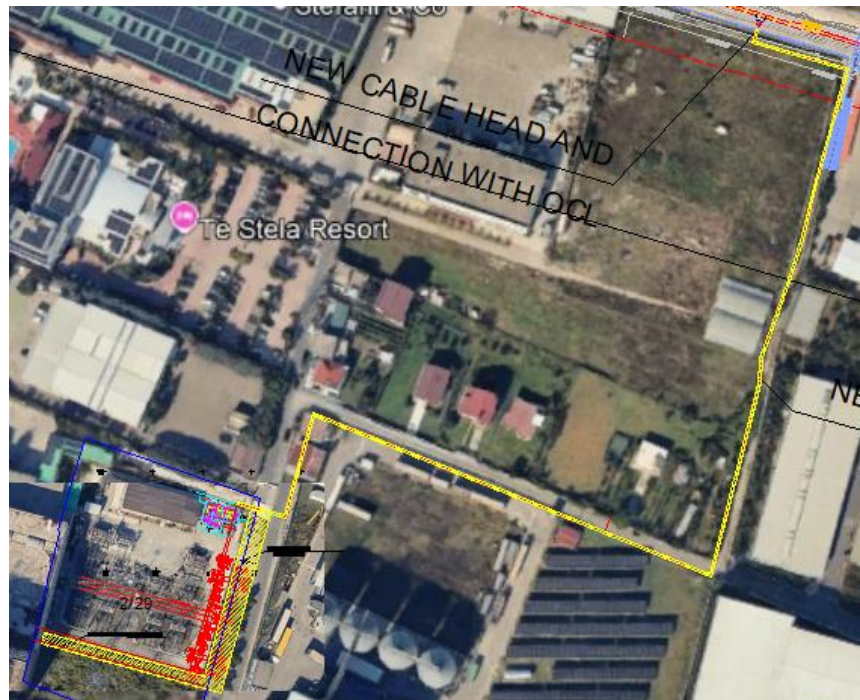


Figura 16 Nevojat për tokë për shpronësim – TPS Kashar

Instalimi i kablrit nëntokësor përgjatë rrugës publike pritet të kryqëzohet me infrastrukturën publike ekzistuese ajrore dhe nëntokësore dhe rrjetet e shërbimeve.

Bazuar në informacionin e dhënë nga palët e interesuara lokale dhe vëzhgimet në terren, këto mund të përfshijnë kabllo të energjisë elektrike, tubacionet e mëdha të kanalizimeve, sistemet e kullimit të ujërave të shiut dhe linjat e telekomunikacionit. Ndërfaqe dhe kalime të tilla janë tipike për instalimet e infrastrukturës lineare në mjediset urbane dhe adresohen rregullisht përmes zgjidhjeve standarde inxhinierike, duke përfshirë hapjen e kontrolluar të kanaleve, kanalet mbrojtëse, distancat minimale të pastrimit, ri-gjurmimin lokal dhe masat e duhura të tokëzimit dhe izolimit.

Identifikimi i detajuar i të gjitha shërbimeve ekzistuese, konfirmimi i shtrirjes së tyre horizontale dhe vertikale, dhe përcaktimi i masave të mbrojtjes, devijimit ose zhvendosjes do të ndërmerren nga Kontraktori gjatë fazës përfundimtare të projektimit të detajuar dhe para ndërtimit, në koordinim të ngushtë me operatorët përkatës të shërbimeve dhe autoritetet lokale. Të gjitha masat do të zbatohen në përputhje me standardet teknike në fuqi për të siguruar funksionimin e vazhdueshëm të sigurt të infrastrukturës ekzistuese dhe për të shmangur ndërprerjet e shërbimit.

.

Palët e interesuara lokale, përfshirë fabrikën Atlas, kanë treguar plane për zgjerimin e brendshëm të biznesit në të ardhmen brenda kufijve të pronës së tyre ekzistuese (p.sh., ngritja e një njësie të re prodhimi makaronash). Punimet e propozuara të elektrifikimit nuk e cenojnë fizikisht tokën e fabrikës Atlas përtej gjurmës së identifikuar të shpronësimit të TPS, dhe në këtë fazë nuk është identifikuar asnjë ndikim i përhershëm në zonën aktuale operative të fabrikës ose zgjerim të brendshëm të planifikuar.

.

Ndikimet e përkohshme pritet të ndikojnë në aksesin në disa biznese të mëdha (magazina) të vendosura përgjatë rrugës publike gjatë punimeve të hapjes së kanaleve dhe instalimit të kabllove. Këto ndikime parashikohet të përbëhen kryesisht nga kufizime afatshkurtra të aksesit, shqetësime në trafik dhe shqetësime nga ndërtimi (pluhur, zhurmë). Masat zbutëse do të përfshijnë ndërtimin me faza, mirëmbajtjen e rregullimeve alternative të aksesit aty ku është e nevojshme, njoftimin paraprak të bizneseve të prekura dhe planifikimin e punimeve për të minimizuar ndërprerjet.

Çdo blerje shtesë e përhershme e tokës ose ndikime të paparashikuara të identifikuar gjatë projektimit përfundimtar të detajuar ose ndërtimit duhet të dokumentohet përmes një Inventari të azhurnuar të Humbjeve dhe të adresohet në përputhje me këtë Shtojcë të LALRP.



| | |
|---|---|
| <p>Seksioni i parë i rrugës publike midis nënstacionit elektrik ekzistues OST dhe hyrjes në Fabrikën Atlas (prodhimi i miellit)</p> | <p>Hyrja në Fabrikën Atlas (prodhimi i miellit)</p> |
|  |  |
| <p>Seksioni i parë i rrugës publike midis nënstacionit elektrik ekzistues OST dhe hyrjes në Fabrikën Atlas (prodhimi i miellit)</p> | <p>Fabrika Atlas (prodhimi i miellit)</p> |
|  |  |
| <p>Nënstacioni elektrik ekzistues OST</p> | <p>Zona ku do të instalohet TPS Kashar (përballë nënstacionit elektrik ekzistues OST)</p> |
|  |  |
| <p>Seksioni i dytë i rrugës publike (pas Fabrikës Atlas që të çon në 7 depo)</p> | <p>Shtatë depo të ndryshme</p> |



Figura 17 Gjendja bazë – Zona e projektit që do të preket nga TPS Kashar

5.3 Statusi i Pronësisë së Tokës

Tabela e mëposhtme paraqet numrin, sipërfaqen e përafërt dhe pronësinë e tokës së parcelave të nevojshme për zbatimin e projektit. Sipërfaqja totale e nevojshme për këtë projekt është 2561.61 m².

Tabela 3 Pronësia dhe përdorimi i tokës në parcelat e nevojshme për zbatimin e Projektit

| Vendndodhjet | Totali Pako | Zona e kërkuar për ndërtim (m ²) | Shteti | Privat | Përdorimi i synuar i tokës |
|---|-------------|--|--------|--------|---|
| TPS Sallmone | 12 | rreth 800 | - | - | I destinuar për ndërtimin e një impianti të ri TPS (central elektrik) dhe instalimin e 6 shtyllave të rretës. |
| SPN Vorë | 1 | rreth 284 | - | - | E vendosur pranë vijës hekurudhore. |
| TPS Kashar | 1 | rreth 982 | - | - | I destinuar për ndërtimin e një objekti të ri TPS (central elektrik). |
| Kabloja lidhje midis TPS Kashar dhe shinë hekurudhore | pa të dhëna | rreth 495 | - | - | Vendosja e kablove nëntokësore përgjatë rrugëve ekzistuese. |

Plani i tokës së caktuar për shpronësim është dhënë në Shtojcën 1.

5.4 Statusi i Planeve të Përgjithshme Vendore (PGJV) të Bashkive në Zonën e Projektit

Bashkia e Shijakut: Statusi në proces, Miratimi i Nismës Vendimi i KB Nr. 11, datë 28.09.2015.

Bashkia Vorë Vendimi nr. 3, datë 17.05.2019 i KKT-së “Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Vorë”;

Bashkia e Tiranës Vendimi nr. 1, datë 14.04.2017 i KKT-së “Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë së Tiranës”

Plani i Integruar Sektorial për zonën ekonomike Tiranë-Durrës ofron strategjinë dhe politikën e zhvillimit për territoret e Bashkive të Tiranës, Durrësit, Krujës, Vorës, Kamzës, të cilat do të merren në konsideratë nga Bashkitë gjatë hartimit dhe miratimit të Planeve të Përgjithshme të Produktit (PPP).

Identifikimi i kategorive të përdorimit të tokës kryhet duke përdorur informacionin nga harta em.s dhe është paraqitur në Tabelën 4.

Tabela 5 paraqet të dhënat e parcelave të tokës nga karta e pasurive të paluajtshme dhe sipërfaqen e parcelave bazuar në dokumentacionin grafik të marrë nga Agjencia Shtetërore Kadastrale.

Tabela 4 Analiza e Njësive Strukturore përgjatë Tokës së Prekur nga Projekti

| Nën-zonë | Përdorimi i Tokës Kategoria | Kodi (Strukturor Njësi) | Zona (m ²) | Sistemi i Përdorimit të Tokës | Kategoria e Përdorimit të Tokës | Nënkategoria | Përdorimi i kufizuar i tokës |
|--|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|--|--|---|--|
| Elektrifikimi i Linjës Hekurudhore TPT Durres-Tiranë dhe lidhja me Aeroportin e Tiranës | | | | | | | |
| Shijak | Tokë urbane | IN1-1 A1.5-57 | 677 | UB_Urban | IN-Infrastrukturë C.1 – INT - Infrastruktura e Transportit | Stacioni i energjisë | I kufizuar |
| Shijak | Tokë Bujqësore | B1-4 B1-19 | 123 | B_ Bujqësi | Bujqësi | Tokë e punueshme | Nuk lejohet asnjë zhvillim banimi. |
| Vorë | Infrastrukturore sistem | VO_IN_INT1_1-7 | 284 | Transporti i brendshëm Infrastrukturë | INT.1-Infrastruktura Rrugore | Rrugë Infrastrukturë / Hapësirë Publike | I kufizuar |
| Tirana | Tokë urbane | KA/140 | 982 | Sistemi UB_Urban | C.1 – IE - Industri dhe Ekonomi + S. Shërbime 94% C.2 - IN - Infrastrukturë 6% | N/A | Sipas Planit të Përgjithshëm të Zhvillimit. Çdo zhvillim kërkon leje ndërtimi. |
| Tirana | Tokë urbane | KA/41 | 495 | Sistemi UB_Urban | C.1 – IE - Industri dhe Ekonomi + S. Shërbime 94% C.2 - IN - Infrastrukturë 6% | N/A | Sipas Planit të Përgjithshëm të Zhvillimit. Çdo zhvillim kërkon leje ndërtimi. |

Tabela 5 Të dhëna të marra nga Agjencia Shtetërore Kadastrale e Shqipërisë për parcelat kadastrale të prekura

| Vendndodhja | Kadastrale Zona Nr. | Numri i pronat | Totali zonë (m ²) | Nga e cila: | | Nr. i pemë | Hartë kadastrale indeks | Adresa e pronës | Qëllimi i shpronësimit |
|-------------|------------------------|-------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|---------------|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| | | | | tokë (m ²) | ndërtim g (m ²) | | | | |
| Salmone | 3255 | 87/47 | 677 | 677 | 0 | 0 | K-34-88(226-C) | Bashkia e Shijakut Fshati Sallmone | TPS Sallmone |
| | | 87/46 | | | | | | | |
| | | 87/44 | | | | | | | |
| | | 87/43 | | | | | | | |

WBEC-ALB-TRA-01 ELEKTRIFIKIMI I LINJËS HEKURUDHORE DURRËS – PTT TIRANË – CCS TIRANË DHE LIDHJA ME AEROPORTIN E TIRANËS **PLANI I SHPËRBLIMIT TË TOKAVE DHE RESTAURIMIT TË MJETEVE TË JETESËS - SHTOJÇË QË PËRFSHIN ELEKTRIFIKIMIN E LINJËS HEKURUDHORE**

| Vendndodhja | Kadastrale Zona Nr. | Numri i pronat | Totali zonë (m ²) | Nga e cila: | | Nr. i pemë | Hartë kadastrale indeks | Adresa e pronës | Qëllimi i shpronësimit |
|-------------|------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|---------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| | | | | tokë (m ²) | ndërtim g (m ²) | | | | |
| | | 87/66 87/85 87/60 87/84 | | | | | | | |
| Salmone | 3255 | 89/42 88/36 89/7 269/1 | 123 | 123 | 0 | 0 | K-34-88-(226-C) | Bashkia e Shijakut Fshati Sallmone | TPS Sallmone |
| Vore | 2596 | 70/32 269/1 | 385 | 0 | 0 | 0 | K-34-88(213-A) | Bashkia Vorë Marikaj | Ndërtimi i Objekti SPN Vore |

5.5 Anketa Socio-Ekonomike e Familjeve

Informacioni rreth familjeve të prekura drejtpërdrejt mblidhet nëpërmjet anketës socioekonomike dhe konsultimeve të synuara.

Sondazhi socio-ekonomik mblodhi të dhëna të hollësishme individuale dhe familjare mbi standardet aktuale të jetesës, të ardhurat dhe aktivitetet e jetesës, me qëllim identifikimin e ndikimeve të mundshme negative dhe familjeve vulnerabël, nëse ka; përsosjen e mbështetjeve për jetesën, nëse është e nevojshme; dhe për të shërbyer si bazë për të matur efektivitetin e planeve të restaurimit dhe masave zbutëse në sigurimin e restaurimit, dhe idealisht përmirësimin, të kushteve ekonomike dhe mirëqenies sociale të njerëzve dhe komuniteteve të prekura.

Anketat dhe konsultimet u kryen gjatë shtatorit dhe tetorit 2025. Duke përdorur informacionin kadastral dhe atë në terren mbi pronarët dhe përdoruesit e tokës së prekur, PAP-të u identifikuan dhe u bënë përpjekje për të komunikuar dhe për të kryer intervistat. Në total, **16 PAP dhe biznese private** u identifikuan si të prekur nga punimet e elektrifikimit të hekurudhës. Nga 16 PAP privatë dhe biznese të prekura nga Projekti i elektrifikimit të hekurudhës, 6 (gjashtë) PAP u intervistuan ose përmes pyetësorëve të strukturuar socio-ekonomikë të anketës ose përmes Procesverbaleve të Takimeve të dedikuara. Në disa raste, PAP të intervistuar përfaqësonin parcela të shumta toke ose bashkëpronarë. PAP të tjerë nuk mund të intervistoheshin për shkak të mungesës së përkohshme ose të përhershme (përfshirë emigrimin jashtë vendit). Për PAP që refuzuan të plotësonin pyetësorët e anketës, u mbajtën takime të synuara dhe MoM u përgatitën për të dokumentuar shqetësimet, llojet e ndikimit dhe qëndrimet në lidhje me blerjen e tokës.

Natyra e ndikimeve

Punimet e elektrifikimit nuk rezultojnë në zhvendosje fizike ose humbje të strukturave të banimit. Asnjë familje nuk kërkohet të zhvendoset dhe asnjë ndërtesë banimi nuk preket. Të gjitha ndikimet e identifikuar lidhen me asetet tokësore dhe aksesin, dhe në disa raste me ndërprerje të përkohshme të operacioneve të biznesit. Ndikimet e identifikuar janë përmbledhur si më poshtë:

Blerje e përhershme e tokës (e pjesshme): Ndodh për parcelat e tokës të nevojshme për ndërtimin e TPS Sallmone, TPS Kashar dhe SPN Vorë. Në të gjitha rastet, vetëm një pjesë e parcelave të tokës së prekur është e nevojshme, dhe toka e mbetur mbetet e aksesueshme dhe e përdorshme.

Zënia e përkohshme e tokës: Ndodh kryesisht në lidhje me instalimin e kablove nëntokësore (TPS Kashar) dhe rregullimet e përkohshme të aksesit gjatë ndërtimit.

Ndikimet ekonomike (të përkohshme): Kufizime të përkohshme të aksesit dhe shqetësime të lidhura me ndërtimin që prekin një numër të kufizuar biznesesh (magazinash) përgjatë rrugës publike pranë TPS Kashar. Këto ndikime janë afatshkurtra dhe nuk përfshijnë humbje të përhershme të ambienteve të biznesit.

Pa zhvendosje fizike: Asnjë PAP nuk humbet strehimin ose nuk kërkon zhvendosje.

Vlerësimi i cenueshmërisë

Bazuar në informacionin e mbledhur nëpërmjet anketave, takimeve dhe vëzhgimeve në terren, **asnjë familje në nevojë** identifikuan midis PAP-ve të prekur. Asnjë nga familjet e prekura nuk raportoi faktorë cenueshmërie si varfëria ekstreme, familjet vetëm për të moshuarit, varësia nga personat me aftësi të kufizuara ose mbështetja në tokën e prekur si burimi i tyre i vetëm i të ardhurave.

Kur pronarët e tokës përfaqësohen nga një anëtar i vetëm i familjes, ndikimet konsiderohen të zbatohen për **familja në tërësi**, pasi masat e kompensimit dhe ndihmës do të ofrohen në nivel familjeje në përputhje me kuadrin e të drejtave.

Një përmbledhje e PAP-ve dhe bizneseve të konsultuara sipas vendndodhjes është dhënë në Tabelën 6 më poshtë, ndërsa profilet e detajuara socio-ekonomike dhe të dhënat e konsultimit janë paraqitur në **Shtojca 6**.

Tabela 6 PAP-të dhe bizneset e prekura

| Zonat e Projektit | Numri i PAP-ve dhe Bizneset | Shënime |
|-------------------|-----------------------------|---|
| TPS Sallmone | 2 PAP | Blerje e pjesshme e përhershme e tokës; pa ndikim në banesa (Një PAP zotëron katër parcela toke, dhe PAP tjetër ka një parcelë toke të prekur. Janë përfunduar dy studime.) |
| SPN Vore | 2 PAP | Blerje e pjesshme e përhershme e tokës; MoM të përgatitura (Të dy PAP-të nuk pranuan të plotësonin formularin e anketës pasi ishin kundër ofrimit të tokës së tyre për projektin. Në vend të kësaj, u përgatit një MoM i dedikuar.) |
| TPS Kashar | 1 PAP dhe dy biznese | I përhershëm tokë blerje (PAP); i përkohshëm qasje dhe operative shqetësim (bizneset) (PAP (pronari i tokës) plotësoi formularin e anketës ndërsa MoM u përgatitën për takimet me bizneset.) |

5.6 Inventari i Aseteve

Paralelisht me Anketën Socio-Ekonomike të Familjeve, është zhvilluar edhe Anketa e Aseteve me qëllim identifikimin dhe regjistrimin e çdo strukture, të mbjellash ose përmirësimesh në parcelat e tokës së prekura para deklarimit të datës së fundit të përfitimit të të drejtës për përfitim.

Hartat e Planit të Shpronësimit dhe të dhënat e pronarëve të tokës u përdorën si referencë për të identifikuar dhe konfirmuar kufijtë e parcelave, përdorimin e tokës dhe përdoruesit e tokës (qoftë formal ose joformal).

U morën të dhëna fotografike për të gjitha parcelat e prekura të anketuara për të dokumentuar procesin dhe për të konfirmuar asetet ekzistuese (referojuni Shtojcës 8), siç përmbledhet më poshtë:

Kulturat dhe Pemët

TPS e Sallmone:

Një parcelë toke është e kultivuar me misër, dhe pjesa tjetër është e kultivuar me jonxhë dhe pemë (përveç një parcele toke të familjes që jeton jashtë vendit). Parcelat e tjera të tokës në pronësi të një pronari toke kanë disa pemë të prekura nga gjurma e projektit, duke përfshirë: 1 fik dhe 3 pemë ulliri. Përveç kësaj, ka 25 pemë hardhie.

Numri i përdoruesit të parë:

Janë 10 pemë ulliri të prekura nga projekti.

TPS e Kasharit:

Parcela e tokës e prekur është e zbrazët.

Tabela 7 Pemët e prekura

| Pemë shumëvjeçare | Numri i pemëve | Mosha e Pemëve (vite) | Vendndodhja |
|-------------------|----------------|-----------------------|-------------|
| Hardhia e rrushit | 25 | 7-10 | Salmone |
| Fig | 1 | 20 | Salmone |
| Ulliri | 3 | 2 | Salmone |
| Ulliri | 10 | 2 | Vore |

Ndërtesa dhe Struktura

Strukturat ndikohen nga gjurma e projektit në një parcelë në Sallmone TPS. Kjo përbëhet nga muri i gardhit 25 ml siç tregohet në figurën e përshkruar më poshtë:



Figura 18 Muri i gardhit i prekur në TPS Sallmone

6 Ndikimet e projektit dhe masat zbutëse

Siç u tha më parë në dokumente, identifikimi i ndikimeve të projektit është bazuar në:

- Të dhënat bazë të mbledhura si pjesë e proceseve të mëparshme të kryera nga ADF.
- Vizitat në vend/hetimet e ndërmarra si pjesë e LARP-së.
- Dizajni i projektit në dispozicion, duke përfshirë ndryshimet në dizajn; Të dhënat socio-ekonomike në dispozicion kombëtare dhe rajonale;
- Të dhëna të disponueshme mbi tokën dhe pronësinë nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës. Të dhëna mbi përdorimin e tokës nga Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit.
- Të dhëna nga Autoriteti Shtetëror për Informacionin Gjeohapësinor (ASIG)
- Anketa e Inventarit të Aseteve - Për të konfirmuar sasinë e tokës/asetit të prekur nga Projekti dhe për të përcaktuar shkallën e ndikimeve në toka, të mbjella, struktura dhe shërbime komunale;
- Anketa Socio-Ekonomike e familjeve të prekura drejtpërdrejt, për të përcaktuar të dhënat bazë për zhvillimin e masave zbutëse, identifikimin e familjeve potencialisht vulnerabël dhe për të mbështetur monitorimin dhe vlerësimin efektiv të masave zbutëse.
- Vlerësimi i ndikimeve të mundshme në familje ose biznese përtej gjurmës së Projektit (humbja e aksesit ose shqetësime të tjera gjatë ndërtimit). Angazhimi i palëve të interesuara në lidhje me proceset e aksesit në tokë dhe angazhimet e përditshme përmes përfaqësuesve të projektit në vend dhe Mekanizmit të Ankesave.

Masat zbutëse dhe kompensuese të përshkruara më poshtë janë përcaktuar në mënyrë sasiore dhe janë llogaritur me kosto duke përdorur të dhënat në nivel parcele dhe rezultatet e vlerësimit të paraqitura në Shtojcën 9.

6.1 Ndikimet në blerjen e tokës dhe aksesin

Shkalla e ndikimeve në asetet tokësore dhe në mjetet e jetesës përcaktohet në bazë të projektimit të Projektit, informacionit kadastral në dispozicion, studimeve në terren dhe hartave. Vlerësimi mbi ndikimin e blerjes së tokës dhe përdorimit të përkohshëm të tokës paraqitet në tabelat më poshtë.

Inventari i detajuar në nivel parcele i tokës së prekur, asetëve, kategorive të përdorimit të tokës dhe vlerave treguese të kompensimit është dhënë në Shtojcën 9 (Lista e Shpronësimeve dhe Matrica e të Drejtave – Elektrifikimi).

Tabela 8 Vlerësimi mbi blerjen e tokës dhe ndikimin e përkohshëm të përdorimit të tokës*

| Nën-zonë | Përdorimi i Tokës Kategoria | Statusi i Përdorimit të Tokës | Ndikimi i Projektit |
|----------|--------------------------------|--|---|
| Shijak | Urban Tokë | Rrugë hyrëse e brendshme rreth Fuqisë Stacion; Tokë ndërtimi përdoret për bujqësi prodhim | - Ndërtimi i nënstacionit TPS pa ndryshuar përdorimin e tokës, - Blerje e Përhershme e Tokës |
| Shijak | Bujqësi Tokë | Tokë bujqësore - të korrat | - Instalimi i shtyllave të çelikut për kabllon që lidh TPS-in dhe linjën hekurudhore - Përdorimi i përkohshëm i tokës - Marrja e përhershme e tokës nga themelet me shtylla |

| Nën-zonë | Përdorimi i Tokës Kategoria | Statusi i Përdorimit të Tokës | Ndikimi i Projektit |
|----------|--------------------------------|---|---|
| Vorë | Infrastrukturë urale sistem | Infrastruktura Rrugore/ Hapësirë Publike | - Ndërtimi i objektit SPN (të gjitha për qëllime të trafikut të pasagjerëve dhe hekurudhor, pa ndryshuar përdorimin e tokës) |
| Tirana | Tokë urbane | Industria dhe Ekonomi + Infrastrukturë | - Zgjerimi i nënstacionit pa ndryshuar përdorimin e tokës - Blerje e Përherhme e Tokës |
| Tirana | Tokë urbane | Industria dhe Ekonomia + Infrastrukturë | - Instalimi nëntokësor i kabllit që lidh TPS-në dhe linjën hekurudhore. Kablloja kalon nën tokë, përmes një rruge ekzistuese. - Përdorimi i përkohshëm i tokës |

* Shënim: Tabela pasqyron ndikimet paraprake bazuar në projektin paraprak aktual dhe mund të përditësohet pas projektimit përfundimtar të detajuar.

Tabela 8 paraqet një përmbledhje të llojeve të ndikimeve sipas nënzonës dhe përdorimit të tokës. Inventari i plotë i Humbjeve, duke përfshirë identifikimin e parcelave të prekura, pronarëve të tokës, klasifikimin e përdorimit të tokës, zonat e prekura, llojet e aseteve dhe vlerat paraprake të kompensimit të llogaritura me koston e zëvendësimit, paraqitet në Shtojcën 9. Matrica e Shtojcës 9 përbën bazën operative për përgatitjen e çdo kërkesë shtesë për shpronësim që lidhet me punimet e elektrifikimit.

6.2 Ndikimet e pritura të projektit përtej gjurmës së projektit

Paralelisht me identifikimin dhe përcaktimin sasior të ndikimit të drejtpërdrejtë të Projektit, vëmendje do t'i kushtohet edhe identifikimit të ndikimeve përtej gjurmës së Projektit. Vendndodhjet e ndikimeve të mundshme në akses identifikohen duke përdorur imazhet satelitore, vizitat në vend dhe takimet me palët e interesuara. Kontraktori i Ndërtimit duhet t'i kushtojë vëmendje këtyre çështjeve gjatë gjithë fazave të ndërtimit, duke përdorur procedurat e hyrjes dhe daljes nga toka të përshkruara në nënseksionin 2.3.10. Ndërprerja e shërbimeve të aksesit dhe shërbimeve gjatë ndërtimit dhe potencialisht në fazën e operimit është rreziku/ ndikimi kryesor i identifikuar përtej gjurmës së projektit, i cili mund të shqetësojë aktivitetet e përditshme të njerëzve dhe komuniteteve. Do të përgatitet një regjistër paraprak i vendndodhjeve aktuale të identifikuara me këto çështje, informacion i cili duhet të merret në konsideratë nga HSH dhe projektuesi gjatë përgatitjes së projektimit të detajuar. Gjithashtu, Kontraktori i Ndërtimit duhet t'i kushtojë vëmendje këtyre çështjeve gjatë gjithë fazave të ndërtimit dhe ta përditësojë regjistrin me çështjet dhe veprimet e reja.

Bazuar në informacionin e mësipërm, konkludohet se punimet e ndërtimit për TPS Sallmone, TPS Kashar dhe SPN në zonën e Vorës mund të rezultojnë në ndikimet e mëposhtme indirekte dhe jashtë gjurmës:

- Blerja private e tokës dhe zënia e përkohshme e tokës.
- Krijimi i parcelave të tokës së mbetur ("jetime") që mund të bëhen funksionalisht ose ekonomikisht të paqëndrueshme.
- Ndërprerja e përkohshme e rrugëve lokale dhe trafikut, duke çuar në kufizim afatshkurtër të aksesit në pronat e banimit, tokën bujqësore dhe bizneset.

- › Shqetësim i përkohshëm i operacioneve të biznesit për shkak të aktiviteteve të ndërtimit, duke përfshirë zhurmën, pluhurin dhe kufizimet e aksesit.
- › Kryqëzimet me rrjetet ekzistuese mbitokësore ose nëntokësore të shërbimeve (p.sh., energjia elektrike, uji, kullimi, telekomunikacioni), që potencialisht kërkojnë zhvendosje ose ndërprerje të përkohshme të shërbimit.

Efektet e mundshme afatgjata në zgjerimin ose investimet e ardhshme të biznesit konsiderohen spekulative në këtë fazë dhe për këtë arsye nuk trajtohen si një kategori e veçantë ndikimi, përveç nëse gjatë projektimit të detajuar dhe verifikimit në terren identifikohen plane konkrete zgjerimi ose kufizime fizike të demonstrueshme në gjurmët ekzistuese të biznesit.

›)

6.3 Masat zbutëse të propozuara

Përveç shmangies së ndikimit të arritur nëpërmjet përzgjedhjes së zgjidhjes teknike të preferuar (Alternativa 1), masat e mëtejshme zbutëse dhe përmirësimet e mundshme të projektimit u diskutuan me pronarët e tokës së prekur dhe palët e interesuara gjatë vizitave në vend. Propozimet e përshkruara më poshtë janë orientuese dhe i nënshtrohen verifikimit të fizibilitetit teknik, kërkesave të sigurisë dhe pajtueshmërisë me standardet përkatëse të projektimit gjatë përgatitjes së projektimit përfundimtar të detajuar.

.

TPS Sallmone

Plani paraprak aktual tregon zgjerimin e zonës së nënstacionit ekzistues të energjisë dhe zhvendosjen e një rruge të brendshme hyrëse. Kjo do të rezultojë në blerjen e përhershme të tokës dhe modifikimin e rregullimeve ekzistuese të hyrjes.

Një pronar toke i prekur ka propozuar zhvendosjen e një pjese të gjurmës së TPS drejt parcelës tokësore ngjitur që ndodhet në jug të nënstacionit ekzistues, duke përmendur produktivitet më të ulët bujqësor dhe ndikim potencialisht të reduktuar në jetesë. Ky propozim paraqitet në mënyrë treguese në Figurën 19.

Alternativa e propozuar përfaqëson një konfigurim thelbësisht të ndryshëm dhe ende nuk është vlerësuar teknikisht. Fizibiliteti i saj, duke përfshirë ndikimet në aksesin ekzistues në depot dhe pronat aty pranë, lejet e sigurisë, kërkesat operacionale dhe ndërtueshmërinë, do të vlerësohen gjatë fazës përfundimtare të projektimit të detajuar. Në këtë fazë nuk është bërë asnjë angazhim për të miratuar këtë alternativë.

Lidhur me rrugët hyrëse, nëse kërkohet zhvendosje e përhershme e rrugës së brendshme hyrëse, duhet të projektohet dhe ndërtohet një rrugë alternative hyrëse që ofron të paktën funksionalitet dhe siguri ekuivalente para çmontimit të rrugës ekzistuese hyrëse. Marrëveshjet e përkohshme hyrëse duhet të mirëmbahen gjatë ndërtimit. Çdo blerje toke ose ndikim i lidhur me rrugët hyrëse të reja ose të modifikuara duhet të përfshihet në përditësimin e Shtojcës së LALRP dhe të kompensohet në përputhje me kuadrin e të drejtave.

Kur ruhet vendndodhja e propozuar aktualisht e TPS-së, do të zbatohen masat e mëposhtme zbutëse:

- Optimizimi i gjurmës së TPS dhe zonës së zgjerimit në madhësinë minimale teknikisht të realizueshme;
- Përdorimi i rrugëve ekzistuese të aksesit, aty ku është e mundur, për të shmangur krijimin e korridoreve të reja të përhershme të aksesit;
- Kufizimi i zënies së përkohshme të tokës në zona pune të përcaktuara qartë;
- Rikthimi i tokës së prekur përkohësisht në gjendjen para projektit pas përfundimit të punimeve;
- Mirëmbajtja e aksesit të sigurt në pronat dhe bizneset ngjitur gjatë ndërtimit;
- Njoftim paraprak i pronarëve dhe përdoruesve të tokës së prekur në lidhje me orarin dhe kohëzgjatjen e ndërtimit;
- Kompensimi për ndikimet e përhershme dhe të përkohshme në përputhje me matricën e të drejtave të kësaj Shtojce të LALRP-së.

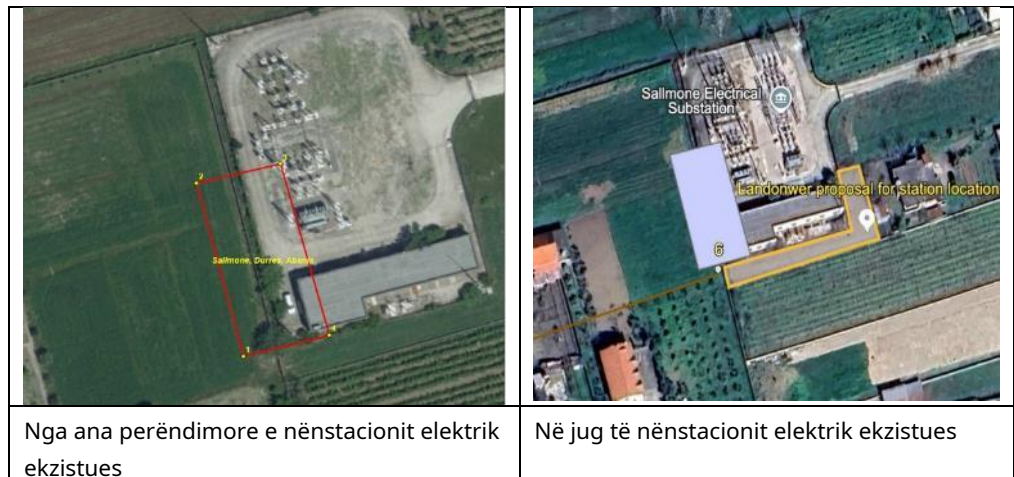


Figura 19 Propozimi i pronarit të tokës për një modifikim të projektit

SPN Vore

Pronarët e tokës kanë propozuar që vendndodhja e SPN-së mund të zhvendoset në parcela shtetërore ngjitur me to, me qëllim minimizimin e blerjes së tokës nga privatët.

Në këtë fazë, këto vendndodhje alternative janë orientuese dhe nuk janë vlerësuar nga një perspektivë teknike ose operationale. Gjatë përgatitjes së projektit përfundimtar të detajuar, Hekurudhat Shqiptare, në koordinim me projektuesin, do të shqyrtojnë të dhënat kadastrale dhe do të vlerësojnë fizibilitetin teknik të çdo vendndodhjeje alternative në tokë shtetërore.

Nëse identifikohen alternativa të realizueshme, do të përgatiten vizatime krahasuese të planimetrisë për të mbështetur vendimmarrjen. Çdo ndryshim që rezulton në kërkesat e blerjes së tokës duhet të pasqyrohet përmes një Inventari të azhurnuar të Humbjeve dhe azhurnimit përkatës të Shtojcës së LALRP.

Kur ruhet vendndodhja e propozuar aktualisht e SPN-së, do të zbatohen masat e mëposhtme zbutëse:

- Optimizimi i gjurmës së SPN-së në zonën minimale teknikisht të realizueshme;
- Përdorimi i rrugëve ekzistuese të aksesit, aty ku është e mundur, për të shmangur krijimin e korridoreve të reja të përhershme të aksesit;
- Zënia e përkohshme e tokës e kufizuar në zona pune të përcaktuara qartë, me rikthim në gjendjen para projektit pas përfundimit;
- Mirëmbajtja e aksesit të sigurt në pronat ngjitur gjatë ndërtimit;
- Njoftim paraprak i pronarëve dhe përdoruesve të tokës së prekur në lidhje me orarin dhe kohëzgjatjen e ndërtimit;
- Kompensimi për ndikimet e përhershme dhe të përkohshme në përputhje me matricën e të drejtave të kësaj Shtojcë të LALRP-së.

.

TPS Kashar

Masat zbutëse do të përfshijnë ndërtimin me faza, mirëmbajtjen e rregullimeve alternative të aksesit kur është e nevojshme, njoftimin paraprak të bizneseve të prekura dhe planifikimin e punimeve për të minimizuar ndërprerjet. Kufizimet e përkohshme të aksesit për bizneset dhe pronat përgjatë korridorit të instalimit të kabllove do të zbuten përmes zbatimit të masave të mëposhtme të menaxhimit të aksesit:

- Përgatitja dhe zbatimi i një Plani për Menaxhimin e Trafikut dhe Qasjes (TAMP) për punimet e instalimit të kabllove;
- Hapja e llogoreve dhe rivendosja në gjendjen e mëparshme me faza për të kufizuar gjatësinë dhe kohëzgjatjen e llogoreve të hapura;
- Sigurimi i rampave të përkohshme të aksesit, pllakave të çelikut ose pikave alternative të hyrjes aty ku aksesi ekzistues pengohet përkohësisht;
- Njoftim paraprak i bizneseve dhe pronarëve të pronave të prekura në lidhje me kohën dhe kohëzgjatjen e punimeve;
- Koordinimi i punëve me operatorët e biznesit për të shmangur orët e pikut të punës aty ku është e mundur;

- Rivendosja e menjëhershme e sipërfaqeve të rrugëve dhe pikave të hyrjes në gjendjen e mëparshme pas përfundimit të instalimit të kablllove.

Këto masa do të përfshihen në Deklaratën e Metodës së Ndërtimit të Kontraktorit dhe në Planin e Menaxhimit të Trafikut dhe Qasjes dhe do t'i nënshtrohen mbikëqyrjes nga HSH.

7 Korniza e të drejtave dhe kompensimit

7.1 Parimet e kompensimit të projektit

Lidhur me tokën, kostot e zëvendësimit përcaktohen si më poshtë:

- **Tokë në zona urbane**—vlera e tregut të tokës me sipërfaqe dhe përdorim ekuivalent, me infrastrukturë dhe shërbime të ngjashme ose të përmirësuara, mundësisht të vendosura në afërsi të tokës së prekur, plus kostot e transaksionit siç janë taksat e regjistrimit dhe të transferimit. **Tokë bujqësore**—vlera e tregut të tokës me përdorim të barabartë produktiv ose potencial të vendosur në afërsi të tokës së prekur, plus koston e përgatitjes në nivele të ngjashme ose më të mira se ato të tokës së prekur, dhe kostot e transaksionit, të tilla si taksat e regjistrimit dhe të transferimit.
- **Kostoja e Zëvendësimit për Asetet**—Shkalla e kompensimit për asetet e humbura duhet të llogaritet me koston e plotë të zëvendësimit, vlerën e tregut të aseteve plus kostot e transaksionit.

Vlera e tregut dhe më pas vlera e plotë e zëvendësimit të pronave të prekura llogariten duke përdorur çmimet për njësi sipas LALRP ekzistuese⁶, të cilat janë zhvilluar dhe rënë dakord së fundmi midis palëve të interesuara (BERZH, HSH dhe Ministria e Infrastrukturës).

Tokë Jetime e krijuar për shkak të Projektit që ndan parcelat e tokës në dy ose më shumë pjesë të ndara, të cilat mund të bëhen ekonomikisht të paqëndrueshme. Pjesët e mbetura të parcelave të tokës do të vlerësohen në lidhje me kriteret e përcaktuara në LALRP-në e miratuar (madhësia, dimensionimi, forma dhe aksesueshmëria dhe potenciali i zhvillimit). Përpara aplikimit në Agjencinë Shtetërore të Shpronësimit, Hekurudhat Shqiptare do të marrin informacionin kadastral më të azhurnuar (brenda 3 muajve të fundit) nga Agjencia Shtetërore e Kadastrës dhe do t'i paraqesin një formular çdo PAP të kualifikuar për tokë jetime për të nënshkruar marrëveshjen/pranimin. Ata që zgjedhin të kompensohen për tokë jetime do të përfshihen në buxhetin e shpronësimit (matrica e azhurnuar).

Aktivitetet e lidhura me ndërtimin do të organizohen në një mënyrë që të shmangin ose minimizojnë zhvendosjen ekonomike, d.m.th., duke siguruar që qasja do të ruhet në përdorimet lokale të tokës. Çdo ndikim afatshkurtër që lidhet me zënien e përkohshme të tokës për qëllime ndërtimi do të kompensohet në përputhje me Ligjin e Shpronësimit, si dhe në përputhje me kërkesat e BERZH-it për çdo pronar formal dhe përdorues informal të tokës. Çdo kulturë e dëmtuar nga punimet e ndërtimit do të kompensohet gjithashtu me koston e plotë të zëvendësimit. Kontraktori i Ndërtimit do të zhvillojë planin shtesë të marrjes së tokës të Projektit, i cili do të bazohet në kërkesat e këtij dokumenti (LALRP).

Kostoja vjetore e kompensimit të përkohshëm për tokën shtesë rurale është 12.5% e tokës së blerë sipas çmimit të përcaktuar në Matricën e të Drejtave të këtij dokumenti. Nuk do të ketë marrje të përkohshme të tokës për më pak se një vit.

Të gjitha kompensimet që lidhen me marrjen e përkohshme të tokës do të kryhen nga Kontraktori. Bazuar në kontratën me shumë të caktuar FIDIC, Kontraktori zgjedh të drejtën e tij për të paguar.

⁶Shtojca 2

MOS (Metoda e Deklarimit) për të ndërmarrë çdo aktivitet civil duke marrë në konsideratë zbatimin e masave zbutëse të zënies së tokës dhe duke siguruar që toka të kthehet në gjendjen para projektit.

7.2 Normat e Blerjes së Përhershme të Tokës në Projekt

Parcelat private të prekura do të kompensohen duke përdorur tarifat e miratuara të projektit, sipas përdorimit të caktuar të tokës.

Metoda Krahasuese e Tregut zbatohet për të përcaktuar normat e kompensimit. Në LALRP ekzistuese, zbatimi i së cilës ka marrë në konsideratë sa vijon:

- Statusi quo/përcaktimi i pronës/tokës në kohën e shpronësimit (data e prerë);
- Përdorni të dhëna të forta dhe të tregut nga burime të besueshme dhe të dhëna të krahasueshme të mira ose të besueshme;
- Vlerësoni të gjitha kostot e transaksionit dhe tarifat administrative.

Vlera e Tregut përcaktohet në kontekstin e pasurive të paluajtshme dhe "përdorimit më të mirë" të tokave të prekura, duke përfshirë interesat dhe të drejtat në tokë dhe ndërtesa, kështu që atributet ligjore, fizike, ekonomike dhe të tjera të pronave do të analizohen dhe merren në konsideratë në vlerësimin e tokës së prekur. Normat ekzistuese të kompensimit të tokës janë të zbatueshme për LALRP-në e elektrifikimit hekurudhor, duke pasur parasysh që parcelat e tokës për të dy projektet bien brenda të njëjtave zona gjeografike dhe të vlerës së tokës dhe kanë të njëjtat karakteristika të përdorimit të tokës dhe zhvillimit.

Tabela 9 Vlerat e Tokës së Projektit

| Vendndodhja | Nr. i Pako | I kompensuar Zona (m ²) | Pronë Lloji | Çmimi/m ² | Çmimi i të GJITHAVE |
|--------------------------------------|------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------------|---------------------|
| TPS Sallmone – zgjatim | 8 | rreth 677 | Tokë urbane | 3,270.06 | 2,213,610 |
| Shtyllë rrjete Fondacioni (Sallmone) | 4 | Rreth 123 | Tokë e punueshme | 1447.16 | 167,147 |
| SPN Vore | 2 | rreth 284 | Industriale / Tokë urbane | 2,686.00 | 762,555 |
| TPS Kashar | 3 | Rreth 982 | Industriale / Tokë urbane | 7,049.40 | 6,922,511 |

7.3 Shkalla e të korrave dhe pemëve

Vlerat e zëvendësimit bazohen në fitimin vjetor të pemëve/vreshtave frutore. Fitimi vjetor sipas zonave agroekologjike dhe kategorive të tokës llogaritet si diferencë midis të ardhurave dhe shpenzimeve. Kompensimi zbatohet në rastin e pemëve të dëmtuara për shkak të punimeve ose pamundësisë për të mbjellë pemë në zonën e prekur. Llogaritjet u bënë për dëmtimin e pemëve/vreshtave frutore, të barabarta me fitimin vjetor plus fitimin e humbur.

7Shkallët e kompensimit për shpronësimin e tokës së punueshme për metër katror u morën nga LALRP për stacionet hekurudhore.

Fitimet e humbura konsiderohen (i) shpenzimet për mbjelljen/vendosjen e pemëve/vreshtave të reja dhe (ii) shpenzimet e nevojshme për rritjen (pemë e pjekur) deri në moshën e pemëve frutore/vreshtave të dëmtuara nga ndërtimi.

Metodologjia për kompensimin e pemëve/vreshtave frutore bazohet në Udhëzimin e Ministrisë së Bujqësisë dhe Mbrojtjes së Konsumatorit Nr. 1, datë 5.10.2000: "Mbi kriteret teknike për llogaritjen e vlerës së pemëve frutore që shpronësohen për interes publik" dhe në rastet kur mungojnë treguesit e deklaruar të shitjeve dhe blerjeve sipas VKM-së 138, datë 23.3.2000: "Mbi kriteret e vlerësimit teknik dhe llogaritjet masive, kompensimin e aseteve private të shpronësuara dhe aseteve të amortizuara dhe të drejtat e palëve të treta në interes publik. Metodologjia është një metodologji e përdorur ndërkombëtarisht dhe përfaqëson vlerën zëvendësuese për pemët frutore/vreshtat.

Formula e përdorur për llogaritjen e vlerës së zëvendësimit për kulturat shumëvjeçare është si më poshtë:

$$\text{Vlera e zëvendësimit} = \text{Fitimi vjetor} + \text{Kostot e rimbjelljes} + \text{Kostot e mirëmbajtjes gjatë periudhës së restaurimit (ose deri në prodhim)} + \text{Fitimi i humbur (humbja kumulative e prodhimit gjatë periudhës së restaurimit)}$$

Faktorët që ndikojnë në kompensimin për kulturat shumëvjeçare (pemët):

- > Lloji i kulturave shumëvjeçare (pemëve);
- > rendimenti;
- > mosha e pemës;
- > prodhimi/cikli jetësor i pemës;
- > çmimi i tregut;
- > shpenzimet e prodhimit; dhe
- > tjetër (ndihmë zhvendosjeje në rast se pronari i pemës preferon t'i rimbjellë pemët në një vendndodhje tjetër)

Tabela 10 Vlera e zëvendësimit për pemët

| Shumëvjeçare Pemë | | Mosha e pemëve (vite) | Çmimi njësi për pemë (TË GJITHË) |
|-------------------|----|-----------------------|----------------------------------|
| Hardhia e rrushit | 25 | 7-10 | 2,934 |
| Fig | 1 | 20 | 9,185 |
| Ulliri | 13 | 2 | 10,466 |

Tabela 11 Vlera e zëvendësimit për kulturat bujqësore

| Kulturat vjetore | Çmimi (Gjithë/m ²) |
|------------------|--------------------------------|
| Jonxhë | 9.5 |

7.4 Vlerat/Çmimet e Strukturës së Projektit

Vlerat e tregut dhe më pas vlera e plotë e zëvendësimit të pronave të prekura llogariten duke përdorur çmimet për njësi sipas LALRP ekzistuese,⁸ të cilat janë zhvilluar dhe rënë dakord së fundmi midis palëve të interesuara (BERZH, HSH dhe Ministria e Infrastrukturës).

Në rastin e murit me gardh në parcelën tokësore Sallmone, çmimi për njësi është 25,916.39 lekë për një metër linear.

7.5 Normat e kompensimit të biznesit

Edhe pse bizneset nuk do të kenë marrje toke, ndërprerjet e mundshme mund të çojnë në humbje të përkohshme të të ardhurave.

Lloji dhe shkalla e humbjes së biznesit për shkak të humbjes së aksesit do të bazohet në Deklaratën e Metodës për punimet për instalimin e kabllit nëntokësor, e cila do të kërkojë të ketë ndikimin më të vogël të përkohshëm. Ndikimet më të detajuara do të vlerësohen nga kontraktori i punimeve dhe do të bien dakord me Hekurudhat Shqiptare para fillimit të punimeve.

7.6 Matrica e të drejtave dhe kompensimit

Tabela e mëposhtme paraqet llojet e mundshme të humbjeve që lidhen me Projektin, subjektet me të drejta dhe politikën e kompensimit.

Tabela 12 Kriteret e Pranueshmërisë dhe Matrica e Përfitimit

| Lloji i humbjes | Njerëz/Entitete me të drejta | Politika e kompensimit |
|---|--|--|
| TOKA | | |
| I ndërtueshëm dhe Tokë bujqësore pavarësisht nga ashpërsia e humbjes, duke përfshirë Tokën Jetime (vetëm një humbje e përkohshme, ndërkohë që Kryhen gjurmime për themelet e shtyllave të rrjetës së çelikut. Toka nuk do të blihet dhe pronësia dhe qëllimi ekzistues do të mbeten.) | Pronar me formale titull (duke përfshirë ato që kanë pretendim për tokë që është i njohur ose i dallueshëm nën ligjet kombëtare) | Paketa kompensimi për pronarët që mbulojnë koston e zëvendësimit për tokën, të korrat dhe pemët shumëvjeçare dhe asetet ndihmëse. Kompensim në para për humbjen e të ardhurave nga toka e punueshme gjatë ekzekutimit të punimeve, nëse ka. |
| | PAP-të pa formale titull (në zotërim të tokë para prerjes datë) | Kompensim në para për humbjen e të ardhurave nga toka e punueshme gjatë ekzekutimit të punimeve, nëse ka. |
| STRUKTURAT | | |
| Dëmtimi i infrastrukturës: p.sh. rrugët lokale, gardhet etj. | Pronarët ose përdoruesit e i prekur infrastrukturë | Kostot e kompensimit për asetet ndihmëse (gardh muri, etj.). Restaurimi i menjëhershëm i infrastrukturës së prekur (ose ofrimi i një alternative të përkohshme aty ku restaurimi i menjëhershëm nuk është i zbatueshëm). Kompensimi në para për humbjet e shkaktuara si rezultat i dëmtimit të |

⁸Shtojca 2

| Lloji i humbjes | Njerëz/Entitete me të drejta | Politika e kompensimit |
|--|---|---|
| infrastrukturë | | |
| HUMBJA E AKSESIT | | |
| Humbja e aksesit në burimet e zakonshme, lehtësitë dhe burimet e mbajtura nga komuniteti | Komunitetet, rruga përdoruesit (duke përfshirë bizneset) ose familjet | Ripërtëritja e shërbimeve publike. Rivendosja e aksesit në lehtësira ose shërbime në nivelet e mëparshme. Kompensimi për dëmshpërblim për përdoruesit e rrugës (përfshirë bizneset) që mund të ankohen për shkak të dëmtimit ose bllokimit të mundshëm të rrugës gjatë punimet e ndërtimit. |
| RESTAURIMI I MJETEVE TË JETESËS | | |
| Humbja e të ardhurave për shkak të ndikimeve të Projektit | Personat që mund të pësojnë humbje të të ardhurave për shkak të Projektit ndikimet, konkretisht ata që kryesisht mbështeten në të tyre tokë bujqësore, nëse çdo | Ndihma për rivendosjen e jetesës (kur është e aplikueshme) do të identifikohet dhe ofrohet nga Hekurudhat Shqiptare në bashkëpunim me Hekurudhën Rajonale. Drejtoritë e Bujqësisë rast pas rasti (p.sh., ndihmë për të identifikuar dhe aksesuar aktivitete të tjera të gjenerimit të të ardhurave/jetesës, ndihmë për aksesuar trajnime, zhvillim aftësish, mundësi punësimi, mbështetje për zhvillimin bujqësor, etj.). |

8 Buxheti i LALRP-së

Një buxhet tregues është përgatitur për të mbuluar kompensimin dhe ndihmën për ndikimet në blerjen e tokës dhe jetesën që lidhen me punimet e elektrifikimit, bazuar në projektin paraprak dhe Inventarin e Humbjeve të paraqitura në Shtojcën 9.

Tabela 13 Buxheti i vlerësuar i LALRP-së

| Buxheti i LALRP-së | Shuma e parashikuar në lekë |
|---|-----------------------------|
| Blerje e Përhershme e Tokës | 10,067,068.34 |
| Kompensimi për humbjen e të ardhurave nga toka e punueshme gjatë instalimit të shtyllave të çelikut në Sallmone dhe instalimit të kabllave nëntokësore në Kashar (marrje e përkohshme e tokës) | Për tu përcaktuar |
| Kompensimi për tokën e paqëndrueshme (jetime) | Për tu përcaktuar |
| Kompensimi për të korrat dhe pemët e prekura | 221,920 |
| Kompensimi për dëmet në strukturat në Sallmone | 647,907.50 |
| Buxheti total* | 10,936,895.83 |
| <p>* Nëntotali i kuantifikuar pasqyron vetëm artikujt e buxhetit për të cilët çmimet për njësi dhe sasi të ndikimit janë aktualisht të disponueshme bazuar në projektin paraprak.</p> <p>Çdo buxhet shtesë i kërkuar për të zbatuar këtë Shtojcë të LALRP pas përfundimit të projektit përfundimtar të detajuar të Kontraktorit do të përcaktohet dhe përfshihet nga Hekurudhat Shqiptare përmes një përditësimi të Inventarit të Humbjeve dhe kësaj Shtojce të LALRP, para paraqitjes së kërkesave shtesë për shpronësim në Agjencinë Shtetërore të Shpronësimit dhe para nxjerrjes së Vendimit të Këshillit të Ministrave për kompensimin e personave dhe bizneseve të prekura.</p> <p>Një ndarje e detajuar e vlerave të kompensimit të vlerësuara në nivel parcele është dhënë në Shtojcën 9.</p> | |

9 Publikimi i informacionit dhe konsultimet publike

Pas miratimit, pjesë të kësaj Shtojcë të LALRP do të përkthehen në shqip dhe do të bëhen publike për publikun e gjerë, në mënyrë që komunitetet lokale të jenë plotësisht të informuara rreth ndikimeve të mundshme, përfitimeve dhe paketave të kompensimit të ofruara, si dhe masave të tjera zbutëse. HSH do të shpërndajë informacion të tillë dhe do të ofrojë shpjegime për mekanizmat dhe procedurat, si dhe procesin e përgjithshëm të programit të kompensimit. Kjo Shtojcë e LALRP do të trajtohet si një dokument zyrtar publik dhe duhet t'i vihet në dispozicion publikut nëpërmjet mjeteve dhe kanaleve të aksesueshme.

10 Menaxhimi i Ankesave

Ankesat në lidhje me ndikimin dhe proceset e blerjes së tokës do të menaxhohen dhe përpunohen në përputhje me PR5 dhe PR10 të BERZH-it, dhe në përputhje me kërkesat ekzistuese të LALRP-së.

HSH tashmë ka krijuar një mekanizëm ankesash për të pranuar dhe adresuar çështjet e mundshme, duke përfshirë një mekanizëm ankimor të projektuar për të zgjidhur mosmarrëveshjet në një mënyrë të paanshme.

Nëse ka ndonjë ankesë në lidhje me këtë pjesë të projektit, mekanizmi i ankesave përshkruhet në Kapitullin 8.4 të dokumentit LALRP të Projektit.

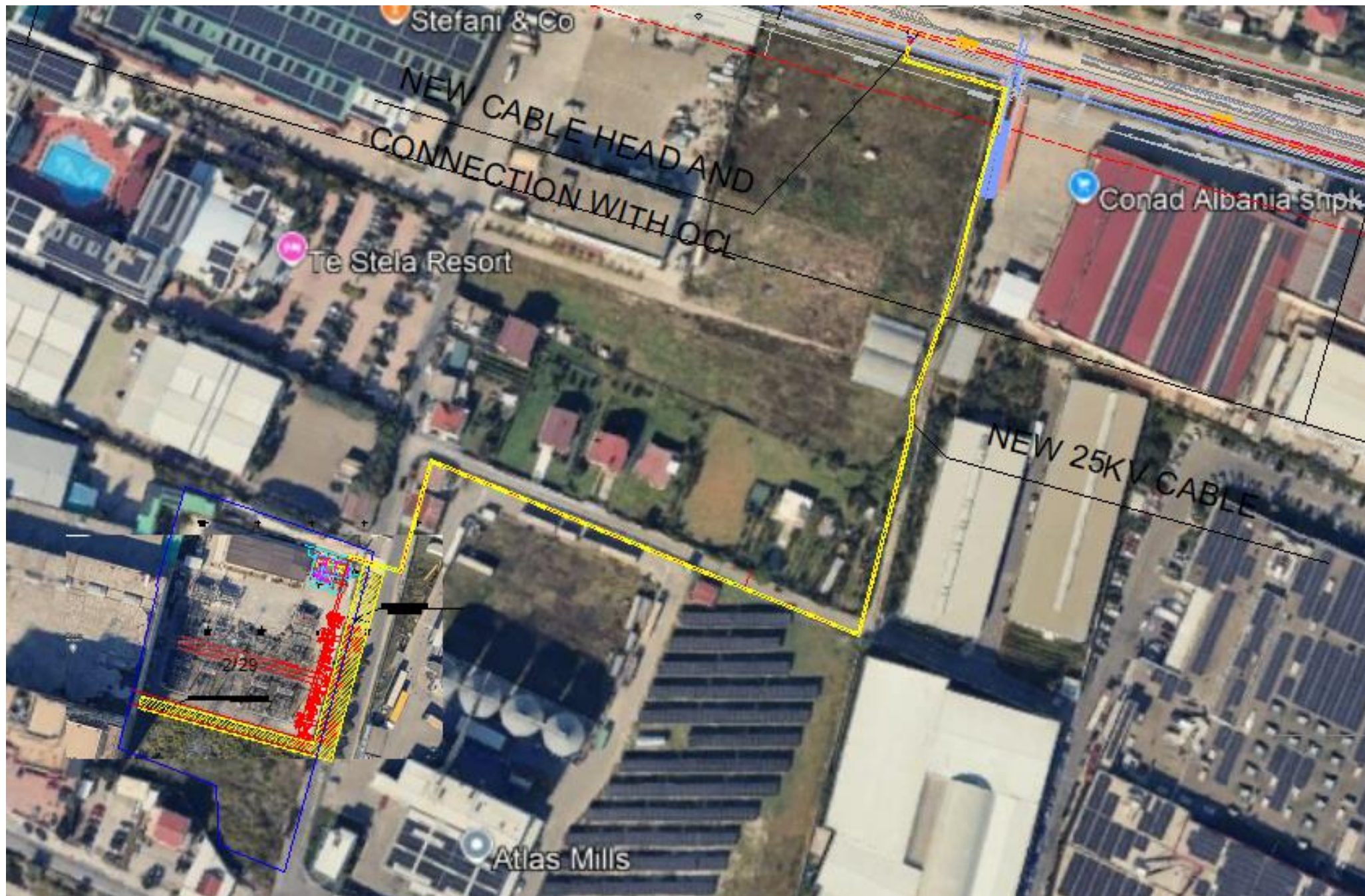
11 Njerëz të cenueshëm

Nuk janë identifikuar familje të cenueshme në zonën e prekur nga projekti.

Shtojca 1 Plani i tokës së caktuar për shpronësim







Shtojca 2 Plani i Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës Projekti Durres-Tiranë-TIA (bashkëngjitur si dokument i veçantë)

Shtojca 3 Prerjet tËrthore standarde dhe vendosja e shtyllave OCL (bashkëngjitur si dokument i veçantë)

Shtojca 4 Shtojcë e Planit të Blerjes së Tokës dhe Restaurimit të Mjeteve të Jetesës - Ndërtesa e Stacioneve Hekurudhore të Shqipërisë (bashkëngjitur si dokument i veçantë)

Shtojca 5 Vendimi për VNM paraprake në procedurë lokale (bashkëngjitur si dokument i veçantë)

Shtojca 6 Aktivitetet e angazhimit të palëve të interesuara (korrespondencë zyrtare, fletëpalosje dhe MoM)

Shtojca 7 Formularët e anketës socio-ekonomike

Shtojca 8 Informacione Kadastrale (harta dhe dokumente pronësie të tokës)

Shtojca 9 Buxheti i kompensimit të LALRP (Matrica)

SHTOJCA 10 Fotot e Vendndodhjes