

PROJEKT ZBATIMI

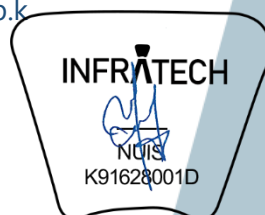
RAPORT VNM

STUDIM-PROJEKTIM "NDËRTIMI I RRUGES
MYSLYM KETA

Projektues: B.O.E "Infratech & Engineering Consulting Group" sh.p.k

Perfaqesues me prokure : O.E "Infratech" sh.p.k

Administrator : Ing. Filjana Veizaj



PËRMBAJTJA

1	TË PËRGJITHSHME	4
	INFORMACION PER QELLIMIN E VNM-se DHE METODIKEN E ZBATUAR	4
	PERSHKRIMI I PROJEKTIT	4
	□ Hyrje	4
2	INFORMACION PER QELLIMIN E VNM-SE DHE METODIKEN E ZBATUAR	5
	OBJEKTIVAT AFATSHKURTER TE VNM	6
	1. 2.1 Objektivat Afatshkurtër të VNM-së	6
	8. Përmbledhje	6
	1. 2.2 Objektivat Afatgjata të VNM-së	6
	12. Rezultatet e Pritshme Afatgjata të VNM-së	7
	13. Përmbledhje e Metodikës së Zbatuar	7
	□ PËRSHKRIMI I LEGJISLACIONIT NË FUQI	8
	1. KUADRI LIGJOR NDËRKOMBËTAR.....	9
	Vendndodhja	10
	Gjendja ekzistuese.....	10
	Identifikimi i nevojës për projektin dhe problemit që synon të adresojë:	11
	Përcaktimi i përfitimeve kryesore dhe impaktit që projekti pritët të ketë.	11
	Identifikimi i nevojës për projektin dhe problemit që synon të adresojë:	12
	Përcaktimi i përfitimeve kryesore dhe impaktit që projekti pritët të ketë.	12
	Përshkrimi i objektitvit.....	12
	Rrjeti rrugor	12
	Aneksi A: PËRSHKRIMI I ZGJIDHJES SË PROPOZUAR PËR RRUGËN "MYSLYM KETA":.....	13
	Detajimi i zgjidhjes teknike të propozuar se rruges:	13
	2.1.1 Varianti final:.....	13
	Kanalizimi i ujërave të shiut	13
	Kunetat prej betoni.....	13
	Pusetat mbledhëse.....	14
	Tubacionet.....	14
	Tubacionet për trotuaet dhe objektet mbi rrugë	14
	Parashikime për zonat me thellësi të vogël të tubacioneve	14
	Kanlizimi I ujerave te zeza	15
	4.7 Sistemi i ndricimit rrugor.....	15
3	TE DHENA PER MJEDISIN EKZISTUES.....	16
	Klima	16
	Temperatura e Ajrit.....	16
	Mjegulla	18
	Reshjet atmosferike.....	19
	Bora	20

Lagështia e ajrit.....	21
Era	21
Stuhitë	23
Zonat e mbrojtura dhe monumentet e natyres.....	23
Ujerat Siperfaqësore	24
Gjeologjia inxhinierike.....	24
Sizmiteti.....	24
Neotektonika.....	25
Komuniteti lokal dhe social-ekonomia	25
Aneksi B: Informacion lidhur me identifikimin e ndikimeve të mundshme, negative, në mjedis, të projektit, përfshirë ndikimet ne biodiversitet, ujë, tokë dhe ajër.....	26

INFORMACION PER QELLIMIN E VNM-se DHE METODIKEN E ZBATUAR

- a) Pershkrim te qellimit dhe objektivave te VNM-se
- b) Kuadri Ligjor Mjedisor dhe Institucional
- c) Kuadri Ligjor nderkombetar

PERSHKRIMI I PROJEKTIT

- a) Pershkrimi i mbuleses bimore te siperfaqes ku propozohet te zbatohet projekti, shoqeruar edhe me fotografi;
- b) Informacion per pranine e burimeve ujore, ne siperfaqen e kerkuar nga projekti dhe ne afersi te tij;
- c) Informacion lidhur me identifikimin e ndikimeve te mundshme, negative, ne mjedis, te projektit, perfshire ndikimet ne biodiversitet, uje, toke dhe ajer;
- ç) Nje pershkrim per shkarkimet e mundshme ne mjedis, te tilla si: ujera te ndotura, gaze dhe pluhur, zhurma, vibrime, si dhe per prodhimin e mbetjeve;
- d) Informacion per kohezgjatjen e mundshme te ndikimeve negative te identifikuara;
- dh) Te dhena per shtrirjen e mundshme hapesinore te ndikimit negativ ne mjedis, qe nenkupton distancen fizike nga vendndodhja e projektit, dhe vlerat e ndikuara qe perfshihen ne te;
- e) Mundesine e rehabilitimit te mjedisit te ndikuar dhe mundesine e kthimit te mjedisit te ndikuar te siperfaqes ne gjendjen e meparshme, si dhe kostot financiare te peraferta per rehabilitimin;
- ë) Masat e mundshme per shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative ne mjedis;
- f) Ndikimet e mundshme ne mjedisin nderkufitar (nese projekti ka natyre te tille);

• Hyrje

Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor (VNM) është një proces sistematik, gjithëpërfshirës dhe ndërdisiplinor, që synon të identifikojë, përshkruajë dhe vlerësojë efektet direkte dhe indirekte të një projekti të caktuar mbi mjedisin natyror dhe atë njerëzor. Ky proces bazohet në parimet e zhvillimit të qëndrueshëm dhe mbrojtjes së mjedisit, duke marrë në konsideratë efektet e mundshme mbi elementë si njerëzit, flora dhe fauna, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore, klima, terreni, trashëgimia kulturore dhe sociale, si dhe ndërveprimi i këtyre faktorëve.

• Qëllimi dhe Rëndësia e VNM-së

Qëllimi kryesor i këtij procesi është të minimizojë ndikimet negative dhe të promovojë zhvillimin e qëndrueshëm përmes:

- **Identifikimit të ndikimeve:** Evidentimi i efekteve të drejtpërdrejta dhe të tërthorta që projekti mund të ketë në mjedis dhe komunitet.
- **Vlerësimit të opsioneve alternative:** Përzgjedhja e zgjidhjeve teknike dhe mjedisore që minimizojnë dëmet dhe optimizojnë përfitimet.
- **Krijimit të një plani menaxhimi:** Përgatitja e masave të qarta për të menaxhuar dhe monitoruar ndikimet mjedisore gjatë dhe pas përfundimit të projektit.
- **Parimet e Bazës së VNM-së**

Ky raport mbështetet në një seri parimesh të mbrojtjes së mjedisit dhe zhvillimit të qëndrueshëm:

1. **Parimi i parandalimit:** Mënjanimi i ndotjes dhe i efekteve të dëmshme përpara se ato të ndodhin.
2. **Parimi i zhvillimit të qëndrueshëm:** Zhvillimi i projektit duke ruajtur balancën midis zhvillimit ekonomik, mbrojtjes mjedisore dhe përmirësimit social.
3. **Parimi "ndotësi paguan":** Sigurimi që shpenzimet për ndotjen dhe ndikimet e tjera mjedisore të përballohen nga përgjegjësit.
4. **Parimi i pjesëmarrjes publike:** Përfshirja e qytetarëve dhe palëve të interesuara në vendimmarrje përmes konsultimeve transparente.
5. **Parimi i përgjegjësisë dhe bashkëpunimit:** Përfshirja e institucioneve publike, organizatave dhe komuniteteve për një qasje të integruar.

- **Metodologjia dhe Përgatitja e Raportit**

Ky raport është përgatitur bazuar në:

- **Analizën e të dhënave ekzistuese:** Duke përfshirë informacion mbi kushtet klimatike, hidrologjike dhe ekologjike të zonës.
- **Studimet dhe gjetjet e reja:** Matje dhe analiza për të vlerësuar ndikimet potenciale të projektit.
- **Standardet kombëtare dhe ndërkombëtare:** Referuar normave të zbatueshme për projektet infrastrukturore dhe mbrojtjen e mjedisit.
- **Konsultimet me ekspertët dhe palët e interesuara:** Përfshirja e specialistëve rajonalë dhe vendorë në procesin e vlerësimit.
- **Objektivat e VNM-së për Projektin e Rrugës "Myslym Keta"**
 - **Sigurimi i mbrojtjes mjedisore:** Identifikimi i masave për të minimizuar ndikimet në flora, fauna, tokë, ujë dhe cilësinë e ajrit.
 - **Përmirësimi i jetës së komunitetit:** Vlerësimi i ndikimeve sociale dhe ekonomike, duke përfshirë përfitimet nga infrastruktura e përmirësuar.
 - **Përputhshmëria me legjislacionin:** Sigurimi që projekti të respektojë kërkesat ligjore dhe standardet kombëtare dhe ndërkombëtare.

2 INFORMACION PER QELLIMIN E VNM-SE DHE METODIKEN E ZBATUAR

VNM gjithashtu përfshin parashikimin dhe planifikimin e masave zbutëse, reduktuese dhe eliminuese të ndikimeve të projektit në mjedisin fizik dhe social me qëllim përmirësimin e cilësisë dhe qëndrueshmërisë së mjedisit nëpërmjet:

1. Marrjes në konsideratë të çështjeve të mjedisit që në fazën e përgatitjes së propozimeve në projekt.
2. Shqyrtimit të alternativave të ndryshme brenda projektit
3. Të japë një gjendje sa më reale nga pikëpamja e ndikimit dhe impaktit në mjedis nga aktiviteti që do zhvillohet.
4. Analizimin e faktorëve pozitivë dhe negativë mjedisorë, marrjen e masave zbutëse, reduktuese dhe eliminuese për ndikimet negative.
5. Nxjerrjes në dukje dhe vlerësimin cilësor të ndikimeve në mjedis të projektit.
6. Propozime dhe rekomandime të masave zbutëse të ndikimit në projekt.

1. 2.1 Objektivat Afatshkurtër të VNM-së

Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis (VNM) ka si qëllim të ofrojë një analizë të plotë dhe të detajuar të ndikimeve të projektit mbi mjedisin, duke u fokusuar në arritjen e disa objektiveve afatshkurtër për të garantuar qëndrueshmërinë dhe cilësinë e mjedisit. Objektivat kryesore afatshkurtër përfshijnë:

2. **Integrimi i shqetësimeve mjedisore në fazën fillestare të projektit:**
 - Sigurimi që çështjet mjedisore të merren parasysh që në fazën e përgatitjes së propozimeve dhe hartimit të projektit, duke parandaluar ose minimizuar ndikimet e mundshme negative.
3. **Shqyrtimi dhe analiza e alternativave brenda projektit:**
 - Vlerësimi i opsioneve teknike dhe operationale të projektit për të identifikuar zgjidhjet më të favorshme që minimizojnë ndikimet mjedisore.
4. **Pasqyrimi i gjendjes aktuale të mjedisit:**
 - Ofrimi i një analize reale dhe të detajuar të ndikimeve të mundshme që aktiviteti i propozuar mund të ketë mbi komponentët e mjedisit fizik, biologjik dhe social.
5. **Identifikimi dhe trajtimi i faktorëve mjedisorë:**
 - Analiza e faktorëve pozitivë dhe negativë të projektit, duke vendosur në fokus marrjen e masave zbutëse, reduktuese dhe eliminative për ndikimet negative.
6. **Vlerësimi cilësor i ndikimeve mjedisore:**
 - Vlerësimi i ndikimeve mbi mjedisin përmes analizave cilësore, për të siguruar që impakti i projektit të jetë i kuptueshëm dhe i menaxhueshëm.
7. **Përcaktimi i masave zbutëse dhe rekomandimeve:**
 - Ofrimi i rekomandimeve për masat që synojnë reduktimin e ndikimeve negative dhe përmirësimin e kushteve ekzistuese të mjedisit.

8. Përmbledhje

Objektivat afatshkurtër të VNM-së sigurojnë që projekti të zhvillohet në harmoni me parimet e mbrojtjes së mjedisit dhe zhvillimit të qëndrueshëm, duke vendosur theksin tek reduktimi i ndikimeve negative dhe maksimizimi i përfitimeve sociale dhe mjedisore. Këto objektiva janë të ndërlidhura dhe krijojnë një bazë të fortë për zbatimin e masave parandaluese dhe zbutëse gjatë gjithë ciklit jetësor të projektit.

1. 2.2 Objektivat Afatgjata të VNM-së

Objektivat afatgjata të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) kanë për qëllim të mbështesin realizimin e projekteve në përputhje me parimet e qëndrueshmërisë dhe ruajtjes së mjedisit. Përmes tyre sigurohet një balancë ndërmjet zhvillimit ekonomik dhe mbrojtjes së burimeve natyrore. Objektivat kryesore janë:

2. **Përmirësimi mjedisor i projektit të propozuar**
 - Integrimi i standardeve më të larta mjedisore në të gjitha fazat e projektit për të siguruar ruajtjen dhe përmirësimin e cilësisë së mjedisit.
3. **Hartimi i planeve për menaxhimin e mjedisit dhe emergjencave**
 - Krijimi i planeve specifike për menaxhimin e ndikimeve mjedisore dhe përballimin e situatave emergjente gjatë fazës së zbatimit dhe operimit.
4. **Monitorimi i vazhdueshëm i ndikimeve mjedisore**
 - Vendosja e mekanizmave për monitorimin e ndikimeve në elementet kryesore të mjedisit, si toka, ajri, uji dhe biodiversiteti, për të garantuar ndjekjen e qëndrueshmërisë së projektit.

5. **Përfshirja dhe informimi i komunitetit dhe institucioneve**
 - Sigurimi i transparencës dhe përfshirja aktive e komunitetit dhe institucioneve vendore në procesin e zhvillimit të projektit.
6. **Vlerësimi i ndikimeve mjedisore dhe sociale**
 - Analiza e detajuar e ndikimeve pozitive dhe negative që projekti mund të ketë mbi mjedisin dhe shoqërinë, duke nxjerrë përfitimet dhe sfidat.
7. **Minimizimi i ndikimeve negative**
 - Zbatimi i masave për reduktimin e ndikimeve negative në elementet prioritarë si cilësia e ajrit, tokës dhe ujit, si dhe kontrolli i ndotjes akustike.
8. **Rehabilitimi dhe ruajtja e ekosistemeve natyrore**
 - Implementimi i ndërhyrjeve për rikuperimin dhe mbrojtjen e florës dhe faunës, duke kontribuar në qëndrueshmërinë biologjike të zonës.
9. **Analiza e vendndodhjes dhe teknologjisë**
 - Sigurimi që vendndodhja e zgjedhur dhe teknologjitë e përdorura janë më efikase dhe me ndikim minimal mjedisor.
10. **Përdorimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore**
 - Maksimizimi i efikasitetit në përdorimin e burimeve natyrore, duke ruajtur kapacitetin e tyre për përdorim të ardhshëm.
11. **Aplikimi i teknikave dhe teknologjive më të mira**
 - Përdorimi i teknikave dhe teknologjive inovative dhe me ndikim minimal për realizimin e projektit.

12. Rezultatet e Pritshme Afatgjata të VNM-së

Rezultatet e pritshme afatgjata përfshijnë:

1. **Mbrojtja dhe përmirësimi i shëndetit të njeriut:**
 - Reduktimi i ekspozimit të njerëzve ndaj faktorëve ndotës dhe përmirësimi i cilësisë së jetës për komunitetin.
2. **Parandalimi i dëmtimeve të pakthyeshme të mjedisit:**
 - Ruajtja e ekosistemeve dhe burimeve natyrore për të shmangur dëmet e pakthyeshme mjedisore.
3. **Promovimi i zhvillimit të qëndrueshëm:**
 - Kontributi në zhvillimin ekonomik dhe social të qëndrueshëm, në harmoni me kapacitetet ekologjike.
4. **Rritja e cilësisë sociale dhe ekonomike:**
 - Krijimi i mundësive të reja për punësim, rritja e vlerës së pronave dhe përmirësimi i infrastrukturës për komunitetin lokal.
5. **Mbështetja e politikave mjedisore:**
 - Përputhja me politikat kombëtare dhe ndërkombëtare për mbrojtjen dhe zhvillimin e qëndrueshëm të mjedisit.

13. Përmbledhje e Metodikës së Zbatuar

Për hartimin e VNM-së janë ndjekur hapat e mëposhtëm:

1. **Analiza e projektit dhe teknologjisë së tij:**
 - Vlerësimi i detajuar i veprimtarive të projektit dhe teknologjive që do të përdoren.
2. **Vlerësimi i infrastrukturës ekzistuese:**
 - Studimi i kushteve aktuale dhe ndikimeve që mund të shkaktohen gjatë zbatimit.
3. **Identifikimi i operacioneve të nevojshme:**
 - Përkufizimi i ndërhyrjeve të nevojshme në mjedis dhe masave për zbutjen e ndikimeve.
4. **Studimi i vlerave mjedisore dhe natyrore:**

- Identifikimi i biodiversitetit dhe burimeve natyrore në zonën e ndikimit të projektit.
- 5. **Përcaktimi i ndërveprimeve historike:**
 - Analiza e ndërveprimeve të mëparshme midis aktiviteteve njerëzore dhe elementeve mjedisore në zonën e projektit.

Kjo metodikë synon të garantojë që rezultatet e VNM-së të jenë të detajuara, të zbatueshme dhe të mbështesin një zhvillim të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës.

• **PËRSHKRIM I LEGJISLACIONIT NË FUQI**

Seksioni në vijim përshkruan kornizën ligjore dhe rregullative që udhëheq procesin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM), duke përfshirë aktet normative të nivelit kombëtar dhe ndërkombëtar, të cilat sigurojnë zbatimin e projekteve në përputhje me standardet mjedisore.

• **Korniza Kushtetuese**

Kushtetuta e Shqipërisë, e miratuar në vitin 1998, përbën bazën ligjore për mbrojtjen e mjedisit. Ajo thekson rëndësinë e:

- Menaxhimit të qëndrueshëm të burimeve natyrore,
 - Zbatimit të parimeve të zhvillimit të qëndrueshëm,
 - Sigurimit të të drejtës së qytetarëve për informacion mbi mjedisin.
- ### • **Kuadri Ligjor Vendor**

Legjislacioni mjedisor shqiptar është hartuar për të mbrojtur dhe parandaluar ndikimet në komponentët e rëndësishëm të mjedisit. Ligjet kryesore përfshijnë:

1. **Ligji Nr. 10 431, datë 09.06.2011:** "*Për mbrojtjen e mjedisit*" - Përcakton parimet dhe masat për mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit.
 2. **Ligji Nr. 10 440, datë 07.07.2011:** "*Për vlerësimin e ndikimit në mjedis*" - Rregullon procedurat e VNM-së, përfshirë klasifikimin e projekteve që i nënshtrohen këtij procesi.
 3. **Ligji Nr. 10 448, datë 14.07.2011:** "*Për lejet e mjedisit*" - Përcakton procedurat dhe kriteret për marrjen e lejeve mjedisore.
 4. **Ligji Nr. 10 463, datë 22.09.2011:** "*Për menaxhimin e integruar të mbetjeve*" - Thekson kontrollin dhe riciklimin e mbetjeve.
 5. **Ligji Nr. 10 119, datë 23.04.2009:** "*Për planifikimin e territorit*" - Rregullon menaxhimin e zhvillimit urban dhe rural.
 6. **Ligji Nr. 95 87, datë 20.07.2006:** "*Për mbrojtjen e biodiversitetit*" - Siguron ruajtjen dhe menaxhimin e qëndrueshëm të faunës dhe florës.
 7. **Ligji Nr. 10 081, datë 23.02.2009:** "*Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë*" - Përfshin proceset për dhënien e licencave për projektet që ndikojnë në mjedis.
- ### • **Vendime të Këshillit të Ministrave (VKM)**
1. **VKM Nr. 686, datë 29.07.2015:** "*Për miratimin e rregullave dhe afateve për zhvillimin e procedurës së VNM-së*".
 2. **VKM Nr. 16, datë 14.01.2012:** "*Për të drejtën e publikut për të pasur informacion mjedisor*".
 3. **VKM Nr. 575, datë 24.06.2015:** "*Për menaxhimin e mbetjeve inerte*".
 4. **VKM Nr. 805, datë 04.12.2003:** "*Për miratimin e listës së veprimtarive që ndikojnë në mjedis dhe kërkojnë leje mjedisore*".
 5. **VKM Nr. 1189, datë 18.11.2009:** "*Për rregullat dhe procedurat për hartimin dhe zbatimin e programit kombëtar të monitorimit të mjedisit*".

- **Angazhimet Ndërkombëtare**

Shqipëria ka miratuar disa protokolle dhe marrëveshje ndërkombëtare për të përmbushur detyrimet globale në mbrojtjen e mjedisit, ndër të cilat:

1. **Ligji Nr. 9672, datë 26.10.2000:** Ratifikimi i Konventës së Aarhusit, që garanton të drejtën e publikut për informacion dhe pjesëmarrje në vendimmarrje mjedisore.
2. **Ligji Nr. 9334, datë 16.12.2004:** "Për aderimin e Shqipërisë në Protokollin e Kiotos".
3. **Ligji Nr. 9486, datë 06.03.2006:** "Për aderimin në Amendamentin e Pekinit për Protokollin e Montrealit".

- **Zbatimi dhe Mbikëqyrja**

Zbatimi i këtij projekti është i mbikëqyrur nga institucionet qendrore dhe lokale, të cilat sigurojnë respektimin rigoroz të kërkesave ligjore dhe rregullative, duke përfshirë:

- **Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit**
- **Inspektoratin Shtetëror të Mjedisit dhe Pyjeve**
- **Njësitë e vetëqeverisjes vendore**

- **Përputhshmëria e Projektit me Legjislacionin**

Ky raport është hartuar në përputhje me **Ligjin Nr. 10 440, datë 07.07.2011**, "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis." Projekti i propozuar i nënshtrohet procedurës paraprake të VNM-së, sipas Shtojcës II, pika 10, që përfshin ndërtimin e rrugëve dhe infrastrukturës përkatëse. Zbatimi i projektit është planifikuar në përputhje me të gjitha standardet dhe normat e përcaktuara, duke garantuar ndikim minimal në mjedis dhe përputhshmëri me objektivat e zhvillimit të qëndrueshëm.

1. KUADRI LIGJOR NDËRKOMBËTAR

Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) për projektin e propozuar merr në konsideratë kuadrin ligjor ndërkombëtar, duke u përqendruar në përqasjen dhe përputhshmërinë me legjislacionin dhe direktivat kryesore të Bashkimit Evropian (BE) për mbrojtjen e mjedisit. Këto akte normative udhëzojnë menaxhimin mjedisor në fushat e ajrit, ujit, mbetjeve dhe ndikimeve të përgjithshme në mjedis.

2. Direktivat Kryesore të BE-së për Mjedisin

3. Direktiva KE 1999/30/CE, datë 22 Prill 1999

Vendos vlera kufi për:

- Dioksidin e squfurit (SO₂),
- Dioksidin e azotit (NO₂) dhe oksidet e azotit (NO_x),
- Grimcat pezull (PM) dhe plumbin (Pb) në ajër.

4. Direktiva 2000/60/CE e Parlamentit dhe Këshillit të Evropës

Përcakton një kuadër për veprimet e komunitetit në fushën e politikës së ujërave, duke mbrojtur dhe menaxhuar burimet ujore në mënyrë të qëndrueshme.

5. Direktiva KE 42/2001 e Këshillit të Evropës

Për Vlerësimin e Ndikimeve të Planeve dhe Programeve mbi Mjedisin (VNMS dhe VSM), duke siguruar përfshirjen e analizave mjedisore në nivel planifikimi.

6. Direktiva 2008/50/CE e Parlamentit dhe Këshillit të Evropës, datë 21 Maj 2008

Vendos standardet për cilësinë e ajrit në mjedis, për të promovuar një ajër më të pastër në Evropë.

7. Direktiva 75/442/CEE e Këshillit, datë 14 Korrik 1975

Udhëzon menaxhimin e mbetjeve në përputhje me praktikën më të mira dhe minimizon ndikimet e tyre në mjedis.

8. **Direktiva 91/689/CEE e Këshillit, datë 12 Dhjetor 1991**
Trajton mbetjet e rrezikshme, duke përcaktuar standardet për menaxhimin dhe asgjësimin e tyre.
9. **Direktiva 2001/42/CE e Parlamentit dhe Këshillit të Evropës, datë 27 Qershor 2001**
Vendos kërkesat për vlerësimin strategjik të ndikimeve të planeve dhe programeve të caktuara mbi mjedisin.
10. **Direktiva 85/337/CEE e Këshillit, datë 27 Qershor 1985**
Trajton vlerësimin e ndikimeve të projekteve publike dhe private mbi mjedisin, duke kërkuar një analizë gjithëpërfshirëse të pasojave.
11. **Direktiva 96/62/EC e Këshillit**
Vendos standardet për vlerësimin dhe menaxhimin e cilësisë së ajrit në mjedis, duke përfshirë kontrollin e ndotësve kryesorë.
12. **Direktiva 99/61/CE për Mbetjet e Ngurta**
Rregullon menaxhimin e mbetjeve në gropa mbetjesh, duke përcaktuar standardet për vendosjen, menaxhimin dhe mbylljen e tyre.
13. **Direktiva CEE/CEEA/CE 78/659 për Cilësinë e Ujërave të Ëmbla**
Vendos standarde për mbrojtjen dhe ruajtjen e ujërave të ëmbla të përshtatshme për peshkim dhe për nevoja të tjera mjedisore.
14. **Direktiva 1999/30/CE**
Përkufizon vlerat kufi për përqendrimit e NO₂, NO_x, SO₂, PM dhe Pb në ajër, për të mbrojtur shëndetin publik dhe mjedisin.
15. **Angazhimi i Shqipërisë në Kuadrin Ndërkombëtar**

Përputhja e raportit të VNM-së me direktivat e BE-së reflekton angazhimin e Shqipërisë për të ndjekur standardet më të larta ndërkombëtare, duke adresuar sfidat kryesore mjedisore dhe duke promovuar zhvillimin e qëndrueshëm. Përdorimi i këtyre direktivave si udhëzues siguron që projekti të zbatohet në harmoni me kërkesat globale për mbrojtjen e mjedisit dhe ruajtjen e burimeve natyrore për brezat e ardhshëm.

Vendndodhja

Vendodhja e Objektit: Rruga “Myslym Keta” ndodhet në Njësinë Administrative 4, në qytetin e Tiranës. Kjo rrugë përbën një nyje të rëndësishme infrastrukturore, duke u kufizuar nga Rruga “Aleksandër Moisiu” dhe duke u lidhur me Rrugën “Arbrit.” Për shkak të vendndodhjes së saj strategjike dhe fluksit të lartë të lëvizjes së automjeteve, rruga “Myslym Keta” është një arterie e rëndësishme e transportit urban.

Karakterizohet nga një ndërtim miks, që përfshin si objekte të ulta, ashtu edhe ndërtesa të larta, duke reflektuar diversitetin arkitektonik të zonës dhe rolin e saj të rëndësishëm në lidhjen e komuniteteve dhe lehtësimin e qarkullimit brenda njësisë administrative.

Gjendja ekzistuese

• • Përshkrimi i gjendjes aktuale të objektit:

Segmenti rrugor që është marrë në studim ka një gjatësi rreth 3000 metra linearë dhe një gjerësi të konsiderueshme që varion nga 7 deri në 10 metra. Aktualisht, rruga ka një shtresë asfaltike, e cila në disa pjesë paraqet shenja të dëmtimit, duke ndikuar negativisht në cilësinë e qarkullimit. Trotualet përgjatë gjithë gjatësisë së rrugës janë të dëmtuara, gjë që kufizon sigurinë dhe komoditetin e këmbësorëve. Ndriçimi publik është i pranishëm vetëm në disa segmente, duke krijuar zona të pa ndriçuara që rrezikojnë sigurinë e banorëve gjatë natës. Rruga është e pajisur me kanalizime për ujërat e zeza dhe të bardha, megjithatë, këto sisteme janë të vjetruara dhe kanë nevojë për rehabilitim për të përmbushur standardet moderne të shërbimit publik dhe për të përballuar kërkesat e rritura të popullsisë së zonës.



Identifikimi i nevojës për projektin dhe problemit që synon të adresojë:

Gjendja aktuale e infrastrukturës në rrugën "Myslym Keta" kërkon ndërhyrje të menjëhershme për të përmirësuar sigurinë dhe cilësinë e jetës së banorëve. Problemet kryesore që ky projekt synon të adresojë përfshijnë dëmtimet e shtresës asfaltike, mungesën e trotuareve funksionalë, ndriçimin e pamjaftueshëm publik, dhe degradimin e sistemit të kanalizimeve. Këto mangësi jo vetëm që pengojnë qarkullimin e lirë dhe të sigurt të automjeteve dhe këmbësorëve, por gjithashtu kontribuojnë në përkeqësimin e kushteve të jetesës dhe rritjen e rrezikut për aksidente. Për më tepër, zhvillimi i vazhdueshëm urbanistik dhe rritja e densitetit të popullsisë në Njësinë Administrative 4 kërkojnë një infrastrukturë që është e aftë të mbështesë kërkesat aktuale dhe të ardhshme të zonës.

Përcaktimi i përfitimeve kryesore dhe impaktit që projekti pritet të ketë.

Projekti i rikonstruksionit të rrugës "Myslym Keta" pritet të sjellë një sërë përfitimesh të rëndësishme për komunitetin dhe për qytetin e Tiranës në përgjithësi. Përmirësimi i shtresës asfaltike dhe rehabilitimi i trotuareve do të rrisin ndjeshëm sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të rrugës, duke ulur ndjeshëm rrezikun e aksidenteve dhe duke lehtësuar lëvizjen e automjeteve dhe këmbësorëve. Vendosja e një ndriçimi të ri dhe të përshtatshëm do të përmirësojë sigurinë gjatë natës, duke krijuar një mjedis më të sigurt për banorët dhe vizitorët. Rehabilitimi i sistemit të kanalizimeve do të sigurojë një menaxhim më të mirë të ujërave të zeza dhe të bardha, duke reduktuar rrezikun e përmytjeve dhe ndotjes mjedisore, dhe duke përmirësuar kushtet sanitare të zonës.

Në aspektin afatgjatë, projekti pritet të ketë një ndikim pozitiv në zhvillimin urban të zonës, duke rritur vlerën e pronave dhe duke krijuar mundësi të reja për investime dhe zhvillim ekonomik. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe shtimi i elementëve të rinj urbanistikë, siç janë parkimet dhe gjelbërimi, do të kontribuojnë në rritjen e cilësisë së jetës për banorët dhe do të mbështesin zhvillimin e qëndrueshëm të

zonës. Projekti gjithashtu do të jetë në përputhje me normat dhe standardet evropiane, duke siguruar që Tirana të mbetet në linjë me praktikatat më të mira ndërkombëtare në fushën e infrastrukturës dhe planifikimit urban.

Identifikimi i nevojës për projektin dhe problemit që synon të adresojë:

Gjendja aktuale e infrastrukturës në rrugën "Myslym Keta" kërkon ndërhyrje të menjëhershme për të përmirësuar sigurinë dhe cilësinë e jetës së banorëve. Problemet kryesore që ky projekt synon të adresojë përfshijnë dëmtimet e shtresës asfaltike, mungesën e trotuareve funksionalë, ndriçimin e pamjaftueshëm publik, dhe degradimin e sistemit të kanalizimeve. Këto mangësi jo vetëm që pengojnë qarkullimin e lirë dhe të sigurt të automjeteve dhe këmbësorëve, por gjithashtu kontribuojnë në përkeqësimin e kushteve të jetesës dhe rritjen e rrezikut për aksidente. Për më tepër, zhvillimi i vazhdueshëm urbanistik dhe rritja e densitetit të popullsisë në Njësinë Administrative 4 kërkojnë një infrastrukturë që është e aftë të mbështesë kërkesat aktuale dhe të ardhshme të zonës.

Përcaktimi i përfitimeve kryesore dhe impaktit që projekti pritet të ketë.

Projekti i rikonstruksionit të rrugës "Myslym Keta" pritet të sjellë një sërë përfitimesh të rëndësishme për komunitetin dhe për qytetin e Tiranës në përgjithësi. Përmirësimi i shtresës asfaltike dhe rehabilitimi i trotuareve do të rrisin ndjeshëm sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të rrugës, duke ulur ndjeshëm rrezikun e aksidenteve dhe duke lehtësuar lëvizjen e automjeteve dhe këmbësorëve. Vendosja e një ndriçimi të ri dhe të përshtatshëm do të përmirësojë sigurinë gjatë natës, duke krijuar një mjedis më të sigurt për banorët dhe vizitorët. Rehabilitimi i sistemit të kanalizimeve do të sigurojë një menaxhim më të mirë të ujërave të zeza dhe të bardha, duke reduktuar rrezikun e përmytjeve dhe ndotjes mjedisore, dhe duke përmirësuar kushtet sanitare të zonës.

Në aspektin afatgjatë, projekti pritet të ketë një ndikim pozitiv në zhvillimin urban të zonës, duke rritur vlerën e pronave dhe duke krijuar mundësi të reja për investime dhe zhvillim ekonomik. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe shtimi i elementëve të rinj urbanistikë, siç janë parkimet dhe gjelbërimi, do të kontribuojnë në rritjen e cilësisë së jetës për banorët dhe do të mbështesin zhvillimin e qëndrueshëm të zonës. Projekti gjithashtu do të jetë në përputhje me normat dhe standardet evropiane, duke siguruar që Tirana të mbetet në linjë me praktikatat më të mira ndërkombëtare në fushën e infrastrukturës dhe planifikimit urban.

Përshkrimi i objektivit

Objekтиви kryesor i këtij projekti sipas kërkesave Termave të referencës është: Zhvillimi i infrastrukturës për ofrimin e shërbimeve të nevojshme që do të ketë zona Në zonat ku infrastruktura është e ngritur, do të përmirësohet ajo ekzistuese duke u plotësuar me sistemet e nevojshme të cilat mungojnë ose duhet të rishikohen si pasojë e shtimit të kapaciteteve.

Rrjeti rrugor

Ne kete rruge eshte parashikuar rikonstruksioni i plote i shtresave asfaltike te rrjetit rrugor (asfalt 4 cm dhe binder 4 cm), ndërtimi i trotuareve. Rrjeti rrugor eshte projektuar sipas kërkesave te Detyres se Projektimit.

Profilat tip te parashikuar per tu aplikuar ne kete rruge ne menyre te permbledhur eshte si me poshte:

PËRSHKRIMI I ZGJIDHJES SË PROPOZUAR PËR RRUGËN "MYSLYM KETA":

Detajimi i zgjidhjes teknike të propozuar se rruges:

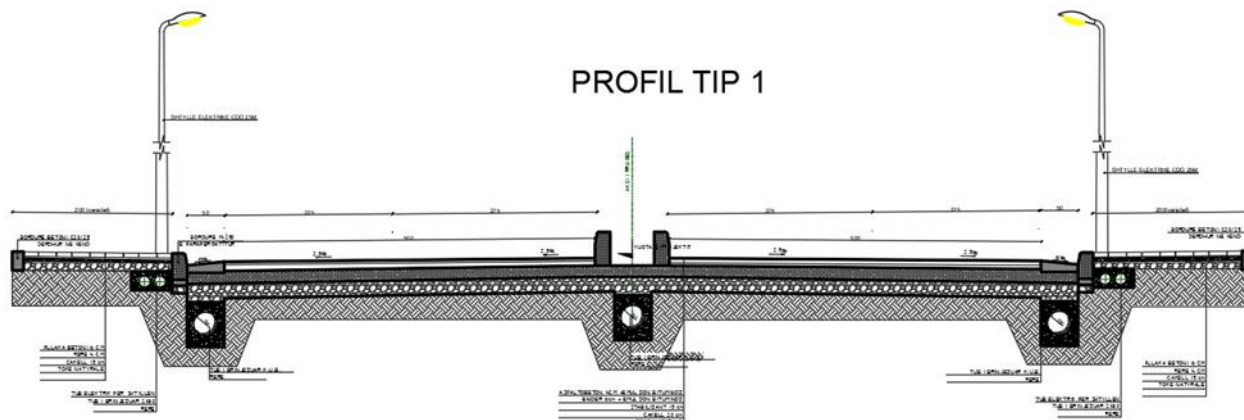
2.1.1 Varianti final:

Analiza: Ky variant ka: i) një gjërësi kaluese 12 m (2x6m), ii) mendian 1m, iii) kuneta (2x0.5m) dhe iv) trotuarae (2x2m).

Struktura e shtresave rrugore do jete:

Shtresa qarkulluese	4 cm
Shtresa e Binderit	6 cm
Shtresa stabilizanti	15 cm
Shtresa nenbaze me cakell	20 cm

Ilustrimi: Bashkengjitur profili terthor tip.



Ne kryqezimet e rrugëve, te cilat jane ne nivel, jane bere rakordimet perkatese.

Kanalizimi i ujërave të shiut

Në rrugën e marrë në studim do të ndërtohet një sistem i dedikuar për kullimin e ujërave të shiut. Ky sistem do të përbëhet nga:

Kunetat prej betoni

- **Materiali:** Beton C20/25.

- **Vendosja:** Në të dy anët e rrugës.
- **Dimensionet:** Gjerësi 0.5 m, me pjerrësi tërthore 10%.

Pusetat mbledhëse

- **Vendosja:** Çdo 20-25 metra linearë.
- **Dimensionet:** Me zgara kompozite (40x70 cm).
- **Konstruksioni:**
 - **Materiali:** Beton M-250 me mure të trasha 15 cm.
 - **Kapakët:** Përbërje kompozite, të pajisur me mente dhe të përshtatura për ngarkesa të rënda.
- **Lidhja midis pusetave:** Me tuba HDPE të brinjuar, me diametra D=250 mm ose D=315 mm, bazuar në llogaritjet e pellgut ujëmbledhës.

Tubacionet

- **Vendosja:**
 - **Nënshtresa:** Tubat do të vendosen mbi një shtresë rëre 10 cm dhe do të mbulohen me rërë deri 10 cm mbi kurorën e tubit.
 - **Mbushja:** Pjesa tjetër e kanalit do të mbushet me zhavorr të imët deri në shtresat rrugore.
- **Shkarkimi i ujërave:** Anash rrugës kryesore.

Tubacionet për trotualet dhe objektet mbi rrugë

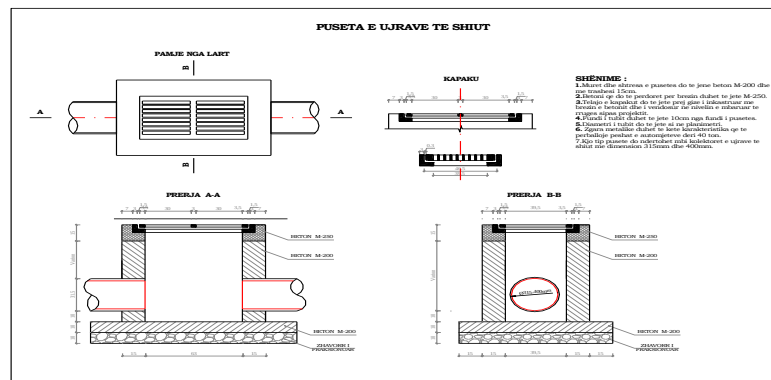
- **Përshkrimi:** Për largimin e ujërave sipërfaqësore dhe të shiut nga oborret e shtëpive.
- **Materiali:** Plastike, Ø80 mm.
- **Shkarkimi:** Në pusetat e kanalizimit të ujërave të shiut (KUSH) ose, në mungesë të tyre, drejt kunetave.

Parashikime për zonat me thellësi të vogël të tubacioneve

- **Masat mbrojtëse:** Në zona me thellësi të ulët ose të frekuentuara nga mjetet, për të shmangur deformimin e tubacioneve është parashikuar një shtresë betoni C16/20 me trashësi 10 cm mbi tubacionet.

Ky sistem është projektuar për të siguruar kapacitetin optimal për kullimin e ujërave, duke marrë në konsideratë nevojat aktuale dhe kushtet lokale.





Kanlizimi I ujrave te zeza

Projekti parashikon ndërtimin e plotë e të pavarur të një sistemi të ri kanalizimeve të largimit dhe shkarkimit të ujrave të zeza në këtë rrugë, sepse sistemi egzistues i ndërtuar me tubacione betoni nuk mund të përmbush prespektivën e zhvillimit të zonës që shtrihet përgjatë kësaj rrugë. Rrjeti i ri do të jetë një rrjet i vecantë, që do të shërbejë vetëm për marrjen e ujrave të zeza të zonës që shtrihet në anën Lindore të rrugës dhe vazhdimin të saj në drejtim të Veriut, si dhe ujrave të zeza që vijnë nga rruga “Aleksandër Mojsiu”. Në këtë projekt është parashikuar ndërtimi i rrjetit KUZ me tubacione polietileni të brinjëzuar të standartit HDPE SN-8. Rrjeti i kanalizimeve të kolektorëve kryesor është parashikuar të ndërtohet me tubacione të dimensioneve 250mm, 315mm, 400mm, 500mm, si dhe 600mm, sipas rastit (referoju projektit të zbatimit). Këto tubacione që do lidhen dhe me degëzimet e rrugëve të marra në studim, do të lidhen nëpërmjet pusetave që do të ndërtohen në degëzime për cdo rast.

Pusetat që do përdoren, do të jenë puseta B/A me beton C 16/20, të thellësisë variabël. Ato do të vendosen mbi një shtresë cakulli dhe betoni C 12/15, me trashësi përkatëse prej 10cm secila.

Në rrugën e marrë në studim, pusetat do jenë me lartësi që varion nga 2.0m, në 3.5m të larta. Kurse, pusetat të cilat do të shërbejnë për lidhjet me degëzimet e rrugëve, apo pusetat që do shërbejnë për lidhjet e objekteve në të ardhmen kjo referuar (PDV) zhvillimit të zones, do jenë të larta rreth 2.0m (referoju projektit të zbatimit).

4.7 Sistemi i ndriçimit rrugor

Gjithashtu, në këtë rrugë do të ndërtohet sistemi i ri i ndriçimit rrugor. Ndiriçimi do të instalohet në njërën anë të rrugës. Shtyllat e ndriçimit do të kenë lartësi prej 7.0 metrash dhe mbi to do të vendosen ndriçues me llampa të fuqisë 250 W. Këta ndriçues do të jenë të dizajnuar me gradë të lartë rezistence dhe do të përfshijnë reflektorë të bërë nga alumini i luçiduar dhe i paoksidueshëm.

Linjat e ndriçimit do të jenë të instaluar nën tokë, duke përdorur tuba fleksibël plastikë me dy shtresa me diametër 75 mm për të kaluar kabllot e furnizimit me energji elektrike. Gjithashtu, do të përdoren tuba celiku me diametër 110 mm për kalimin e tubave nëpër interseksionet e trupit të rrugës. Pusetat prej betoni, me përmasa të brendshme 30x30x30 cm dhe me kapakë gize, do të vendosen prapa çdo shtylle. Kontrollat e ndriçimit do të bëhen përmes paneleve të reja të komandimit të pajisura me fotoelementë.

Energjia për rrjetin e ndriçimit do të merret nga kabinat ekzistuese të zonës. Pika të lidhjes me rrjetin elektrik mund të ndryshohen nëse nuk miratohen nga OSHEE. Në çdo kabinë do të instalohen panelet e ndriçimit rrugor, të cilat do të ushqehen përmes një ure të veçantë nga transformatori. Gjithashtu, në çdo kabinë është parashikuar vendosja e matësve të energjisë.

3 TE DHENA PER MJEDISIN EKZISTUES

Pershkrimi i mbuleses bimore te siperfaqes bimore ku propozohet te ndertohet projekti dhe fotografite perkatese

Kjo rrugë përshkohet gjatë gjithë aksit të saj nga ndertime me lartesi te ndryshme.

Klima

Në aspektin klimatik zona në studim hyn në nënzonën klimatike fushore qendrore perëndimore ku mbizotëron klima mesdhetare fushore me dimër të butë dhe verë të nxehtë. Temperatura mesatare vjetore varion nga 15°C deri në 16°C. Temperatura mesatare e Janarit varion nga 6°C deri 7°C. Temperatura maksimale absolute 41.5°C e regjistruar më 18.07.1973, temperature minimale absolute -10.4°C, është regjistruar më 15.01.1968.

Reshjet mesatare shumëvjeçare janë 1270mm. Reshjet më të mëdha gjatë periudhës së vrojtimeve meteorologjike nga viti 1951 deri në vitin 2005 për qytetin e Tiranës kanë qenë 1770mm më 1937, dhe më të voglat 773mm në vitin 1975. Shpejtësia e erës në drejtime të ndryshme është nga 1.5 deri 3.0 m/s

Parametrat klimatik të Tiranës

	Emërtimi	Vendmatja Tiranë
1	Temperatura mesatare vjetore, °C	15.2
2	Temperatura mesatare më e lartë në verë, °C	29.9
3	Temperatura më e lartë absolute, °C	42.2
4	Temperatura mesatare më e ulët në dimër, °C	6.7
5	Temperatura më e ulët absolute, °C	-10.4
6	Reshjet mesatare vjetore, mm	1270
7	Reshjet maksimale vjetore, mm	1770
8	Reshjet minimale vjetore, mm	773
9	Avullimi mesatar (E.T.P); (E.V), mm	880; 600
10	Drejtimi mbizotërues i erës vjetore	N; Ë (14.6%)
11	Mbizotërimi i drejtimit të erës në verë	N: Ë (2- -5%)
12	Mbizotërimi i drejtimit të erës në dimër	S.E. (17- -5%)
13	Shpejtësia mesatare e erës, m/sek	1.8
14	Presioni bazë i erës, kg/m ²	0.281
15	Thellësia maksimale e borës, cm	15
16	Thellësia maksimale e ngrirjes së tokës në cm	10
17	Lagështia relative mesatare vjetore, %	70
18	Lagështia relative mesatare në verë, %	63
19	Lagështia relative mesatare në dimër, %	73
20	Numri mesatar i ditëve me reshje ≥ 0.1 mm	129
21	Numri mesatar i ditëve me reshje ≥ 1 mm	100
22	Numri mesatar i ditëve me reshje ≥ 5 mm	64
23	Numri mesatar i ditëve me reshje ≥ 10 mm	45
24	Zgjatja faktike e diellzimit ne orë, vjetore	2530
25	Magnituda maksimale e pritshme	60-70

Temperatura e Ajrit

Temperatura e ajrit është një nga elementet kryesor klimatik që shërben për të karakterizuar klimën e një vendi apo një rajoni. Me regjimin mesatar, me ecurinë e saj vjetore e ditore si dhe me vlerat ekstreme, ndikon në strukturat ndërtimore.

Paraprakisht duhet vënë në dukje se gjithë Ultësira Bregdetare (ku ndodhet zona në studim) gjendet nën ndikimin e fuqishëm të detit Adriatik.

Një nga parametrat më të rëndësishëm të temperaturës së ajrit është temperatura mesatare e tij. Për të studiuar shpërndarjen e këtij elementi në zonën në studim si dhe shpërndarjen e tij gjatë vitit, në tabelën Nr. 2 jepen temperaturat mesatare të vendmatjes meteorologjike Tiranë.

Tabela Nr. 2 Temperatura mesatare mujore dhe vjetore e ajrit

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Tiranë	6.9	7.9	9.9	13.3	17.7	21.6	23.8	23.8	20.6	16.1	11.8	8.2	15.1

Të dhënat e mësipërme paraqiten në formë grafike në figurën Nr. 2

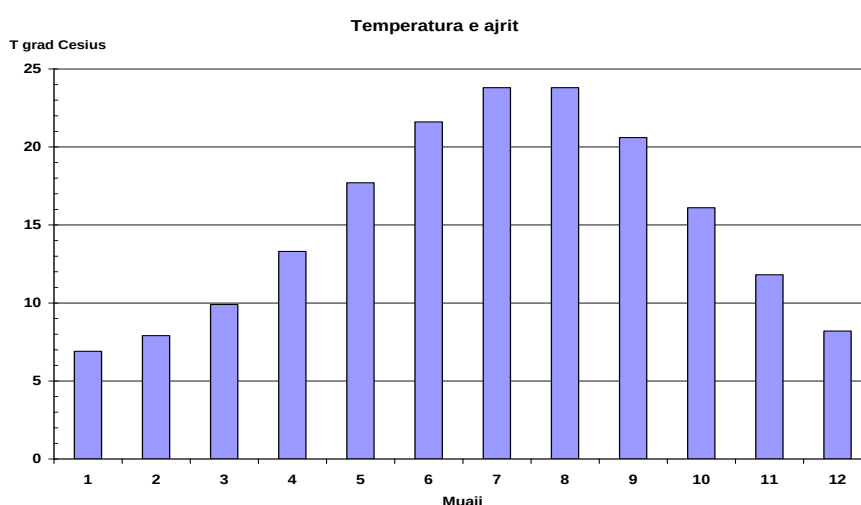


Fig. 2 Shpërndarja brendavjetore e temperaturave mesatare të ajrit

Përsa i përket luhatjes brenda vitit të temperaturës së ajrit duhet thënë se kemi të bëjmë me një regjim tipik mesdhetar ku temperatura minimale vërohet në muajin Janar, 6.9°C, ndërsa temperatura maksimale vërohet në muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Një parametër tjetër i rëndësishëm i temperaturës së ajrit është edhe temperatura ekstreme e tij (minimale dhe maksimale). Në tabelat Nr. 3 dhe 4 jepen temperaturat minimale dhe maksimale absolute të temperaturës së ajrit për vendmatjen meteorologjike Tiranë.

Për temperaturat minimale është bërë një analizë më e detajuar për vetë kushtet që kërkohen kur bëhen një projekt për rrugën automobilistike dhe sistemin e lumit të Tiranës.

Kështu janë llogaritur ditët me temperaturë negative (të ashtuquajtura ditët e ftoha) për vendmatjen meteorologjike Tiranë.

Për objektin që po studiojmë në zonën tonë, rëndësi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperature nën -10°C, që quhen ditët e akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti në studim, temperaturat nën -10°C janë tepër të rralla dhe në tabelën Nr 5 janë dhënë ditët me temperature nën -5°C.

Tabela Nr. 3 Temperatura maksimale absolute

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	21.3	27.7	29.6	31.7	35.8	37.9	41.5	40.3	37.0	31.4	26.9	22.5	41.5

Tabela Nr. 4 Temperatura minimale absolute

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	-10.4	-7.6	-7.0	0.0	1.8	5.6	9.4	10.0	3.8	-1.3	-6.1	-6.9	-10.4

Tabela Nr. 5 Numri i ditëve me temperature $\leq 0^{\circ}\text{C}$

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	10.3	5.5	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	3.4	8.6	32.2

Tabela Nr. 6 Numri i ditëve me temperaturë $\leq -5^{\circ}\text{C}$

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1.9

Nga të dhënat e mësipërme vihet re se ditë të ftohta ndodhin gjatë periudhës së ftohtë të vitit (Nëntor-Mars) ku më të shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperaturë nën -5°C janë shumë të rralla dhe vetëm një ditë është në muajin Janar.

Në përfundim, përse i përket temperaturave të ajrit duhet thënë se zona në studim karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.

Mjegulla

Mjegulla është ngjarje atmosferike që vështirëson transportin rrugor, detar dhe ajror sidomos kur ka intensitet të madh.

Paraprakisht, duhet thënë se mjegulla si fenomen atmosferik është dukuri e rrallë në Shqipëri. Për pasojë edhe zona në studim preket shumë pak nga kjo dukuri.

Për të analizuar mjegullën do të ndalemi në dy aspekte, në numrin e ditëve me mjegull dhe kohëzgjatjen e saj në orë. Të dhënat mbi mjegullën jepen në tabelën Nr. 7

Tabela Nr. 7 Numri mesatar i ditëve me mjegull

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Tiranë	2.5	2.0	0.7	0.2	0.7	0.1	0.0	0.1	0.4	0.5	1.5	1.6	10.5

Nga tabela Nr. 7 rezulton se mesatarja vjetore më e madhe është 10.5 ditë me mjegull në Tiranë-kjo është edhe më e madhja në të gjithë Ulëtisrën Bregdetare-ku në Shkodër është 6.1 ditë dhe në Vlorë 1.5 ditë në vit.

Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tonë, mjegulla është një dukuri e rrallë.

Nga analizat e materialit të ngjarjeve atmosferike të elementit mjegull për të cilët jepet numri i ditëve me mjegull, u llogarit edhe koha e zgjatjes së mjegullës. Rezulton se në të gjithë zonën në studim mjegulla zhvillohet pas mesit të natës, rreth orës 2 ose 3 dhe vazhdon deri në orën 9-10 të mëngjesit. Por nuk përjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet në orët e mbrëmjes. Si rregull, në muajt e periudhës së ngrohtë të vitit, mjegulla zhvillohet rrallë dhe në qoftë se ka raste që zhvillohet nuk zgjat shumë kohë, p.sh. në Tiranë kohëzgjatja mesatare e mjegullës është 2 orë e 24 minuta. Kohëzgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës në Tiranë është realizuar më 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 orë e 43 minuta.

Reshjet atmosferike janë nga elementët më të rëndësishëm klimatik që përcaktojnë veçoritë klimatike të një zone.

Në rastin e projektimit të një rruge apo aq më tepër blloku banimi veçoritë e reshjeve atmosferike kanë një rol të rëndësishëm sepse kanë të bëjnë me projektimin e sistemit të drenazhimit që lidhet direkt me mirëmbajtjen e rrugës dhe nga ana tjetër lidhet edhe me kushtet e transportit të mjeteve lëvizëse.

Faktorët që ndikojnë në karakteristikat e reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti që po studiojmë shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, në Ulëtisrën bregdetare pranë detit Adriatik me një relief të ulët fushor dhe vargmale që e rrethojnë nga lindja dhe e mbrojnë nga erërat e forta lindore kontinentale. Në tabelën e mëposhtme jepen të dhënat mbi reshjet mujore dhe vjetore.

Tabela Nr. 8 Reshjet mujore dhe vjetore

Vendmatja	Lartësia e vendmatjes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	89	135	126	113	102	92	63	38	45	84	111	162	141	1210

Konkretisht në zonën në studim, sasia e reshjeve vjetore është rreth 1200mm. Sasia më e madhe e reshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe më e vogla 770mm në vit. Në krahasim me vlerën mesatare të territorit Shqiptar (140mm), kjo zonë është më e ulët në sasinë e reshjeve atmosferike.

Siç tregohet në figurën Nr. 3 shpërndarja e reshjeve gjatë vitit ka një formë “U” që është tipike e një regjimi Mesdhetar të reshjeve. Sasia më e madhe e reshjeve pritet gjatë periudhës së ftohtë të vitit dhe muajt më të lagët janë Nëntor-Dhjetor (162 dhe 141mm përkatësisht). Muaji më i thatë është Korriku (38mm).

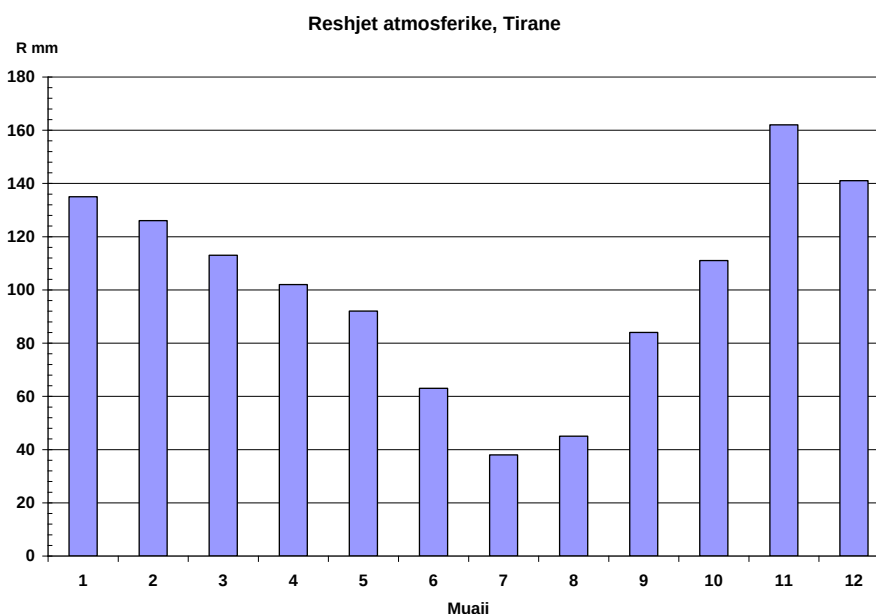


Fig. 3 Shpërndarja brendavjetore e reshjeve atmosferike, Tirane

Për objektin që do të përcaktojmë, përveç reshjeve mujore e vjetore, rëndësi paraqesin edhe shpeshtësia e shfaqjes së reshjeve të vogla si: 0.1 mm, 1.0 mm, 5 mm dhe 10 mm. Për këtë qëllim janë llogaritur për gjithë periudhën me të dhëna për vendmatjen meteorologjike Tiranë numri i ditëve me reshje ≥ 0.1 mm, ≥ 1.0 mm, ≥ 5 mm dhe ≥ 10 mm.

Tabela Nr. 9 Karakteristikat kryesore të reshjeve

	Numri i ditëve
--	----------------

Vendmatja	Reshje $\geq 0.1\text{mm}$	Reshje $\geq 1\text{mm}$	Reshje $\geq 5\text{mm}$	Reshje $\geq 10\text{mm}$
Tiranë	129	100	64	45

Reshjet intensive në sasi të mëdha për intervale të ndryshme kohëzgjatje dhe sidomos për kohëzgjatjet e mëdha, vërtetohen situata të caktuara sinoptike dhe sidomos ku ciklonet dhe frontet atmosferike janë stacionar. Ato gjithashtu janë të lidhura me llojin e reve dhe të ndikimeve lokale.

Duke pasur parasysh sasinë maksimale për 24 orë të reshjeve dhe intensitetin për intervale të ndryshme kohe në periudha të ndryshme kthimi (return periods) zona në studim karakterizohet për intensitete të lartë të reshjeve. Në vendmatjen meteorologjike Tiranë brenda 24 orëve kanë rënë 237.4 mm.

Si ndryshim i ndryshueshmërisë së madhe në kohë dhe hapësirë të reshjeve maksimale 24 orëshe, e domosdoshme është edhe se çfarë sasi reshjesh janë të mundshme gjatë 24 orëve në zonën në studim dhe sa shpesh përsëriten ato.

Për këtë qëllim u llogaritën reshjet maksimale për periudha përsëritje të ndryshme. Në tabelën Nr. 10 jepen reshjet maksimale mujore dhe vjetore

Tabela Nr. 10 Maksimumi 24 orësh i reshjeve

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Me e larta
1	Tiranë	85	89	65	77	123	103	59	79	98	237	194	130	237

Si në rastin e reshjeve 24 orëshe për qëllime praktike në tabelën Nr. 11 jepen reshjet 24 orëshe me siguri të ndryshme; gjithashtu në tabelën 12 jepen lartësitë maksimale të reshjeve për kohëzgjatje 10', 20', 30', 1^h, 2^h, 6^h, dhe 12^h me periudhë përsëritje një herë në 100 vjet, 50 vjet, 10 vjet dhe 2 vjet.

Tabela Nr. 11 Reshjet më të mëdha me siguri të ndryshme

Nr	Vendmatja	Siguri të ndryshme					
		1	2	5	10	20	50
1	Tiranë	180	162	141	124	106	78

Tabela Nr. 12 Lartësitë maksimale të reshjeve për kohëzgjatje dhe periudhë përsëritje të ndryshme

Vendmatja	100%							20%							5%						
	10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h
Tiranë	32	38	46	66	92	128	167	29	35	40	53	80	114	144	25	30	35	47	69	97	123

10%							20%							50%						
10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10'	20'	30'	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h
22	27	32	42	60	84	106	19	24	28	35	51	71	88	14	19	22	28	38	51	62

Bora

Në vendin tonë, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej borës. Kjo veçori është më e theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme.

Në zonën në studim bora vrojtohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri më i madh i ditëve me borë në zonën në studim është rreth 3 ditë në vit.

Nga të dhënat e tabelës Nr. 13 rezulton se muaji Janar ka numrin më të madh të ditëve me borë, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori.

Tabela Nr. 13 Numri mesatar i ditëve me borë.

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma vjet.
1	Tiranë	1.3	0.9	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	1.3

Në zonën në studim, për shkak të ndikimit zbutës të detit nuk ka kushte të përshtatshme për krijimin e shtresës së borës. Ajo krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë. Bora krijon shtresë dhe mund të qëndrojë gjatë vetëm në dimra të jashtëzakonshëm të shoqëruar me temperatura negative të ulëta të vazhdueshme siç kanë qenë rastet e vitit 1949 ku bora arriti lartësinë 40cm dhe qëndroi disa ditë, Dhjetori i 1957 dhe Janari 1985. Mund të përmendim edhe vitet 1954-1955, 1960 dhe 1965. Lartësia mesatare maksimale e shtresës së borës në Tiranë arrin 8cm.

Lagështia e ajrit

Si një tregues i rëndësishëm i lagështirës së ajrit shërben lagështia relative e ajrit shërben lagështia relative e ajrit e cila ka një ndikim të drejtpërdrejtë në aktivitetin njerëzor. Në ecurinë vjetore të këtij treguesi vërehen ndryshime që janë kushtëzuara nga qarkullimi stinor dhe relievi. Të dhënat e tabelës Nr. 14 tregojnë se vlerat më të larta të lagështirës relative të ajrit vrojtohen në gjysmën e ftohtë të vitit, gjë që shpjegohet me veprimtarinë ciklonare që vrojtohet në zonën e marrë në studim gjatë kësaj periudhe të vitit.

Vlerat më të larta i takojnë muajve Nëntor, Dhjetor dhe Janar. Ndërkaq vlerat më të ulëta të lagështirës relative vrojtohen në muajin Korrik dhe Gusht, pikërisht kur mbi rajonet e Mesdheut vërehet një qëndrueshmëria anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lagështirës relative është e kundërt me atë të temperaturës së ajrit. Në orët e para të mëngjesit realizohen vlerat më të larta kurse në orët e mesditës (para ose pas mesditës) vlerat më të ulëta.

Në zonën në studim mbizotëron forma qarkullimit perëndimor i cili duke u çvendosur nga perëndimi në lindje, sjell me vete masa ajrore të pasura me lagështirë dhe relativisht të ngrohta. Gjithashtu rritja e sasisë së reshjeve nga fundi i vjeshtës dhe fillimi i pranverës bën që lagështia relative gjatë vitit të qëndrojë në vlera pothuajse të përafërta.

Tabela Nr. 14 Ecuria e lagështirës relative gjatë vitit

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore	Amplit
1	Tiranë	73	71	71	72	71	66	61	64	70	72	76	76	70	15

Për këtë arsye, zona në studim ka vlerë relativisht të lartë të lagështirës është relative dhe me ndryshime jo shumë të ndjeshme nga muaji në muaj më tjetrin. Amplituda vjetore midis vlerës më të lartë 76% dhe asaj më të ulët 61% është 15%. Lagështia mesatare vjetore është 70%.

Era

Gjatë projektimit të rrugëve automobilistike dhe autostradave, një aspekt tjetër i rëndësishëm është edhe vlerësimi i karakteristikave të erërave në zonën në studim. Në parametrat kryesor të erës përfshihen edhe të dhënat për drejtimin e saj (shpeshtësia sipas drejtimeve të ndryshme) si dhe shpejtësia e saj sipas drejtimeve të ndryshme tabela 15 dhe figura 4.

Tabela Nr. 15 Rastisja mesatare shumëvjeçare e drejtimit të erës dhe shpejtësia mesatare sipas drejtimeve.

			N		N.E.		E		S.E		S		S.E		E		N.E	
Nr	Vendmatja	Q	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh
1	Tiranë	44	3.5	2.7	2.8	2.0	3.4	1.5	15.8	2.5	4.4	2.4	7.4	2.7	3.9	2.5	15.1	2.9

r-rastisje; sh-shpejtësia në m/sek

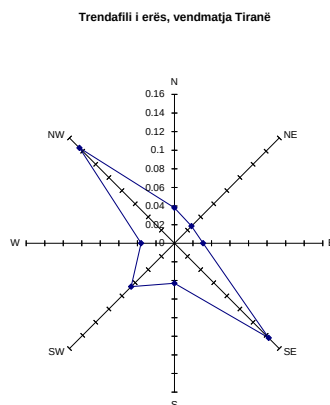


Figura 1 Trendafil i erës për Tiranen

Vendmatja meteorologjike Tiranë karakterizohet nga një vlerë 44% e gjithë vitit me qetësi (nuk ka erë 44% e periudhës vjetore). Shpejtësia mesatare varion nga 2.9 m/s në 1.5 m/s ndërsa ajo maksimale arrin në raste të veçanta atmosferike (tufane) deri në 40 m/s. Rastisjen më të madhe e ka drejtimi i erës Jug-lindje me rastisje në përqindje 15.8, dhe jug-perëndimi me 15.1%.

Në periudhën e dimrit rastisja (në %) e drejtimin të erës është për 20.9% në pranverë për drejtimin veriperëndimor është 15.4%, në verë për drejtimin VP. është 20.1% dhe në vjeshtë për drejtimin JL është 14.6%.

Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim ashti si në të gjithë vendin tonë, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat më të mëdha të tyre vrojtohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar.

Tabela Nr. 16 Shpejtësitë mesatare të erës m/sek.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore
Tiranë	1.6	1.8	1.7	1.5	1.5	1.3	1.6	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4	1.5

Në vartësi të lëvizjeve të sistemeve barike dhe orografisë së zonës që studiojmë, era pëson ndryshime të rëndësishme. Të dhënat e deritanishme për shpejtësinë e erës përcaktojnë dhe karakteristikat e veçanta lidhur me forcën e saj. Në tabelën e mëposhtme jepen të dhënat e rastisjes së erës në përqindje.

Tabela Nr. 17 Rastisja e shpejtësisë së erës në %

Nr	Vendmatja	Shpejtësi 0-1 m/s	Shpejtësi 2-5 m/s	Shpejtësi 6-10 m/s	Shpejtësi 11-15 m/s	Shpejtësi ≥ 15 m/s
1	Tiranë	59.7	36.1	4.0	0.2	0.1

Në këtë tabelë shihet se shpejtësitë nga (0-1m/sek) mbizotëron në të gjithë zonën në studim, mbizotërojnë dhe shpejtësitë (2-5m/sek) dhe rrallë (6-10m/sek). Shpejtësitë (11-15m/sek) janë të rralla.

Gjatë ditës era arrin shpejtësinë maksimale sidomos në orët e mesditës. Kjo lidhet me lëvizjet vertikale të ajrit sidomos gjatë stinës së verës. Shpejtësitë maksimale arrijnë 20 deri 30m/sek.

Si erëra lokale në zonën në studim janë evidentuar brizat detare (puhitë)

Stuhitë

Stuhitë që për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinët e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Më shumë ditë me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri më i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamzës. Tirana gjatë viti ka 8 ditë me breshër. Në Tiranë më 14 Maj 1963 gjatë 40 minuta breshëri, është formuar një shtresë disa cm e gjatë.

Tabela Nr. 18 Numri mesatar i ditëve me breshër.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.1	1.3	0.9	1.3	0.6	0.3	0.1	0.1	0.2	0.3	0.9	1.0	8

Si rregull, zgjatja e breshërit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim, breshëri vërohet në çdo kohë të vitit por më shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, Në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët.

Stuhitë në zonën në studim mund të ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tonë. Në thellësi të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) stuhitë pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimës më atë rajon.

Tabela Nr. 19 Numri mesatar i ditëve me stuhitë

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.8	1.9	1.5	2.6	4.1	2.7	2.8	2.1	2.2	2.8	3.4	2.4	30.3

Nga analiza e tabelës Nr. 20 rezulton se me më shumë ditë në zonën në studim (Tiranë) ka 30.3 ditë në vit. Numri më i madh i ditëve me stuhitë është në Maj me 4.1 ditë.

Shkaku kryesor që maksimumi i ditëve me stuhitë vërohet në muajin Maj duhet kërkuar në qarkullimin e masave ajrore dhe në rastin e cikloneve.

Muaji Maj përfshihet në periudhën kur qarkullimi dimëror i atmosferës zëvendësohet me qarkullimin veror të atmosferës me ardhjen e masave ajrore nga deti për në thellësi të territorit të vendit tonë.

Zonat e mbrojtura dhe monumentet e natyres

Rajoni nëpër të cilin do të bëhet rikonstrukcioni i rruges nuk ndodhet në zonë të mbrojtur.

Per sa i përket zonave të mbrojtura Tirana është e pasur me monumente natyre të cilat janë të listuara më poshtë:

Nr.	Monumenti Natyror
1	Bokërimat e Mustafa Koçajt
2	Shpella e Shutresë
3	Shpella e Zezë (Pëllumbasit)
4	Shpella e Valit
5	Tarraca detare e Dajtit
6	Karsti i Malit me Gropa
7	Gryka e Skoranës

8	Gryka e Murdarit
9	Shkalla e Tujanit
10	Bokërimat e Mnerit
11	Rrapi i Priskës
12	Rrapi i Kranës – Dajt
13	Rrapi i Ndroqit
14	Arra e Babë Myslymit

Ujerat Superfaqësore

Gjeologjia inxhinierike

Sinklinali i Tiranës paraqet një zonë të ulët, si një basen anësor, i mbushur me depozita melase të erës seravalian-tortonian. Ultësira e Tiranës mbaron në zonën tektonike të Krujës. Pjesa e kufirit perëndimor përputhet me pjesën ballore të zonës tektonike të Krujës. Sinklinali i Tiranës paraqet një njësi të ulët e mbivendosur në pjesën perëndimore të zonës tektonike të Krujës. Ai paraqet një njësi strukturale e formuar në periudhën më të re gjeologjike, gjatë Seravalian- Pliocenit. Ky sinklinal karakterizohet nga një krah i gjerë lindor, me një rënie të butë perëndimore që konfirmon periudhën sizmike, e cila paraqet një tendencë të re lëvizjeje.

Zona në vlerësim ndertohet nga depozitime të trajtuara:

- Depozitime të kuaternarit
- Depozitime Molasike të Neogjenit

Depozitimet e kuaternarit: Depozitimet detare përfaqesohen nga zhavorre kokërr vogël deri në zhurë, rera, surera, suargjila, argjila dhe shtresa trofike. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në të gjithë zonën ku do të ndertohet objekti. Depozitimet e Neogjenit: nën këto depozitime takohen depozitimet e Neogjenit që përbehen nga argjilite dhe alevrolite me ngjyrë gri me cimentim të dobët deri në mesatar, pjesa e sipërme e këtyre depozitimeve është e perajruar. Fenomenet me të dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike që vërehen në këto zone janë: Fenomeni i perajrimit, i cili është i dukshëm të formacionet rrenjesore që përbehen nga argjile dhe alevrolite, këto shkëmbinj janë depozitime të reja dhe me cimentim të dobët argjilor.

Rajoni i Tiranës dhe Durrësit ndertohet nga depozitimet terrigjene të sistemit mio-pliocenik dhe kuaternarit, të cilat sipas përberjes litologjike klasifikohen në dy grupe të mëdha:

- Formacioni molasik dhe
- Depozitimet kuaternare

Sizmiteti

Zona bën pjesë në territorin me intensitet lëkundjeje 7 ballë të shkallës Rihter sipas hartës së rajonizimit sizmik të Shqipërisë.

Rajoni në studim bën pjesë në brezin strukturor perëndimor të UPM, ku përgjithësisht pranohen marrëdhënie suksese të depozitimeve. Karakteristike janë ndertimi i komplikuar tektonik, sedimentet kanë trashësi të fuqishme si dhe prania e strukturave antiklinale dhe sinklinale me shtrirje veri-veriperëndim, të formuara gjatë fazës tektonike pliocen-kuaternar.

Rajoni i Tiranës nga ana tektonike ndahet në tre elemente strukturale:

Ne sinklinalin e Erzenit te poshtem, me harkun lindor monoklinalin e Pezes, pjesa e veriut antiklinali i Kavajes dhe sinklinali i Durrësit. Lugina e Erzenit te poshtem, perfaqeson ne vetevete pjesen e nje depresioni te thelle e te mbushur me depozitime kuaternare siperfaqesore nen te cilat shtrihen depozitimet Pliocenike. Lugina ka forme ovale. Boshti i saj ka shtrirje veriperendim-juglindje. Nga jugu lugina e Erzenit te poshtem kufizohet nga antiklinali i Kavajes qe eshte nje strukture jo e madhe me bosht veriperendimor. Ne berthame ka depozitime Burdiglianit, ndersa ne krah dhe ne periklinale depozitime te Tortonianit deri ne Pliocen. Gjate sharnierit kjo strukture komplikohet nga nje prishje tektoike, e cila ne pjesen jugore kalon ne kahun perendimor te saj. Krahu lindor i antiklinalit te Durrësit, ne te cilin ben pjese edhe zona e vendosjes se objektit, ndertohet nga argjila te miocenit te siperm, nga pakoja e fuqishme e ndershtrezimeve te argjilave dhe ranoreve te moshes Pliocenike. Sipas te dhenave te puseve kahu lindor I kesaj structure shkeputet tektonikisht.

Neotektonika

Rajoni i Tiranes, sikurse e gjithë Ultesira prane adriatike eshte kapur nga nje levizje shtypese paspliocenike dhe eshte formuar nga rrudha larterreshqitese, mbihipje dhe kundrahypje, si dhe shtytje. Levizjet shypese vazhdojen dhe sot. Ne baze te intensitetit dhe kronologjise se levizjeve vertikale ne Ultesiren anesore Praneadriatike vecohen keto elemente siperfaqesore:

- Ngritje mesatare te fuqishme nga plioceni.
- Zhytje mesatare deri te fuqishme ne pliocen dhe ngritje e dobet ne kuaternar.

Rajoni I Tiranes eshte kapur nga zhytja e fuqishme ne pliocen dhe kuaternar. Struktura e rrudhosur e Ultesires Praneadriatike i nenshtrohet dy fazave shtypese:

- Njera me e dobet ne kufirin Miocen-Pliocen.
- Tjetra me e fuqishme ne Pleistocen te poshtem.

Deformimet shtypese vazhdojne deri ne dite tona. Rajoni i Durrësit ndertohet nga disa linja antiklinale relativisht te ngushta (nga studimet gjeofizike te kryera edhe ne det) dhe sinklinale te gjera, lineare Mio-Pliocenike me shtrirje veriperndim deri afer verior. Nga perendimi ne lindje evidentohen keto struktura mio-pliocenike:

- Linja antiklinale Lushnje – Kavaje qe mbyllet ne gjirin e Lalzit.
- Sinklinali i Erzenit te poshtem, i cili vazhdon ne drejtim te veriut, deri ne detin Adriatik.
- Monoklinali i Pezes
- Sinklinali i Tiranes ndiqet pjeserisht ne det deri tek terthorja e Lezhës.

Depozitimet kuaternare detare dhe aluviale, si rregull kane nje trashesi deri 150-200m dhe shtrihen horizontalisht mbi malosen e rrudhosur miocenike-pliocenike.

Nga interpretimet gjeologjike te bera per shkeputje gjatesore te medha dhe rrudhat antiklinale MioPliocenike qe i shoqerojne ato ne Ultesiren Praneadriatike rezulton se mbihipjet dhe kundrahypjet jane ende aktive ne ditet tona, kete e deshmojne termetet e fuqishme te gjeneruara prej tyre.

Komuniteti lokal dhe social-ekonomia

Bashkia Tirane, e përbërë nga 14 njësi administrative, është një pjesë e rëndësishme e qarkut Tirane. Ky qarku ka një popullsi prej 800 197 banorë dhe përbën 6% të popullsisë së vendit, e ndarë në 5 Bashki. Popullsia e Bashkisë Tirane (duke përfshirë të gjitha njësitë administrative të saj), me një numër prej 757 361 banorë (INSTAT, Census 2011) Të dhënat e Regjistrit të gjendjes civile, flasim për një popullsi më të lartë në krahasim me të dhënat e Censurit 2011. Kjo për arsye se lëvizjes brenda vendit, pas vitit '89 nuk shoqëroheshin gjithmonë me procedurat e regjistrimit në Regjistrin e gjendjes civile të zonës ku vendoseshin. Gjithashtu, edhe dukuria e emigracionit ndikon në mosparaqitjen e gjendjes reale të popullsisë. Në çdo rast, nga këto të dhëna vihet re një fluks hyrës dhe dalës duke sjell për pasojë uljen të ndjeshme të popullsisë në zonat periferike.

Informacion per pranine e burimeve ujore ne siperfaqen e zene nga projekti dhe ne afersi te

tij

Ne zonen e zbatimit të këtij projekti nuk ka burime ujore të rendesishme të identifikuar ato ndodhen në distance. Te burimet ujore të kësaj zone janë mund të përmendim Lumin e Tiranës. Burimi ujor më i afërt i zonës është Lumi i Tiranës.

Sistemi Ujor i Bashkisë së Tiranës përbëhet prej dy rrjedhjesh kryesore ujore të cilat janë Lumi i Tiranës dhe Lumi i Llanës.

Informacion lidhur me identifikimin e ndikimeve të mundshme, negative, në mjedis, të projektit, përfshirë ndikimet në biodiversitet, ujë, tokë dhe ajër.

Ky raport hartohet mbi bazën e parimit të mbrojtjes së mjedisit dhe në funksion të institucioneve vendim-marrëse për licensimin ose jo të aktiviteteve të ndryshme të cilat mund të kenë ndikim në mjedis. Me mbrojtje të mjedisit do të kuptojmë veprimtaritë të cilat zhvillohen duke pasur parasysh parimet bazë të mbrojtjes së mjedisit të cilat janë:

- ❖ Parimet e mbrojtjes së mjedisit
- ❖ Parimi i zhvillimit të qëndrueshëm
- ❖ Parimi i parandalimit dhe marrja e masave paraprake
- ❖ Parimi i ruajtjes së burimeve natyrore
- ❖ Parimi i zëvendësimit dhe/ose kompensimit
- ❖ Parimi i qasjes së integruar
- ❖ Parimi i përgjegjësisë së ndërsjelle dhe bashkëpunimit
- ❖ Parimi "Ndotesi paguan"
- ❖ Parimi i së drejtës për informim dhe i pjesëmarrjes së publikut
- ❖ Parimi i nxitjes së veprimtarive për mbrojtjen e mjedisit

Mbrojtja e mjedisit nënkupton mbrojtjen e integruar të perberësve të mjedisit nga ndotja, si veçmas, ashtu dhe në kombinim, duke pasur parasysh ndërveprimet ndërmjet tyre dhe qysh në fazën e planifikimit të zhvillimit të një territori të caktuar.

Mbrojtja e perberësve të mjedisit klasifikohet në:

- ❖ Mbrojtja e ajrit
- ❖ Mbrojtja e ujerave
- ❖ Mbrojtja e tokës
- ❖ Mbrojtja e natyrës
- ❖ Ndryshimet klimatike

Ky projekt do të kryhet në rrugë ekzistuese, në të cilën nuk ka bimesi të lartë, nuk ka park natyror, nuk ka demtime të bimesisë së zonës.

Bazuar në llojin e projektit të propozuar ndikimet më thelbësore mund të analizohen sipas dy fazave të veprimtarisë:

- ❖ Në fazën e ndërtimit të rrugës
- ❖ Në fazën e funksionimit të rrugës

Rendesi ka të kuptohet natyra e këtyre proceseve dhe forma e shfaqjes së tyre, direkte apo indirekte, në mënyrë që të përcaktohet qartë lloji i ndikimeve.

Duke analizuar edhe shtrirjen në tokë të këtyre ndikimeve, ato klasifikohen në:

- ❖ Ndikime të kthyeshme në mjedis

❖ Ndikime ta pakthyeshme në mjedis

Të dy llojet e ndikimeve mund të minimizohen në terma relative ku qëllimi kryesor është mbajtja e tyre brenda sipërfaqes së objektit të kërkuar dhe krijimi i kushteve natyrore për të siguruar riaktivizimin e proceseve të natyrës dhe rigjenerim të ekosistemit.

Për vlerësimin e ndikimeve në mjedis të projektit u ndoqën hapat e mëposhtëm:

- ❖ Njohja me projektin dhe fazat e zbatimit të tij.
- ❖ Njohja me natyrën e operacioneve të nevojshme në mjedis.
- ❖ Njohja me vlerat natyrore dhe mjedisore të zonës dhe sipërfaqes.
- ❖ Konsultimi me dokumenta ligjorë e administrativë dhe raporte të VNM-së për veprimtari të njëjta.
- ❖ Vlerësimi i rëndësisë së ndikimeve të identifikuar.

Ndikimet kryesore në mjedis nga ndërtimi dhe funksionimi i kësaj rruge konsistojnë në vijat e mëposhtme si më poshtë:

- ❖ Emetimet në ajër dhe zhurmat
- ❖ Shkarkimet në ujë
- ❖ Ndikimi në toke
- ❖ Ndikimi në flore/faunë
- ❖ Mbetjet e prodhuara
- ❖ Ndikime social-ekonomike
- ❖ Ndikim në cilësinë e jetës në qendrat e banuara
- ❖ Ndikim në rritjen e trafikut rrugor
- ❖ Ndikim në peizazhin e zonës
- ❖ Ndikim në ndryshimet klimatike

Ndikimet mjedisore e sociale të projektit janë konsideruar në dy fazat e tij; atë të ndërtimit dhe të funksionimit. Nëse faza e ndërtimit ka një qartësi kohezgjatëje, ajo e operimit dhe/apo e mbylljes janë krejtësisht të varura nga mirëmbajtja e objekteve

Ndikimet social-ekonomike të projektit

Për vetë natyrën e territorit ku do të kryhen punimet për ndërtimin e objektit, duhet theksuar fakti që ky projekt nuk prek në mënyrë negative prona private apo aktivitete ekonomike, vlera sociale etj. Gjithashtu, nuk pritet të shkaktojë dëmtime të vlerave ekonomike apo aktiviteteve të biznesit dhe karakteristikave sociale. mund të sjellin pengesë në aktivitetet e përditshme sociale dhe pengesa socio ekonomike të zonës. Implementimi i projektit kërkon specialistë dhe punëtorë. Numri i punëtorëve që do të punojnë për ndërtimin do të jetë një burim punësimi për punëtorë të kualifikuar dhe jo të kualifikuar gjatë gjithë periudhës. Kjo do të sjellë një impakt pozitiv tek popullsia vendase të cilët do të përfitojnë në dy mënyra nga ndërtimi:

- Krijimin e punësimit direkt
- Fitimi indirekte për bizneset vendase

Ndikimet në mjediset specifike social kulturore

Ndër ndikimet negative socio-kulturore ndonjëse klasifikohen në ato gjatë fazës së ndërtimit dhe ato gjatë fazës së veprimit, janë konsideruar vetëm të parat. Gjatë fazës operuese nuk pritet të ketë ndikime mbi vlerat arkeologjike, historike apo kulturore etj. Aktiviteti që kryhet nuk prek zonat turistike, zona të mbrojtura, zona arkeologjike, arkitektonike.

Ndikimet e përgjithshme ndërtimore dhe orientime për masat zbutëse

Territori i punimeve gjate fazës së ndërtimit do të kufizohet në minimumin e mundshëm të sipërfaqeve të objektit që do të ndërtohet.. Për të gjitha rastet do të merren masa të menjehershme sipas planit të menaxhimit të paraqitura në kapitullin e mëposhtëm.

Ndikimet në burimet ujore

Ndërtimi dhe rikonstrukcioni i rrugëve ka si impakti potencial ndotjen e ujrave sipërfaqesore si rezultat i germimeve, mbetjet, baltat e gjeneruar nga përdorimi i makinerive të rënda ose shkarkimi aksidental i lubrifikateve, solventeve, bojërave dhe vajërave.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së ndërtimit

Sistemi i ujrave sipërfaqesore pritet të pësojë ndikim gjatë fazës së ndërtimit si rezultat i punimeve me germime, nga mbeturinat, balta e gjeneruar nga përdorimi i makinerive të rënda ose nga derdhja aksidentale e lubrifikantëve, vajërave, naftës etj. Përsa i përket ujrave nëntokësore dhe habitateve ujore të zonës janë të pasura por ndodhen larg zonës ku do të punohet dhe ndikimi konsiderohet i ulët.

Ndotjet aksidentale të ujrave sipërfaqesore e nëntokësore, mund të ndiqen nga pasoja në shëndet, shkatërrim të habitateve etj. Këto pasoja mund të vijnë si rezultat i germimeve për hapjen e themeleve. Për të parandaluar ndotjet aksidentale, apo evituar pasojat e tyre, vëmendje e veçantë do të kushtohet respektimit të rregullave teknike dhe aplikimit të eksperiencave me të mira inxhinierike në lidhje me rastet e aksidenteve.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së funksionimit të projektit

Nuk pritet të ketë ndikime të konsiderueshme negative gjatë fazës së operimit. Në raste të demtimeve të elementeve funksionale të objektit, si impakti potencial është ndotja e ujrave sipërfaqesore nga mbetjet, baltat e gjeneruar nga përdorimi i makinerive të rënda ose shkarkimi aksidental i lubrifikateve, solventeve, bojërave etj. Nëse një fenomen i tillë ndodh, do të ketë impakt të konsiderueshëm.

Ndikimet negative në tokë dhe mbetjet

Edhe ndikimet negative në tokë janë parashikuar si për fazën e ndërtimit edhe për atë të funksionimit/mirëmbajtjes. Për të paracaktuar ndikimet në tokë duhet analizuar e gjitha zona në të cilën do të kyhet ndërtimi.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së punimeve

Bazuar në këtë tip projekti mbetjet nga ndërtimi janë të konsiderueshme duke marrë parasysh se kemi të bëjmë me rrugë egzistuese. Pritet që ndikimi në tokë të jetë mesatar duke marrë parasysh punimet që do të kryhen. Duke u bazuar në studimet e tokës dhe karakteristikave të saj janë marrë parasysh në fazën e ndërtimit të rrugëve ndikime të tjera mund të jenë dhe sintetike, të vajërave lubrifikante dhe të materialeve të ndërtimit, të cilat do të gjenerohen nga punëtorët. Ndotja e tokës, gjatë ndërtimit mund të ndodhë nga depozitimi i mbetjeve aksidentale nga makineritë.

Në varesi të tipit të ndotjes do të mund të percaktohet nëse dëmi është afatshkrutë apo afatgjatë. Megjithatë madhësia e këtij impakti pritet që të jetë mesatare.

Mbetjet

Gjatë ndërtimit parashikohen të kryhen punime në tokë me anë të punimeve me germime ose nivelime të cilat do të shtrihen gjatë gjithë zonës së projektit. Kryesisht do të jenë mbetje të cilat do të vijnë nga prishjet e jashtme dhe të brendshme të cituara dhe në kapitullin e mëposhtëm. Një pjesë e konsiderueshme do të riciklohen për ndërtim. Pjesa tjetër do të grumbullohet dhe do të depozitohet në venddepozitim përkatës në bashkëpunim me autoritetin vendor bazuar edhe në VKM Nr. 575, datë 24.06.2015, "Për menaxhimin e mbetjeve inerte" pas miratimit të lejeve përkatëse.

Materialet e këtyre llojeve mbetjeve janë:

- Beton
- Dhera të germuara (gurë ose baltë)
- Materiali druri
- Materiale plastike

Një pjesë e rëndësishme është dhe transporti i mbetjeve në vendspozitimet përkatëse. Sipas ligjit të ndërtimit me marrjen e lejes së ndërtimit lidhet një kontratë e licencuar për këtë lloj shërbimi me subjekt të licencuar.

Pas transportit, këto mbetje do të trajtohen në venddepozitimin përkatës në përputhje me kontratën me subjektin.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së shfrytëzimit të projektit

Ndikimet negative të mundshme gjatë fazës së shfrytëzimit, mbeten ato të natyrës aksidentale. Keto ndikime mund të rrezikojnë seriozisht ndotje dhe kontaminim të tokës të cilat mund të vijnë nga erozioni.

Ky projekt ndodhet në një zonë fushore urbane dhe rreziku i erozionit nuk parashikohet të jetë prezent.

Ndikimet në ajër

Ndikimet në ajër, sikurse ato në ujëra dhe tokë, janë konsideruar për të dy fazat; atë të ndërtimit dhe operimit. Cilësia e ajrit gjatë fazës së ndërtimit të projektit do të ndikohet tërësisht nga trafiku i dhe nga gjurmimet. Norma Shqiptare i referohet respektivisht normave të emisioneve të ajrit (VKM, numër 435 i datës 12.09.2002) dhe normat për cilësinë e ajrit urban (VKM No. 803 i datës 04.12.2003). Puna ndërtimore mund të shkaktojë ndotje pjesërisht duke i tejkaluar kufinjve të lejuara për shkak të kamionëve dhe zhvendosjeve të dheut.

Ndikimet negative gjatë fazës së ndërtimit

Volumi i konsiderueshëm i materialeve të ndërtimit do të transportohet në vendet e punimeve me kamion duke shkaktuar një sasi gazesh djegiesë. (CO, NOx, tymi, dhe HC), dhe automjetet ligjërisht duhet t'i respektojnë ato. Rritja e përkohshme e trafikut gjatë fazës së ndërtimit mund të krijojë pasoja të tjera të ndryshme si krijimi i pluhurit dhe emetimeve të shkarkimeve të gazeve mund të ndikojnë në shëndetin e njerëzve me stafit të punëtorëve duke qenë se shkaktojnë probleme respiratore. Ky projekt ndodhet në një zonë qendrore urbane dhe impakti pritet të jetë i lartë.

Ndikimet negative gjatë fazës së operimit/mirembajtjes

Gjatë fazës së operimit ndikimet pritet të jenë të pakonsiderueshme pasi shkarkimet nuk do të jenë të pranishme. Megjithatë duhen të merren parasysh situatat aksidentale në cilat mund të krijojnë ndikime të cilat parashikohen të jenë në nivele të ulëta

Ndikimet në zonat e gjelbra specifike dhe biodiversitet

Terreni ku do të sistemohen akset rrugore janë akse pa bimësi . Gjithashtu përreth ndodhen objekte banimi formale dhe pallate të cilat kanë bimësi të lartë e cila nuk do të ketë ndikim afatgjatë.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së ndërtimit

Heqja e bimësisë në përgjithësi nuk do të çojë në shkatërrimin e habitateve me vlera të ndryshme si për florën dhe faunën (p.sh. gjitarët, zogjtë, zvarranikët, insektet) që jetojnë në zonën e parashikuar për të kryer punime. Ajo nuk do të ndikojë gjithashtu në migrimin e kafshëve që jetojnë atje dhe krijimin e habitateve të reja për speciet me të tjera preferencë habitat.

Si pasojë e këtyre ndërhyrjeve që parashikohen nuk do të kemi degradim të mbulesa bimëre duke pakesuar edhe komunitetin faunistik. Ky objekt nuk ndodhet në zonë të konsideruara Monumente Natyre apo Zona të Mbrojtura

Ndikimet e mundshme gjatë operimit të projektit

Projekti nuk do të prodhojë asnjë degradim të rëndësishëm apo shndërrim të zonave të rëndësishme pyjore dhe të habitateve pyjore të rëndësishme. Duke marrë parasysh ndikimet aksidentale që mund të ndodhin në ujë dhe në tokë mund të themi se vetëm në raste të tilla mund të kemi ndikim në florën dhe faunën e zonës ku do të kryhen punime.

Ndikimet në peisazh

Për këtë projekt peisazhi nuk do të ketë ndikim të madh duke qënë se kemi të bejmë me infrastrukture ekzistuese. Imapakti vizual do të pësojë ndryshime nga një akrtitekturë e vjetër i një objekti ekzistues në një objekt të ri me permiresime në aspektin vizual.

Duke u bazuar në punimet e këtij projekti, impakti vizual do të ketë ndryshime të konsiderueshme krahasuar me situatën aktuale do të ketë një harmoni me peisazhin dhe ndërtimet përreth.

Depozitimi i mbetjeve të ngurta në ambientin përreth nuk do të lejohet gjatë fazës së ndërtimit, duke shmangur kështu grumbullimin dhe krijimin e përgjave të dheut.

Ndikimet në zhurmë

Levizja e mjeteve të transportit të materialeve, mund të shkaktojë zhurmë gjatë fazës së ndërtimit. Gjithashtu përdorimi i makinerive gjatë punimeve, mund të jetë një burim zhurmash. Niveli i zhurmave në këtë projekt mund të rritet përkohësisht.

Zona e këtij projekti është urbane dhe ndjeshmëra ndaj zhurmave është e konsiderueshme. Gjithashtu gjatë fazës së operimit zhurmat e emetuara nga punimet e mirëmbajtjes ose shkarkimeve elektrike duhet të mbahen në nivele të lejuara.

Karakterizimi i ndikimeve

Më poshtë do të trajtohet karakterizimi i ndikimeve të identifikuar sipas fazave të projektit. Në analizën e ndikimeve janë konsideruar ndikimet pozitive e negative, ato direkte dhe indirekte, në nivele vendore, rajonale e kombëtare apo me gjerë. Ndikimet globale janë të pakonsiderueshme për këtë nivel projekti, por sidoqoftë janë marrë në konsideratë.

Ndikimet pozitive

Ndikimet pozitive gjatë fazës së ndërtimit kanë origjinë dhe natyrë krejtësisht lokale. Në mënyrë empirike mund të thuhet se shumë punonjës do të mobilizohen për ndërtimin e objektit.

Një tjetër ndikim pozitiv mund të konsiderohet gjenerimi i punës në entitetet e tjera, aktiviteti i të cilave lidhet direkt me tregjetin e materialeve të ndërtimit, shërbimet, etj. Ky mund të konsiderohet si një ndikim i rëndësishëm me natyrë indirekte. Të tjera ndikime pozitive përfitohen nga zbatimi I planit të menaxhimit për evitimin e ndikimeve negative dhe permiresimin/ruajtjen e kushteve të përshtatshme mjedisor-higjienike.

Efektet pozitive të kësaj faze janë shumë më të gjera dhe më efektive nga ato të fazës së ndërtimit. Për vetë natyrën e tij, projekti ndikon në mënyrë të rëndësishme aspektin ekonomik.

Ndikimet Negative

Duke patur parasysh natyrën e projektit, karakterizimi i ndikimeve negative mbetet një nga pjesët më të rëndësishme të VNM-së në fjalë. Ndikimet negative potenciale/kumulative janë klasifikuar sipas fazave të zhvillimit të projektit dhe marrin në konsideratë elementet e mëposhtme:

- Burimin e Ndikimit/Rrezikut

Burimet kryesore negative të ndotjes mbeten ato të nxitura nga proceset e ndërtimit dhe aksidentet gjatë fazave të operimit. Ndotjet nga gjenerimi i mbetjeve, operimi i mjeteve dhe automjeteve, gjeneratorët, etj, mbeten disa nga ndotësit kryesorë.

- Zonat që ndikohen nga ndikimet negative për vetë natyrën e projektit janë të ndryshme.

Ndikimet do të shtrihen kryesisht vetëm në zonën ku do të bëhet rregullimi i rrugëve. Domethënien e ndikimit (efektet dhe kohezgjatjen) si dhe mundësitë për tu zbutur.

c) Një përshkrim për shkarkimet e mundshme në mjedis, të tilla si: ujëra të ndotura, gaze dhe pluhur, zhurma, vibrime, si dhe për prodhimin e mbetjeve

Një përshkrim i shkurtër për shkarkimet e mundshme në mjedis:

1. Shkarkimet në mjedis nga zbatimi i këtij projekti, në terma të shkurtuara do të ishte: Shkarkime në ajër nga aktiviteti ndërtimor. Pluhurat fluturojnë të ndërtimit, gazet e mjeteve të ndërtimit dhe të transportit.
2. Shkarkime në ujëra nga ujërat e shiut nga kantieri. Shkarkimet e mbetjeve të ngurta, mbetjet urbane nga aktiviteti human.
3. Zhurmat e punimeve ndërtimore, nga mjetet e rrenda, nga transporti.

Emetimet në ajër

Emetimet në ajër vijnë nga përhapja e pluhurave të materialeve të ndërtimit në sipërfaqen ku kalon njolla e rrugëve. Gjithashtu djegia e lëndës djegëse, që shkaktohet nga automjetet që frekuentojnë zonën. Nga punimet ndërtuese do të ketë përhapje të pluhurave nga qarkullimi i mjeteve.

Keto mjete duhet të plotësojnë patjetër kushtet teknike të qarkullimit rrugor, të mos ngarkohen me shumë se kapaciteti i projektuar, të mbulojnë karrocëria me mushama të posacme, si dhe të lahën rregullisht kur dalin nga kantieri apo në vendin ku do të kryhen punimet për ndërtimin e rrugëve.

Vetë zhvillimi i këtij aktiviteti është në të mirë të komunitetit dhe do të mundësojë atyre lëvizje në kushte optimale nga një vend në tjetrin, zona është me cilësi ajëri të dhe subjekti zbatues i projektit është i detyruar të plotësojë kushtet ligjore të mjedisit për mbrojtjen e cilësive të ajërit.

Shkarkime në ujë

Punimet për ndërtimin e rrugëve nuk do të shkaktojnë prishje të regjimit të ujërave nëntokësore të zonës ku dhe do të kryhen punimet dhe në sistemin e kullimit dhe drenazhimit. Ujërat që do të shkarkohen nga ujërat e shiut do të jenë të së njëjtes natyre me ato të kanaleve kulluese të zonës, pak me shumë të ngarkuara me llumra argjile për shkak të përberjes gjeologjike të zonës. Ujërat nuk do të jenë të ngarkuar nga emulsione hidrokarbure ose shkarkime të lëndëve kimike të ndryshme. Ato nuk do të prishin cilësinë e ujërave të rrjedhshme ekzistuese.

Zhurmat dhe vibrimet

Zhurmat janë një ndikim i pashmangshëm mbi mjedisin gjatë ndërtimit. Zhurma mund të kufizohet duke ndjekur praktikën e mirë-administrimit (pajisje/makinëri të kalibruara) që nënkuptojnë se punimet do të kryhen vetëm gjatë orarit të rregullt të turneve të punës. Pajisjet e ndërtimit do të plotësojnë të gjitha standartet e zbatueshme të Direktives së BE 2000/14/EC, e Majit 2000. Direktiva zbatohet për prodhuesit e pajisjeve që shkaktojnë zhurmë. Të gjitha pajisjet duhet të mirembahen në gjendje të mirë pune. Oraret e transportimit të materialeve të ndërtimit në rrugët e daljes do të caktohen me kujdes në mënyrë që të menjaherë cdo shqetësim i trafikut lokal.

Ndotja nga zhurmat mund të vijë nga përdorimi i makinërive në ambientin e punës. Në projektin tonë të marrë në studim, zhurmat do të shkaktohen kryesisht nga puna gjatë fazës së ndërtimit e mjeteve të rrenda të punës, të krijuara do të jenë në përputhje me udhëzimin e përmendur më sipër, dhe nuk do të kalojë këtë kufi.

Zhurma do te jete e perkohshme dhe nuk do te kete akumulim te saj nga receptori njeri. Paksa te ekspozuara nga keto zhurma do te jene punonjesit qe do te punojne ne ndertimin e aksit te rrugeve dytësore në bllokun që kufizohet nga rruga "Siri Kodra " - "Besa" - "Ali Beshiri" dhe Sulejman Cenoimeri" per te cilen do te kerkohet zbatimi i masave te sigurimit teknik ne pune dhe midis te tjerash dhe perdorimi i kufjeve nese do te jene te nevojshe. Disa burime qe do te shkaktojne zhurma dhe vibrime jane te paraqitura ne menyre te permbledhur si me poshte:

- Si pasoje e punes se mjeteve te ngarkimit dhe te transportit te materialeve apo inerteve, ndikime nga zhurma do te shkaktohen nga mjetet e ndertimit sic mund te jene, vinci, buldozeri, ekskavatore, kamionat qe transportojne materialet e ndertimit etj.
- Te shkaktohet gjate ndertimit te rruges do te ndikojne ne rritje te nivelit te ndotjes akustike, ky ndikim do te jete i perkohshem vetem gjate ndertimit te rruges.
- Te shkaktohet nga prania e punonjesve, bisedat midis tyre kjo sidomos gjate oreve te nates.
- Te shkaktohet gjate kalimit te mjeteve te ndertimit te tonazhit te rende, te cilat do te shkaktojne edhe vibrime ne mjedisin aty prane.

Gjate ndertimit do te ndikohet vetem ne jeten e punonjesve te ndertimit si dhe ne mjedisin e banuar aty prane sheshit te ndertimit, por ndikimi do te jete ne nivele te ulta. Zhurma e krijuar nuk do te jete e ndryshme nga zhurma e pergjithshme e krijuar nga punimet e ndertimeve civile. Zhurma pritet te jete e moderuar por e perkohshme pasi kontraktuesit aplikojne teknologji me te fundit per kontrollin e uljeve te vibrimeve dhe zhurmave ne menyre te konsiderueshme pa rritje te shpenzimeve operative. Matjet shkencore kane treguar nje ulje prej te pakten 35-40 % te nivelit te impaktit te vibrimeve.

Mbetjet e prodhuara

Mbetje te ngurta qe prodhohen nga ndertimi dhe rikonsruksioni i plote i rrjetit rrugor ne kete zone jane mbetjet e ngurta urbane si plastike, qelqi, materiale letre, metale, mbetje organike (paleta druri), materiale inerte te prodhuara nga punimet ndertuese, si dhe dheu e mbetjet inerte qe do te largohen nga vendi i ndertimit. Materialet te cilat jane te riperdorshme, mund t`ju jepen individeve te interesuar per punime ndertimi ne zonat periferike ose rehabilitim te lulishteve ose mbushje te tokave aty ku ka nevojë, pjesa e mbetjeve te pa perdorshme duhet te grumbullohen ne vendin e caktuar nga Njesia e Qeverisjes Vendore (NJ.Q.V) pas zbardhjes se Lejes se Zhvillimit nga autoritetet pergjegjese.

Keto mbetje duhet te menaxhohen ne bashkepunim me Njesine e Qeverisjes Vendore dhe firmen pastruese te territorit dhe ne perputhje me Vendimin e Keshillit te Ministrave Nr. 575, datë 24.6.2015 “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”. Grumbullimi i mbetjeve duhet te jete i diferencuar qe ne vendburim. Mbetjet inerte, do te menaxhohen ne bashkepunim me Bashkine Tirane dhe do te depozitohen ne vendin e caktuar per to. Nje pjese e ketyre mbetjeve do te sistemohen ne sheshin e ndertimit pas perfundimit te punimeve. Do te perdoret per mbushje te aneve te themeleve, per sistemimin e sheshit dhe siperfaqet e gjelberta.

Mbetjet e ngurta nga punimet e ndertimit do te jene kryesisht ato inerte te cakullit dhe shtreses se humusit dhe shtresa bimore dhe e tokes e cila do te pastrohet per sheshin e ndertimit.

Depozitimi i mbetjeve inerte të bëhet ne venddepozitim në baze te udhezimeve te Bashkise Tirane dhe ne perputhje me VKM Nr.575, date 24.06.2015 “Per miratimin e kerkesave per menaxhimin e mbetjeve inerte”. Transporti i mbetjeve inerte të bëhet me mjete teknologjike të pajisur me licensë të tipit III.2.B në bazë të ligjit Nr. 10463, date 22.09.2011, “Per menaxhimin e integruar te mbetjeve” dhe të shoqërohet me plotësimin e shtojcës 1 të VKM nr.229, datë 23.04.2014 “Për miratimin e rregullave për transferimin e mbetjeve jo të rrezikshme dhe të dokumentit të transferimit të mbetjeve jo të rrezikshme”. Gjate kryerjes se punimeve nuk parashikohet te kemi mbetje te rrezikshme, por edhe nqs ka kontraktori duhet te marre te gjithë masat per magazinimin e asgjесimin e tyre mbeshtetur ne VKM nr 371 date 11.06.2014.

Shumica e sasise nga germimet do te perdoret ne punimet mbushese.

Operatorët duhet të jenë të paisur me License III.2.B sipas shtojcës nr.1 të ligjit nr 10448 datë 14.07.2011 “Për lejet e mjedisit” ose në shesh depozitimet e perkoshme të percaktuara nga Bashkia e Tiranës në përputhje me VKM 229 datë 23.04.2014” Për mënyrën e transferimit të mbetjeve jo të rrezikshme”, në dokumentacionin e lëshimit të lejes për projektin e ndërtimit, riparimit, restaurimit apo shembjes, përcaktojnë se personi fizik ose juridik, të cilit i është dhënë leja për realizimin e projektit, duhet të provojë me dokumentacionin e nevojshëm përmbushjen e kërkesave të këtij vendimi brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e përfundimit të projektit të ndërtimit, riparimit, restaurimit apo prishjes së objektit, i cili krijon mbetje inerte.

Sipas VKM Nr.99 datë 18.02.2015 Për miratimin e katalogut shqiptar të klasifikimit të mbetjeve të cilat parashikohen të krijohen janë :

20 Mbetje urbane (Mbetjet shtëpiake dhe tregtare, mbetje industriale e institucionale të ngjashme) përfshirë fraksionet e mbledhura vecmas

20 01 fraksionet e ndara

20 01 01 leter karton

20 01 02 qelq

20 01 08 mbetje të biodegradueshme

20 01 39 plastike

20 02 mbetjet e kopshteve dhe parqeve

20 02 01 mbetje të biodegradueshme

17 09 04 materiale inerte të prodhuara nga punimet si dhe mbetje që përfshihen në kategorinë e KODIT 17 05 Dhera (duke përfshirë dhera të germuar nga toka të kontaminuara, gure dhe balta të tjera) dhe nënkategorinë e tij:

Kodi 17 05 04: Dhera dhe gure, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03;

Kodi 17 05 08: Çakell, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07;

Kodi 17 09 04: Mbetje të perziera nga ndërtimi dhe të prishjeve;

Për çdo ndikim sado të vogël, subjekti duhet të zbatojë me rigorozitet kushtet e kësaj zone, duke marrë në konsideratë dhe parimin “ndotesi paguan”.

d) Informacion për kohezgjatjen e mundshme të ndikimeve të identifikuar

Punimet ndërtimore, mund të zgjasin për një periudhë 3 muaj. Kjo është koha normale që duhet për të përfunduar se ndërtuari këtë segment rrugor në kushte normale. Kjo është e vlefshme në kushte teknike, juridike e klime normale, por në rast se do të hasen vështirësi gjatë punimeve mund të ketë edhe shtyrje të afatit. Si rrjedhojë edhe ndikimet e fazës ndërtimore do të zgjasin për atë kohë sa zgjasin punimet për ndërtimin e rrugëve dytësore në bllokun që kufizohet nga rruga "Siri Kodra" - "Besa" - "Ali Beshiri" dhe "Sulejman Cenoimeri".

Përsa i përket ndikimeve gjatë fazës së funksionimit ato do të jenë prezente për atë kohë sa do të përdoret edhe projekti. Ndikimi në peisazh do të jetë i perkohshëm.

dh) Të dhëna për shtrirjen e mundshme hapsinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendodhja e projektit, dhe vlerat e ndikuar që përfshihen në të.

Ndikimi në mjedisin e zonës do të ketë efektet e tij në një distancë jo shumë të gjatë, me dhjetra ose qindra metra, pra në një distancë jo më të largët se 200-300 m. Ky ndikim do të jetë i perkohshëm dhe nuk është me veti akumuluese në mjedis. Nuk shkarkohen elemente të demshme për mjedisin, si në atë ujor, për ajrin, tokën dhe për biodiversitetin. Ndikimi në peisazh do të jetë i perkohshëm për fazën e ndërtimit dhe i perhershëm nga ndërtimi dhe rikonstruksioni i plote i rrugës Myslym Keta".

Ndikimi ne mjedisin e zones do te kete efektet e tij ne nje distance jo shume te gjere, me dhjetra ose qindra metra, pra ne nje distance jo me te larget se 200-300 m. Ky ndikim do te jete i perkohshem dhe nuk eshte me veti akumuluese ne mjedis. Nuk shkarkohen elemente te demshem per mjedisin, si ne ate uhor, per ajrin, token dhe per biodiversitetin. Ndikimi ne peisazh do te jete i perkohshem per fazen e ndertimit dhe i perhershem nga ndertimi dhe rikonstruksioni i plote i rruges Myslym Keta".

Nga analiza e bere e te gjithë faktoreve me ndikim ne mjedis, rezulton se nga aktiviteti i ndertimit te rruges Myslym Keta", nuk do kene shtrirje te mundeshme hapsinore, por do te jene te kufizuara brenda njolles te rruges ekzistuese, pra brenda zones qe zhvillohet projekti.

- e) Mundesine e rehabilitimit te mjedisit te ndikuar dhe mundesine e kthimit te mjedisit te ndikuar te siperfaqes ne gjendjen e meparshme, si dhe kostot financiare te peraferta per rehabilitim.**

Raporti Paraprak i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis u orientua nga rëndësia e aktivitetit, vendi ku ai ndodhet, pasuritë natyrore dhe humane të zonës si dhe vlerat e veçanta të tyre në identifikimin e ndikimeve negative dhe pozitive, marrja e masave zbutëse duke patur parasysh edhe ruajtjen e interesave ekonomike të investitorit dhe masat orientuese pas mbylljes së projektit.

Reduktimi i ndikimeve negative është ndërthurur edhe me ndikime të rëndësishme pozitive sidomos në kompensime.

Siperfaqja e lire e vendit te shnderrohet ne nje mjedis te gjelbert, te paster dhe te sigurt ndaj erozionit.

Subjekti investitor, duhet qe pas perfundimit te ndertimit te rrugeve dhe infrastruktures perkatese, te kryeje rehabilitimin e plote te siperfaqeve te lira, pra rindertimi i segmentit rrugor gjate fazes se ndertimit te projektit ne fjale dhe per siperfaqet e gjelberta. Per kete te konsultohen me specialistet perkatese.

Mundesia e rehabilitimit te mjedisit te ndikuar dhe kthimi i mjedisit ne gjendjen e meparshme. Pas perfundimit te punimeve ndertimore, do te behet pastrimi dhe largimi i mbetjeve inerte qe mund te kene ngelur, gjelberimi qe eshte pjese e projektit, por nuk mund te pretendojme rikthim ne gjendjen e mepareshme te vendit ku do te kryhen punimet per ndertimin e rruges Myslym Keta".

Subjekti investitor, ne kete Bashkia Tirane, duhet qe pas perfundimit te ndertimit te bllokut te rrugeve dhe infrastruktures perkatese, te kryeje rehabilitimin e plote te siperfaqeve te lira, pra rindertimi i segmentit rrugor gjate fazes se ndertimit te projektit ne fjale dhe per siperfaqet e gjelberta. Per kete te konsultohen me specialistet perkatese. Mbjellja e bimesise ne hapsirat boshe, krijon hije dhe kushte klimatike te pershtatshme per kalimtare apo frekuentuesit pergjate rrugeve dhe zonave ku do te kaloje gjurma e projektit.

Mundesia e rehabilitimit te mjedisit te ndikuar dhe kthimi i mjedisit ne gjendjen e meparshme. Pas perfundimit te punimeve ndertimore, do te behet pastrimi dhe largimi i mbetjeve inerte qe mund te kene ngelur, gjelberimi qe eshte pjese e projektit, por nuk mund te pretendojme rikthim ne gjendjen e mepareshme te vendit ku do te kryhen punimet per ndertimin e rruges Myslym Keta".

ë) Masat e mundshme per shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative

Ne menyre te pergjithshme do te japim disa prej masave qe duhet te zbatohen nga investitori ose nenkontratuesit per zbatimin e projektit. Disa prej masave kryesore qe do te ndermerren jane permendur ne menyre te permbledhur si me poshte:

Masat lehtesuese qe do te ndermerren gjate ndertimit dhe funksionimit te projektit ndertimi dhe rikonstruksioni i plote i rruges Myslym Keta".

"Vleresimi i ndikimit ne mjedis duhet te ndikojë ne dhenien e zgjidhjeve per shmangie te ndotjes dhe mbrojtjes se mjedisit. Mbrojtja e mjedisit perben ne vetvete nje sere masash zbutese, parandaluese. Ne menyre te pergjitheshme do te japim disa prej masave qe do te ndermerren nga investitori per ndertimin e projektit ndertimi dhe rikonstruksioni i plote i rruges Myslym Keta".

Në fazën fillestare të punimeve, do të kryhet punë përgatitore për pastrimin e vendit dhe përgatitje për fillimin e punimeve sic jane rilevimet e vendit etj.

Kerkesat mjedisore qe synojne mbrojtjen e shendetit e te mjedisit, perfshijne specifikimin e kushteve, normave e standarteve te detyrueshme per mbrojtjen e pastertise se ajerit urban, te ujerave siperfaqesore e nentokesore, te cilesise e vlerave te tokes, te territoreve urbane, rugeve, tortuareve, zonave te gjelberuara. Ne menyre te pergjithshme do te japim disa prej masave qe duhet te zbatohen nga investitori ose nenkontratuesit per zbatimin e projektit. Disa prej masave kryesore qe do te ndermerren jane permendur ne menyre te permbledhur si me poshte:

Masat lehtesuese qe do te ndermerren gjate ndertimit dhe funksionimit te projektit per ndertimin e bllokut te rugeve.

Vleresimi i ndikimit ne mjedis duhet te ndikojne ne dhenien e zgjidhjeve per shmangie te ndotjes dhe mbrojtjes se mjedisit. Mbrojtja e mjedisit perben ne vetvete nje sere masash zbutese, parandaluese. Ne menyre te pergjithshme do te japim disa prej masave qe do te ndermerren nga investitori per ndertimin dhe rikonstruksionin e ketij aksi rrugor. Në fazën fillestare të punimeve, do të kryhet punë përgatitore për pastrimin e vendit dhe përgatitje për fillimin e punimeve sic jane rilevimet e vendit etj.

Kerkesat mjedisore qe synojne mbrojtjen e shendetit e te mjedisit, perfshijne specifikimin e kushteve, normave e standarteve te detyrueshme per mbrojtjen e pastertise se ajerit urban, te ujerave siperfaqesore e nentokesore, te cilesise e vlerave te tokes, te territoreve urbane, rugeve, tortuareve, zonave te gjelberuara.

Masat mbrojtese dhe parandaluese qe rekomandohen gjate fazes se ndertimit

- Te behet rrethimi i zones se ndertimit ne te gjithe perimetrin e saj per te shmangur daljen e gjithfare mbeturinash inerte, per te bere nje plan organizimi sa me te mire te objektit dhe per te shmangur gjithashtu impaktin negativ qe krijojne punimet.
- Largimi i dherave/inerteve qe do te dalin ka projekti, do te kryhet brenda nje kohe shume te shkurter nga krijimi i tyre duke mos krijuar ndotje ne ambientin perreth. Largimi i tyre do te behet naten duke marre masa per te mos ndotur rruget. Kjo realizohet duke mbuluar me mushama mbeturinat qe transportohen dhe duke i lare gomate e makinave para se te dalin nga sheshi i ndertimit. Mbetjet urbane do te grumbullohen ne perfundim te objektit ne vende te caktuara nga Njesia e Qeverisjes Vendore (Bashkia Tirane).
- Vendorsja e rrjetave mbrojtese per minimizimin e pluhurave dhe mbrojtjen e kalimtareve.
- Realizimi i infrastruktures rrugore do te realizohet ne perputhje me studimin urbanistik te zones perkatese duke i lene vend edhe siperfaqes se gjelbert sipas projektit.
- Mbeturinat ne perfundim te ndertimit rugeve do te grumbullohen, transportohen dhe depozitohen ne vendet dhe oraret e caktuara nga Njesia e Qeverisjes Vendore (Bashkia Tirane).
- Nderhyrjet ne rrjetin e infrastruktures do te kryhen me lejet e institucioneve perkatese sipas ligjeve ne fuqi.
- Ndertimi do te kryhet nen kontrollin e inspektoreve te mjedisit, per te matur ndotjet ne mjedis te cilat nuk do ti kalojne parametrat e lejuar.

Masat kryesore per mbrojtjen e cilesise se ajerit.

Me qellim qe shkarkimet ne ajer qe emeton veprimtaria ndertuese te jene vazhdimisht brenda normave te lejuara, subjektet ndertuese marrin keto masa:

- Te perdoren mbulesa te perkohshme dhe te lagen sipas nevojës sheshet e punimeve, nje deri ne dy here ne dite per te reduktuar clirimet e pluhurave sidomos ne kohe te thate;
- Per levizjen e materialve te perdoren konvejer te mbyllur;
- Te behet mirmbajtja e sheshit gjate kryerjes se punimeve;

- Te gjitha materialet e transportuara jashte sheshit te ndertimit te jene te lagura ne menyre te mjaftueshme ose te mbuluara mire;
- Te gjitha aktivitetet e pastrimit, nivelimit, ndertimit te rruges Lezha 1, transportit te nderpriten gjate periudhave me ere te forte;
- Te kufizohet shpejtesia e levizjes se automjeteve deri ne 30 km/ore;
- Te ndalohet pergatitja dhe perpunimi i bitumeve ne temperatura te larta ne vendin ku do te ushtrohet aktiviteti, dhe te perdoren bitume qe kane shkalle te vogel clirimesh te ndotesve ne ajer;

Masat kryesore per ruajtjen e flores/faunes.

Ndikimet negative të shkaktuara në biodiversitet nga pluhurat dhe zhurmat kanë vetëm rrugë reduktimi siç është përcaktuar në uljen e niveleve të tyre për ajrin dhe ujin. Përsa i përket humbjes së biomasës në territorin që do të shfrytëzohet, habitateve të fragmentizuara nuk do të ketë pasi sic e kemi përmendur edhe me sipër projekti do të zhvillohet në gjurmën ekzistuese të rruges, dhe nuk do të ndikojë në biomasë. Në këtë mënyrë mund të sigurohet një vazhdimësi natyrore e vegjetacionit në zonat përreth.

Masat kryesore per zvogëlimin e zhurmave do të përfshijnë:

- Te respektohen standartet për nivelet e zhurmave në zonat urbane dhe rurale sipas rastit.
- Mirëmbajtje dhe funksionimin e duhur të makinerive të ndërtimit për të minimizuar burimin e zhurmës.

Masat kryesore per trajtimin e ujerave:

Ujrat që dalin nga aktiviteti i ndërtimit të rruges "Myslym Keta", si janë ujera të cilat lindin si rrjedhojë e aktivitetit të lagës së vendit ku do të kalojë projekti, larges se gomave të automjeteve, funksionimit të projektit dhe ujrat e reshjeve nga kushtet atmosferike. Gjate ndërtimit, në varesi edhe të rreshjeve të shiut, mund të grumbullohet sasi e konsiderueshme e ujerave dhe si rrjedhojë mund të jete i nevojshëm grumbullimi i këtyre ujerave dhe orientimi i tyre në sistemin e kanalizimeve, dhe pse pjesërisht ato filtrojnë nentokë dhe në kuletat e ndërtuara me parë në këtë aks rrugor për grumbullimin e ujerave të shiut.

Dëmtim i Peisazhit

Gjatë zbatimit duhet të tregohet kujdesi i duhur për të ruajtur peisazhin natyror në mënyrë që të parandalohet çfarëdo shkatërrim i panevojshëm, ndryshime në reliev etj.

Eshtë i domosdoshëm

- Pastrimi i territoreve nga mbetjet gjatë ndërtimit.
- Mbrojtja e mbulesës bimore,
- Ruajtja e karakteristikave të dherave dhe relievit etj.

Nga zbatimi i këtij projekti, nuk parashikohen të priten pemë.

Me përfundimin e punimeve, të gjitha pajisjet dhe materialet e tepërta do të hiqen, dhe do të depozitohen në territore të caktuara për këtë qëllim nga autoritetet vendore. Çdo mbjellje në territor, do të kryhet me bimë autoktone, me përjashtim të atyre me efekte aromatike, dhe dekorative.

Duhet të zvogelohen impaktet negative që vijnë si rezultat i ndërtimit në nivelin më të ulët të mundshëm dhe që sigurojnë makineritë që operojnë brenda zonës së ndërtimit.

Zonat e depozitimit do të pozicionohen në mënyrë që të menjahen impaktet e metejshme në pronat private e banesat ekzistuese, pemet, gardhimet, etj. dhe si të tilla do të kenë prioritet për tu ndërtuar apo do të lihen në fund të kontratës së ndërtimit.

Materialet e gërmuara që janë të menduara për rishfrytezim do të menaxhohen dhe transferohen deri në minimum dhe do të depozitohen në zona të caktuara nga pushteti lokal. **Reduktimi në Biodiversitetit**

Ashtu siç u thksua tek përmbledhja e ndikimeve, zona në të cilën do të kryhet ndërtimi sdo të ketë impakt në faunën e zonës. Gjithsesi, për të minimizuar dëmet ndaj kafshëve, është i nevojshëm një bashkërendim veprimesh.

- Të minimizohet dëmtimin dhe reduktimin e habitateve nga aktivitetet ndërtimore;
- Minimizohet shkatërrimi i foleve dhe strofkullave;
- Parandalohet, gjuetinë dhe mbledhjen e vezëve nga punëtorët e ndërtimit;
- Ndalojë mbledhjen e druve të zjarrit nga zonat e punës
- Minimizohet dëmet ndaj rrjedhave ujore nga punimet tokësore dhe nga hedhja e mbeturinave të papershtatshme.

Këto do të arrihet nëpërmjet:

- Përdorimi i vendeve të përcaktuara dhe të miratuara për hedhjen mbeturinave të lëngshme dhe solide
- Edukimi i ekipeve ndërtimore mbi ndikimin e shqetësimit dhe dëmtimit të habitateve dhe masave parandaluese të tyre;
- Ndalimi i rreptesishëm i ndezjes së zjarrit;
- Të sigurohen që kushtet e punësimit të parashikojnë dënime të rënda për prishje të panevojshme të habitateve të rëndësishme.
- Para çdo aktivitet ndërtimi duhet të kryhet sigurimi me gardh i zonave të ndjeshme.

Toka dhe Ndotja e Ujit

Gjatë punimeve duhet të kryhen të gjitha aktivitetet në një mënyrë që të parandalohet ndotjen e tokës nga derdhjet aksidentale të lëndës së ngurtë dhe lënget, ndotesve, mbeturinat, dhe ndotësve të tjerë të papershtatshëm.

Nëse një derdhje serioze ndodh:

- Duhet të hiqen apo pastrohet tërë toka e kontaminuar
- Dherat e larguara duhet të zevesohen nga material të ngjashme.

Aktivitetet do të kryhen në një mënyrë që do të parandalohet hyrjen ose derdhjen aksidentale të lëndës së ngurtë, ndotesve, mbeturinat, dhe ndotësve të tjerë të pakëndshëm.

Erozioni, trazimi dhe ngarkesa e sedimenteve

Gjatë ndërtimit duhet të kryhet një procedurë spastrimi të vendit që ndan shtresën e punueshme dhe ruan atë nën kushte të përshtatshme për ripërdorim

Për këtë arsye duhet që:

- Që ndërmerren të gjitha masat duke përfshirë të gjitha teknikat mbrojtëse për të ruajtur zonat e spastruara nga precipitimi i materialit të ndotur.
- Puna geryese duhet të kryhet në një mënyrë që do të parandalohet ujë i ndotur të derdhet në themele, kanale etj dhe prej atje të derdhet në lumë.
- Sasitë e tepërta të materialeve të padëshiruara dhe agregate të magazinuara në vend duhet të shmangen.
- Kur magazinimi është i nevojshëm, duhet të sigurohet që pirgjet dhe rezervat janë të vendosura në vende ku nuk lejojnë derdhje drejtpërdrejtë dhe janë në pjerrësi të tokës në më pak se 1.5%.
- Të gjitha grumbujt dhe pirgjet do të jenë të një madhësie dhe stabiliteti që do të sigurojnë evitimin e rrezikut të lëvizjes masive gjatë periudhave të reshjeve me intensitet të lartë
- territorin e objektit.

Zhurma dhe pluhuri

Zhurma nga aktivitetet e ndërtimit kryesisht do të rrjedhin nga operimi i objektit dhe pajisjeve. Për këtë arsye:

- Duhet të sigurohet që të gjitha pajisjet e tij të jenë të përshtatshme për mbyajtjen e zhurmës që do të reduktojnë emetimet e zhurmës
- Të gjitha pajisjet e tjera do të pajisen me aparate të përshtatshme kundër zhurmës në përputhje me rekomandimet e prodhuesit.
- Automjetet që janë tepër të zhurmshme për shkak të punës difektoze të motorrit nuk do të përdoren për ndërtim.
- Duhet të shmangët shkaktimi i zhurmave, dridhjeve apo pluhurave në territoret e punës.
- Në rast se ndikime të tilla, do të jenë në nivelin e mbi normave të legjislativës ekzistues, duhet të pezullohen punimet deri në përmirësimin e situatës dhe evitimin e ndotjeve të ajrit të lartpërmendura.

Aktiviteti më i zhurmshëm aktual, nuk pritet të jetë i nevojshëm për këtë projekt. Masat specifike për evitimin e pluhurit do të përfshijnë:

- Lagjen e kantierit dhe rrugëve hyrëse;
- Përdorimin e rrethimeve mbrojtëse/izoluese të përshtatshme;
- Mbulimi i të gjitha automjeteve që transportojnë materiale që nxjerrin pluhur të tepruar; dhe,
- Mos lejin kamionëve të mbingarkuar.

Asnjë impant i përdorur në vend nuk do të lejohet të shkaktojë një bezdi publik si pasojë e zhurmës. Në këtë mënyrë duhet:

- Zbatueshmëri duke përfshirë mirëmbajtjen e duhur të projektit dhe angazhimin për të ulur zhurmën e krijuar nga veprimet në vend.
- Të gjitha makinat dhe impantet mekanike do të përshtaten me silenciator efektiv dhe të mbajtur në funksion të mirë gjatë kohës së kontratës,
- Kompresoret do të jenë modele lehtësuese të përshtatura me kapake akustike të duhur me viza dhe të mbyllur të cilët do të mbahen të mbyllur kurdo që makina punon dhe të gjitha mjetet vartëse pneumatike do të përshtaten me silenciatorë.
- Makineria që është përdorur pa ndërprerje do të fiket ose t'i ulët shpejtësia në minimum (ose t'i mbyllet valvula) gjatë periudhës kur nuk përdoret.
- Cdo impant si psh gjenerator ose pompe, që kërkohet të veprojë para dhe pas orëve të ligjshme të punës, do të rrethohet nga një mbyllje akustike ose nga ndonjë mbyllës portativ.

Masat specifike për evitimin e zjarrit dhe reagimin ndaj tij apo aksidenteve do të përfshijnë:

- Rrespektimin e rregullores kundër zjarrit dhe vendosjen e pajisjeve për mbrojtjen ndaj zjarrit në kampet e punës
- Organizimin e territoreve të punës në mënyrë të atillë që të parandalojnë zjarret apo aksidentet e tjera.
- Mbajtjen në gatishmëri të mjeteve me ujë dhe pompave përkatëse të emergjencës, grumuj të rësës për kontrollin e zjarrit etj.
- Ngritjen e një sistemi të reagimit emergjent, me një rrjet të mirëcaktuar veprimesh dhe komunikimesh,
- Ekspozimin në vende të dukshme të numrave të zjarrfikses, policisë, ambulancës etj.
- Përfshirjen në sistemin e planit të menaxhimit të trafikut, edhe të aksesave të emergjencës në raste zjarresh e aksidentesh
- Pajisjen e territoreve të punës dhe objektit me kutitë e nderhyrjes së shpejtë, me shenjat përkatëse dhe lehtësisht të dukshme.

Shkatërrimi i mbetjeve

Shkatërrimi i të gjitha materialeve të ndërtimit të tepërta dhe mbeturinave do të kryhet në përputhje me rregullat e Menaxhimit të Mbeturinave të Ngurta. Per këtë arsye:

- Mënyra normale e shkatërrimit do të përfshijë të gjitha masat e nevojshme për të minimizuar ndotjen e ujit dhe të ajrit, bllokime të kullimit, rreziku nga zjarri dhe dëmtimet e ekosistemeve.
- Vetëm zona hedhësh të miratuara / groposje do të përdoren për hedhjen e mbeturinave të tepërta.
- Dherat e tepërta do të hidhen menjëherë në mënyrë që të minimizojnë kohën e magazinimit në vendin e ndërtimit dhe rrezikun e erozionit dhe shkarkimin e sedimenteve.
- Këto materiale do të kërkohen më vonë në Programin e punës që ata do të ruhen në mënyrë të duhur.
- Materialet e dheut nuk do të hidhen në gropa nëse ripërdoren si mbulesë e përditshme apo përfundimtare.

Materialet e gërmuara që janë të menduara për rishfrytezim do të menaxhohen dhe transferohen deri në minimum.

Me përfundimin e objektit të ndërmerret masa me ndihmën e inspektimeve. Kjo mund të ulë impaktin e mundshëm në të ardhmen për humbjen e dherave apo impaktet që lidhen me terrenin.

Siguria publike dhe siguria e punëtorëve

Territori dhe zonat për riparim do të jenë të mirë reklamuar me shenjat perkatese për ruajtjen nga akseset e paautorizuara dhe shenjat paralajmëruese të përshtatshme të ngritura.

Të gjitha zonat e Projektit do të përcaktohen si zona për “kokore”.

Përveç zbatimit të Rregullores dhe Sigurisë Teknike”, të gjithë punonjësit duhet të pajisen me uniformat e punës, të njihen me planin e reagimit në rast aksidentesh, etj.

Procesi i monitorimit përfshihet në një program të ngritur mbi planin e monitorimit gjatë ndërtimit dhe atë gjatë operimit.

Monitorimi gjatë ndërtimit

Monitorimi nga menaxheri i ndërtimit do të jetë kryesisht në vendet e ndërtimit dhe të kampit nga kontraktori dhe Inspektoriati Mjedisor. Monitorimi i vendeve të tjera do të ndërmerren nga Kontraktori me vizita të kohëpaskohshme nga specialistet e dhe Bashkisë Tiranë dhe Njësitet administrative. Për një projekt si ky, këto çështje do të trajtohen si nga ana cilësore edhe ajo sasiore, përveç zhurmës nga pajisjet e ndërtimit dhe emisionet nga gjeneratorët, për të cilën Kontraktori do të sigurojë pajisjet e duhura të monitorimit.

Për matjet e zhurmës, si pike referimi do të merren matjet ekzistuese, që do të konsiderohen si pika referimi të gjendjes mjedisore. Lexime fillestare do të merren në vende të ndryshme brenda zonës së projektit dhe procesi fillon para fillimit të ndërtimit në mënyrë efektive dhe do të përbëjë monitorimin bazë.

f) Ndikimet e mundshme në mjedisin nderkufitar (nese projekti ka natyre të tille).

Ky projekt nuk prek zonat kufitare dhe si rrjedhojë edhe ndikimi i tij nuk shkakton dëmtim të mjedisit nderkufitar.

Projekti nuk ndikon në cenimin e sigurisë së jetës dhe shëndetit as të shteteve fqinje, as të qendrave të banuara të rajonit.

Nuk ndikohen burimet ujore nderkufitare, nuk ndikohet cilësia e ajrit në kontekstin nderkufitar.

Per kete kapitull, nuk kryhen vleresime dhe analiza te detajuara per shkak te vendodhjes se projektit ne brendesi te kufirit shtetedor dhe distances qe ai ruan me kufirin dhe shtetet fqinje.

Projektues: B.O.E “Infratech & Engineering Consulting Group” sh.p.k

Perfaqesues me prokure : O.E “Infratech” sh.p.k

Administrator dhe ekspert mjedisi

: Ing. Filjana Veizaj

