

## **RAPORT PARAPRAK I VLERESIMIT TE NDIKIMIT NE MJEDIS**

*Per objektin*

**"Objekti: "Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi"**

*(LIGJI NR.10.440, SHTOJCA II, PIKA 10/d)*

*Sipas VKM Nr. 686, datë 29.7.2015 "PËR MIRATIMIN E RREGULLAVE, TË PËRGJEGJËSIVE E TË AFATEVE PËR ZHVILLIMIN E PROCEDURËS SË VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS (VNM) DHE PROCEDURËS SË TRANSFERIMIT TË VENDIMIT E DEKLARATËS MJEDISORE"*

Përmbajtja e Lëndës

1. INFORMACION PER QELLIMIN E VNM DHE METODIKEN E ZBATUAR
2. PËRSHKRIMI I MBULESËS BIMORE TË SIPËRFAQES KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, SHOQËRUAR DHE ME FOTOGRAFI;
3. INFORMACION PËR PRANINË E BURIMEVE UJORE, NË SIPËRFAQEN E

KËRKUAR NGA PROJEKTI DHE NË AFËRSI TË TIJ;

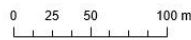
4. INFORMACION LIDHUR ME IDENTIFIKIMIN E NDIKIMEVE TË MUNDSHME, NEGATIVE, NË MJEDIS, TË PROJEKTIT, PËRFSHIRË NDIKIMET NË BIODIVERSITET, UJË, TOKË DHE AJËR;
5. NJË PËRSHKRIM PËR SHKARKIMET E MUNDSHME NË MJEDIS, TË TILLA SI: UJËRA TË NDOTURA, GAZE DHE PLUHUR, ZHURMA, VIBRIME, SI DHE PËR PRODHIMIN E MBETJEVE;
6. INFORMACION PËR KOHËZGJATJEN E MUNDSHME TË NDIKIMEVE NEGATIVE TË IDENTIFIKUARA;
7. TË DHËNA PËR SHTRIRJEN E MUNDSHME HAPËSINORE TË NDIKIMIT NEGATIV NË MJEDIS, QË NËNKUPTON DISTANCËN FIZIKE NGA VENDNDODHJA E PROJEKTIT, DHE VLERAT E NDIKUARA QË PËRFSHIHEN NË TË;
8. MUNDËSINË E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR DHE MUNDËSINË E KTHIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR TË SIPËRFAQES NË GJENDJEN E MËPARSHME, SI DHE KOSTOT FINANCIARE TË PËRAFËRTA PËR REHABILITIMIN;
9. MASAT E MUNDSHME PËR SHMANGIEN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS;
10. NDIKIMET E MUNDSHME NË MJEDISIN NDËRKUFITAR (NËSE PROJEKTI KA NATYRË TË TILLË).

## **1. INFORMACION PER QELLIMIN E VNM DHE METODIKEN E ZBATUAR**

<b>Titulli i projektit:</b>	"Objekti: "Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi"
<b>Procedura:</b>	Paraprake
<b>Objektivat afat-gjata</b>	Qellimi kryesor i bllokut qe lidhet nga tre rruget, 3 Deshmoret, Rexhep Shala, Joklin Persi eshte rikualifikimi urban I bllokut te banimit dhe rregullimi i trafikut ne zonen midis ketyre tre akseve me bllloqet e tjera.
<b>Data e këtij raporti:</b>	Korrik 2019



<https://geoportal.asig.gov.al> ofron të dhëna gjeohapësinore të ofruara nga autoritetet publike përgjegjëse.  
Përgjegjësia për saktësinë e të dhënave është e autoritetit publik që i ka krijuar ato.

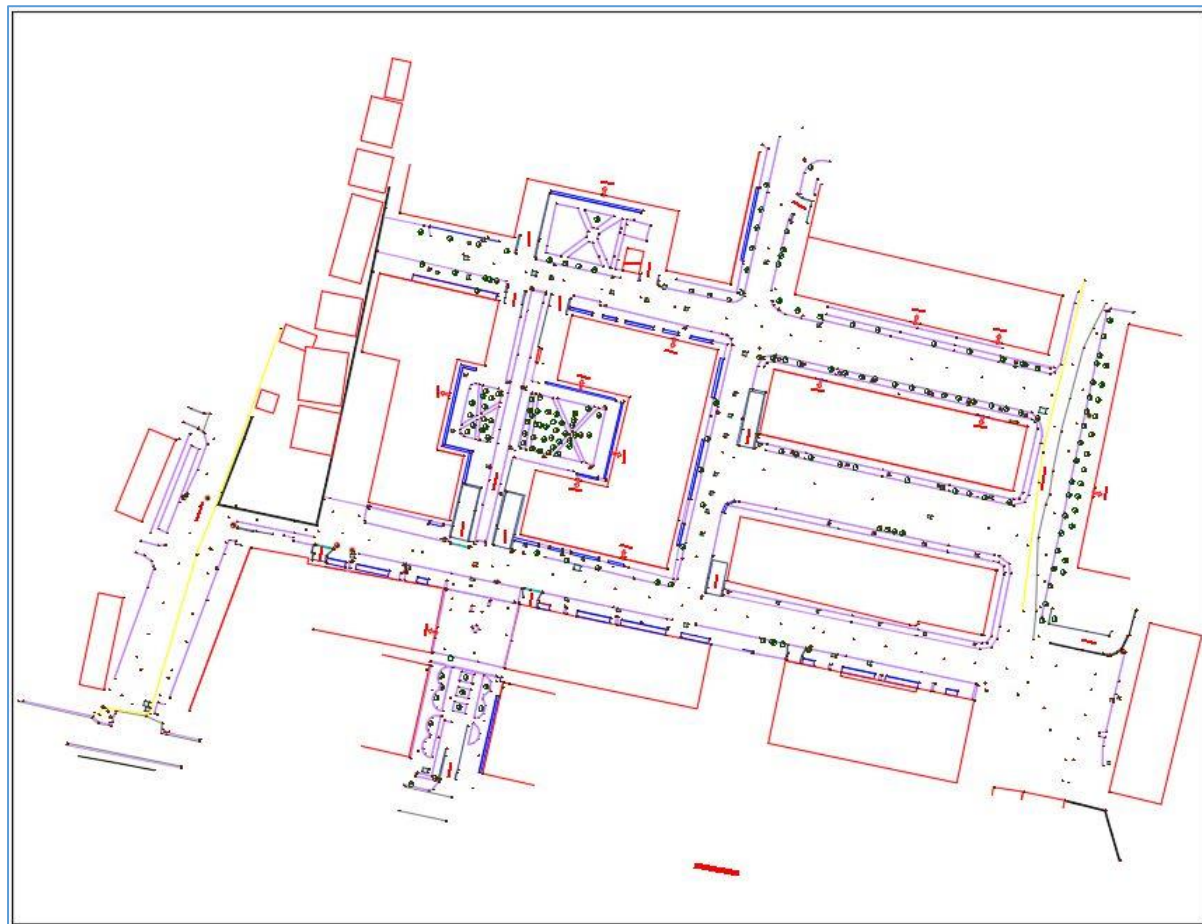


Sistemi koordinativ: KRGJSH  
Projektimi: KRGJSH

Pamje satelitore e zones ne zhvillim (*burimi ASIG*).

Pika	WGS 84	UTM Z. 34N	Albanian 1986/ Gauss-Kruger Zone 4	KRGJSH
A	(λ) 41° 20' 34"	E: 402479.88	E: 4402571.59	E: 486139.65
	(φ) 19° 50' 04"	N: 4577453.33	N: 44579416.29	N:4578642.72
B	(λ) 41° 20' 23"	E: 402684.63	E: 4402776.43	E: 486348.25
	(φ) 19° 50' 13"	N: 4577123.44	N: 4579086.26	N: 4578315.12
C	(λ) 41° 20' 22"	E: 402619.76	E: 4402711.54	E:486283.85
	(φ) 19° 50' 10"	N: 4577082.2	N: 4579045	N:4578273.12
D	(λ) 41° 20' 32"	E: 402416.46	E: 4402508.15	E:486076.65
	(φ) 19° 50' 01"	N: 4577416.27	N:4579379.21	N:4578604.92

Koordinatat e zones ne zhvillim sipas pikave kufizuese A,B,C,D (*burimi ASIG*).



Topografia

*(burimi Projektuesi).*

Projekti "Objekti: "Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi" që është kërkuar, **klasifikohet në projektet e Shtojcës II, pika 10 - Prodhime infrastrukturore, d) Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I) ; të parashikuar në Ligjin Nr. 10 440, Datë 7.7. 2011 "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis", te ndryshuar. Projektet e Shtojcës II i nënshtrohen procedurës paraprake të vlerësimit të ndikimit në mjedis.**

## Legjislacioni

Legjislacioni mjedisor eshte ndertuar per te mbrojtur dhe parandaluar komponente te vecante dhe te rendesishem te mjedisit. Keshtu, nder me specifiket mund te permendim:

- Ligjin Nr. 10 431, datë 9.6.2011 “Për mbrojtjen e Mjedisit”
- Ligji Nr. 10 440, datë 7.7. 2011, “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”
- Ligj Nr. 10448, date 14.07.2011 “Per lejet e mjedisit”
- Ligji Nr. 10 463, datë 22.9. 2011 “Per menaxhimin e integruarte mbetjeve”
- Vendim Nr. 177, datë 6.3.2012 “Për ambalazhet dhe mbetjet e tyre”
- Ligj Nr. 10119 date 23.04.2009 “Per planifikimin e territorit”
- Ligji Nr.8897 datë 16.05.2002, “Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja”.
- Ligji Nr.9587, datë 20.07.2006, “Per mbrojtjen e biodiversitetit”
- Ligji Nr.10 081, datë 23.02.2009 “Për Licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë”.
- Vendim i KM Nr. 1189, Datë 18.11.2009 “Për Rregullat Dhe Procedurat Për Hartimin Dhe Zbatimin e Programit KombëtarTë Monitorimit Të Mjedisit’
- Vendimi i KM Nr. 805, dt 04.12.2003 “Per miratimin e listes se veprimtarive, qe ndikojne ne mjedis, per te cilat kerkohet Leje Mjedisore<sup>11</sup>.
- Vendimi i KM Nr.247, datë 30.04.2014 “Për tërheqjen e mendimit te publikut në vendimmarrje per mjedisin”.
- -Vendimi KM Nr. 123, date 17.2.2011 “Per menaxhimin e zhurmave”
- Vendim i KM Nr. 313, dt. 09.05.2012 “Per rregulloren e mbrojtjes se publikut nga shkarkimet ne mjedis”
- Vendim i KM Nr. 99, date 18.2.2005 “Per miratimin e katalogut shqiptar të klasifikimit të mbetjeve”
- Vendim i KM Nr. 177, datë 31.3.2005 “Për normat e lejuara të shkarkimeve të lengëta dhe kriteret e zonimit të mjedisëve ujore pritëse”
- Vendim i KM Nr. 538 dt.26.05.2009 “Per licencat dhe lejet qe

trajtohen nga apo nepermjet QKL dhe disa rregulla te tjera"

- Vendim i KM Nr. 16, date 14.01.2012 "Per te drejten e publikut per te pasur informacion mjedisor"
- Vendim i KM Nr. 13, date 04.01.2013 "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis"
- Vendim Nr. 676, datë 20.12.2002 "Për shpalljen e zonave te mbrojtura monument natyror"
- Udhëzim, Nr.5, datë 28.12.2007, "Përtarifat e shërbimit për lejet mjedisore",
- Udhëzim Nr. 8, dt.27.11.2007 "Per nivelet kufi te zhurmave ne republiken e shqiperise,
- Udhëzim Nr. 3, date 02.12.2013 "Per Dokumentacionin e domosdoshem per te kerkuar leje mjedisore te tipit A, B dhe C per aktivitete te reja dhe ekzistuese".
- Ne parlamentin Shqiptar jane miratuaredhe disa ligje ne kuaderte perfshirjes se vendit tone ne Protokolie dhe marreveshje te ndryshme. Nder to permendim:
- Ligji Nr. 9672 datë 26.10.2000: "Për ratifikimin e konventes se Aarhusit" Per te drejten e publikut per te pasur informacion dhe perfshirjen ne vendimarrje, si dhe per tju drejtuar gjykates per ceshtjet e mjedisit.
- Ligji Nr. 9334 datë 16.12.2004: "Për aderimin e Republikes se Shqiperise ne Protokollin e Kiotos" ne konventen per ndryshimet klimatike (UNFCCC).
- Ligji Nr. 9424 datë 06.10.2005: "Për ratifikimin e protokollit te vleresimit strategjik mjedisor",
- Ligji Nr. 9486 date 06.03.2006: "Per aderimin e Republikes se Shqiperise ne Amendamentin e Pekinit per protokollin e Montrealit" Per substancat qe hollojne shtresen e Ozoni!
- Ligji Nr. 9548 date 01.06.2006: "Per aderimin e Republikes se Shqiperise ne protokollin per regjistrat e shkarkimit dhe transferimit te ndotesve"

## **Pershkrim i metodikes per hartimin e ketij raporti**

Zbatimi i legjistacionit shqiptar ne menyre qe te sigurojme nje nivel te larte te mbrojtjes se mjedisit permes parandalimit , kompensimit te demeve ne mjedis , garantimin e nje vendimmarrje te hapur , te gjere duke u konsultuar me hartuesit e projektit te ndertimit , me stafin inxhinierik te njesise se projektimit dhe me gjere me specialiste te fushes perkatese per te cilin kerkohej te realizohet ky ndertim **"Objekti:“Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi”**

**permbush ne te gjitha anet si interesa shumepaleshe dhe nga pikepamja mjedisore dhe shteterore.**

Gjate hartimit te ketij raporti eshte konsideruar:

- Gjendja e mjedisit egzistues e zones siperfaqesore ne te cilen do te realizohet kjo nderhyrje. Eshte konsideruar qe kontraktori duhet te pershtatet me kushtet e pergjithshme te Kantierit te Punimeve dhe te ndertimit atje, siperfaqen e terrenit dhe llojin e materialeve qe do te germohen, mundesine e renies nga terreni i bute ne terren te keq dhe materialet e thyera gjate punimeve , mundesine e vershimeve te permbytjeve, shkarjeve te tokes.

- Ndikimet ne mjedis gjate fazes se ndertimit te objektit
- Ndikimet ne mjedis dhe menyren e zbutjes se tyre
- Harmonizimi dhe lidhja e kesaj veprimtarie me te gjitha masat e nevojshme per mini mizimin e demeve mjedisore

- Infrastruktura e nevojshme per ndertim dhe me pas per funksionim duke konsideruar qe kontraktori te njihet me pozicionin e te gjitha sherbimeve ekzistuese, si kanalet kullese, linjat dhe shtyllat telefonike dhe ato te elektrikut , linjat e ujesjellesit , tubat etj., perpara se te filloje punimet per germimin, mbushjen apo ndonje pune tjeter qe mund te ndikojne ne sherbimet ekzistuese.

- Kontraktori do te pergjigjet per aranzhimin e heqjes apo spostimit te ketyre sherbimeve ne lidhje me dhe sipas specifikimeve te Autoriteteve perkatese, pas marreveshjes me Supervizorin dhe kur kerkohej nga punimet. Heqja apo ndryshimi i sherbimeve ekzistuese do te jete e programuar me kohe dhe duhet te jete e hartuar paraprakisht per te marre aprovimin me shkrim te Autoriteteve perkatese perpara fillimit te punimeve.

- Ne ato vende ku puna behet ne afersi te linjave ajrore te tensionit te larte, Kontraktori eshte pergjegjes per t'u siguruar qe te gjithe personat qe punojne ne keto zona te jene te instruktuar qe afersia relative e vinçave apo mjeteve te tjera metalike me keto linja shkaktojne lidhje te shkurter elektrike dhe tokezimi.



➤ Kontraktori do të jetë përgjegjës për dëmtime në punimet apo shërbimet ekzistuese dhe do t'i kompensojë Ponedhësit çfarëdo kërkesë të tij për kompensim në këto drejtim.

➤ Kujdes i veçantë duhet bërë për rimbushjen për kompaktimin e tokës nën tuba, kabllot etj. dhe për të mos mbuluar matet dhe ekspozuar të ujë dhe saraçineskat.

➤ Perputhja e këtij projekti me planin e përgjithshëm vendor.

VNM-ja ka lejuar dhe ndihmuar në hartimin e këtij projekti pasi nuk ka ndikime të papranueshme në mjedis dhe ka shërbyer si orientim për të ndihmuar zhvilluesit dhe vendimmarrësit të hartojë projektin e ndërtimit me një ndikim sa më të vogël të mundshëm në mjedis duke identifikuar zbutjen e mjedisit gjatë studimeve vlerësuese.

Kontraktori do të marrë të tëra masat parandaluese dhe do të sigurojë gardhe të përkohshme për mbrojtjen e publikut nga aksidentet që mund të shkaktohen nga gërmimet, grumbuj dhe apo materiale të tjera.

Është konsideruar rekomandimi që kontraktori me shpenzimet e tij, menjëherë pas përfundimit të çdo pjese të punës do të mbushë të gjitha gropat dhe kanalet si edhe do të niveletojë të gjitha grumbujt dhe qe janë gërmuar apo janë krijuar gjatë punimeve.

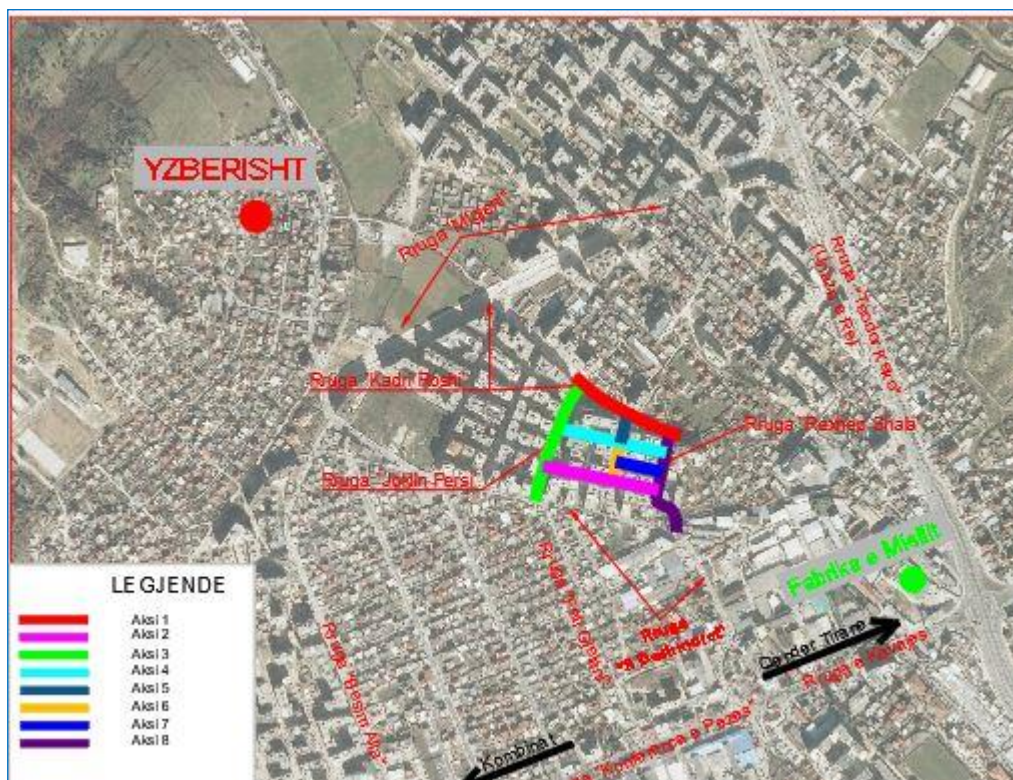
Kontraktori është përgjegjës dhe do të paguajë të gjitha kostot, tarifën, dëmtet dhe shpenzimet që janë krijuar gjatë ndonjë aksidenti nga gropat dhe kanalet që janë gërmuar dhe janë lënë të pambrojtura apo nga materialet e lënë apo të vendosura në gjendje të pambrojtur apo të papershtatshme.

Është arritur që hartuesi të identifikojë ndikimet e rëndësishme mbi mjedisin dhe është bashkëpunuar me zhvilluesin për të identifikuar mënyrat nëpërmjet të cilave ato mund të reduktohen. Për këtë është realizuar një proces i përsëritur që ka filluar në fazën e hershme dhe që do të vazhdojë gjatë gjithë zhvillimit të projektit .

Zakonisht nuk është e mundur të zbutet çdo ndikim i një projekti por puna e ekipit të VNM-së është që të punojë me zhvilluesin e projektit për të vendosur se çfarë është e mundur dhe e përballueshme në kontekstin e zhvillimit të propozuar.

Sapo është kryer vlerësimi i ndikimeve mbetëse dhe raporti i VNM-së përshkruan masat që zhvilluesi është përgatitur të adoptojë dhe ndikimet mbetëse të mbetura pas zbutjes . Masat zbutëse paraqiten si angazhime në mënyrë që autoriteti kompetent të dijë se çfarë mund të marrë parasysh në marrjen e vendimit nëse do të japë pëlqimin.

## 1.1. GJENDJA EKZISTUESE



*Horografia*

- Gjendja e infrastrukturës në këtë rrugë paraqitet:

### 1.1 Infrastruktura rrugore

Gjendja e rrugeve ne kete bllok paraqitet pothuajse pa asnje parameter inxhinierik. Distanca midis pallateve nga njera tjetra eshte e konsiderueshme, gje qe ben te evidentueshme nje gjendje kaotike te organizimit te makinave. Pothuajse te gjitha rrugët e brendshme te bllokut jane te shtruara me shtrese betoni te varfer, ndersa pjesa tjetwr jane totalisht pa asnje shtrese rrugore duke mbizotuaru gropat e shumta ne te cilat ne periudhe shirash behen pothuajse te pakalueshme, gje qe krijon nje gjendje kaotike trafiku dhe shume veshtiresi ne kalueshmeri. Ne shume pjese te bllokut, rruget paraqiten me demtime te shumta dhe me mungesa te elementeve te nevojshem per funksionimin e tyre, si dhe ka mungesa te evidentueshme, si psh ndriçimi, trotuaret, hapësirat e gjelbra etj. Trotuaret ekzistojne pjeserisht te cilat jane ndertuar nga vete subjektet private ndertuese te pallateve te shtruara me beton, duke mos patur nje uniformitet dhe standart te pershtatshem. Ndrichimi ne bllok, pothuajse nuk ekziston dhe atje ku

eshte prezent, eshte i mundur neper shtylla betoni te cilat sherbejne per shperndarjen e linjave te tensionit te ulet-mesem-larte dhe shperndarjes se linjave te internetit. KUZ dhe KUB jane ndertuar nga subjektet ndertuese te pallateve dhe kerkojne verifikim dhe nderhyrje nga ndermarrjet kompetente per funksionimin e tyre. Ne disa pjese te bllokut, ka shume pak mundesi aksesimi midis rrugeve te bllokut me njera tjetren si dhe shume rruge jane pa "krye".

### **1.2 Kanalizimet e ujrave të zeza**

Rrjeti i kanalizimeve te ujrave te zeza ekziston, mungese te rrjetit te kuz paraqet vetem segmenti i rruges Kadri Roshi nga piketa 1-ne piketen 17.

### **1.3 Kanalizimet e ujrave të bardha**

Pjeserisht ka rrjet te kanalizimit te ujrave te bardha por ne gjendje pothuajse jo-funksionale.

### **1.4 Rrjeti ujësjellësit**

Rrjeti ujesjellesit eshte ne gjendje te mire.

### **1.5 Rrjeti ndriçimit rrugor**

Rrjeti i ndriçimit rrugor është prezent pjesërisht, por në pjesën më të madhe të bllokut nuk ekziston.

### **1.6 Gjelbërimi**

Këto blloqe kanë sipërfaqe për ndërtimin e hapësirave të gjelbëra, por ai mungon.

### **1.7 Sinjalistika rrugore**

Nuk ka sinjalistikë rrugore vertikale ose horizontale.

### **1.8 Pikat e VGM-sw**

Në pjesën me infrastrukturë ekzistuese ka pika për grumbullimin e mbetjeve urbane, ndërsa pjesa në vazhdim e cila ka mungesë infrastrukture nuk ekzistojnë pikat e koshave te grumbullimit te mbetje urbane.

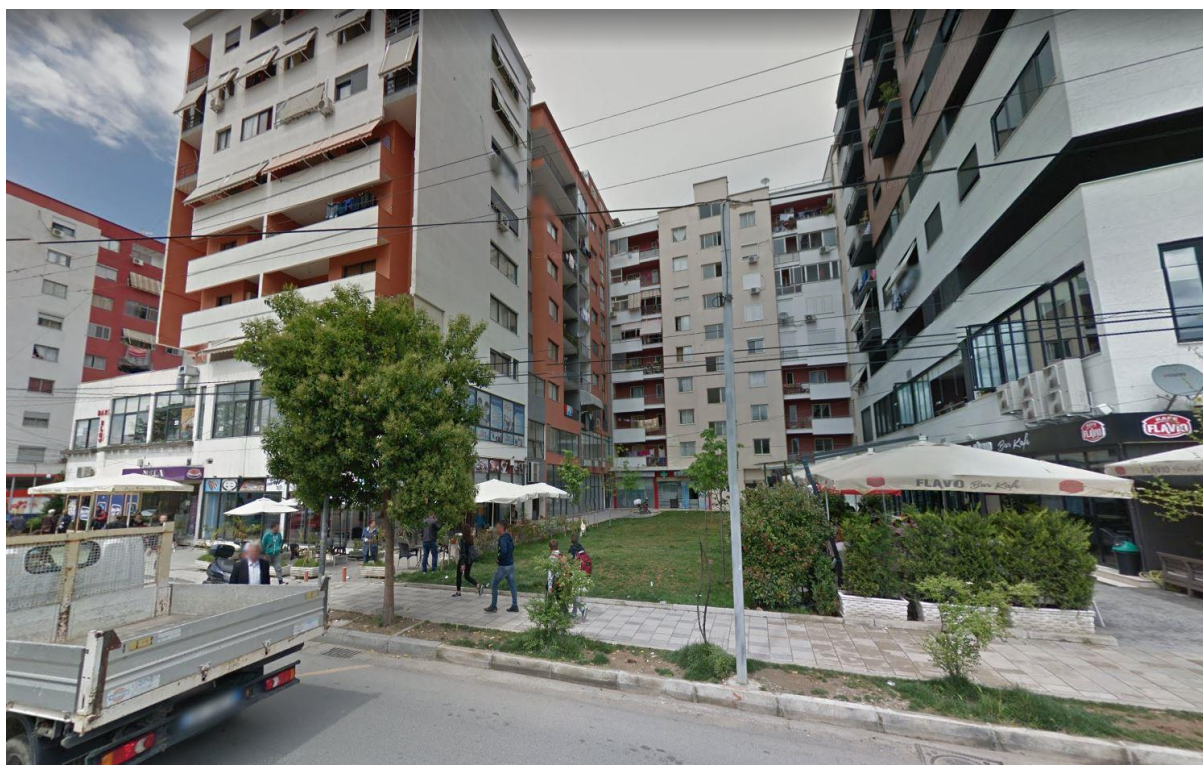
### **1.9 Parkingjet**

Nuk ka hapësira për parkime.

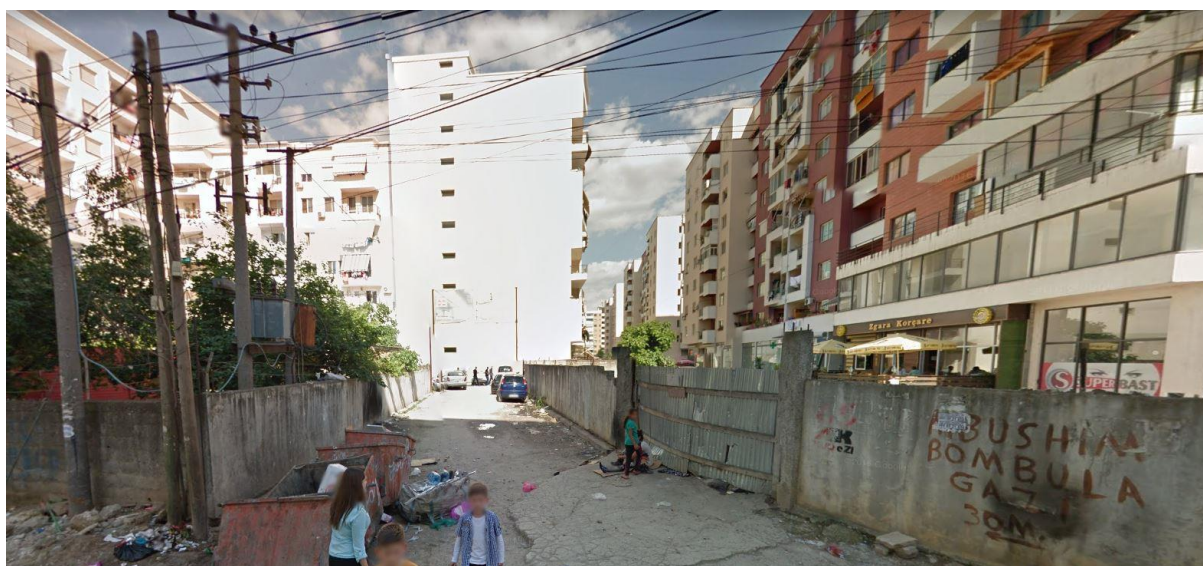
### **1.10 Mobilimi urban**

Ne te gjithë bllokun, pergjithesisht mungojne kende lojërash per femije ose hapësira rekreative per banoret e zones. Te shikohet mundësia e realizimit te tyre.

Objekt i projektit do te jete rikonstruksioni i rrugeve te ketij blloku, me te gjithë elementet e infrastruktures rrugore, me qellim permiresimin e cilesise se jetes se komunitetit te kesaj zone.



*Foto te Gjendjes Ekzistuese Rruga “3 Deshmoret”*



*Foto te Gjendjes Ekzistuese Rruga “Joklin Persi”*



*Foto te Gjendjes Ekzistuese Rruga "Rexhep Shala"*

## **1.2. PERSHKRIM PROJEKTI**

- 1- Bazuar ne detyren e projektimit te hartuar nga Investitori nga ana jone si shoqeri projektuese eshte pergatitur materiali i nevojshem teknik per hartimin e "Objekti: "Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi"
- 2- Gjate zgjidhjes se dhene teknike eshte patur ne konsiderate rikualifikimi I hapësirave te gjelbera te blloqeve te banimit, krijimi I korsive te bicikletave, vendosja e ndricimit te larte.
- 3- shtrimi i trotuareve duke u pershtatur me pozicionet planimetrike te objekteve qe e konturojne.

481339.368  
1576802.642

481993.168  
4576802.642



481339.368  
1576386.842

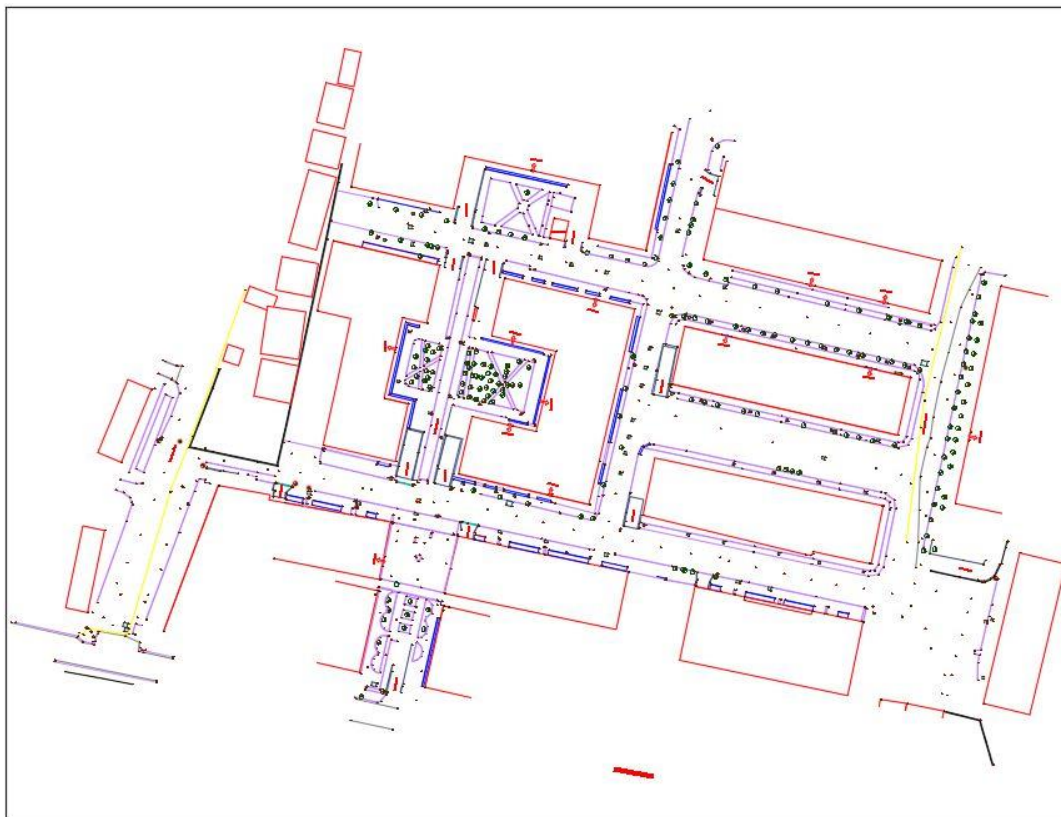
481993.168  
4576386.842

<https://geoportal.asig.gov.al> ofron të dhëna gjeohapësinore të ofruara nga autoritetet publike përgjegjëse.  
Përgjegjësia për saktësinë e të dhënave është e autoritetit publik që i ka krijuar ato.

0 25 50 100 m

Sistemi koordinativ: KRGJSH  
Projektimi: KRGJSH

*“Pamje satelitore e zones ne zhvillim (burimi ASIG).”*



*“Topografia”*

### 1.3. PROJEKT-ZBATIMI

#### 1.3.1. TE DHENAT MBI PROJEKTIN

Bazuar ne detyren e projektimit te hartuar nga Investitori nga ana jone si shoqeri projektuese eshte pergatitur materiali i nevojshem teknik per hartimin e "Objekti: "Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rrugët 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi"

Gjate zgjidhjes se dhene teknike eshte patur ne konsiderate rikualifikimi I hapësirave te gjelbera te blloqeve te banimit, krijimi I korsive te bicikletave, vendosja e ndricimit te larte shtrimi i trotuareve duke u pershtatur me pozicionet planimetrike te objekteve qe e konturojne.



*Planimetria e bllokut te banimit*

Nga ana altimetrike jemi munduar te bejme permisimet perkatese teknike, brenda kufinjve te lejuar edhe nga pikpamja e kostove perkatese. Eshtë synuar që niveleta e re te permisoje pjerresite ekzistuese por edhe duke respektuar kuotat e hyrjeve te objekteve ekzistuese si dhe rakordimet ne kuote me rruget ekzistuese. Duke patur parasysh që rruga kalon në një zonë pothuajse të ezauruar nga ana urbane, është patur parasysh ruajtja e nivelit ekzistues të rrugës, duke mos sjellë diferenca kuote në lidhje me hyrjet e apartamenteve apo rezidencave.

Sipas diskutimeve te shumta eshte parashikuar qe trupi i rruges te kete nje gjeresi qe varion nga 10m deri ne 22.9m, me kunete betoni C 20/25 0.5m dhe gjeresi asfalti 4-9m. Kjo sipas tipologjise se secilit aks.

Per shkak te gjerese se vogel rruget jane menduar me pjerresi nje anesore 2.5%.

Ne te dy anet e saj rruga konturohet me bordura betoni te parapergatitura 20x30cm.

Ne kete projekt jane parashikuar korsit e bicikletave te shtruara me asfalt me ngjyre te kuqe me gjeresi 1.6 dhe 1.5m, kjo e aplikuar tek rruget jashte bllokut te banimit. Brenda bllokut te banimit korsia e bicikletave do te jete me conipave ngjyre e kuqe.

### **1.3.2. Rruga**

**Ne projekt-zbatim ne te gjitha rruget eshte parashikuar vendosja e shtresave te reja rrugore si me poshte vijon:**

- Asfaltobeton - 4 cm
- Emulsion bituminoz 0.5kg/m<sup>2</sup>
- Binder - 6 cm+
- Stabilizant - 20 cm
- Çakëll - 20 cm

**Shtresat e trotuarit jane si me poshte:**

- Shtrese Pllaka betoni - 6 cm
- Shtrese Rere – 4 cm,
- Beton 10cm C 20/25+
- zgare hekuri Ø10/20
- Shtrese Cakell - 20 cm

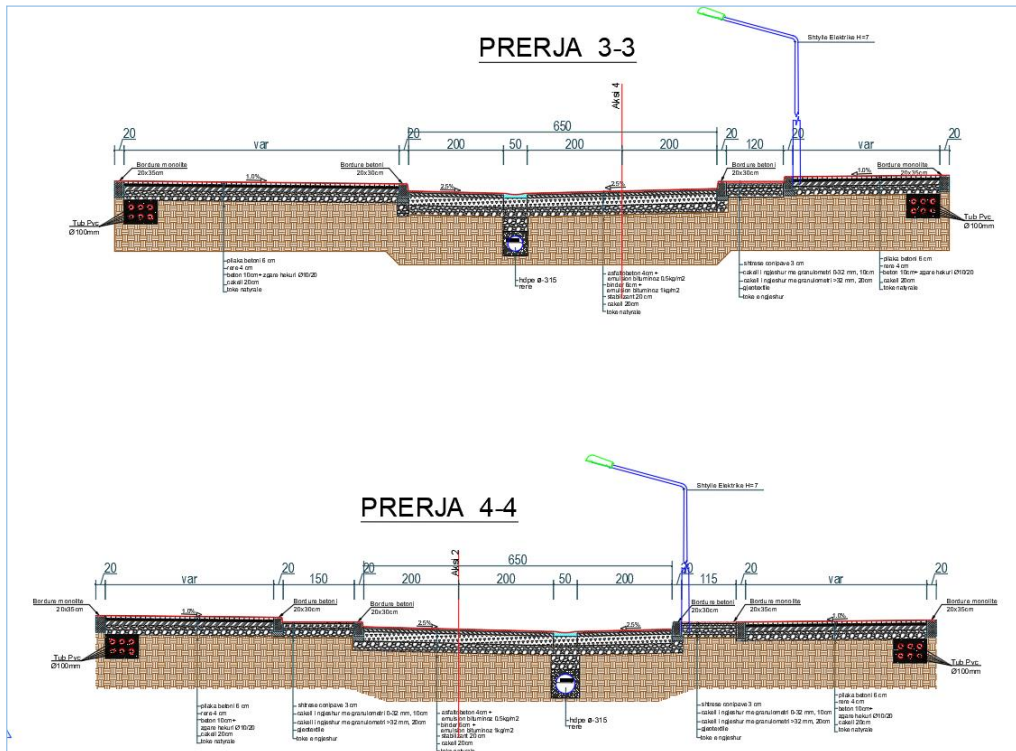
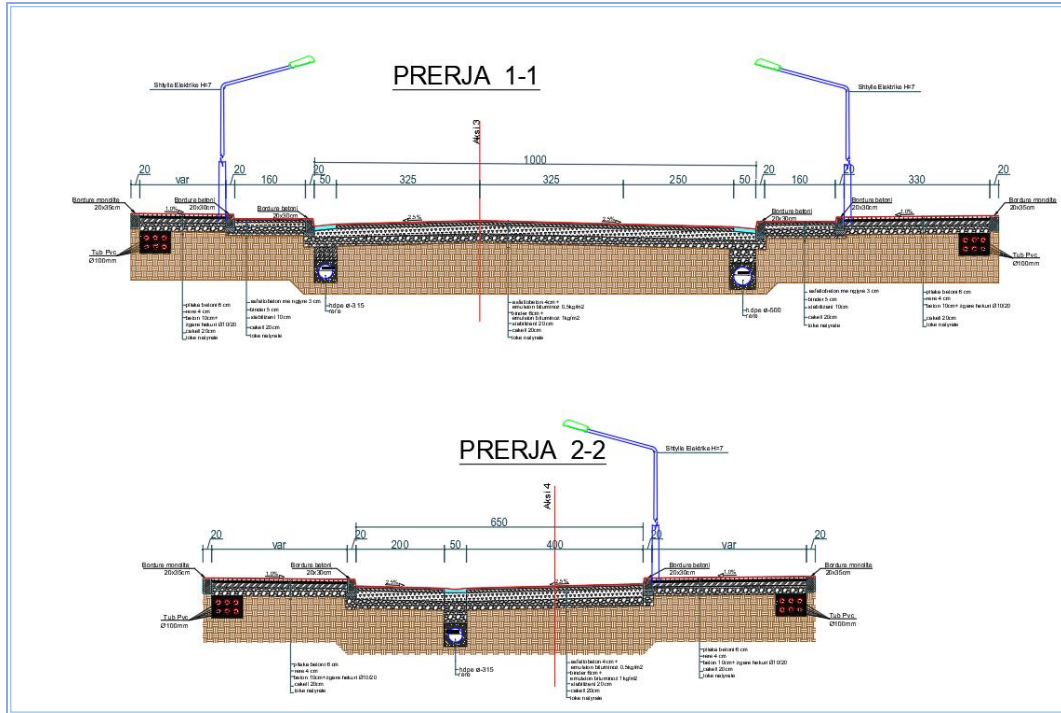
**Shtresat e korsise se bicikletave aty ku aplikohet asfalti me ngjyre jane:**

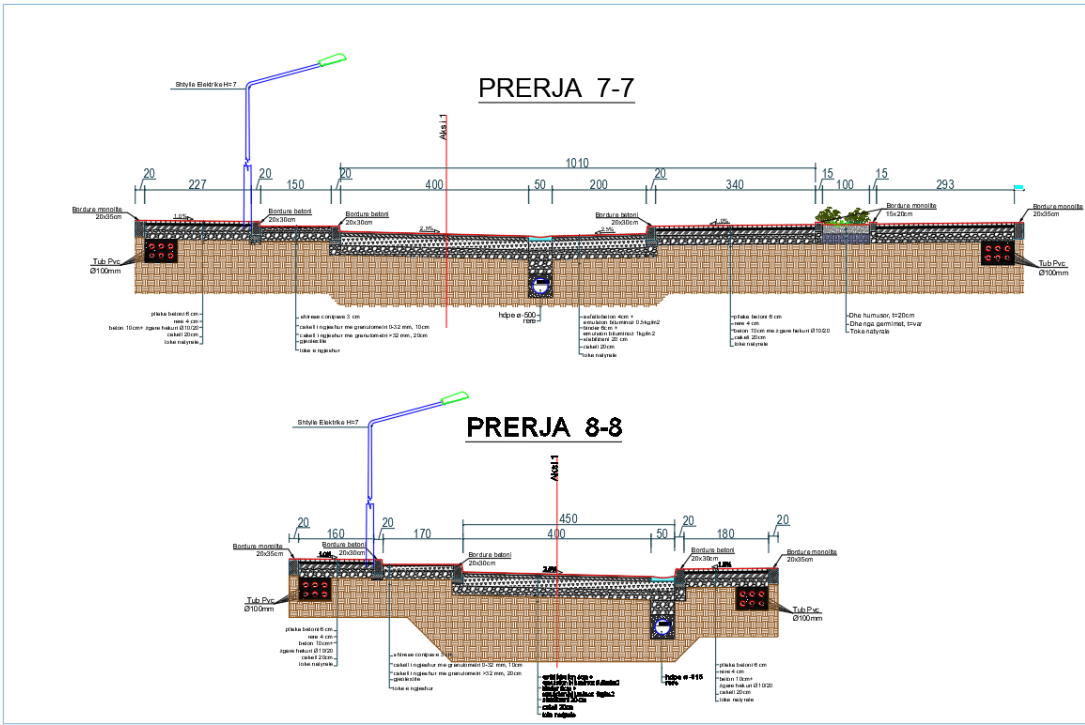
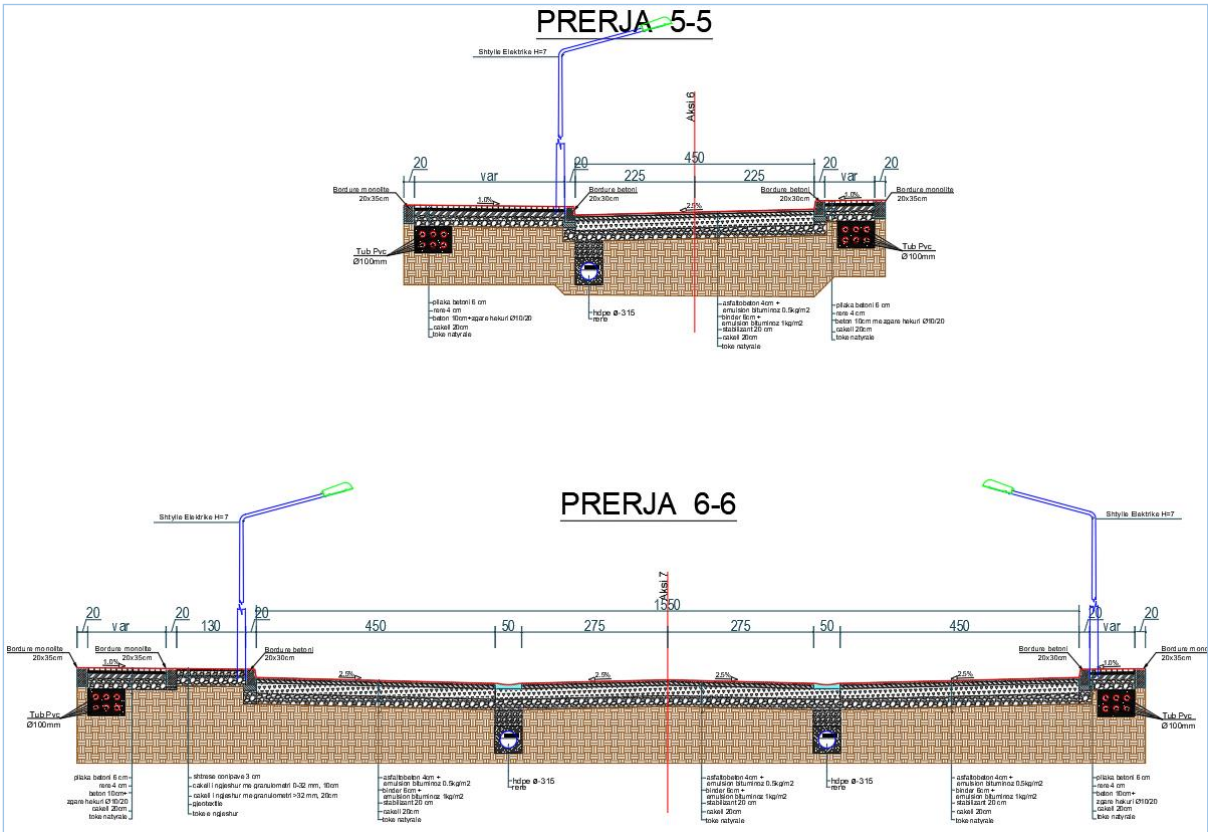
- Shtrese asfaltobetoni me ngjyre 3cm
- Shtrese binderi 5cm
- Shtrese stabilizanti 10cm
- Shtrese Cakell 20cm

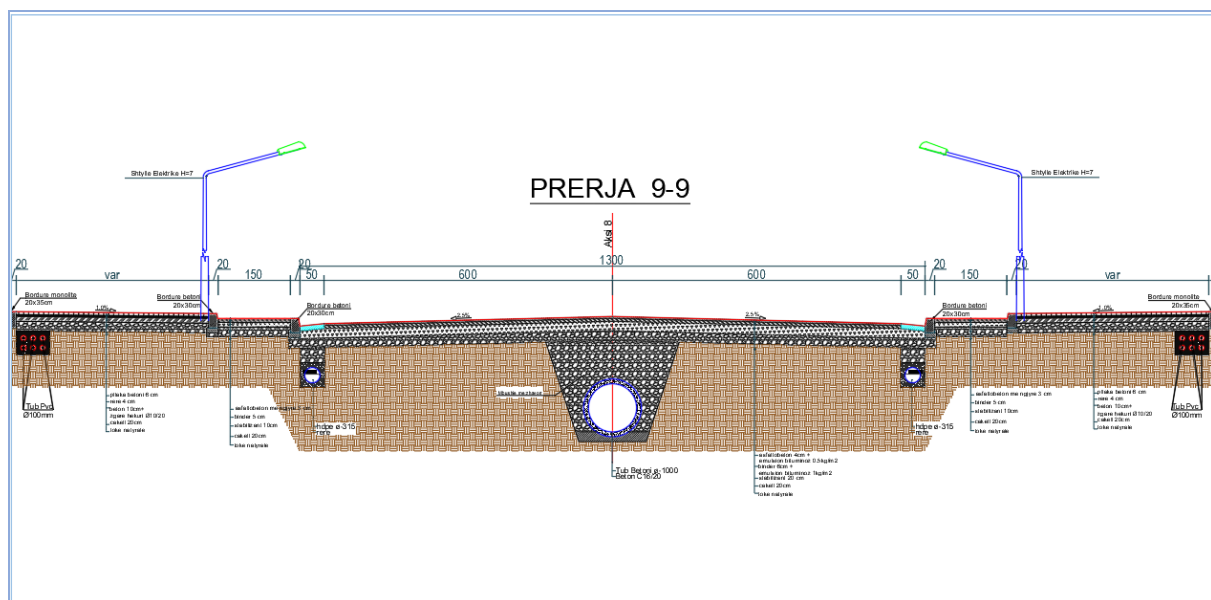
**Shtresat e korsise se bicikletave aty ku aplikohet konipave:**

- Shtrese conipave me ngjyre te kuqe 3 cm
- Cakell 10 cm
- Cakell 20 cm
- Gjeotekstil









#### 1.4. RRJETI KUSH

Ne Projekt-zbatimi eshte parashikuar realizimi i rrjetit te ri te KUSH ne te gjithe segmentet e parashikuar ne detyren e projektimit.

Projekt-zbatimi parashikon vendosjen e kolektorit kryesor me tuba HDPE te brinjezuar me diameter 315-600mm. E gjithe sasia e ujrave sipërfaqesor mblidhet nga pusetat e reja b/a shiu 40 x 60, h = 100 cm, me kapak kompozit.

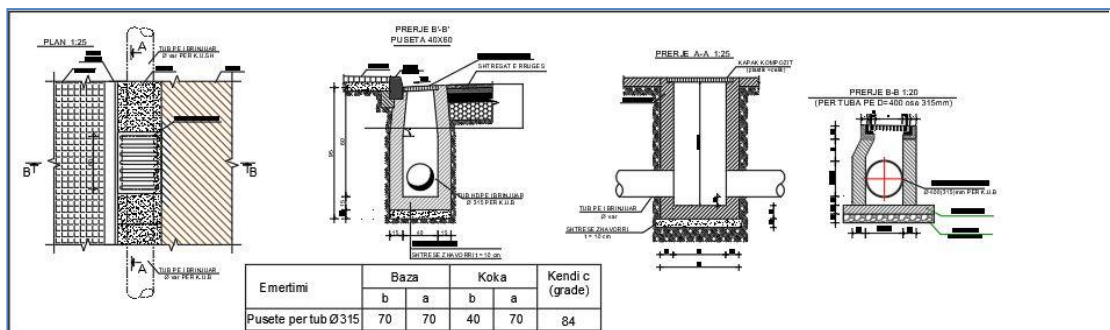
Konceptimi i rrjetit te ujrave te bardha eshte bere duke ruajtur parimin e ndarjes se ujrave te zeza nga ato te bardha.

Sistemi i largimit te ujrave te bardha eshte konceptuar kryesisht ne ndertimin e pusetave te shiut per largimin e ujrave te bardha ne trupit te rruges.

Shkarkimi i ujrave te shiut behet ne kolektorin kryesor te rruges Kadri Roshi.



*Planimetria KUSH*



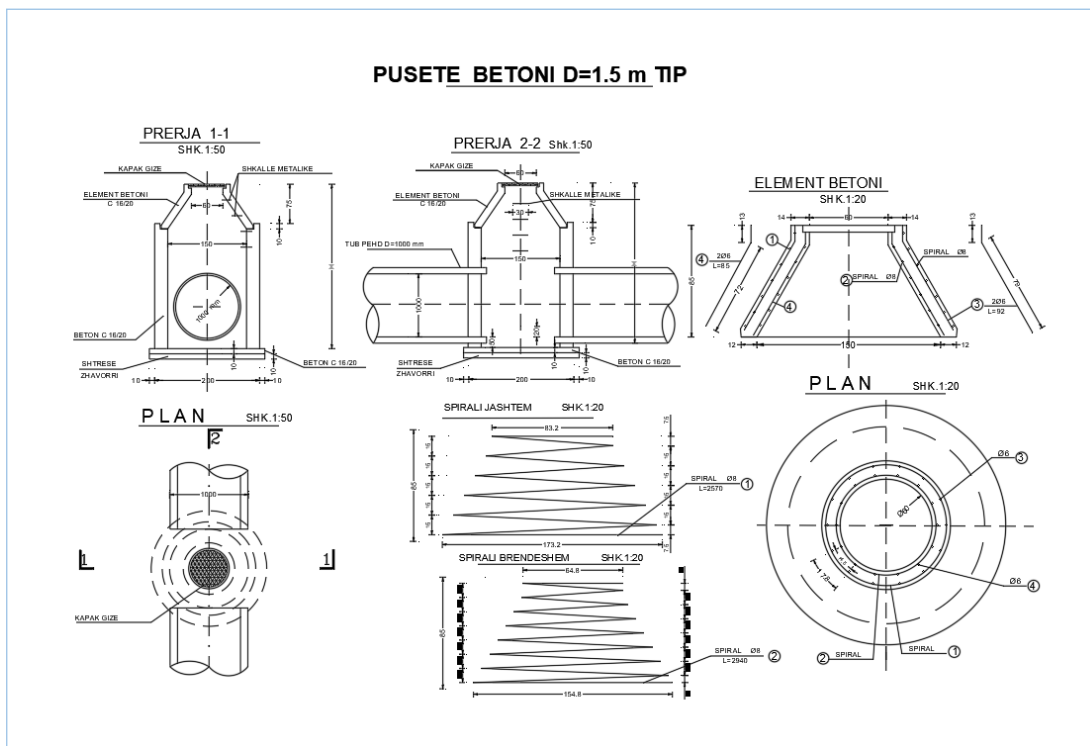
*Detajet KUSH*

## Rrjeti i KUZ

Ndertimi i rrjetit te kuz eshte parashikuar ne fillimin e rruges Kadri Roshi nga piketa 1-deri ne piketen 17. Tubi i shkarkimit te kolektorit te Kuz eshte tub betoni 1000mm. Per te bere kontrollin dhe mirmbajtjen periodike te sistemit te KUZ eshte parashikuar

ndertimi i pusetave b/a, me diameter 1.5m, h = 150-200 cm, te cilat do sherbejne per shkarkimet e banesave apo dhe te rrugicave ne krah te saj.

Gjate zbatimit te verifikohet pika e lidhjes me rrjetin ekzistues te kuz.



### Detajet KUZ

#### 1.5. Ndricimi Rrugor + Linjat rezerve

Ne projekt eshte parashikuar ndertimi i ndricimit rrugor. Linja e ndricimit do te vendoset ne pjesen e trotuarit ne rruget qe kane trotuar. Ndricuesit ne rruge do te jene LED me fuqi 60W do vendosen ne shtylla me lartesi 7m (perfshi inkastrimin 0.8m) cdo 25m.

Furnizimi me energji do te behet nga kabina ekzistuese.

Ne projekt jane parashikuar vendosja e linjave rezerve. Linjat jane te vendosura nen trotuare ( 6 tuba 100mm ).

Secila linje, ne intersektimet e rrugeve apo aty ku linja kalon ne gjurmen e ruges perbehet nga dy tubacione D=140 mm kjo per mbrojtjen e tubave nga demtimi i presionit te mjeteve. Ne rastet e trotuareve do te vendosen puseta 100x100cm cdo 50m larg njera tjetres.



*Planimetria e Ndricimit Rrugor*

## **1.6. Sinjalistika Rrugore**

Ne projekt eshte parashikuar gjithashtu vendosja dhe realizimi i sinjalistikes perkatese horizontale dhe vertikale, ne perputhje me Kodin Rrugor, Rregulloren e Kodit Rrugor dhe Manualeve ne fuqi.

Rruga eshte paisur me te gjitha vijezenin e duhur horizontal, ky vijezim eshte parashikuar te jete bikomponent per vijezenimet anesore me gjeresi 15cm.

Gjithashtu eshte parashikuar vendosja e vizimit perkates per kalimin e kembesoreve.

Persa i perket sinjalistikes vertikale ne projekt eshte parashikuar vendosja e tabelave vertikale rrethore 60cm te cilat detyrojne levizjen me shpejtesi 30km/h ne kete segment rrugor.

Eshte parashikuar vendosja e tabelleve STOP, te cilat detyrojne ndalimin perprara futjes ne rrugen kryesore.



*Planimetria e Sinjalistikës*

## 1.7. TOPOGRAFIA

### Pozicioni gjeografik i Rrugeve

Nga ana jone jane kryer te gjitha rilevimet e nevojshme topografike, ne perputhje te plote me detyren e projektimit.

Per hartimin e projektit dhe per nxjerrjen e nje serie te dhenash jane shfrytezuar hartat topografike te zones ne shkallet 1:25.000 dhe 1:10.000, fotot ajrore dhe satelitore te zones si dhe matjet e drejtperdrejta ne terren.

Gjatesia e pergjithshme e akseve qe do te rehabilitohen eshte rreth 1500 ml.

### Instrumentat dhe metodeologjia

Punimet gjeodezike dhe topografike per objektin u kryen mbi bazen e kerkesave teknike te pergjithshme dhe specifike, te parashikuara nga Investitori. Grupi i Topografeve organizoi punen dhe zhvilloi punimet ne baze te pervojave se perfituar ne punimet e meparshme te kesaj natyre. Para fillimit te punimeve topografike u siguruan materialet e nevojshme hartografike, gjeodezike si dhe paisjet perkatese.

Rilevimi eshte bere ne sistemin nderkombetar koordinativ (UTM 34N) me elipsoid WGS84. Me kete sistem mund te percaktohet lehtesisht kordinatat gjeodezike per cdo pike mbi siperfaqen tokesore nepermjet perdorimit te GPS dh Stacionit Total.

Gjate rikonicionit ne terren u vendosen pikat e triangulacionit dhe markat e nivelimit ne pikat e fiksuara ne terren. Pikat e fiksuara ne terren u pajisen me koordinata ne projektionin UTM ellipsoid WGS84 dhe kuota. Para fillimit te rilevimit u krye rikonicioni i detajuar i terrenit, i cili sherbeu per percaktimin e sakte te metodikes se punes.

Duke njohur tashme karakteristikat e situates urbane , e cila ne teresine e saj eshte zone me dendesi urbane te larte dhe vizualitet te kufizuar. Grupi topografik zgjodhi dhe operoi ne terren me Instrumentat mates GPS TopCon GR3 dhe Stacion Total Sokkia SRX3, si per ndertimin e rrjetit mbeshtetes dhe kompletimin e detajeve te relievit. Karakteristikat fiziko-teknike te kesaj aparature si dhe saktessite e garantuara ne percaktimin e pozicionit te pikes, se bashku me kompatibilitetin e perpunimit te te dhenave ne programet kompjuterike si edhe metodika e matjes, garantojne saktessine e kerkuar nga parametrat teknike te projektimit dhe te zbatimit.

Sistemi i referimit, ne plan, duke respektuar standartet ne fuqi, eshte zgjedhur sistemi shqiptar i pozicionimit (AlbPos). Si referenca altimetrike eshte pranuar sistemi shqiptar i nivelacionit.

### **Ndertimi i rrjetit mbeshtetes ne terren**

Pozicionet e pikave mbeshtetese u zgjodhen pervec kriterit teknik, (ne vende te hapura dhe me shikim hapesinor te kenaqshem dhe gjatesi te pranueshme) u tregua kujdes edhe zgjedhjen e pozicioneve sipas mundesise lokale dhe lehtesisht te identifikueshme si dhe



strukturave te qendrueshme, kryesisht bordure trotuari, sheshe betoni, duke u fiksuar me gozhde betoni. Ne vendet me pak te sigurta fiksimi i poligonaleve do te realizohej me shufra hekuri te ngulura ne toke 30-40 cm

### **Skema e rrjetit mbeshtetes ( Poligonometria)**

Ne Ndertimin e rrjetit te pikave te poligonometrise eshte mbajtur ne konsiderate edhe sherbimi qe do realizojne keto pika gjate zbatimit te punimeve si referenca mbeshtetese per zbatimin e punimeve.

Rrjeti mbeshtetes per vete shtrirjen pergjate nje segmenti rrugor , konfiguron skemen e poligonit te hapur. Perfundimet e ketyre matjeve rezultuan brenda saktetise se garantuar, dhe saktesuam koordinatat perfundimtare te pikave te rrjetit mbeshtetes mbas perfundimit te matjeve ne poligonometri kaluam ne rilevimin e zones.

## **2. PËRSHKRIMI I MBULESËS BIMORE TË SIPËRFAQES KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, SHOQËRUAR DHE ME FOTOGRAFI**

Siperfaqja ku do te zhvillohet projekti ndodhet ne perendim te qytetit te Tiranës, 3.13 km larg sheshit Skenderbej. Zona eshte nje zone shume e urbanizuar dhe me nje dendesi shume te larte. Aty prane ndodhen unaza e re e cila jep paresi ne levizjen me lehtesi ne zona te qytetit.

Duke gene se eshte nje zone shume e urbanizuar, siperfaqja bimore ne te gjithe bllokun ku do te ndertohet eshte shume e pakte (pothuajse jo ekzistente). Nderhyrja ne parqet ekzistuese ka rritur gjelberimin ne zone.

Duhet te theksojme se kushtet klimatike ne zone jane te duhura per formimin e zonave te bimesise si: shkurre mesdhetare etj.

Siperfaqjet e vetme bimore jane disa parcela realitivisht te vogla perreth zones. Ndersa parku me i madh i afert eshte parku i malit te dajtit, rreth 9 km larg pikes se projektit.

### ***Zonat e Mbrojtura***

Projekti i propozuar nuk ndodhet ne zone te mbrojtur mjedisore.

Zona e mbrojtur mjedisore me e afert eshte parku kombetar i malit te dajtit (VKM nr 402 date 21.06.2006) ne veri lindje te projektit

### ***Peisazhi***

Peisazhi eshte pershkruar sipas elementëve të peisazhit që gjenden përgjatë korridorit.

Rruga, përgjithësisht ndjek peisazhin e nje terreni ne masen 100% te gjatesise se saja fushore.

Kuota mbi nivelin e detit eshte afersisht 137m

### ***Flora (te pergjithshme)***

*Te pergjithshme per te gjithe zonen e Tiranes:*

Në territorin e Bashkisë Tiranë janë identifikuar rreth 655 lloj bimësh, shifër që përfaqëson rreth 20% të florës në gjithë Shqipërinë, çka do të thotë, që territori i Tiranës ka një numër dominant të llojesh, në raport me sipërfaqen e përgjithshme. Bimësia në përqindje më të lartë është e përhapur në territorin kodrinor dhe malor. Ndër rrisqet që çenojnë florën veçojmë moszbatimin e kriterëve teknike gjatë procesit të grumbullimit të bimësive, kullotja dhe zjarret si dhe mungesa e informimit dhe sensibilizimit të komunitetit. Kjo pasuri natyrore duhet vlerësuar dhe menaxhuar mbi baza tekniko-shkencore, pasi konsiderohet si vlerë e veçantë, prandaj shihet domosdoshmëria studimit dhe inventarizimit të bimëve mjekësore, eterovajore, e tanifere në shkallë bashkie.

### 3. INFORMACION PËR PRANINË E BURIMEVE UJORE, NË SIPËRFAQEN E KËRKUAR NGA PROJEKTI DHE NË AFËRSI TË TIJ;

Objekti në studim ndodhet në lindje të Tiranës. Tokat kryesore të zonës, si në gjithë Ultesirën Bregdetare janë ato të hinjta, kafe livadhore, me trashësi mesatare rreth 150cm, dhe horizont aktiv 30-60cm. Ato kanë pjerrësi të vogël dhe me gërryerje të pakët dhe me kushte kullimi të mira.

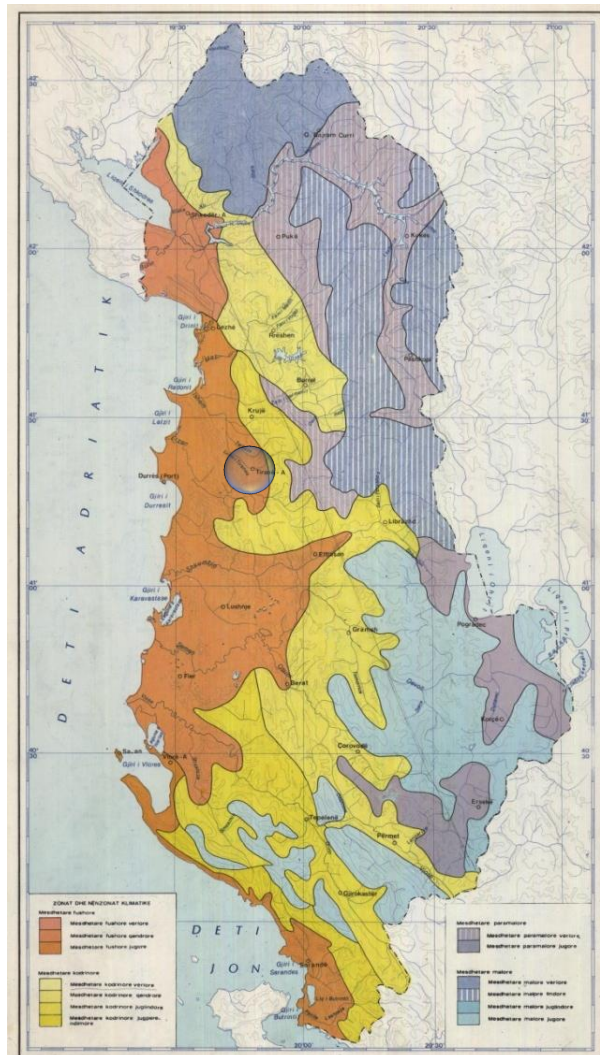


Foto. Zona klimaterike ne studim

	<b>Emërtimi</b>	<b>Tiranë</b>
1	Temperatura mesatare vjetore, °C	15.1
2	Temperatura mesatare më e lartë në verë, °C	29.9
3	Temperatura mesatare më e ulët në dimër, °C	6.7
4	Temperatura më e lartë absolute, °C	41.5
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	860
9	Reshjet më të mëdha 24 orëshe	37
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 <sup>2</sup>	0.281
15	Thellësia maksimale e borës, cm	15
16	Thellësia e ngrirjes së tokës, cm	10
17	Lagështia relative mesatare në verë, %	70
18	Lagështia relative mesatare në dimër, %	63
19	Numri mesatar i ditëve në vite me reshje $\geq 10$ mm	45
20	Zgjatja faktike e diellzimit në orë vjetor	2530
21	Avullimi mesatar (E.T.P), (EV) në mm	880,800
22	Intensiteti i tërmeteve në studim, ballë (Magnituda max. e pritshme Botim 1998 Harta me zona sizmike me rrezik potencial të mundshëm. Sh. Aliaj)	7

**Tabele: Parametrat klimatik të zonës në studim. Vendmatja meteorologjike Tiranë**

### *Karakteristikat Klimaterike*

#### **Temperatura e Ajrit:**

Paraprakisht duhet vënë në dukje se e gjithë ultësira bregdetare (ku ndodhet edhe zona në studim) gjendet nën ndikimin e fuqishëm të detit Adriatik. Ndikimi i tij shprehet në vlerat mesatare të temperaturës së ajrit, në minimumet dhe maksimumet absolute të tyre të cilat ndikojnë në strukturat ndërtimore. Një nga parametrat më të rëndësishëm të temperaturës së ajrit është temperatura mesatare e tij. Në tabelën e mëposhtme jepen temperaturat mesatare mujore të vendmatjes meteorologjike Tiranë.

Tabele: Temperatura mujore dhe vjetore

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
--------	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	-----	------

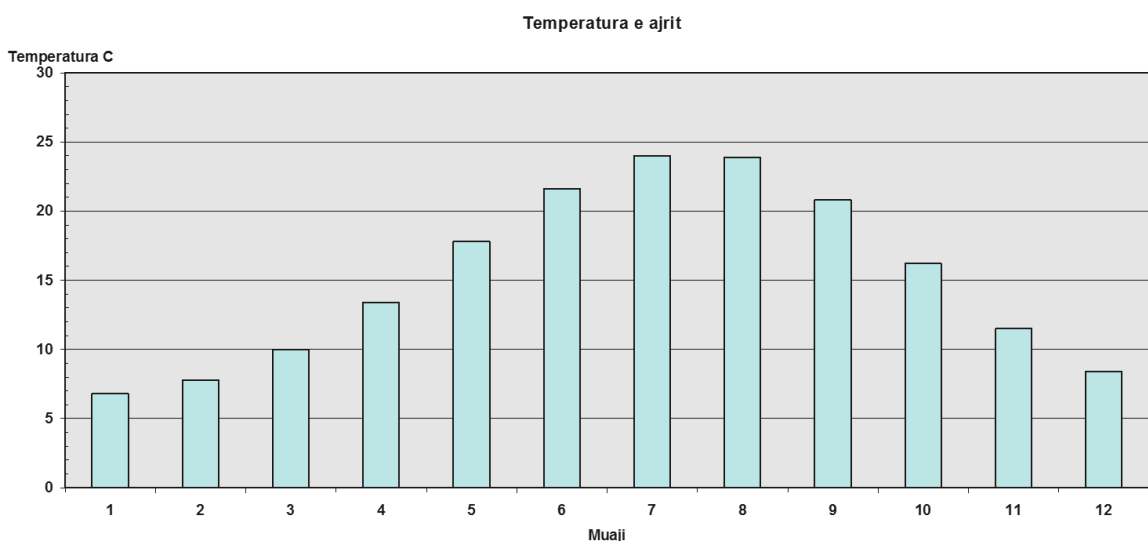


Fig. Shpërndarja brendavjetore e temperaturës mesatare të ajrit, stacioni Tiranë

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	35.8	37.9	41.5	31.4	26.9	22.5	41.5

Tabele: Temperatura maksimale 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

Tabele: Temperatura minimale absolute

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
1	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

Tabele: Numri i ditëve me temperaturë  $\leq 0^{\circ}\text{C}$

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
1	Tiranë	0.9	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.9

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

Nga analiza e temperaturave mesatare të ajrit dhe të vendmatjeve meteorologjike në periferi të zonës në studim, vihet re se kemi të bëjmë me një zonë pak a shumë homogjene nga ana termike. Për sa 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,  $6.9^{\circ}\text{C}$  ndërsa temperatura maksimale vërohet në periudhën Korrik-Gusht  $23.8^{\circ}\text{C}$ .

Në projektimin e rrugëve, rëndësi paraqet gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën  $-10^{\circ}\text{C}$  që quhen ditë të akullta. Në zonën në studim, ditë të tilla janë tepër të rralla dhe në tabelën Nr. 6 janë dhënë temperaturat nën  $-5^{\circ}\text{C}$  dhe janë vërtetuar vetëm dy ditë me temperaturë nën  $-5^{\circ}\text{C}$ .

### Rreshjet e shiut:

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

klimatike të zonës në studim. Në rastin e projektimit të një rruge apo më tepër të blloku të tere, veçoritë e reshjeve atmosferike kanë një rol të rëndësishëm sepse kanë të bëjnë me projektimin e sistemit të drenazhimit që lidhet direkt me mbrojtjen e rrugës si dhe me kushtet e transportit të mjeteve lëvizëse nga njera ane si dhe me kushtet e jetesës së banorëve nga ana tjetër.

Ne tabelen e mëposhtme, jepen vecoritë kryesore të reshjeve mujore dhe vjetore për vendmatjet meteorologjike Tirane dhe Dajt Rezervuar nr.3

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
1	Tiranë	135	126	113	102	92	63	38	45	84	111	162	141	1210
2	Dajt Rez nr.3	156	182	180	151	113	123	50	61	124	156	194	190	1670

Tabele: Reshjet mujore dhe vjetore

Sic mund të shihet nga të dhënat e tabelës, zona në studim ka vlera afërsisht të barabarta. Këto vlera janë nën mesataren e territorit të vendit të cilat arrijnë në vlerën 1450 mm.

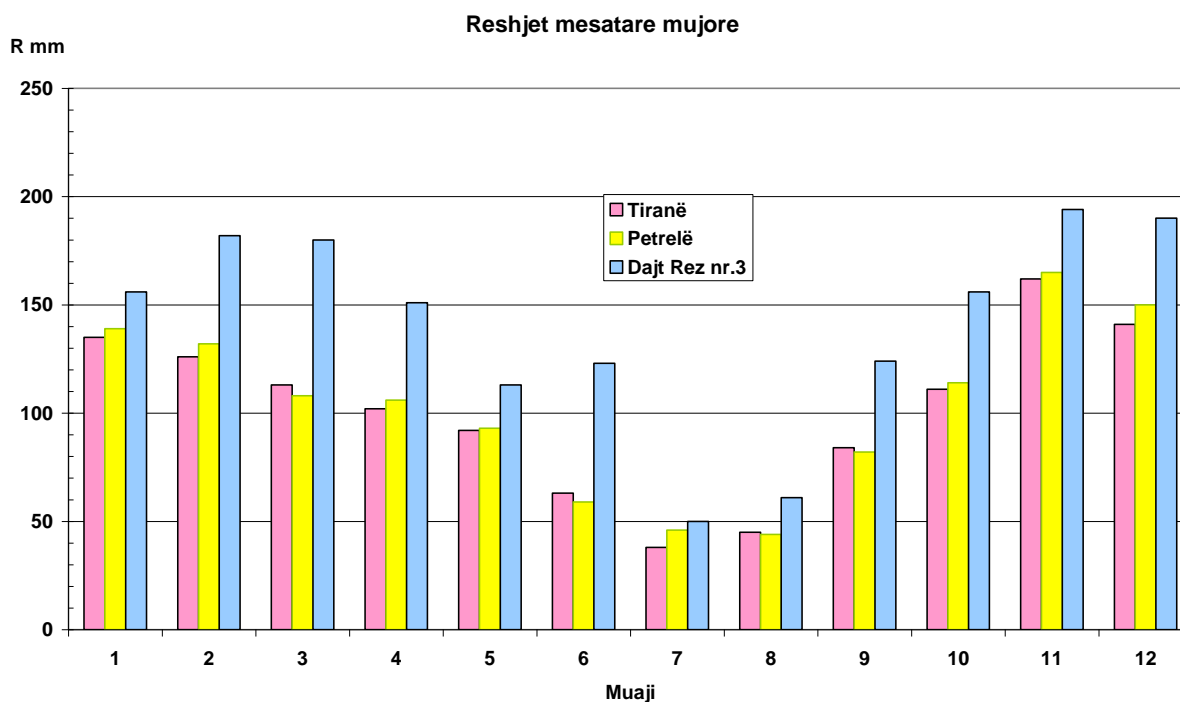


Fig. Shpërndarja brendavjeore e reshjeve atmosferike

Për sa i përket shpërndarjes brendavjetore të reshjeve atmosferike bie në sy se sasia më e madhe e tyre, rreth 83%, bie në periudhën tetor-maj që në vendin të cilin konsiderohet periudha më e lagët e vitit. Muaji me reshje më të larta gjatë vitit është muaji nëntor.

Nr	Vendmatjet	Reshjet maksimale		Reshjet minimale		Raporti
		Sasia në mm	viti	Sasia	Viti	

1	Tiranë	1756	1937	860	1943	2.00
2	Dajt rez nr.2	2330	1981	937	1973	2.47

Tabela : Vitet me reshje vjetore maksimale dhe minimale dhe raporti ndërmjet tyre

Duke bërë analizën e të dhënave meteorologjike mbi reshjet maksimale dhe minimale dhe vitet përkatëse të rënies së tyre, shikojmë se raporti midis reshjeve maksimale dhe minimale është rreth 2.0. Gjithashtu konstatojmë nga materiali shumëvjeçar se periudha 1940-1950 është periudha me më pak reshje, kurse periudha 1960-70 me më shumë.

Në projektimin e rrugëve përveç reshjeve mujore dhe vjetore, rëndësi paraqet edhe shpeshtësia e shfaqjes së reshjeve të vogla si 0.1 mm, 1.0 mm, dhe 10.0 mm.

Për këtë qëllim janë llogaritur për gjithë periudhën e dhënë për vendmatjet meteorologjike Tiranë dhe Dajt Rezervuar, numri i ditëve me reshje  $\geq 0.1$ mm, me reshje  $\geq 1.0$ mm dhe me reshje  $\geq 10.0$ mm të cilat paraqiten në tabelën e mëposhtme.

Nr	Vendmatja	Numri i ditëve			
		me reshje $\geq 0.1$ mm	me reshje $\geq 1.0$ mm	me reshje $\geq 5.0$ mm	me reshje $\geq 10.0$ mm
1	Tiranë	133	103	64	43
2	Dajt Rez. nr 3	131	112	66	58

Tabela: Karakteristikat më të rëndësishme të reshjeve

Një parametër tjetër i rëndësishëm i reshjeve atmosferike janë dhe intensiteti i tyre për intervale kohe të ndryshme. Një nga intervalet kohore më karakteristik janë ato 24 orëshe.

Duke pasur parasysh sasinë e reshjeve për intervale kohore nga 10 minuta deri në 24 orë në periudha të ndryshme kthimi (return periods). Kjo zonë karakterizohet nga intensitete relativisht të larta. Në Tiranë reshjet 24 orëshe me siguri 1% janë 181mm, dhe reshjet 10minuta për Tiranën me siguri 1% janë 32mm. Të dhënat mbi intensitetin për intervale kohe nga 24 orë në 10 minuta jepen respektivisht në dy tabelat e mëposhtme:

Emërtimi	1%	2%	5%	10%	20%
Reshjet 24 orëshe	181	164	142	125	107
Reshjet 12orëshe	169	152	129	11	93
Reshjet 6 orëshe	130	117	100	87	73
Reshjet 2 orëshe	87	79	68	60	51
Reshjet 1 orëshe	74	67	57	49	42
Reshjet 30 min	50	46	39	34	30
Reshjet 20 min	38	35	30	27	24
Reshjet 10 min	32	29	25	22	19

Tabela Intensitetet e reshjeve nga 24 orë deri në 10 minuta me siguri të ndryshme për vendmatjet meteorologjike Tiranë

Emërtimi	1%	2%	5%	10%	20%
Reshjet 24 orëshe	175	158	140	123	105



Reshjet 12orëshe	138	124	110	97	82
Reshjet 6 orëshe	109	98	87	77	65
Reshjet 2 orëshe	75	68	60	53	45
Reshjet 1 orëshe	59	53	47	41	35
Reshjet 30 min	46	41	37	32	28
Reshjet 20 min	40	36	32	28	24
Reshjet 10 min	32	29	26	22	19

Tabela Intensitetet e reshjeve nga 24 orëshe deri në 10minuta me siguri të ndryshme për vendmatjen meteorologjike Mali Dajt. Rez. Nr. 3

Viti	Data	Minuta									
		2	5	15	30	60	120	180	240	360	720
1943	22.XI	0	0	1.1	1.0	0.63	0.40	0.29	0.24	0.18	0.095
1961	14.XI	4.5	3.0	1.2	0.85	0.49	0.39	0	0.32	0.27	0.11
1962	15.XI	2.2	1.8	1.1	0.62	0.57	0.34	0.30	0.23	0.16	0.14
1964	31.V	1.8	1.4	1.1	0.80	0.50	0.37	0.33	0.30	0.22	0.13

Tabela Intensitetet ( $\bar{1}$  mm/min) të disa rrebesheve karakteristike në Tiranë

Rrebeshet e jashtezakonshem kane nje dukje te rralle. Me 02.11.1957 nje rrebeshe i tille ne Tirane ka rene per 15 minuta 24 mm dhe per 30 mm 45mm.

Vendmatja	Data	Minuta			Orë					Sasia totale	Koha totale
		2	15	30	1	2	4	6	12		
Tiranë	14.XI.1961	10	15.5	0	0	0	0	101	151.5	151.5	11.50

Tabela Sasitë më të mëdha të rrebesheve për intervale të ndryshme kohe të rënies

Ne tabelen e meposhtme jepen disa reshje karakteristike me zgjatje 1 deri ne 5 dite qe shkaktojne plot ate forta, si dhe vlerat mesatare vjetore te vendmatjes meteorologjike Tirane.

Vendmatja	1 ditë	2 ditë	3 ditë	4 ditë	5 ditë	Reshjet mesatare
Tiranë	185	214	155	160	193	1210
Mali Dajtit Rez. Nr. 3	218	242	261	295	309	1670

Tabela Reshjet më të mëdha vjetore maksimale me zgjatje 1 deri 5 ditë gjatë periudhës së dhënë (mm)

#### Era:

Ne stinen e dimrit mbizoterojne ererat Veri-Lindore. Shpejtesia maksimale e ererave me nje periudhe perseritje nje here ne 10 vjet eshte 30m/s, me periudhe perseritje nje here ne 20 vjet e 50 vjet respektivisht jane 35 e 40 m/s. Per efekt llogaritjeje te merret vlera mesatare e shpetesise se eres te cilat jane ato me perseritje nje here ne 10 vjet 20m/s, nje here ne 20 vjet 23 m/s dhe nje here ne 50 vjet 27m/s.

#### Bora:

Në zonën në studim bora është një fenomen i rrallë dhe kur qëllon të bjerë, ajo nuk krijon shtresë, ose edhe nëse krijon shtresë, koha e qëndrimit të kësaj shtrese është shumë e shkurtër.

Në të gjithë zonën çdo vit vrojtohen mesatarisht 1 deri në 5 ditë me borë. Këto ditë vrojtohen më tepër në muajt Janar, Shkurt dhe Dhjetor, Shtresa e borës qëndron gjatë vetëm gjatë dimrave të jashtëzakonshëm që shoqërohen me temperatura negative. Të tilla janë dimrat e viteve 1944-1945, 1949-, 1954-55, 1962-63 dhe vitet 1985, 2004. Në zonën në studim mesatarja e lartësisë maksimale është deri në 10cm. Përveç malit të Dajtit, siç shihet në tabelën nr. 15 numri i ditëve me borë është 27 ditë në vite.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma Vjetore
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	3.0
Dajti Rez. Nr. 3	8.0	6.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	5.0	27

Tabela Numri mesatar i ditëve me borë

Sipas shpërndarjes së lartësisë maksimale të borës me siguri 2% (periudhë përsëritje një herë në 50 vjet) për zonën në studim lartësia është 42 cm. (Në marsin e vitit 1949 në Tiranë kanë rënë 50 cm borë dhe temperatura negative ka arritur -13.0°C, të tilla parametra meteorologjike për Tiranën që ka filluar matjen e elementëve meteorologjik në vitin 1925 nuk janë arritur ndonjëherë deri më sot.

Në 30 vjet arrin 38cm, në 20 vjet 34 cm, dhe një herë në 10 vjet arrin në lartësinë 20cm borë.

### Lageshtia e ajrit:

Si tregues i rëndësishëm i lagështirës së ajrit shërben lagështia relative e ajrit, e cila ka një ndikim të drejtpërdrejtë në aktivitetin ekonomik dhe njerëzor.

Siç shihet nga tabela Nr. 16, Ultësira Perëndimore, ku hyn dhe zona në studim, karakterizohet nga vlera mesatare vjetore të lagështirës relative të ajrit që luhetet nga 60% deri 70%.

Pjesa perëndimore e vendit tonë ku hyn dhe zona në studim ka vlera më të larta të lagështirës mesatare relative se sa pjesa e brendshme, kjo për arsye se pjesa perëndimore është nën ndikimin veçanërisht të theksuar të detit Adriatik.

Vlerat më të larta të lagështirës mesatare relative përgjithësisht vrojtohen në periudhën e ftohtë të vitit që është e lidhur me veprimtarinë ciklonare që zhvillohet gjatë kësaj periudhe.

Siç shihet dhe nga tabela Nr. 16 vlerat më të larta i kanë muajt Nëntor dhe Dhjetor dhe më pas vjen Janari. Gjatë muajve të verës, vlerat mesatare të lagështirës së ajrit janë më të ulta sidomos në muajt korrik dhe gusht që janë muajt më të ngrohtë të vitit.

Duke u nisur nga amplituda vjetore, e gjithë zona në studim i përket regjimit detar. Ndikimi i detit ndahet në Tiranë ku amplituda arrin në 14%.

Në zonën në studim, maksimumi i lagështirës relative bie në orën 4 dhe 5, ndërsa minimumi në orën 14 dhe 15. Në pjesën më të madhe të natës, lagështia relative qëndron pothuajse e pandryshuar.

Në zonën në studim numri mesatar i ditëve me lagështi relative  $\geq 80\%$  luhetet për Tiranën rreth 40.5 ditë.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. Vjetore	Amplituda
-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	--------------	-----------

Tiranë	73	71	71	72	71	66	61	63	70	72	76	76	70	14
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Tabela Mesataret mujore të lagështirës relative të ajrit në %

Një tregues karakteristik është dhe amplituda e lagështirës relative që vë në dukje ndryshimet që vërehen në vlerat e lagështirës relative gjatë ditës, muajt dhe vitit. Gjithashtu është karakteristike rritja e saj me shpejtësi nga vera në vjeshtë se sa ulja e saj nga dimri në pranverë. Kjo ndodh edhe për arsye të rritjes së shpejtë gjatë muajve të vjeshtës.

### Stuhite (Breshër)

Stuhitë për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjitha stinët e vitit. Shumë ditë me breshër ka në muajt e dimrit, gjysmën e dytë të vjeshtës dhe gjysmën e parë të pranverës dhe pak në korrik dhe gusht.

Në Tiranë vrojtohen gjatë vitit 8 ditë me breshër. Në Tiranë, më 24 Maj 1963, gjatë 40 minutave breshëri formoi një shtresë prej 1 deri cm.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
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	8.1

Tabela Numri mesatar i ditëve me breshër

Si rregull, zgjatja e breshrit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim breshëri vrojtohet në çdo kohë të vitit, por më shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë janarit pothuajse vrojtohen ditë me breshër.

Në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i paket, gjithashtu stuhitë në vendin tonë mund të ndodhin në çdo muaj të vitit; kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e vendit tonë.

Vendmatja	Data	Minuta			Orë					Sasia totale	Koha totale
		2	15	30	1	2	4	6	12		
Tiranë "A"	16.11.1961	10.0	15.5	0	0	0	0	101.0	151.1	151.5	11.50
Tiranë "Q"	02.11.1957	0	24.0	45.0	0	0	0	0	0	45.0	0.30
Tiranë "Q"	14.11.1961	0	0	0	0	0	77.0	97.2	133	133.5	13.00

Tabela: Sasitë më të mëdha të rrebesheve për intervale të ndryshme kohe të rënies të vërejtur gjatë viteve me të dhëna (në mm)

Nga analiza e materialit mbi stuhitë me shumë ditë me stuhi ndodhin në pjesën perëndimore të vendit tonë. Konkretisht në Tiranë ka mesatarisht 30.3 ditë në vit me stuhi.

Në pjesën perëndimore të vendit tonë numri më i madh i ditëve me stuhi vrojtohet në muajin maj, dhe në Tiranë, gjatë këtij muaji ka 4 ditë me stuhi.

Shkaku kryesor që maksimumi i ditëve me stuhi vrojtohet në muajin maj dhe qershor duhet kërkuar në qarkullimin e masave ajrore dhe rastisjen e cikloneve.

Muaji maj përfshihet në periudhën e qarkullimit dimëror të atmosferës që zëvendësohet me qarkullimin veror, domethënë me ardhjen e masave ajrore nga deti në thellësi të territorit.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	-------

Tiranë	1.8	1.9	1.5	2.4	4.1	2.7	2.8	2.1	2.2	2.8	3.4	2.4	30.3
--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

Tabela Numri mesatar i ditëve me stuhi

### Diellzimi:

Njohja e karakteristikave të diellzimit është e domosdoshme në projektimin e qendrave urbane. Madje, studimi i këtij elementi klimatik duke dhënë ligjshmërinë e tij në kohë dhe hapësirë për zonën në studim (që është dhe zonë bregdetare) është me vlerë praktike.

Në përgjithësi, studimi mbi këtë element u mbështet në analizën e karakteristikave kryesor të tij: zgjatja faktike e diellzimit, dhe numri i ditëve me diell.

Zgjatja faktike e diellzimit varet kryesisht prej gjerësisë gjeografike, pozicionit topografik. Më i rëndësishëm është pozicioni gjeografik i vendmatjen se sa elementi i diellzimit.

Zgjatja faktike e diellzimit për vendmatjen e Tiranës (që përfaqëson zonën në studim) u bë duke shfrytëzuar të dhënat shumëvjeçare të buletineve meteorologjike).

Vlerat më të larta të zgjatjes mujore të diellzimit vrojtohen në Korrik dhe Qershor kur është zgjatja më e madhe astronomike e ditës. Vlerat më të ulëta të sasisë të orëve me diell vrojtohen në muajin dhjetor, gjë që përkon edhe me zgjatjen më të vogël astronomike të ditës.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma Vjetore
Tiranë	12	12	16	19	25	29	35	32	25	10	12	10	2532
	5	4	3	1	6	7	1	8	7	7	5	8	

Tabela Zgjatja faktike e diellzimit(orë)

Treguesi tjetër klimatik me interes është dhe numri i ditëve me diell. Nga një vështrim që mund t'i bëhet tabelës Nr. 24 vërehet në periudhën maj-shtator pothuajse nuk vrojtohet as një ditë pa diellzim. Shpërndarja territoriale e ditëve me diell përputhet me shpërndarjen territoriale të sasive të orëve me diellzim. Numri më i madh i ditëve me diell vrojtohet në stinën e verës, kurse në stinën e dimrit vrojtohet numri më i vogël i tyre.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	24	24	27	28	30	30	31	31	29	30	25	23	332

Tabela Numri mesatar i ditëve me diell

Sic shihet numri mesatar vjetor i diteve me diell ne zonen ne studim eshte I konsiderueshem, fakt qe duhet t'i terheqe akoma me teper specialistet e urbanistikes dhe fushave te tjera te ekonomise.

#### **4. INFORMACION LIDHUR ME IDENTIFIKIMIN E NDIKIMEVE TË MUNDSHME, NEGATIVE, NË MJEDIS, TË PROJEKTIT, PËRFSHIRË NDIKIMET NË BIODIVERSITET, UJË, TOKË DHE AJËR**

##### **Ndryshimet ne mjedis gjate ndertimit**

Veprimtaria që propozohet të kryhet ka përmasa të mëdha qoftë të karakterit të investimeve ashtu edhe gjatë shfrytëzimit të saj. Kjo është arsyeja që mbetet e një rëndësie të veçantë të analizohen ndikimet që do të ketë ajo që nga çasti i nisjes, pra e ndërtimit dhe më tej ende gjatë shfrytëzimit të saj.

Ky kapitull gjithashtu do të paraqesë një analizë të hollesishme të ndikimeve të mundshme duke specifikuar edhe masat zbutëse që do të përdoren për të eliminuar apo për të minimizuar ndikimet në mjedis. Kjo analizë kryhet duke u bazuar në projektin të diskutuar si më lart në këtë raport.

Për të analizuar ndikimet e mundshme në mjedis gjatë periudhës së ndërtimit janë veçuar përbërësit kryesorë të punimeve të ndërtimit.

Më pas për secilin nga këto përbërës janë saktësuar ndikimet negative apo pozitive mbi mjedisin si dhe masat e mundshme zbutëse ndaj tyre . Në fund janë përshkruar burimet dhe shkaqet e ndikimeve të mundshme .

##### **Ndryshimet ne mjedis gjate punimeve te germimit**

Ndërtimi i këtij segmenti rrugor fillimisht do të kërkojë ngritjen e kantjerit të punimeve sipas percaktimit të vendit që do të vendoset në bashkëpunim të sipermarresit të punimeve dhe nënshprehjes vendore në njoftim dhe dijeni të supervisorit të punimeve dhe më pas do të behen germimet e percaktuara në projekt – preventivin e hartuar për këtë lloj objekti me anë të mjeteve gërmues dhe largimi i materialit do të bëhet nga mjete vetshkarkuese apo kamionë të një tonazhi të caktuar.

Tek punimet e germimeve duhet nga njëra anë të mbrohen njerëzit, të cilët nuk janë të përfshirë në ndërtimin e projektit, e nga ana tjetër duhet të mbrohen njerëzit e inkuadruar në realizimin e projektit. Gjithashtu duhet mbrojtur kantjeri i punës në mënyrë të përdorshme gjatë të gjithë kohës.. Cikli i germimit do të përfshijë:

- Germimet e sipërfaqeve të demtuara të asfaltuara të trupit të rrugës që do të rigjenerohen.
- Germimet për hapjen e segmenteve të reja të këtij aksi sipas parashikimeve dhe projektit në mënyrë që të arrihen standartet e kësaj kategorie rruge.

- Germimet ne thellesite e percaktuar per hapjen e kanaleve te reja ne segmentet e reja te cilat do te behet konform projektit duke zbatuar te gjitha kushtet teknike te projektimit dhe zbatimit.

- Ngarkimin e materialit të gërmuar nëpër kamionë apo largimin e këtij materiali dhe depozitimin e tij në vendet e autorizuar nga njesia vendore.

- Kthimin e automjeteve të transportit per ne zonen e ndertimit te projektit. Mbrojtja e njerëzve të painkuadruar duhet bërë në atë mënyrë që të bëhet rrethimi (me gardh, rrjetë gabiant etj.) i vendeve qe do punohet ne lartesi ose thellesi i cili nuk i lejon ata (sidomos fëmijët) të rrezikohen. Gjithashtu, duhet vendosur tabela paralajmëruese me të cilën ndalohet kalimi i rrethimit nga persona që nuk punojnë në projekt.

Materiali i përshtatshëm dhe materiali i rimbushur nga punë të përkohshme do të përdoren për rimbushje vetem me miratim dhe pelqim te supervizorit te punimeve . Çdo material i tepërt do të jetë në dispozicion të mungesave të materialeve të kërkuara. Të gjitha materialet që rezultojnë nga prishjet, do të kontrollohen më parë nga Supervizori dhe ripërdorimi i tyre do të autorizohet nga ai. Ndikimet e mundshme gjate procesit te germimit ne menyre tabelore jane si me poshte :

Procesi		Ndikimi	
Germimi	Germim	Heqja e shtresave te ndotura	Cilesia e ujit
	Shkarkim	Shperndarja e suspensioneve	Zhurma
	Transport	Gershetimi me trafikun tokesor	Trafiku
		Zhurma, ndotje ajri, mbeturina	

### **Pritshmerite e ndodhive gjate ndertimit**

Tërësia e proceseve ndërtimore që do të kryhen në këtë segment rrugor ekzistues është ajo që kryhen përgjithësisht në çdo kantier ndërtimi , vendosja e piketave sipas percaktimeve ne projekt – preventivin e ketij objekti , realizimi i punimeve te germimeve dhe largimit te materialeve te dala nga germimi , ndertimi i veprave te artit, gërmim për hapje traseje ne piketat te miratuar me pare, betonime të ndryshme, shtrime dhe veshje me pllaka guri per trotuaret, punimet e kanalizimeve , punimet elektrike si dhe punime te tjera te planifikuara dhe te paplanifikuara qe mund te dalin gjate ndertimit te objektit. Perdorimi i pajisjeve te

pershtatshme, pershtatja me rregulloret nderkombetare dhe në pergjithesi zbatimi sipas standarteve dhe teknikave me te mira te ndertimit, jane nje kerkese thelbesore per zgjedhjen e kontraktoreve dhe plotesimin e sukseshem te projektit. Kjo do te sjelle perfitime te dukshme per zbutjen e ndikimit te ndertimeve ne mjedis.

### ***Toka***

Mbetjet ose derdhjet aksidentale gjatë ndërtimit ose shfrytëzimit (p.sh. lëndë djegëse, vajra, lubrifikante, çimento, etj) kanë potencial për të ndikuar në tokën ekzistuese dhe cilësinë e saj. Megjithatë, metodat e mira të ndërtimit praktik si të përshkruara në paragrafin e mesiperm mund të përdoren për të shmangur ose kufizuar potencialisht nga ndikimet e tilla. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë i parëndësishme (negativ). Çdo ndikim do të jetë i përkohshëm dhe të ulet me kalimin e kohës. Ndryshimet në kënde të pjerrëta gjatë ndërtimit të trungut të rrugës apo karakteristika të tjera përgjatë rrugës (p.sh. hapja e gropave apo urat) mund të çojë në ndryshime të tokës / stabilitetit të saj dhe mund të shkaktojë erozion. Ndikimet e tilla do të jenë të rëndësishme në një shkallë lokale. Ndikimet e tilla potenciale mund të shmangen në fazën e projektimit, ose të kufizohen përmes përdorimit të masave lehtësuese. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë i parëndësishëm (negativ). Ndikimi do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm.

### ***Relievi***

Shumë prej ndikimeve të mundshme në reliev në gjurmën e rrugës së propozuar do të ndodhin gjatë fazës së ndërtimit dhe mund të minimizohen përmes projektimit ose mund të zbuten duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshijnë si më poshtë:

→ Kontrolli gjeoteknik dhe procesi i projektimit do të identifikojnë vendet se ku do të jetë e nevojshme të merren masat zbutëse të tilla si mure mbajtëse të shpateve, ose bio-inxhinierike (p.sh., përdorimi i bimëve për të rritur qëndrueshmërinë e tokës)

→ Të gjitha punimet do të ndërmerret në përputhje me standardet e miratuara shqiptare. Në rast të ndonjë rasti specifik (për të cilën ka boshllëk legjislativ), projektuesi mund ti referohet Eurocodeve perkatëse të publikuara.

→ Mund të ketë pjese ku mund të kërkohet dheu për tu përdorur për qëllime të tilla si mbushje anësore ose për rregullim të peisazhit pra në këtë kontekst duhet që dheu të hiqet me kujdes.

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh ngarkesën maksimale dhe kushtet gjeologo- inxhinjerike te truallit.

→ Kërkesë e domosdoshme për punimet e ndërtimit të segmentit rrugor me trase të re, është transporti dhe depozitimi i dherave të germimeve në terrene të paracaktuara.

→ Kujdes të lartë gjatë manovrimit të automjeteve → Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh tjetërsimin e këtyre shkëmbinjve nga faktorët atmosferikë.

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh kushtet gjeologjiko-inxhinjerie të truallit; dhe mikrozonimin sizmik të sheshit të ndërtimit dhe më gjerë.

→ Të ruhen themelet e këtyre veprave nga erozioni. Duhet të merret në konsideratë dhe të lihen korrode natyrore dhe të vendosen tombina nën rrugë .

→ Duhet të zbatohen standardet e përshtatshme të kullimit për të zbutur impaktin e mundshëm të erozionit të dherave.

→ Teknikat e mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren metodat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efekte të mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubriфикantëve apo shllamit që mund të krijohet nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza;

→ Metodat më të mira të ndërtimit do të ndiqen përpërdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoren për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale ndotëse.

## ***Hidrologjia***

Shumë nga ndikime të mundshme në mjedis mund të kufizohen përmes projektimit duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshihen si më poshtë:

- Të gjitha punimet do të kryhen në përputhje me standardet e ngjashme të miratuara. Aty ku është e praktikueshme, projektimi i të gjitha strukturave të rrugës do të jetë në përputhje me Eurocodet perkatëse të publikuara . Kjo norme dhe standarde detyron shumë nderhyrje pjesore për një shmangie nga drejtimi i tanishëm me devijime të vogla .

- Aty ku përdorimi i ujërave nëntokësore është propozuar për furnizim me ujë gjatë fazave të ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës, duhet të bëhet vlerësimi i duhur i efekteve të mundshme që mund të ketë ky proces në furnizimin e komuniteteve lokale dhe të ndërmerren dhe masat zbutëse. Aty ku është praktikë dhe e arsyeshme, mund të përdoren furnizime alternative të ujit për popullsinë lokale kur pusët lokale apo burime shtrihen brenda korridorit rrugor. Duhet të theksohet se marrjen e ujërave mund të duhet një leje sipas Ligjit të Burimeve



Ujore të Shqipërisë.

- Standardet e kullimit të përshtatshme gjatë projektimit dhe gjatë ndërtimit do të zbatohen për të zbutur ndikimin e mundshëm në cilësinë e ujrave nëntokësore nga clirimi i substancave të rrezikshme (p.sh. naftës dhe ndotësve të tjerë);
- Metodatat më të mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren praktikatat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efektet e mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubrifikantëve apo shllamit që mund të krijohet nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza;
- Çdo automjetet dhe pajisje e përdorur gjatë ndërtimit do të mirëmbahet dhe të inspektohet rregullisht për rrjedhjet e karburantit, lubrifikantët dhe vaji, dhe pajisjet e duhura do të jenë në dispozicion në kantier për të eliminuar derdhjet të vogla;
- Të gjitha karburantet do të ruhen sipas udhëzimeve të mira të praktikës, duke përfshirë depozitat me një vëllim minimal e ruajtjes së 110% të kapacitetit të depozitës
- Shkarkimet nga çdo mjet apo pas larjes së gomave do të mblidhen dhe riciklohen, kur është e mundur, dhe jo të shkarkohen në tokë;
- Tepriat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit.
- Punimet në tokë mund të çojnë në rritjen trupave të ngurtë pezull në ujërat nëntokësore dhe burimet do të minimizohen nga sasia e përgjithshme e tokës së ekspozuar ndaj punimeve të ndërtimit, themeleve etj.
- Të gjitha mbetjet nga prishjet që dalin gjatë ndërtimit do të klasifikohen dhe të eliminohen në përputhje me legjislacionin përkatës;
- Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza.
- Duhet të mbahet një regjistër i vecantë për të gjitha llojet e mbetjeve të gjeneruara.
- Protokollet dhe metoda më të mira të ndërtimit do të ndiqen për përdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoret për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale infektive;
- Në kantier do të bëhet një inspektim për të vëzhgurar (nese ka) ndotje të ujërave apo të tokës, kjo në përputhje me standardet kombëtare ose evropiane;
- Do të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut dhe rehabilitimit për të punësuarit në vende ku mund të konstatohet ujëra apo tokë e ndotur me qëllim marrjen e masave

parandaluese.

- Sistemet e kullimit do të jenë të projektuara për të kufizuar depërtimin e vajrave, karburanteve apo trupave e ngurtë pezull, në sistemin e ujërave nëntokësore ose burime. Sigurimi i zonave të punimeve me prita do të kufizojnë ndikimin e mundshëm dhe ndalimin e depërtimit të ndotësve në ujërat nëntokësore dhe tokë.

### Ndikimet në fazën e ndërtimit

Ndërtimi do të bëhet sipas një projekti bashkëkohor dhe që në fazën e projekt idese është konsideruar që do të zbusë ndikimet mjedisore . Aksi rrugor i tanishëm , ka qenë në gjendje jo të mirë përse i përket qarkullimit, sigurisë rrugore dhe sinjalitikës dhe gjatë ndërtimit të tij shumë kohe më parë nuk janë marrë parasysh problemet e sigurisë rrugore dhe këtu kemi parasysh gjeometrinë e rrugëve.

Nepermjet vlerësimit të ndikimit në mjedis i cili nuk është thjesht për të vlerësuar apo karakterizuar mjedisin, por më tepër për të ndikuar në projektim që të bëhen zgjidhjet sa më të mira si edhe për të siguruar që përpjekjet për të zbutur efektet negative të reflektohen në projekt . Kriteri për të arritur në vlerësimin e efekteve mjedisore mund të konsiderohet si një lloj formule. Në shumicën e rasteve gjenerimi i një vlerësimi të ndikimit në mjedis mundëson raportimin mbi rëndësinë e një ndikimeve të caktuara sipas një shkalle vlerësuese:

Hulumtim të dhenash	Situata ekonomike - sociale - mjedisore	Fazat e projektit	Raportimi ndikimeve	Pershifirja e miniraportit
Rishikim i rregulloreve	Mbledhja e të dhenave të gjurmës së projektit	Punimet e projektit	Risistemimi (mini raporti)	Përfshirja e Planit Veprimit
Vizita në terren përpara hartimit të projektit	Analizimi dhe krahasimi	Raporti bazë	Plani Veprimit	Monitorimi dhe vlerësimi
Qëllimet	Baza	Vlerësimi i ndikimit	Planet menaxhuese	Implementimi

Rëndësia e efektit është formuluar si një funksion i receptorit ose ndjeshmërinë ndaj ceshtjeve mjedisore të zonës si edhe madhësisë së ndikimit të projektit në mjedis. Me fjalë të tjera, kriteret të rëndësishme janë përdorur për të raportuar efektin e ndikimit. Përshkruesit dhe kriteret për ndjeshmërinë e mjedisit të aspekteve të mjedisit janë të shënuara në tabele më poshtë :

Ndjeshmëria	Përshkrimi
Shume e lartë	Rendësi shume e madhe, në nivel ndërkombëtar dhe potencial i limituar për tu zëvendësuar .
E lartë	Rendësi madhe në nivel kombëtar dhe potencial i limituar për tu zëvendësuar
Mesatare	Rendësi madhe, në nivel rajonal dhe potencial I limituar për tu zëvendësuar.
E ulët	Rendësi mesatare në nivel lokal dhe potencial te limituar për tu zëvendësuar
E parëndësishme	Rëndësi e ulët në nivel lokal

Përshkrimi tipik dhe kriteret që përcaktojnë madhësinë e një ndikim nga një projekt:

Ndjeshmëria	Përshkrimi tip
I madh	Humbja e burimeve mjedisore apo vecoria e tyre; e burimeve; dëmtimi i rëndë i karakteristikave kryesore, apo elementeve të rëndësishëm anësorë
	Nivel i lartë apo përmirësim i madh i cilësisë së burimeve; restaurimi i gjerë ose përmirësim; përmirësim i madh i attributeve cilësorë (të dobishme).
I moderuar	Humbja e burimeve, por nuk që ndikon negativisht në vecoritë e tij; humbja e pjeshme e / dëmtim të karakteristikave kryesore, ose karakteristikave të
	Përfitim për të, ose shtimi të karakteristikave kryesore, apo karakteristikave të elementeve; përmirësimi i attributeve të cilësisë (përfitues).
I vogël	Disa ndryshim të matshme ose dobësim të të, një apo më shumë prej karakteristikave kryesore, ose karakteristikave të elementë (negativ).
	Përfitim i vogël për burimin ose shtimi i një apo më shumë të karakteristikave kryesore ose karakteristikave të elementë ndikimi i dobishëm në cilësi ose një rrezik të reduktuar të ndikimit negativ që ndodh ndodh(përfitim)
E parëndësishme	Humbje shumë të vogla ose ndryshim në dëm të një ose më shumë karakteristikave(anësore)
	Përfitime shumë të vogla për të ose shtesa pozitive e një ose më shumë karakteristikave, ose karakteristika të elemente (të dobishme)

Ska ndryshim	Nuk ka humbje ose ndryshim të karakteristikave, ose karakteristika të elementeve; asnjë ndikim i dukshëm në asnjë drejtim.
--------------	--

Shkalla në përcaktimin e rëndësisë së ndikimit duhet të mbështetet në argumentin e arsyetuar , gjykimit profesional dhe duke marrë në konsideratë dhe pikëpamjet e organizmave përkatës . Për disa zëra, efektet e parashikuara mund të krahasohen me kufijtë sasiorë të nivelit të tyre për shkallën e rëndësisë. Caktimi çdo efekt në një nga pesë kategoritë e shkallës së rëndësisë, mundëson që çështje të ndryshme tematike do të vendosen në të njëjtën shkallë, në mënyrë që të ndihmojë procesin e vendim-marrjes në çfarëdo fazë të projektit në kuadër të të cilit është ky proces. Këto pesë kategori të rëndësisë janë dhënë si me poshte :

Kategoria treguese	Përshkrimi tip i efektit
Shume e gjerë	Vetëm efektet anësore janë të caktuar normalisht këtë nivel të rëndësisë. Ato përfaqësojnë faktorë kyç në procesin e vendim-marrjes. Këto efekte janë të përgjithshme dhe jo detyruesisht të, lidhur me tiparet e rëndësishme ndërkombëtare, kombëtare apo rajonale ku mund të ketë një ndikim të dëmshëm ose humbjen e vecorive të burimit. Megjithatë, ndryshimet e mëdha në një vend apo peisazh me rëndësi lokale mund të hyjnë në këtë kategori
E madhe	Këto efekte të dobishme apo negative konsiderohen si shumë të rëndësishme dhe mund të jenë material për
E moderuar	Këto efekte të dobishme apo negative mund të jetë të rëndësishëm, por jofaktorë kyç në procesin e vendim-marrjes. Efektet kumulative e faktorëve të tillë mund të ndikojnë në vendim-marrjen vetëm në rast se ato të çojnë në një rritje të efektit të përgjithshëm negativ në një burim të veçantë ose përdoruesit e këtij burimi
I lehtë	Këto efekte të dobishme apo negative mund të ngrihen si faktorë lokalë. Ato nuk ndikojnë në procesin e vendim-
Neutral	Nuk ka efekte apo ata që janë nën nivelet e perceptimit, brenda kufijve normalë të normave të lejuara.

Është e rëndësishme të theksohet se kategoritë treguese janë të nevojshme si për efektet pozitive (të dobishme), ashtu dhe ato negative (negative). Pesë kategoritë treguese mundësojnë gjetjen e tetë rezultateve të mundshme. Duke aplikuar formulën, ndjeshmërinë më e madhe e mjedisit apo vlerën e receptorit ose të burimit, si dhe madhësinë e ndikimit, më i saktë do të përcaktohet efekti. Pasojat e një një ndikimi negative në burim do të ketë një efekt shumë të

rëndësishëm negativ.

Tendenca për zbutjen e ndikimeve të negative mundshme mjedisore është për ti shmangur ato kudo që të jetë e mundur. Kjo do të arrihet duke marrë parasysh mënyrat për të parandaluar efektet negative në burim, para se të mendohet për marrjen e masave zbutëse të mëvonshme. Kjo është arritur përmes përzgjedhjes së kujdesshme dhe projektimit të rrugës duke shmangur zonat e ndjeshme mjedisore.

Metodika e zhvilluar në këtë në këtë raport identifikon edhe rrugët dhe mënyrat për përzgjedhjen e masave për parandalimin e fenomeneve si rrëshqitja e dherave, e shpateve etj, duke zhvilluar më tej analizën me qëllim projektimin sa më të mirë të mureve mbajtës vertikalë dhe horizontal për të minimizuar ndikimet negative në mjedis. Masa të tjera zbutëse do të merren parasysh dhe do të përfshihen në mbrojtjen apo përmirësimin e karakteristikave të mjedisit apo në cilësinë e punimeve të tilla si: specifika të veçanta të punime tokësore, të levishmërisë, të shëndetit të njeriut etj

## **5. Përshkrim për shkarkimet e mundshme në mjedis, të tilla si: ujëra të ndotura, gaze dhe pluhur, zhurma, vibrime, si dhe për prodhimin e mbetjeve**

### **Cilesia e ajrit**

Çlirimet e gazrave në ajër që lidhen me ndertimin e vepres mund të ndodhin nga dy burime të pavarura:

→ Çlirime ndotesish nga djegiet e makinave private dhe atyre të ndertimit, me motor me djegie të brendshme.

→ Pluhuri që del nga punimet e prerjes së shtresave të betonit të sipërfaqeve që do punohen për shtrimin e transesë .

→ Pluhur që del nga levizja e makinave mbi rrugët e shtruara në sheshin e objektit .

Çlirimet e gazrave në ajër që lidhen me ndertimin , për dy tipet e burimeve që u përmendën ndryshojnë sipas llojeve të veprimtarive dhe lidhen me fazat e ndryshme tipike të një projekti ndertimi. Kështu mund të dallohen fazat e mëposhtme të këtyre çlirimeve në projekt e vepres:

- Përgatitja e zonës për ndërtim që përfshin nivelimin dhe stabilizimin e dheut, aktivitetet prerese dhe mbushese, të cilat mund të përfshijnë levizjen me makineri të renda për zhvendosjen e dheut apo masave të shregullta, ngarkimin e materialeve, trafikun e automjeteve në rrugë të pashtruar të mjedisit;

- Largimi i mbeturinave të pengesave natyrore dhe atyre të krijuara nga dora e njeriut, të cilat mund të përfshijnë hedhjet në erë, shperthimet, heqjet mekanike, ngarkim/shkarkimet e materialeve .
  - Ndertimi i përgjithshëm; i themeleve, konstruksioneve prej çeliku, punimeve të brendshme dhe të jashtme, instalimeve dhe tubacioneve elektrike, hidraulik, ventilimit apo edhe ngrohjes.

Çlirimet e gazrave dhe pluhurave në ajër nga keto veprimtari të zakonshme ndertimi përfshijnë:

- ⇒ Çlirimet e gazta nga djegiet (COV, NOx, CO, SOx, PM10) nga makinerite e renda levizese me dizel apo benzine, paisjet ndihmese portative si dhe automjetet e transportit të punonjesve
- ⇒ Pluhurat që dalin (PM10) nga germimi i dheut apo nga shëmbjet e ndryshme që ndodhin në kantier

Te dhena mbi çlirimet e gazeve nga makinerite e ndertimit

Pajisja	CO [gh <sup>-1</sup> ]	COV [gh <sup>-1</sup> ]	NOx [gh <sup>-1</sup> ]	Sox [gh <sup>-1</sup> ]	Dust [gh <sup>-1</sup> ]
Makinë shtrimi, Eskavatorë dhe Buldozerë me rrota gome, Ekskavatorë të vegjël me rrota aktive	259.58	113.17	858.19	82.5	77.9
Autobetoniere, Rul, Autovinç, Kamjon, Traktor me rrota gome Autobot	816.81	86.84	1889.1	206	116
Vinç, Grup gjeneratori, Kompresor ajri, Saldatriçe, Çekiç pilotash	306.37	69.35	767.3	64.7	63.2

Ndonëse dihet që pajisjet e ndertimit çlirojnë ndotësa të mjedisit, ndikimet pritet të jenë minimale për disa arsye.

Mjetet që do të përdoren në ndertim do të mirëmbahen rregullisht gjë që do të sjellë si pasojë një djegie të mirë të karburantit si dhe çlirime minimale të ndotësve të rastit si :

- monoksidi i karbonit dhe materialet pluhurore si PM10 dhe PM2.5.

- numri i mjeteve të transportit të mallrave apo edhe i punëtorëve do të jetë i ulët dhe për rrjedhojë ato nuk do të krijojnë ndikim të ndjeshëm negativ. Përsa i përket përhapjes së pluhurave, zonat e banuara me të afërta ndodhen disi larg nga sheshi i propozuar i projektit.

Në çdo rast, pamvarësisht nga proceset që do të kryhen, cilësia e ajrit nuk do të dëmtohet jashtë standarteve të parashikuara. Kësisoj , ditet me te keqia do te ndodhnin gjate proceseve te zhvendosjes se dherave sidomos kur këto procese do të kryheshin në stinën e thatë të verës. Ne literaturen teknike jepet vlera reference 0.15-0.30 kg/ m<sup>3</sup> muaj per clirimet e pluhurave qe perhapen ne mjedis. Keto çlirime mund te konsiderohen te pranueshme. Rikthimi i pluhurit ne toke, ne fakt, supozohet se do te jete shume i vogel dhe do te ndodhe vetem ne zonen prane sheshit të ndërtimit , keshtu qe nuk do te shkaktoje shqetësime mbetese për zonën rretheqark.

Standartet e cilesise se ajrit dhe shkarkimet ndotese ne mjedis

Autoriteti	Ndotësit	Vlerat mesatare të elementëve ndotës						
		SO <sub>2</sub>			NO <sub>x</sub>			
		Vjetore	24 h MAX	Ditore	Vjetore	24 orë Max	Ditore	Orare
Banka Boterore	0.10	0.5 (jasht)	1.0 (brenda)	0.05 ppm	-	0.05	-	
SHBA	0.02pp m[a] 0.03pp m[b]	0.1ppm [a] 0.14ppm [b] 0.5ppm [ac]	-	0.05 ppm	-	-	-	
WHO	-	90µg/m <sup>3</sup>	-	-	-	-	190- 320 µg/m <sup>3</sup>	
UE	80 µg/m <sup>3</sup>	-	-	200 µg/m <sup>3</sup>	-	-	-	

[a]-Dytësore të bazuara në ndikimet mjedisore

[b]-Parësore të bazuara në ndikimet shendetesore tek njerezit

[c]-Maksimumi prej tre oresh nje here ne vit

Në vlerësimet e cilësisë së ajrit, të dhënat janë siguruar duke marrë faktorë standard të të dhënave të monitorimit për ti përdorur gjatë projektimit; kjo sepse në Shqipëri këto matje kryhen vetëm për qendrat e mëdha urbane ku jetojnë mbi 30% e popullsisë. Për vlerësimi i cilësisë së ajrit për do të shfrytëzohen nivelet e sfondit të matura në 2011 te referuara ne Raportin e Mjedisit të Shqipërise si edhe nga programi EIMS për monitorimin e mjedisit,



biodiversitetit, klimës etj.

### Mbeturinat qe krijohen

Gjate periudhës së ndertimit do te kete dy burime mbeturinash:

- Materiali i gërmuar për të realizuar infrastrukturën e parashikuar në tokë
- Material i tepërt që do të rezultojë nga sheshimet apo nivelimet e ndryshme në zonen e shërbimeve dhe pranë trasesë, sic tregohet ne tabelen e meposhtme:

<b>A-1. Punime dheu dhe transport mbeturinash</b>
Germim me krahe seksion detyruar me gjeresi $b > 1$ m, $h=1.5$ m, toke e zak.
Prishje struktura prej betoni
Transport dheu me auto deri 2.0 km
Skarifikim shtrese asfalti me makineri

Nje pjese e mbeturinave te ngurta te prodhuara gjate punimeve tokesore mund te vije edhe nga amballazhet e materialeve te ndryshme te ndertimit (çimento, dru, plastike, kartona, xham, materiale izoluese, etj.). Keto lloj mbeturinash mund te klasifikohen si inerte. Vetem vajrat e kulluara mund te klasifikohen si te "rrezikshme".

### Ndikime te kategorise zhurma dhe dridhje

Zhurma nga aktivitetet e ndertimit mund te jete e rëndesishme per nje periudhe te kufizuar kohe. Nivelet e zhurmes te shkaktuara nga aktivitetet e ndertimit mund te ndryshojne shume, ne varesi te fazes se ndertimit dhe detyres specifiket qe po kryhet.

Kufijte e lejuar te zhurmava te ndertimit :

Kategoria e vleresimit dhe periudha e referuar	Kategoria A vlera e lejuar	Kategoria B vlera e lejuar	Kategoria C, vlera e lejuar
(LAeq)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Gjate natës ora 23.00-07.00	45	50	55
Mbrëmje dhe fundjavë	55	60	65
1900-2300 ditëjave			
1300-2300 Shtune			

0700-2300 djele			
Gjatë ditës			
0700-1900 dite te javes	65	70	75
0700-1300 shtune			

Ne Kodin Europian thuhet se vlerat e kategorisë A do të përdoren kur nivelet e zhurmave ambientit (rrumbullakosur në më të afërt 5 dB) janë më pak se këto vlera. Vlerat e kategorisë B janë do të përdoren kur nivelet e zhurmës në ambient (me një tolerance 5 dB) janë të njëjta me vlerat e kategorisë A. Kategoria vlerat e pragut C janë që do të përdoret kur nivelet e ambientit zhurmës (me një tolerancë 5 dB) janë më të larta sesa vlerat e kategorisë A. Ku nivelet e zhurmës në ambientit tejkalojnë vlerat prag të listuara në tabelën e mësipërme atehere mund të themi që kemi një ndikim të zhurmës nëse niveli total i zhurmës LAeq rritet më shumë se 3 dB për shkak të aktivitetit të ndërtimit.

Lloji objektit	Ditën dB Laeq (06:00-22:00)	Naten dB Laeq (22:00-06:00)
Spitale, shkolla, manastire	57	47
Zona rezidenciale	59	49
Zonat kryesore, zonat rurale, zonat miks	64	54
Zonat tregtare	69	59

Shkalla e krahasimit të zhurmës aktuale me ato të pritshme gjatë punimeve në këto objekt :

Ndryshimi i nivelit të zhurmës dB(A)	Përgjigja subjektive	Shkalla e ndikimit
0 - 0.9	E papërfillshme	Asnjë ndikim
1.0 - 2.9	Pak e përfillshme	E lehtë
3.0 - 4.9	E dallueshme	E mesme
5.0 - 9.9	Nga dyfishim ose më të lartë	E konsiderueshme

10.0 ose me shume	Me shume se dyfishim deri ne shume të lartë	Ndikime të ndryshme
-------------------	---	---------------------

Për të kategorizuar nivelet e zhurmës në ambient këto zhurma duhet të maten në tre pika të ndryshme dhe të dhënat duhet të rrumbullakosen me një vlerë të afërt me 5 dB.

Të dhënat bazë të paraqitura në Tabelat e dhena janë rrumbullakosur në përpu thje me rrethanat dhe janë paraqitur më poshtë në tabelat ne tabelat perkatese, së bashku me kategorinë rezultante të vlerësimit të zhurmës të ndërtimit. Për sa i përket orarit të punës gjatë fazave të ndërtimit është e kuptueshme se ndërhyrjet do të ndodhin zakonisht në orarin 07: 00-18: 00. Në këtë këndvështrim periudha e natës nuk do të merret në konsideratë.

Nivelet e zhurmes te perafuara prane qendrave te banuara :

Periudha	Niveli i zhurmës në ambient i rrumbullakosur më 5 dB	Vlerësimi i kategorisë-prag të zhurmës nga ndërtimi
Ditën(07:00-19:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 65 dB(A) ditën
Mbrëmje(19:00-23:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 55 dB(A) mbrëmje
Natën (23:00-07:00)	50 dB(A)	Kategoria C – 55 dB(A) natën

Nivelet e zhurmes te perafuara larg qendrave te banuara :

Periudha	Niveli i zhurmës në ambient i rrumbullakosur më 5 dB	Vlerësimi i kategorisë-prag të zhurmës nga ndërtimi
Ditën(07:00-19:00)	55 dB(A)	Kategoria A – 65 dB(A) ditën
Mbrëmje(19:00-23:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 55 dB(A) mbrëmje
Natën (23:00-07:00)	45 dB(A)	Kategoria C – 55 dB(A) natën

Është projektuar dhe menduar me pare qe operacionet e ndërtimit do të ndahet përafërsisht në keto faza si më poshtë:

- ☞ Faza parë e ndërtimit(prerje asfalti , germim )
- ☞ Faza e dytë e ndërtimit(mbushje, shtrim me pllaka , ndertim KUB)
- ☞ Faza e parë e ndërtimit (vendosje e ndricimit , perfundim i punimeve).

Te dhenat e pritshme:

Pajisja	Fuqia e kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Buldozer	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Eskavator	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Fadrome	364	56 t	91	94	90	86	86	83	77	69	91
Matrapik	100	22 t	85	88	85	89	92	88	86	81	95

## 6. INFORMACION PËR KOHËZGJATJEN E MUNDSHME TË NDIKIMEVE NEGATIVE TË IDENTIFIKUARA

Ndikimet ne mjedis do te zgjasin per aq kohe sa do te zgjase edhe zbatimi i realizimit te projektit (pra, per nje periudhe 12 mujore) ku me saktesisht do te specifikohet ne kushte e kontrates. Kompania fituese do te zbatoje orarin e punes sipas rregullave dhe ligjeve ne fuqi si dhe kodit te punes jo me shume se 8 ore dhe jo ne oraret e vona te mbremjes apo heret ne mengjes.

## 7. TË DHËNA PËR SHTRIRJEN E MUNDSHME HAPËSINORE TË NDIKIMIT NEGATIV NË MJEDIS, QË NËNKUPTON DISTANCËN FIZIKE NGA

## VENDNDODHJA E PROJEKTIT, DHE VLERAT E NDIKUARA QË PËRFSHIHEN NË TË

Kontrata me kompanine fituese do te lidhen ne menyre qe te sigurohet nje praktike sa me e mire pune si edhe qe te zvogelohen impaktet negative qe vijne si rezultat i ndertimit ne nivelin me te ulet te mundshem dhe qe sigurojne makinerite qe operojne brenda skemes ne zonen e ndertimit i zbatojne ato. Zonat e depozitimit te materialeve do te pozicionohen ne menyre qe te menjanohen impaktet e metejshme ne pronat private e banesat ekzistuese, pemet, gardhimet, dranazhimet etj. dhe si te tilla do te kene prioritet per tu ndertuar. Natyra e perhershme e impakti do te ndikojte gjithashtu ne pronat e shtepive private perreth vetem ne ato seksione ku kjo prone eshte ne afersi te projektit te propozuar. Megjithate, sherbimet lehtesuese do te kryehen per te minimizuar ne maksimum impakte te tilla jo vetem tek banoret por per te gjithë zonen perreth ,flore dhe faunen. Duke qene se i gjithë ndertimi kryet ne nje gjurme rruge ekzistuese eshte i mirepercaktuar se distance fizike e ndikimeve negative ne mjedis do te jete vetem brenda zones se ndertimit te rruges me vlera thujse te paperfillsheme por te cilat do te reflektohen me poshte ne kete VNM

### Permbledhje e vleresimeve te ndikimit ne mjedis

Parametri mjedisor	Burimi	Vlera e ndikimit		
		E ulet (U)	Mesatare (M)	E Larte (L)
Zhurma	Gjate ndertimit	U		
Mbeturinat	Gjate germimit	U		
	Gjate ndertimit	U		
Ndotja e ajrit	Pajisjet e ndertimit	U		
	Levizjet e makinave		M	
	Levizjet e punetoreve	U		
	Pluhur nga aktivitetet		M	
Ndotja e ujit	Kullimi	U		
	Mbetje te tjera	U		
Ndikimi ne trafik	Levizjet e makinerive		M	
	Levizjet e punonjesve	U		

### Ndjeshmeria e receptoreve

Bazuar mbi vlerësimin e madhësisë së ndikimit dhe ndjeshmërinë së receptorëve individualë, një matricë e dhënë është zhvilluar në mënyrë që të sigurojë një tregues të shkallës së rëndësisë të mundshme të çdo ndikimi paraprak të zhurmës gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit.

### **Ndikimi ne mjedis gjate shfrytezimit**

Me masat që do të merren dhe kujdesin e duhur ky ndikim negativ mendojme të mos merret në konsideratë.

Burimet kryesore të ndikimeve të mundshme mjedisore që mund të rezultojnë nga shfrytëzimi i këtij objekti përfshijnë ndikimet në zhurmë, në cilësinë e ajrit dhe trajtimi i mbetjeve konsumatore të turistëve që mund të vijne në këto zone.

Burime të tjera të mundshme të ndikimeve në mjedis përfshijnë rrjedhjet e karburantit të mjeteve si dhe gjenerimi i një volumi të vogël mbeturinash të ngurta.

Ndikimet e mundshme për t'u vlerësuar në këtë rast janë:

- derdhjet aksidentale gjatë manovrimit të automjeteve gjatë levizjes dhe qëndrimit në vendet e lejuar të parkimit
- zhurmat, tymrat dhe çlirimet nga levizja e mjeteve
- mbetjet konsumatore.

Ndotjet konsiderohen në nivele minimale në të gjitha aspektet duke vecuar ndonjë avari të mundshme.

Vendosja në vendet e planifikuara me pare të koshave apo pajisjeve të tjera për grumbullim të mbetjeve konsumatore do të eliminojë në maksimum shpërndarjen e tyre në terren të hapur dhe vend e pa vend. Ndikimi i mbetur mbi mjedis për këtë arsye është konsideruar të jetë i vogël (negativ). Ky ndikim do të jetë i përhershëm dhe i pakthyeshem.

Lëvizja e trafikut në rrugë që i shërben ardhjes së vizitorëve do të rezultojë në depozitim të ndotësve në sipërfaqe rrugore duke përfshirë pluhura, vajra, graso apo karburant si edhe metalet e rënda. Pas reshjeve, këto ndotës mund të rrjedhin në ujërat pritëse apo sipërfaqe ujore. Rruga egzistuese e hyerjes është e ndërtuar vite me pare e pajisur me sistem të brendshëm kullimi i cili përshtat praktikën e qëndrueshme të kullimit. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ). Çdo ndikim në rrjedhat lokale do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshem.

Mbi këtë bazë, është përcaktuar se rreziku potencial i një ndotje të madhë është më pak se 0.5% dhe për këtë arsye nuk ka nevojë për masa shtesë zbutëse. Madhësia e ndikimit të derdhjet e mundshme mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është i papërfillshëm (negativ).

Praktikat më të mira të ndërtimit do të miratohet gjatë fazës së ndërtimit dhe do të aplikohen në praktikë për të minimizuar humbjen e dherave të ekspozuar gjatë reshjeve dhe për të ndaluar largimin e tyre para se të kalojnë në drejtim të rrymës së ujit. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i vogël (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

Lëvizja dhe mirëmbajtjen e pajisjeve në kantier gjatë fazës së ndërtimit do të paraqesë një rrezik potencial të rrjedhjeve apo derdhjeve (p.sh. vajrave, grasos dhe karburanteve). Metodatat më të mira do të ndiqen në praktikë duke përfshirë edhe mirëmbajtjen proaktive të automjeteve si dhe ndarjen e zonave të larjes së automjeteve për të parandaluar rrjedhjen e ndotësve të kalojë në drejtim të rrymës. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

Ruajtja e karburantit dhe kimikateve në kantier gjatë fazës së ndërtimit do të paraqesë një rrezik potencial të rrjedhjeve apo derdhjeve. Metodatat më të mira do të aplikohen në praktikë duke përfshirë rrethimin dhe izolimin e zonave të magazinimit dhe duke i mbajtur larg nga receptorët e ndjeshëm (ujit në këtë rast) si dhe gjetjen dhe asgjësimin e sigurt të mbetjeve (p.sh. të zeza). Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

#### *Perdorimi i energjis elektrike :*

Pika e lidhjes me tensionin e mesëm përcaktohet nga Ndërmarrja e Elektrikut që mbulon rrjetin shpërndarës të zonës, ku do të ndërtohet objekti dhe varet nga : pozicioni i objektit; nga linjat e tensionit të mesëm që kalojnë pranë objektit dhe nga ngarkesa që do të furnizohet me energji elektrike . Nga ana e përfituesit duhet të paraqitet pranë ndërmarrjes efektive, projekti elektrik i objektit së bashku me kërkesën për fuqinë e instaluar të tij.

Në pikën e lidhjes duhet vendosur një ndarës tensioni për linjën e re dhe në rast se pika e lidhjes është në një shtyllë, pra në ambientin e jashtëm, duhet që të bëhet tokëzimi i të gjitha pjesëve metalike (konstrukcioni mbajtës i ndarësit, sistemi i hapjes së ndarësit etj.) si dhe të bëhet mbrojtja atmosferike e saj.

Të dhënat teknike të ndarësit duhet të përcaktohen nga Inxhinieri Elektrik projektues në bazë të linjës ekzistuese ku do të bëhet lidhja, të ngarkesës që do të furnizojë kjo linjë, si dhe të gjatësisë së linjës së re.

#### Permbledhje e vleresimeve të ndikimit në mjedis gjatë shfrytëzimit

Parametri mjedisor	Burimi	Vlera e ndikimit		
		E ulët (U)	Mesatare (M)	E Lartë (L)
Ndotja e ajrit	Motorrat e makinave	U		
	Pluhur nga levizja e makinave	U		
Ndotja e ujit	Kullimi	U		
	Mbetje të tjera	U		
Ndikimi në trafik	Levizjet e makinerive	U		
	Levizjet e punonjesve	U		
Mbeturina të ngurta	I gjithë aktiviteti	U		

*Ndikimet Forca dhe shtrirja në kohë e ndikimit*

*Mbeturinat :*

Problemi i prodhimit të mbeturinave do të jetë po aq i rëndësishëm sa në periudhën e ndërtimit sepse shfrytëzimi i këtij objekti mund të prodhojë mbeturina kryesisht të karakterit urban në sasi të vogla . Këto mbeturina nuk janë të rrezikshme dhe llojet, sasitë, data dhe menyrat e largimit të të gjithë mbeturinave do të jenë objekt i koordinimit me sektore të tjera afër strukturas .

*Kohëzgjatje e ndikimeve*

Ndikimet vizuale (lëvizja e automjeteve dhe të njerëzve) do të jenë të theksuara gjatë ditës.

*Kthyeshmëria*

Këto ndikime nuk janë të kthyeshme pasi ato do të zgjasin për aq kohë sa sheshi i punimeve



dhe objekti është në përdorim.

#### *Koha dhe Frekuenca*

Ndikimet e ndriçimit do të ndodhin vetëm natën. Ndikimet vizuale (lëvizja e automjeteve dhe njerëzve) do të jetë më e lartë gjatë ditës. Duke marrë parasysh ndikimet e mundshme është konsideruar se ndikimi do të jetë *negativ*.

## **8. MUNDËSIA E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR DHE MUNDËSINË E KTHIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR TË SIPËRFAQES NË GJENDJEN E MËPARSHME, SI DHE KOSTOT FINANCIARE TË PËRAFËRTA PËR REHABILITIMIN.**

Duke qene se projekti ka te beje me rikonstrukcionin e nje rruge ekzistuese nuk do te kete asnje ndikim ne mjedisin perreth persa I perket mundesise se demtimit te zonave ,habitave te ndryshme qe mund te kerkojne rehabilitimin e tyre . Te gjitha materialet qe do te perdoren gjate fazes se ndertimit( inerte te ndryshme ,zhavorr,cakull, beton,asphalt etj)do te merren prane kompanive te licensuara ashtu sic do te specifikohet edhe ne termat e kontrates midis investitorit dhe zbatuesit.

## **9. MASAT E MUNDSHME PËR SHMANGIEN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS**

### **Masat e rekomanduara per shmangien e ndikimeve ne toke dhe ujera**

Per minimizimin e ndikimeve negative mjedisore rekomandohet :

→ Të evitohet në maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndërtimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)

→ Të parashikohen mjete dhe mundësi për mbledhjen e vajrave ne rast derdhjeve aksidentale në toke dhe ne rrjetin e kanaleve kullues e vadites si edhe te kontraktohen subjekte të pocacme të cilat merren me trajtimin e tyre.

→ Vendosja e mureve mbajtës apo pritave në zonat ku do të konstatohet rreziku i rreshqitjes së dherave

→ Të shtrohen me beton sipërfaqet e pastrimit te automjeteve, ato te ndrimin te vajit te tyre si dhe sipërfaqet e stokimit te substancave te tjera ndotese.

→ Bojrat dhe lendet e tjera toksike te perdoren me kujdes, per te mos ndotur token dhe ujrat.

→ Marrja e masave për parandalimin e rreshqitjeve të dheut, shpateve apo erozionit gjatë fazes së ndërtimit.

→ Të evitohet ne maksimum ngjeshja e tokave bujqësore përreth sipërfaqes se objektit;

→ Punimet e mundshme jashtë gjurmes se objektit, te kryhen në mot të thatë, dhe kur toka nuk eshte e lagur

→ Të evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave, karburanteve nga mjetet e ndertimit (ekska vatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)

→ Te mblidhen në njëvend te caktuar, në ene të papershkueshme, ne kantierin e ndertimit, mbeturinat e vajrave, grasove, etj.

→ Vendi ku mendohet se mundësia e derdhjes pertoke te vajrave dhe grasove, te mbulohet nga një shtresë e papershkueshme nga këto lënde.

→ Të mbahen ne gatishmeri produkte qe thithin keta ndotës

### **Masat e rekomanduara per shmangien e ndikimeve ne ajer**

Sidoqofte, perhapja e pluhurit nga rruget dhe sheshi ndertimit mund dhe duhet te eliminohen apo minimizohen duke aplikuar masat e duhura zbutese, si :

- Realizimi sa me shpejt dhe me lagie me uje te rrjedhshem i prerjes se betonit
- Perdorimi i lagies me uje te materialit te dale nga germimi ne menyre te tille ne perputhje me lageshtiren e momentit qe mos krijohet balte por mos dale pluhur gjate manovrimeve per ngarkim dhe transport jashte sheshit te ndertimit .
- Kufizimi i shpejtesise se mjeteve transportuese
- Perdorimi i hinkave per betonet dhe materialet e tjera qe mund et gjenerojne pluhur

Keto clirime dhe ndikimet e tyre mund te konsiderohen te neglizhueshme, duke pasur parasysh kohezgjatjen e kufizuar te fazes se ndertimit te pontilit te struktures per kontroll automjetesh .

Metodat standarte me te mira per minimizimin e ngritjes se pluhurave jane :

→ Lagie e shpeshtë e sipërfaqeve me pluhur;

→ Zbatimi i kufijve të shpejtësisë në zonat nën ndërtim për të ulur sasinë e pluhurit që mund të ngrihet gjatë qarkullimit të tyre

→ Mbulimi i materialeve stok

→ Mbulimi i automjeteve që transportojnë materialet e ndërtimit

→ Ngjeshja sipërfaqeve të rrugëve të ndërtimit aty ku është e mundur.

- Pluhurat e perftuara nga shpimet duhet të sperkaten me ujë të rrjedhshëm
- Punimet të përqendrohen me rradhë në secilen kors, për të eliminuargjenerimin e larte të pluhurave
- Nuk duhet të ketë djegie të hapura te materialeve te panevojshme në zonë
- Te gjitha materialet duhen transportuar të mbuluara që të minimizohet përhapja e pluhurave.
- Personeli i ekspozuar gjatë punimeve duhet të mbajë maska kundër pluhurave
- Të perdoren karburante qe plotesojne normat shqiptare lidhur me emetimet e gazrave.
- Të mos mbahen automjetet dhe mjetet e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane në punë.
- Të mirembahen dhe ndryshohen në kohën e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit.
- Të minimizohet sa më shumë të jetë e mundur përdorimi i gjeneratorëve.
- Të mirembahen dhe ndryshohen ne kohen e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit.
- Punetoret të mbajne maska kunder gazrave.
- Asfaltimi të kryhet në një kohe sa më të shkurtër dhe mundesisht ne temperatura sa më të ulta.

Duke marrë parasysh se kontrollet për masat zbutëse të pluhurit janë propozuar për fazën e ndërtimit pritet që nivelet e pluhurit pritet të jenë të kontrolluara në mënyrë të vazhduar për të minimizuar ndikimet e pluhurit.

### **Masat e rekomanduara per shmangien e ndikimeve ne ujerat siperfaqesore dhe nentokesore**

Gjatë periudhës së ndërtimit, kontraktori i ndertimit do të realizoje nje plan nivelimi dhe drenazhimi per zonen e sheshit, me qellim qe te manaxhoje rrjedhjen e ujit jashte zones ne nje menyre te përgjegjshme. Për këtë mund dhe duhet te perdoren masa per kontrollimin e sedimenteve dhe për per te minimizuar transportin e sedimenteve jashte zones siç janë rrjeta mbajtese.

Po ashtu mund dhe duhet te merren dhe masa te tilla si mbulime apo gardhe per te minimizuar erozionin e grumbujve te inerteve

Uji qe vjen nga aktivitetet e drenimit ka mundesi te permbaje substanca te ngurta qe rrine pezull. Po ashtu ai mund te permbaje edhe vajra apo graso te shpelara nga derdhjet aksidentale te pakontrolluara te mjeteve levizese ne shesh. Masat qe duhet te merren per te larguar

substancat e ngurta para se te shkarkohet uji nga sheshi, perfshin perdorimin e gropave te dekantimit apo struktura te tjera te kontrollit te mbeturinave te ngurta.Çdo njolle e dukshme vaji apo grasoje mund te largohet nga siperfaqja me ane te absorbenteve tensioaktivë.

Derdhjet aksidentale te karburantit apo materialeve te tjera jane nje rrezik i mundshem per ujerat e brendshem. Per kete arsye, do merren masa paraprake per te ndaluar keto derdhje dhe te gjithë punetoret duhen te trajnohen per perballimin e ketyre rasteve. Nga ana tjetër, duhet te pergatitet nje plan kundërveprimi urgjence me shkrim dhe te ruhet ne kantjerin e ndertimit dhe punetoret duhet te trajnohen per te ndjekur procedurat specifike ne rastet e derdhjeve. Punetoret duhen te pajisen me mjetet e pershtatshme per te mbledhur dhe trajtuar derdhjet e naftës apo vajit ne këto raste.

Per te shmangur perhapjen e materialeve te lengshme, te cilat mund te demtojne rezervat ujore siperfaqsores apo nentokesore, duhet te merren masat e meposhtme zbutese:

- Veçimi i gjithë karburanteve dhe lubrifikanteve që dalin gjatë mirembajtjes së pajisjeve të ndertimit dhe grumbullimi i tyre ne vendet e duhura.
- Ndertimi i pengesave mbajtese rrotull te gjitha çisternave te depozitimit te karburanteve apo mos vendosja e tyre ne territorin ku do te punohet per terminalin
- Ndertimi dhe mirembajtja e fasiliteve per te larguar ujin e shiut nga strukturat mbajtese dytesore dhe largimi i karburanteve nga siperfaqja e materialit te grumbulluar .

Per trajtimin e mbeturinave sanitare, ndonese ne sasi te pakta, mund te perdoret perkohe sisht nje kontaktor i jashtem ose nje sistem i vogel per trajtimin e ujrave te zeza. Ne asnje rast, ujrat e zeza te patrajuara nuk do te derdhen ne ujrat rrjedhese lokale .

### **Masat e rekomanduara per ndikimet mbi zhurmat dhe dridhjet**

Te gjitha pajisjet qe leshojne zhurme do te mirembahen ashtu siç duhet per te minimizuar ndikimin e zhurmes ne zone. Paisjet qe leshojne zhurme duhet te plotesojne standartet e BE rreth zhurmes te shkaktuar ne mjedis.

Duke iu referuar ligjit Nr.7994, dt.12.07.2007 , ”Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis “ VKM Nr.842 , date 03.12.2014 “Per miratimin e rregullores “Per mbrojtjen e sigurise dhe shendetit nga rrisqet e lidhura me zhurmen ne vendin e punes “investitori ka marre te gjitha masat per zhurma sa me vogla ne kete aktivitet qe kerkon te zhvilloje nepermjet :

- a) përzgjedhjes dhe përdorimit të pajisjeve që lëshojnë zhurmë të niveleve të ulëta,
- b) përzgjedhjen e vendit, që instalimi dhe funksionimi i mjeteve e pajisjeve që lëshojnë zhurmë, të garantojnë nivelin kufi në të gjitha mjediset, të cilat ndikohen prej saj ,

c) masat parandaluese e zbutëse të zhurmës në pikën e lëshimit , përgjatë rrugëve të përhapjes dhe në mjediset që ndikohen prej saj.

Pajisjet qe do punojne te listuara me siper duhet te jene ne gjendje teknike te mire , te mos perdoren ne oraret e levizjeve pik , jane shume larg zones se banuar dhe ndikimi ne mjedis eshte i ulet.

Ka shumë masa që mund të ndërmerren në zonën e punimeve apo në parkun e automjeteve të cilat mund të minimizojnë zhurmat.

Këto janë janë masa të përdorura që përdoren në vendet e BE dhe reflektojnë praktikatat më të mira në fushën e ndërtimit nder te cilat duhet te kene vemendje :

→ Fikja e mjeteve të panevojshme

→ Duke përdorur izolues prej gome(mund te perdoren dhe goma te perdoruara)

→ Minimizimin e rënieve nga lartësitë të materialeve;

→ Duke i ndezur makinerite graudaulisht (njera pas tjetres) jo te gjitha njëkohe

→ Mirëmbajtja e pajisjeve. Për shembull, zhurmat mund të reduktohen nga shtrëngimi i pjesëve të lirshme si edhe duke i puthitur ose fiksuar me material elastik (të tilla si gome) midis sipërfaqeve në kontakt.

→ Zhurma nga pajisjet e ndërtimit mund të reduktohen me modifikimin ose me aplikimin e metodave që reduktojnë nivelin e zhurmave. Megjithatë, modifikimet duhet të kryhet në konsultim me prodhuesit e pajisjeve për të siguruar se siguria për këte modifikim nuk dëmton pajisjen. Masa të tilla përfshijnë:

→ Për zhurma të vazhdueshme, të tilla si ajo e shkaktuar nga puna e motorëve me naftë, një zgjidhje për reduktim mund të jetë vendosja e një sistemi silenciator ose duke i përshtatur një mburojë akustike dhe duke e vendosur mbi kapakun e motorrit .

→ Zhurma të shkaktuara midis pjesëve të ndryshme të makinerive të cilat krijojnë një rezonancë mund të minimizohen duke modeluar fillimisht pajisjen duke i shtuar një shtresë izoluese ose duke ulur efektin nxitues të motorrit.

Në vendet ku nuk është e mundur reduktimi i zhurmës mund të merret ne konsideratë dhe distanca midis burimit të zhurmës dhe pritësit të saj. Për të patur një ulje maksimale të zhurmës këto faqe mbrojtës duhet të vendosen , sa më afër burimit të jetë të jetë e mundur. Psh:

- Grupimi i ndërtësave në kantier dhe atyre ndihmëse mund të jetë një pengesë e mirë për zhurmën
- Zonat të cilat janë gërmuar nën nivelin e tokës mund të përdoren për të vendosur pajisje statike si gjeneratorë, kompresorë dhe pompat.
- Vendet e ngritura mbi nivelin e zonës së punimeve të peiazhit apo të ndërtuara

mund të shërbejnë për pozicionimin në to të pasjsijeve të zhurmshme.

### **Masat e rekomanduara për të shmangur trafikun shtese të krijuar**

Periodha e ndërtimit të këtij objekti do të karakterizohet nga një intensitet i lartë i lëvizjes së makinerive që do të shërbejnë për transportimin e materialeve të germuara apo për pajisjet dhe elementët e ndërtimit si dhe transportin e punetoreve. Kategoria e transportit udhëtar apo e punetorëve të ndërtimit që shkojnë e vijnë nga sheshi ndërtimit do të jetë e reduktuar.

Kontraktori do të paraqesë një Program të detajuar për Menaxhimin e Trafikut i cili duhet të marrë parasysh sa më poshtë:

- Kontraktori do të zhvillojë veprimtarinë e tij në mënyrë të tillë që të mos bllokojë në zonën e punimeve dhe në rrugën kryesore qarkullimin e mjeteve të tjera, duke marrë parasysh mirë të drejtat dhe konvencencën e publikut.
- Në rast se Kontraktori propozon mbylljen e rrugës, ai do të sigurojë një rrugë alternative për kalimin e trafikut, e cila duhet të aprovohet nga Supervizori.
- Programi të aprovuar të Manaxhimit të Trafikut nuk do t'i behet asnjë ndryshim pa marrë me parë lejen me shkrim të Supervizorit. Kontraktori do t'i japë Supervizorit 14 ditë kohë për të shqyrtuar çdo kërkesë për rishikimin e Programit për Manaxhimin e Trafikut.
- Programi për Manaxhimin e Trafikut do të jetë në të gjitha aspektet në përputhje me kërkesat e Specifikimeve të Veçanta.
- Kontraktori duhet të bejë kujdes kur e kalon trafikun përmes Punimeve të tij që të gjitha gërmimet dhe gjera të tjera me rrezik të mbrohen siç duhet me barriera dhe të ndriçohen gjatë natës.
- Për devijimin në rast se kërkohet, në një rrugë tjetër provizore, gjerësia e vijës së kalimit të rrugës së perkohshme do të jetë sa gjerësia e vijës ekzistuese të kalimit apo 6 metra, cilado prej tyre të jetë më e vogël.
- Për devijimin në një rrugë sekondare publike apo në një rrugë private, gjerësia e vijës së kalimit të rrugës së perkohshme do të jetë e njëjta me vijën e kalimit ekzistues apo ndonjë gjerësi të tillë më e vogël me aprovimin e pronarit, nëse ka, edhe pasi të merret aprovim i Supervizorit.

Ne ato raste kur per mendimin e Kontraktorit eshte e pamundur te sigurohet nje devijim me dy korsi, do te sigurohet nje vije kalimi me nje korsi jo me pak se 3.5 metra te gjere per kontrollin e trafikut dhe vendet e kalimit, me aprovimin e Supervizorit.

### **Masat e rekomanduara per menaxhimin e mbetjeve**

Punetoreve te ndertimit do t'u kerkohet te mbledhin me vehte llojet e mbeturinave. Te gjitha materialet e larguara nga sheshi i ndertimit do te menaxhohen sipas ligjeve dhe rregulloreve shqiptare ne fuqi.

Materialet e rrezikshme qe do te perdoren detyrimisht gjate ndertimit, do te ruhen ne zonat e parashikuara me fund te dyfishte. Me keto masa, nuk ka pse te ndodhin ndikime negative te rendesishme gjate fazes se ndertimit te terminalit.

Per menaxhimin e duhur te ketyre mbeturinave, qe nga ana tjetër mund te klasifikohen si mbeturina familjare, do te duhet te ngrihet një njësi portative e trajtimit të tyre. Firma kontraktuese do te konsiderohet pergjegjes per ndotjen qe do te rezultojë ne zonat e permendura. Vendosja sa me optimale e vendit te depozitimit te mbeturinave, ka për qëllim te minimizojë rrezikun e ndotjes se dheut perqark dhe te ujit nentokesor per shkak te derdhjeve aksidentale të prodhimeve të naftes, dhe duhet te konsiderohet gjithashtu nje zgjidhje shume e mire per te izoluar dheun e ndotur dhe ujrata nentokesore nga mjedisi mbi to.

### **Masat e rekomanduara per resurset e materialeve**

Perdorimi i burimeve te materialeve te ndertimit

Ndertimi i ketij objekti do te kerkoje nje sasi te parashikuar dhe pershkruar me siper materialesh ndertimi qe duhen transportuar nga vendi i prodhimit. Nga ana tjetër, për të realizuar ndërtimet përkatëse do të nevojitet një sasi e caktuar çimentoje dhe betoni te gatshem te pershkruar me siper te cilet do te merren nga furnizues te licensuar dhe te certifikuar . Pjesa të caktuara te transese dhe/ose te mjediseve te sherbimit, do të ndërtohen me konstruksion hekuri. Në vija të përgjithshme ndikimi i pergjithshem i kesaj çeshtje vleresohet si "i moderuar".

### **Plani i menaxhimit te mjedisit**

Çdo veprimtari e rëndësishme që kryhet në marëdhënie me mjedisin, duhet të parashikojë në projektin e saj edhe Planin e Menaxhimit të Mjedisit (PMM) , qëllimi i të cilit është parandalimi, minimizimi dhe mënjanimi i ndikimeve negative ndaj mjedisit të veprimtarisë që propozohet të kryhet ne rastin tone te ndertimit te struktures se mbyllur per kontrollin e automjeteve.

Tabele Praktika e menaxhimit te mbetjeve ne teresi

Nr	Lloji i mbetjes	Riciklim/Riperdorim	Djegje	Groposje	Depozitim
1	Mbeturina ndertimi	☼☼		☼☼	☼☼
2	Mbetje drusore	☼☼	☼☼		
3	Mbetje plastike	☼☼			
4	Ene boshe	☼☼		☼☼	
5	Copa te ngurta betoni			☼☼	☼☼
6	Mbeturina leckash		☼☼		
7	Mbeturina letre, kartoni	☼☼	☼☼		
8	Mbetje tubash plastike	☼☼			

Objektivi i përgjithshëm është që të minimizohet ndikimi i mbetjeve që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit nëpërmjet masave të mëposhtme:

- të minimizohet sasia e mbetjeve që prodhohen
- të rritet në maksimum sasia e mbetjeve që përdoren për riciklim – përfshirë veçimin e mbetjeve të riciklueshme në burim
- të minimizohet sasia e mbetjeve që depozitohet në vendin për groposjen e mbetjeve
- të garantohet që çdo mbetje e rrezikshme (p.sh. vajra të etj) janë magazinuar në mënyrë të sigurtë dhe janë transferuar në ambientet e përshtatshme
- të shmangen ndikimet e pluhurit nga trajtimi i mbetjeve të ndërtimit
- të garantohet që të gjitha mbetjet mbahen , etiketohen dhe asgjësohen si duhet , në përputhje me rregulloret lokale , dhe
- të garantohet që mbetjet asgjësohen në përputhje me hierarkinë e menaxhimit të mbetjeve.

Çështjet e mëposhtme janë pjesë përbërëse e PMM dhe bazohen në praktikat më të mira ndërkombëtare për menaxhimin e mbetjeve dhe në përputhje me direktivën e BE dhe legjislacionin shqiptar.

#### *Parimet e minimizimit të mbetjeve*

Sistemet e menaxhimit të inventarit do të azhurnohen për të përcaktuar konsumin e produkteve, për të siguruar të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve dhe për të identifikuar humbjet e mundshme dhe konsumin e tepërt.



Do të ruhet një inventar për të gjitha mbetjet që janë prodhuar dhe asgjësuar (lloji dhe volumi), në bazë të inventarit të rishikimit periodik.

#### *Ndarja e mbetjeve të ngurta sipas klasifikimit të përcaktuar*

Mbetjet që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit kanë mundësi që të klasifikohen në katër kategori për tu asgjësuar:

- inerte (dhe, mbetje ndërtimi, materiale ndërtimi të përdorura, etj.),
- konsumatore,
- me vaj & të rrezikshme dhe të lëngshme.
- Konteinerët/koshat metalikë do të kombinohen me llojet e mbetjeve (karton, plastik, copa metalesh, me vaj, të rrezikshme nëse ka, etj.), me qëllim që të mundësohet ndarja/veçimi.

Mbeturinat do të ndahen nga punonjësit e kampit dhe punonjësit që do të trajtojnë mbetjet do të trajtohen. Nëpërmjet "procedurave" do të instruktohen punonjësit për trajtimin e mbetjeve në kantieret e ndërtimit dhe në kampe. Kompanitë që ofrojnë shërbime do të kalojnë përmes një procesi kualifikimi dhe do të kontrollohen gjatë periudhës që ofrojnë shërbim.

#### *Depot e mbetjeve të ngurta*

Në kantierin e ndërtimit do të krijohet një hapësirë për ruajtjen e mbetjeve ditore, e përbërë nga konteinerë/kosha metalikë. Në fund të ditës së punës mbeturinat në koshat metalikë do të transportohen në zonën e kampit dhe do të futen në depo.

Depoja do të jetë në kamp dhe e mbuluar pjesërisht me çati. Koshat metalikë për mbetjet me vaj ose mbetje të tjera të rrezikshme do të jenë të papërshkueshëm nga uji.

Procedurat për mbushjen e serbatorëve të makinave dhe trajtimin e mbetjeve/materialeve të rrezikshme do të përcaktohen përpara fillimit të ndërtimit.

#### *Ripërdorimi i mbetjeve/mundësitë e riciklimit*

Mbetjet do të ndahen sipas rregulloreve lokale dhe materialeve ricikluese që përpunohen në Shqipëri. Materialet ricikluese do të grumbullohen rregullisht nga kompanitë lokale, të çertifikuara nga autoritetet përkatëse (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave).

#### *Transferimi i mbetjeve*

Trasferimi i mbetjeve do të kryhet nga kompani të çertifikuara të kontraktuara nga autoriteti vendor ku automjetet do të kenë të gjitha pajisjet, duke marrë parasysh llojin e mbetjeve që do të transportohen. Nuk është parashikuar eksporti i mbetjeve.

#### *Asgjësimi përfundimtar i mbetjeve*

Ne kete zone nuk do behet asnje asgjesim mbetjesh. Vetëm kompanitë e çertifikuara nga autoritetet përkatëse (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave) do të përdoren për asgjësimin e mbetjeve. Ky proces do të koordinohet plotësisht me autoritetet përgjegjëse vendore.

Mbetjet inerte, të cilat nuk paraqesin rrezik për ndotje, do të grumbullohen në një zonë të përcaktuar dhe kontrolluar deri në terheqjen e tyre nga firmat kontraktore të pushtetit vendor.

Mbetjet të tjera do të transportohen në një zonë të caktuar nga bashkia për asgjësimin e mbetjeve.

Mbetjet me vaj dhe ato të rrezikshme do të grumbullohen në vendin e caktuar me pare dhe do të terhiqen nga firma kontraktore të specializuara që janë pajisur dhe aprovuar për mbetje të tilla.

Mbetjet e lëngshme do të grumbullohen nëpërmjet një sistemi të veçantë shkarkimi të ujëra ve në zonat e caktuara të lagunes.

#### *Specifikat e menaxhimit të mbetjeve të rrezikshme*

Me qëllim që të sigurohet mbrojtje për mjedisin dhe shëndetin e njerëzve, grumbullimi, transportimi dhe magazinimi i mbetjeve të rrezikshme do të përfshijë masa për të siguruar të dhëna të dokumentuar për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve që nga zona ku prodhohen (kryesisht në kantierin e ndërtimit) deri në zonën përfundimtare ku do të asgjësohen.

Transporti i mbetjeve të rrezikshme duhet të kryhet vetëm me automjete që :

1) kanë pajisjet e përshtatshme për llojin dhe sasinë e mbetjeve të rrezikshme që duhet të transportohen

2) janë të sigurta për tu përdorur në rrugë dhe

3) janë rregjistruar më parë për këtë qëllim tek autoritetet përkatëse.

*Procesi i regjistrimit të mbetjeve*

Të gjitha mbetjet do të regjistrohen pas çdo faze të këtij plani të menaxhimit: ndarjes/veçimit, magazinimit, transferimit dhe pranimi në zonën e asgjësimit.

Kontraktori do të krijojë mundësi që sigurojë të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir, sidomos për mbetjet e rrezikshme.

Do të rritet në maksimum menaxhimi i mbetjeve në një proces të vazhdueshëm dhe ky plan do të rishikohet në mënyrë periodike gjatë të gjithë fazës së ndërtimit.

Përfundimisht, plani do të përfshijë dispozita për trajnimin e të gjithë punonjësve se si ta përdorin

PMM dhe do të përfshijë procedura në lidhje me komunikimin me palët e interesuara dhe mundësi për përmirësimin e kushteve të komunitetit.

### Rekomandime per minimizimin e ndikimeve negative

Rekomnadimet e VNM per kete projekt :

Ndikimi ne medis	Faza e ndikimit	Vendndodhja	Masat zbutese	Pergjegjesi
<b>Toka dhe Gjeologjia</b>				
Zbulim i tokës së ndotur gjatëfazës së ndërtimit	Gjatë ndërtimit	Në kantier(zonë n e ndërtimit)	-Vezhgimi i tokës për ndonjë ndotje të mundshme gjatë fazës së ndërtimit konform ligjeve -Nëse evidentohet ndotje, duhen marre mostrat e ne terren dhe të bëhen analizat e nevojshme -Të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut për të parë nëse ka rrezik për punonjësit -Punonjësit të vishen me rroba të përshtatshme për të parandaluar ndotjet e rrezikshme	Kontraktori
Heqja e dherave	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi i karrierve pranë kantierit përpara hapjes te guroreve të reja apo marrjes me qera të tyre -Heqje me kujdes e shtresës së tokës për të mundë suar pasterinë maksimale të saj me qëllim përdori min e mëvonshëm	Projektuesi Kontraktori
Ndotja e truallit	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Asnjë nga materialet të parashikuar për ndertim nuk duhet të përdorën pa qene të certifikuara na ana e cilësië. -Përzgjedhja e standarteve më të mira të projekti mit të sistemit të sheshit te ndertimit	Projektuesi Kontraktori
<b>Hidrologjia</b>				
Ndikimi në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi i karrierve aktuale në mënyrë sa më eficente të jetë e mundur me qëllim moshapjen e të rejave të cilat mund të ndikojnë në ujërat nëntokësore. -Të kufizohet koha e punimeve në rastin kur ujërat nëntokësore apo burimet që mund te hasen gjatë ndërtimit të objektit shërbejnë si furnizues të buri meve të ujit të pijshëm	Projektuesi Kontraktori

Ndikimi në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	<p>-Projektim shumë i mirë i sistemit të drenaxhimit me qëllim moslejimin e ndotesve në ujërat nëntokë sore në raste aksidentesh.</p> <p>-Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier</p> <p>-Ruajtja dhe magazinimi shumë i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezervën prej 110 % kapacitetit magazinues.</p> <p>-Rrjedhjet që mund të ndodhin në kantier duhet të pastrohen përpara se të depërtojnë në tokë</p> <p>-Tepçicat e ujit nga larja e makinerive do të depozi tohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit.</p> <p>-Limitim i ndikimit në mbulesën e tokës gjatë punës</p> <p>-Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza.</p> <p>-Zbatimi i standarteve më të mira për të zbutur ndi kimin e mundshëm të cilësisë ujërave nënto kësore nga clirimi i substancave të rrezikshme</p> <p>-Parashikimi i mirëmbajtjes së ambjentit të ndërtimit për të eliminuar ndotjet nga vajrat apo rënia e baltës gjatë shfrytëzimit</p>	Kontraktori
-------------------------------	----------------------------------	------------	--	-------------

**Cilesia e ajrit bazuar ne praktikat me te mira :**

Emetimet nga makineritë dhe pajisjet	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe në rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	<p>-Kujdes në mbulimin e automjeteve gjatë transportit të dherave</p> <p>-Kontrolli teknik dhe mirëmbajtja e automjeteve dhe pajisjeve</p> <p>-Përdorimi dhe makinerive dhe i pajisjeve sa më të mira të mundshme nga ana e parametrave mjedisore</p> <p>-Marrja në konsideratë e karburanteve bio</p> <p>-Monitorim periodik i proceseve të punës së këtyre pajisjeve</p>	Kontraktori
Pluhuri nga ngarkimet dhe shkarkimet	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Minimizimi i shkarkimit nga lartësitë e materialeve të ndërtimit dhe dherave	Kontraktori

Pluhuri nga transporti i materialeve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe në rrugët ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	-Kontrolli i shpejtesive; mokolimi i shpejtësive limit -Mosngarkimi sipër normave të automjeteve të transportit të materialeve të ndërtimit dhe dherave dhe mbulimi i tyre kur është i detyruar -Kontrolli i lagës së rrugës si masë për eliminimin e pluhurit -Kur uji është pa efekt në largimin e pluhurit, mund të përdoren copolimere që e bëjnë pluhurin jo aktiv. -Instalimi i një pasjise për larjen e gomave kur dilet nga kantieri. -Projektim i mirë i akseve ndihmëse të	Kontraktori
Pluhuri i shkaktuar nga era mbi sipërfaqet e prekura nga erozioni	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Kontrolli i lagështirës dhe presionit të saj -Mbulimi i materialve stok; -Rivegjetimi i zonave të zhveshura aty ku është e mundur	Kontraktori

Zhurma

Zhurma që do të ndihet gjatë punimeve të ndërtimit si pasoje e makinerive, proceseve të punës etj.	Gjatë ndërtimit	Në kantier dhe përreth tij	-Shmangni punën e panevojshme të makinerive dhe fikini kur nuk kerkoni që ata të kryejnë një punë të caktuar -Ndizni pajisjet gradualisht dhe jo njëherësh -Mirëmbajtje dhe inspektim i mjeteve dhe makinerive në kantier -Puna vetëm në orare të caktuara të pajisjeve që gjene rojnë zhurma që mund të ndikojnë të receptorët -Në rast të zhurmave të mëdha të përdoret sistemi paralajmëruar -Përdorimi i pajisjeve silencieuse aty ku do të kërkohet sipas nivelit të gjeneruar të zhurmës -Pajisjet e zhurmshme si pompa, gjeneratorë të vendosur sa më larg të jetë e mundur nga receptorët; -Izolimi i zhurmave kur këto do të gjenerohen pranë zonave të banuara. -Përdorimi i shtresave të gomës për izolimin e zhurmave	Projektuesi i Kontraktori
--	-----------------	----------------------------	---	---------------------------

Zhurma gjatë funksionimit të objektit	Projekti mdhe shfrytëzim	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Minimizimi i rëniës nga lartësitë e materialeve</li> <li>-Sa të jete e mundur afrojini me njëra tjetren pajisjet</li> <li>zhurme gjeneruese;</li> <li>-Përdorimi i shtresave mbrojtëse</li> <li>-Projektim i mire i objektit</li> <li>-Parashikimi i masave shtese izoluse për zhurmat nesë</li> <li>kjo do të shihet e aryeshme</li> <li>-Prerjet dhe përforcimet e ndryshme</li> <li>-Mbulim i plotë ose i pjesshëm i ambienteve të ndryshme</li> <li>-Instalimi i dritareve më izolues ndaj zhurmave nesë do të kërkohet;</li> <li>-Përmirësimi dhe izolimi ndaj zhurmave nëse do të kërkohet</li> </ul>	Projektues i klienti
Ekologjia				
Shqetësimet në ekologji	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Zbatimi i të gjitha ligjeve lidhur me biodiversitetin dhe specie e mbrojtura</li> <li><input type="checkbox"/> Marrja parasysh e efekteve direkte dhe indirekte qe mund te kete ndertimi i objektit në ekologjinë e zonës</li> <li><input type="checkbox"/> Shmangia apo minimizmi sa më shumë të jetë e mundur i prerjes së pemëve</li> <li><input type="checkbox"/> Kujdes gjatë punimeve në sezonin e shtimit të shpendëve</li> <li><input type="checkbox"/> Sipas rregullave kufizimi i ndricimit në zonat e ndjeshme</li> <li><input type="checkbox"/> Vendosje dhe pozicionim i mirë i makinerive në kantier</li> <li><input type="checkbox"/> Shmangie e dëmtimeve në rrjedhat ujore</li> <li><input type="checkbox"/> Aplikimi i medodave më të mira në ndërtim për të minimizuar sasinë e pluhurit të depozituar</li> <li><input type="checkbox"/>Pellgje të vecante për balancimin e ujërave nëntokë sorë dhe sipërfqësore</li> <li><input type="checkbox"/> Parashikimi i hapërsirave të reja të mbjella me peme dhe shukurre të zonës apo sipërfqeve</li> </ul>	Projektues i Kontraktor i Klienti
Peisazhi				
Hidrologjia				

<p>Ndërhyrjet në tokë mund të sjellin rritjen e përqëndrimit të pluhurit në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore.</p>	<p>Gjatë ndërtimit</p>	<p>Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij</p>	<p><input type="checkbox"/> Minimizimi dherave të ekspozuar  <input type="checkbox"/> Mimimizimi sa me shume të jete e mundur i kohe zgjatjes së dherave të zbuluar  <input type="checkbox"/> Mbulimi si prioritete gjate proseve te punimeve  <input type="checkbox"/> Përdorimi i rrethimeve mbrojtës ne vendet e ekso zuara (dhera, material ndërtimi retj);  <input type="checkbox"/> Vendosja e dherave te larguar gjate ndërtimit në vend sa më larg burimeve apo rrymave ujore</p>	<p>Kontraktor i</p>
<p>Ndotja e sipërfaqeve ujore nga substance kimike dhe ndotës të tjerë</p>	<p>Gjatë ndërtimit</p>	<p>Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij</p>	<p><input type="checkbox"/> Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier  <input type="checkbox"/> Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezerven prej 110 % kapacitetit  <input type="checkbox"/> Të mbahen pajisjet e nevojshme për eliminimin e menjehershëm të rrjedhjeve të vogla  <input type="checkbox"/> Rrjedhat nga kantieri apo larja e gomave duhet të grumbullohen në menyrë që të mos përfundojnë në ujërat sipërfaqësorë; and  <input type="checkbox"/> Rrjedhjet nga ujërat e zeza te kantjerit duhet të grumbullohen në depozita të vecanta dhe të zbrazen periodikisht në vendet e përcaktuara</p>	<p>Kontraktor i</p>
<p>Largimi nga rruga i substancave ndotëse dhe marrja e masave për mosderdhjen e tyre në ujërat nëntokësore</p>	<p>Gjatë ndërtimit</p>	<p>Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij</p>	<p><input type="checkbox"/> Aty ku është e mundur drenazhet e jashtme të gru mbullohen në sisteme të vecanta të kullimit për ti shmangur nga objektit  <input type="checkbox"/> Kalimet e rrjedhave duhet të projektohen në mënyrë të tillë që rrjedhta mesatare ditore të mos pengojnë kalimin mbi to  <input type="checkbox"/> Largimi i ujit nga objekti të bëhet me sistem të hapur drenazhimi ndersa në zonat e ndjeshme ky largim të behet me systemin e trajtimit fundor të sedimenteve.</p>	<p>Projektues i Klienti</p>
<p><b>Kendveshtimi social-ekonomik</b></p>				
<p>Shpronësimet</p>	<p>Projektimi, ndërtimit, shfrytëzimit</p>	<p>Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij</p>	<p><input type="checkbox"/> Përcaktimi i saktë i sipërfaqeve të shpronësimit sipas ligjeve në fuqi  <input type="checkbox"/> Përcaktimi i ligjeve shqiptare për shpronësimin me inters publik  <input type="checkbox"/> Nje plan social ekonomik për banorët e shpronësuar;  <input type="checkbox"/> Zhvillimi i një plani monitorimi sipas praktikave më të mira ndërkombëtare</p>	<p>Qeveria e Shqipërisë</p>

## **Konkluzione dhe rekomandime**

Nuk parashikohen ndikime negative nga rezultati i vlerësimit përmbledhës të projektit.

Asnjë masë zbutëse shtesë nuk do të kërkohet mbi ato të identifikuar në këtë raport dhe të integruara tashmë si pjesë e projektit.

Ky vlerësim përmbledhës i efekteve ka shqyrtuar kontributin në rritje të projektit të propozuar së bashku me ndikimet e mundshme nga zhvillime të tjera të afërta.

Vlerësimi është fokusuar në mënyrë të veçantë mbi receptorët e ndjeshëm të identifikuar përmes Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të projektit si edhe duke shqyrtuar natyrën dhe rëndësinë e çdo ndikimi të mundshëm që mund të lindin në këto receptorë. Përmbledhja e vlerësimit të efekteve është konsideruar gjatë gjithë procesit të VNM dhe si i tillë, shumë prej ndikimeve të përmendura janë përfshirë në masat zbutëse të propozuara.

### *Parimet e minimizimit të mbetjeve*

Sistemet e menaxhimit të inventarit do të azhurnohen për të përcaktuar konsumin e produkteve, për të siguruar të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve dhe për të identifikuar humbjet e mundshme dhe konsumin e tepërt.

Do të ruhet një inventar për të gjitha mbetjet që janë prodhuar dhe asgjësuar (lloji dhe volumi), në bazë të inventarit të rishikimit periodik.

### *Ndarja e mbetjeve të ngurta sipas klasifikimit të përcaktuar*

Mbetjet që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit kanë mundësi që të klasifikohen në katër kategori për tu asgjësuar:

- inerte (dhe, mbetje ndërtimi, materiale ndërtimi të papërdorura, etj.),
- konsumatore ,
- me vaj & të rrezikshme dhe të lëngshme.
- Konteinerët/koshat metalikë do të kombinohen me llojet e mbetjeve (karton, plastik, copa metalesh, me vaj, të rrezikshme nëse ka, etj.), me qëllim që të mundësohet ndarja/veçimi.

Mbeturinat do të ndahen nga punonjësit e kampit dhe punonjësit që do të trajtojnë mbetjet do të trajnohen . Nëpërmjet “procedurave” do të instruktohen punonjësit për trajtimin e mbetjeve në kantieret e ndërtimit dhe në kampe derisa të terhiqen nga kompanitë që ofrojnë shërbime të tilla të kontyrtuara nga njesia vendore përgjegjëse .

### *Depot e mbetjeve të ngurta*

Në kantierin e ndërtimit do të krijohet një hapësirë për ruajtjen e mbetjeve ditore, e përbërë nga konteinerë/kosha metalikë. Në fund të ditës së punës mbeturinat në koshat metalikë do të tran sportohen në zonën e kampit dhe do të futen në depo.



Depoja do të jetë në kamp dhe e mbuluar. Koshat metalikë për mbetjet me vaj ose mbetje të tjera të rrezikshme do të jenë të papërshkueshëm nga uji.

Procedurat për mbushjen e serbatorëve të makinave dhe trajtimin e mbetjeve/materialeve të rrezikshme do të përcaktohen përpara fillimit të ndërtimit.

#### *Ripërdorimi i mbetjeve/mundësitë e riciklimit*

Mbetjet do të ndahen sipas rregulloreve lokale dhe materialeve ricikluese që përpunohen në Shqipëri. Materialet ricikluese do të grumbullohen rregullisht nga kompanitë lokale, të çertifikuara nga autoritetet përkatëse.

Pjesa më e madhe e dheut të gërmuar do të përdoret për të krijuar ishujt artificiale.

Ekziston mundësia që dheu i tepërt të shpërndahet dhe konturohet përgjatë zones ujore apo ne sipërfaqe te zhvillimit te objektit .

#### *Transferimi i mbetjeve*

Trasferimi i mbetjeve do të kryhet nga kompani të çertifikuara dhe automjetet do të kenë të gjitha pajisjet, duke marrë parasysh llojin e mbetjeve që do të transportohen.

Nuk është parashikuar eksporti i mbetjeve.

#### *Asgjësimi përfundimtar i mbetjeve*

Asnje asgjësim mbetjesh nuk do të behet nga kontraktori i punimeve apo person tjetër në këtë territor . Pas heqjes që këtu , vetëm kompanitë e çertifikuara nga autoritetet përkatëse dhe do të koordinohet plotësisht me autoritetet përgjegjëse.

Mbetjet inerte, të cilat nuk paraqesin rrezik për ndotje, do të asgjësohen në një zonë të kontrolluar për asgjësimin.

Mbetjet të tjera do të transportohen në një zonë të caktuar nga bashkia për asgjësimin e mbetjeve.

Mbetjet me vaj dhe ato të rrezikshme do të asgjësohen nga firma kontraktore të specializuara në hapësira që janë pajisur dhe aprovuar për mbetje të tilla.

Mbetjet e lëngshme do të grumbullohen nëpërmjet një sistemi të veçantë shkarkimi të ujërave të zeza në zonat e portit dhe do të drejtohen për sistemin publik të ujërave të zeza.

#### *Specifikat e menaxhimit të mbetjeve të rrezikshme*

Me qëllim që të sigurohet mbrojtje për mjedisin dhe shëndetin e njerëzve, grumbullimi, transportimi dhe magazinimi i mbetjeve të rrezikshme do të përfshijë masa për të siguruar të dhëna të dokumentuar për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve që nga zona ku prodhohen (kryesisht në kantierin e ndërtimit) deri në zonën përfundimtare ku do të asgjësohen.

Transporti i mbetjeve të rrezikshme duhet të kryhet vetëm me automjete që 1) kanë pajisjet e përshtatshme për llojin dhe sasinë e mbetjeve të rrezikshme që duhet të transportohen 2) janë të sigurta për tu përdorur në rrugë dhe 3) janë rregjistruar më parë për këtë qëllim tek autoritetet përkatëse.

#### *Procesi i regjistrimit të mbetjeve*

Të gjitha mbetjet do të regjistrohen pas çdo faze të këtij plani të menaxhimit: ndarjes/ veçimit, magazinimit, transferimit dhe pranimit në zonën e asgjësimit.

Kontraktori do të krijojë mundësi që sigurojë të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir, sidomos për mbetjet e rrezikshme.

Do të rritet në maksimum menaxhimi i mbetjeve në një proces të vazhdueshëm dhe ky plan do të rishikohet në mënyrë periodike gjatë të gjithë fazës së ndërtimit.

Përfundimisht, plani do të përfshijë dispozita për trajnimin e të gjithë punonjësve se si ta përdorin

PMM dhe do të përfshijë procedura në lidhje me komunikimin me palët e interesuara dhe mundësi për përmirësimin e kushteve të komunitetit.

*Kanalet anësore të rrjedhjes së ujërave* duhet të projektohen në mënyrë që të jenë sa më miqësore me mjedisin për të krijuar mundësinë e shtimit të vegjetacionit dhe faunës ujore si edhe për të mundësuar burimet ujore të përshtatshme për gjitarët e zonës.

#### **Plani i Monitorimit të ndikimit në mjedis**

Aktivitetet monitoruese do të kenë të bëjnë vetëm me fazën e ndërtimit, meqë në veprim një nga ndikimet e mundshme në mjedis nuk do të përkeqësojë situatën e tanishme.

Aktivitetet do të fillojnë gjatë fazës së mobilizimit, para fillimit të ndonjë aktiviteti real punimesh, në mënyrë që të kemi vlera baze për t'i krahasuar me vlerat e marra gjatë fazës së ndërtimit.

Aktivitetet do të vazhdojnë gjithashtu edhe pas përfundimit të punimeve, për të verifikuar që ndonjë ndikim gjatë fazës së ndërtimit nuk është me.

Percaktimi me detaje i aktiviteteve do të bëhet si prioritar para përgatitjes së zonës së projektit, dhe do të paraqitet e diskutohet me autoritetet kompetente për miratim.

Të njëjtat autoritete pritet të japin direktiva mbi vlerat fillestare për parametrat e monitoruar, në mënyrë që të percaktojnë nevojshmerinë e masave lehtësuese të parashikuara në kapitullin e mëparshëm.

Aktivitetet monitoruese do të përfshijnë kontrollin e turbullimit dhe nivelet e zhurmës. Sipas Vendimit të Keshillit të Ministrave nr. 103 të datës 31/03/ 2002 "Mbi monitorimin ambiental" dhe ligjshmerise se mesiperme , te dy parametrat jane "tregues te gjendjes mjedisore"; i pari ka te beje me "trupat ujore" ndersa i dyti me "ajrin urban".

Në bashkërendim të plotë me Kontraktorin e ndërtimit do të hartohet një plan i kualifikimit të të gjithë personelit që do të impenjohet në sheshin e projektit gjatë kohës së ndërtimit të objektit .

Trainimi do të përmbajë njohjen me kushtet ekzistuese të mjedisit, ndikimet potenciale në mjedis nga projekti i ndërtimit, implementimin e masave lehtësuese specifike në minimizimin ose eliminimin e ndikimeve negative dhe masat e përgjithshme mbrojtëse për mjedisin.

Ky plan parashikon masat e përgjithshme mbrojtëse për mjedisin, pra për gjithçka që mund të ndodhë rastësisht apo qëllimisht brenda sheshit që do të përbejë kantierin e ndërtimit.

Një plan monitorimi është planifikuar të bëhet për të monitoruar operacionet e germimit dhe depozitimit të materialeve të këtij germimi nëse do të jete e nevojshme ndonjë mbushje ashtu edhe jashtë këtij territori që duhet bërë vetëm në kushte të rrepta monitorimi.

Të specifikuarat kërkesat dhe mënyrat e monitorimit janë dhënë me siper në të cilin për çdo komponent janë dhënë masat lehtësuese si edhe fazat e monitorimit në mënyrë që të jetë sa më të qarta në këtë raport. Përkatësisht mënyrat e monitorimit gjenden në kapitullin e lartpërmendur të listuara si më poshtë vijon:

<b>Komponent i mjedisit</b>	<b>Metoda</b>	<b>Vendodhja e pikave të matjes/vëzhgimit</b>	<b>Frekuenca e marrjes së mostrave</b>	<b>Përgjegjësia</b>
Ujërat nëntoksor	Marrje mostrash në rrjedhat ujore dhe analizat fiziko-kimike të	Rrjeti piezometrik në vendodhje të përcaktuara	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti
Cilësia e ajrit (pluhuri)	Matja e emetimeve	Rrjeti i monitorimit të pluhurit	Sipas ligjeve shqiptare	Kontraktuesi Klienti
Cilësia e ajrit	Sensorët e gazrave	Rrjeti i monitorimit të emetimeve dhe monitorimi i zonave të ndjeshme rreth kantierit	Rregullisht gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti

Zhurma	Monitorimi i zhurmës dhe vibrimeve	Pika të përzgjedhura midis burimit të zhurmës/vibrimit dhe receptorëve	Rregullisht për të parë nëse ka tejkalim të normave Monitorim pas hapjes së rrugës(pas 3,6 dhe 9 muajsh).	Kontraktuesi Klienti
Ekologjia	Survejim	Habitatet e reja të sapokrijuara	2 herë në vit në pranverë dhe në dimër për të parë fazën e shtimit të specive në habitatet e reja dhe bimësinë.	Klienti
Peisazhi	Survejim	Zonat e reja të mbjella	Monitorim sipas rastit për të vëzhguar nëse gjithçka ka shkuar sipas parashikimeve	Kontraktuesi Klienti

Qellimi i këtij plani monitorimi është të dokumentojë kushtet mjedisore aktuale si dhe të operacionet e germimit dhe depozitimit të materialeve nga një kendveshtrim teknik dhe mjedisor.

Si minimum ky plan monitorimi, duhet të adresojë vlersimin e kushteve mjedisore aktuale, shperberjen e sedimenteve, analizave mjedisore të mostrave të materialeve të germuara, të kualifikoje stafin e programit të monitorimit dhe pergjegjesite e këtij stafi.

Në identifikimin e masave zbutese, theksi është vënë në teknikat e parandalimit të ndotjes, të cilat përfshijnë teknologji më të pastra dhe minimizim të mbeturinave që gjenerohen. Teknologjitë e identifikuar janë pjesë e një game të gjere teknologjish të përdorura që konsiderohen të jenë praktikë me të mira aktuale për qëllimet e vendosjes të vlerës kufi të cilimeve të gazrave apo pluhurave ndotës.

### ***Konkluzione dhe rekomandime përfundimtare***

#### ***Peisazhi dhe bukuritë natyrore***

Peizazhi përmes të cilit kalon rruga e propozuar është një gjurmë që nuk është në ndonjë mbrojtje të veçantë . Efektet mbi peizazhin e pjesës tjerë ku kalon rruga është një zonë urbana dhe ku ndikimet do të jenë të moderuara.

#### ***Hidrologjia***

Konsiderohet se efektet e mundshme në gjeologjinë dhe hidrogjeologjinë e zonës do të ndodhin përgjithësisht në një shkallë lokale. Nuk do të ketë efekte në burimet e vlefshme minerare. Në zonat me vlera natyrore do të ketë ndikim jo shumë të madh.

#### ***Ndotja e ajrit***

Rezultatet e monitorimit tregojnë se përqendrimit e NO<sub>2</sub> janë nën vlerën e përcaktuar si kufi të KE. Bazuar në këtë informacion, nuk propozohet të ndërmerret ndonjë monitorim të mëtejshëm gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës.

Megjithatë do të pranohet që sasia e pluhurit në receptorët mund të rritet gjatë fazës së ndërtimit. Për të minimizuar ndikimet e pluhurit, masat zbutëse të përmendura me sipër do të përfshihen në procedurat e ndërtimit dhe do të zbatohen sipas rastit. Ndikimi do të jetë *i përkohshëm i kthyeshëm*

#### *Zhurmat*

Në të shumtën pjesë gjurma e rrugës së propozuar shtrihet larg zonave të banuara dhe nuk përbën rrezik potencial. Me marrjen e masave zbutëse ndikimi I zhurmave dhe vibrimeve në mjedis pritet të jetë *i ulët negativ*

#### *Plani social –ekonomik dhe shëndetsor*

Përfundimet kryesore socio-ekonomike të raportit janë përmbledhur si më poshtë:

- Ndërtimi i objekti do të ndihmojë në zhvillimin ekonomik të zonës
- Do të ketë disa ndikime anësore si rrjedhojë e zhvillimit të rrugëve.
- Ekziston një potencial i lartë i punësimit dhe mundësi të mira për nën/kontraktorët.
- Ndikim do të jetë tërësisht *pozitiv*.

#### *Menaxhimi i mbetjeve*

Marrja e masave parandaluese do të bëjë që ndikimi i mbetjeve të gjeneruara do të jetë shumë i vogël dhe mund të cilësohet si *i parëndësishëm*.

#### *Drenazhimi dhe rrjedhat ujore të lidhura me këtë proces*

Ky ndërtim duhet të shoqërohet me aplikimin e të gjitha masave lehtësuese të përmendura në këtë studim si edhe duke marrë në konsideratë rekomandimet e mëposhtme:

Te zbatohen me rigorozitet Planet e Manaxhimit Mjedisor dhe Monitorimit të projektit, gjatë ndërtimit e funksionimit të objektit të përkthyer me sipër, në mënyrë që të zbuten në maksimum ndikimet edhe pse të ulëta negative të përkthyer kapituajt përkatës.

Vëmendje dhe kujdes të madh në fazën e ndërtimit dhe të funksionimit sidomos në zonat me ndjeshmëri të lartë.

Keto masa do të vendosen dhe pershtaten sipas rezultateve të një programi të duhur monitorimi që do të paraqitet përmbledhtazi dhe diskutohet me autoritetet kompetente para fillimit të punimeve.

Kontraktuesi duhet të arrijë në mënyrë që të minimizohet ndikimi i mbetjeve që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit nëpërmjet masave të mëposhtme:

- të minimizohet sasia e mbetjeve që krijohen
- të rritet në maksimum sasia e mbetjeve që përdoren për riciklim – përfshirë veçimin e mbetjeve të riciklueshme në burim
- të minimizohet sasia e mbetjeve që depozitohet në vendin për groposjen e mbetjeve
- të garantohet që çdo mbetje e rrezikshme (p.sh. vajra të etj) janë magazinuar në mënyrë të sigurtë dhe janë transferuar në ambientet e përshtatshme
- të shmangen ndikimet e pluhurit nga trajtimi i mbetjeve të ndërtimit
- të garantohet që të gjitha mbetjet mbahen, etiketohen dhe asgjësohen si duhet, në përputhje me rregulloret lokale , dhe
- të garantohet që mbetjet asgjësohen në përputhje me hierarkinë e menaxhimit të mbetjeve.

*Si perfundim :*

**-Duke pare , studiuar dhe verifikuar ne vend bllokun e banimit , projektin e realizimit te ketij rikualifikimi urban te bllokut te ndertimit , anen funksionale te tij , masat qe jane parashikuar te merren dhe duhen te zbatohen konstatojme se kryerja e ketij aktiviteti , nuk sjell e nuk do te sjelle pasoja te mundshme negative ne mjedis.**

## **10. NDIKIMET E MUNDSHME NË MJEDISIN NDËRKUFITAR (NËSE PROJEKTI KA NATYRË TË TILLË).**

Ky projekt nuk prek zonat kufitare dhe si rrjedhoje edhe ndikimi I tij nuk shkakton demtim ne mjedisin kufitar.Projekti nuk ndikon ne cenimin e sigurise se jetes dhe shendetit as te shteteve fqinje,as te qendrave te banuara te rajonit. Nuk ndikon ne burimet ujore

nderkufitare, nuk ndikohet cilesia e ajrit ne konteksin nderkufitar. Per kete kapitull, nuk kryhen vleresime dhe analiza te detajuara per shkak te vendodhjes se projektitne brendesi te kufirit shteteror dhe distances qe ai ruan me kufirin dhe shtetin fqinje.

**Per "InfraKonsult " sh.p.k**

**Drejtues Ligjor  
Ing.Redi Struga**

**Ekspert Mjedisi  
Licence Nr 178, dt 08/07/2013**

**Inxhinier Mjedisi  
Ing.Helidon OSMANAJ**

**Licence M 1326, dt 12/06/2018**