

RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

"SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËS SË "DOÇËVE", NJ.A.THUMANË, KRUIË".

DREJTUSI I FIRMES "ERALD-G"SH.P.K

Inxh.Gezim Islami

TIRANE 2026

PËRMBAJTJA

1	Hyrje	4
1.1	Kuadri institucional dhe ligjor ne lidhje me vlerësimet e ndikimit në mjedis	5
1.2	Kuadri Kombëtar Ligjor dhe Administrativ	6
2	Aspekte teknike të projektit	6
2.1	Gjendja ekzistuese.....	7
2.2	Përshkrimi i projektit të propozuar.....	7
3	Ambjenti ekzistues.....	8
3.1	Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore.....	8
3.2	Terreni dhe vendet me pamje te veçantë.....	9
3.3	Klima.....	9
3.4	Gjeologjia dhe dherat	12
3.5	Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore.....	13

3.6	Habitati dhe biodiversiteti	13
3.7	Cilësia e ajrit.....	13
3.8	Zhurma	14
3.9	Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike.....	14
4	Impaktet e rëndësishme mjedisore.....	15
4.1	Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore.....	15
4.2	Terreni dhe vendet me pamje të veçantë	16
4.3	Klima.....	16
4.4	Gjeologjia dhe dherat	16
4.5	Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore	16
4.6	Habitati dhe biodiversiteti	17
4.7	Cilësia e ajrit.....	17
4.8	Zhurmat	18
4.9	Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike.....	18
5	Masat e propozuara lehtësuese.....	19
5.1	Masat e përgjithshme	19
5.2	Masat e veçanta	20
5.2.1	Arkeologjia dhe Trashëgimia Kulturore	21
5.2.2	Terreni dhe vendet me pamje të veçantë.....	22
5.2.3	Gjeologjia dhe Dherat	22
5.2.4	Hidrologjia, Ujërat Sipërfaqësore dhe Nëntokësore	23
5.2.5	Habitati dhe Biodiversiteti	23
5.2.6	Cilësia e Ajrit	24
6	Monitorimi i mjedisit	24
7	Anekse.....	25

1. HYRJE

Projektet e ndërtimit të rrugëve, rikonstruksionit dhe ndërtimit të rrugëve e ndriçimit rrugor rezultojnë në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi në qarkullimin e njerëzve e kalimtarëve. Në një situatë të tillë sidoqë të kryhet ndërtimi ato do të kenë efekte ndikuese në gjendjen natyrore të rajonit. Kjo lidhet si me ndikimet e ndërtimit ashtu edhe me ato të karakterit operativ për shkak të ngarkesës në qarkullimin e njerëzve e këmbësorëve. Duke vijuar me tej, ndërtimi dhe shfrytëzimi do të ketë ndikime direkte ose indirekte në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike të “status quo-s”.

Natyra e pyetjeve të shumta dhe të ndryshme që lindin në këtë rast kërkojnë marrjen e tyre në konsideratë gjatë aktiviteteve të ndërtimit dhe të shfrytëzimit. Ajo që kërkohet në këtë rast është trajtimi në mënyrë individuale të segmenteve rrugore dhe ndërhyrjeve.

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të “Sistemim-asfaltim i rrugës lidhëse “Mezine”-“Sukë e Kuqe””, Nj.A.Thumanë, Krujë”, të minimizojë streset në mjedis dhe në radhë të parë në elementet prioritarë si ruajtja e tokës, kontrolli i zhurmave, dhe ruajtja e cilësisë së ujit dhe ajërimit, si dhe

- të ruajë ose rehabilitojë mjedisin natyror përmes elementeve të reja të ndërhyrjes pozitive, punimeve të veçanta në kuadër të projektit ose paralel me të, të cilët sigurojnë vijueshmërinë e qëndrueshme të mjedisit biologjik duke përfshirë faunën dhe florën në mjediset përreth zonës së marrë në konsideratë.

Qëllimi kryesor i këtij projekti është që të përbëjë një mjet nëpërmjet të cilit të bëhet e mundur që projekti i kanalizimit dhe infrastruktura të implementuara në kuadrin e Projektit të Integruar të Qeverisë Shqiptare të jenë në përputhje me legjislacionin ekzistues, aktet nënligjore dhe zakonet në Shqipëri, si dhe me Politikën Operative të Bashkisë Krujë mbi Vlerësimin Mjedisor. Zhvendosjen e Detyruar dhe Trashëgiminë Kulturore, si dhe të mos kenë efekte të zgjatura negative mbi popullsinë e vendit, mjedisin natyror apo objektet me vlera të veçanta kulturore.

Në këtë kuadër do të realizohet projekti për objektin “Sistemim-asfaltim i rrugës lidhëse “Mezine”-“Sukë e Kuqe””, Nj.A.Thumanë, Krujë”.

Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar ne Termat e Referencës të Projektit si dhe duke marre në konsideratë dhe Kuadrin e Masave për Mbrojtjen Mjedisore dhe Sociale për Bashkinë Krujë. Konsulenti e ka përshtatur Raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis në përputhje me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit ne Mjedis.

Dokumenti mundëson një përmbledhje të përgjithshme të të dhënave ne Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe Plani i Menaxhimit Ambjental (PMA), duke përfshirë kuadrin ligjor dhe politik si dhe standardet ambjentale të aplikueshme, informacionin kryesor ambjental, impaktet potenciale të kthyeshme për ambientet fizike, ekologjike dhe social – ekonomike ne zonën e Projektit, masat lehtësuese, programet e konsultimit publik etj.

1.1. Legjislacioni ne lidhje me vlerësimin e impakteve ne mjedis

Ne kushtetuten e Republikës së Shqipërisë kërket: *“...mirembajtje e një ambjenti teper të shëndetshëm dhe ekologjik për brezat e tanishëm dhe të ardhshëm”*. Kjo, por edhe opinioni i tërë shoqërisë i shprehur nepermejt ligjeve të tjera, detyron marrjen e masave imediate për rehabilitimin e mjedisit të degraduar gjatë “epokës së industrializimit socialist” dhe ruajtjen e tij nga aktivitetet e sotme prodhuese/ndertuese që gjithashtu shkaktojnë dëmtime të mjedisit. Legjislacioni në lidhje me ruajtjen e mjedisit është në përputhje me normativat europiane të mbrojtjes së tij ndonjë cilësia mjedisore është ende në parametra mjaft të ulët. Ligji i parë për mbrojtjen mjedisore daton në vitin 1993 dhe shprehet se : *“të gjitha veprimtaritë e personave fizike dhe ligjore, vendas apo të huaj, që ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë, do të jenë të vlersimeve mjedisore”*. Me tej, Ligji Nr. 8934, mbi mbrojtjen mjedisore përcakton se : *“mbrojtja mjedisore është detyrim i” të gjithë shtetasve dhe individëve me veprimtari në Shqipëri”*

Në lidhje me vlerësimin e ndikimit në mjedis – VNM është aprovuar dhe funksionon Ligji Nr. 8990, datë 03.01.2003 *“mbi impaktet mjedisore”* i cili përcakton të gjitha procedurat për përgatitjen dhe paraqitjen për miratim të VNM në Republikën e Shqipërisë.

Ligji Nr.8990 ka për qëllim për të siguruar mundësimin e :

a) Një vlerësimi të përgjithshëm me ndërthurje të impakteve ambjentale të projekteve apo

veprimtarive qe do te realizohen me qellim qe te parandalojne dhe te menjanojne efektet negative ne mjedis ne kohen e duhur.

b) Nje pjese te procesit te vleresimit administrues me pjesemarrjen e institucioneve lokale dhe qendrore, institucioneve publike dhe organizatave jo fitim pruresse per ambientin, promovuesit te projektit, specialisteve te ambientit dhe personave juridike te specializuar ne ceshtjet ambientale.

Per kete projekt, neni 26 i ligjit nr. 8990 kerkon pjesemarrje publike ne procesin e Vleresimit te Impaktit Ambiental ne linje me kerkesat e legjislacionit te ri ambiental dhe direktivave perkatese te BE.

Rregulloret me te rendesishme dhe ligjet e aplikuara per VNM-n jane si me poshte:

— Ligji nr. 8934 “Per mbrojtjen e mjedisit”;

— Ligji Nr. 8990 “Per Studimet e Vleresimeve Mjedisore”;

— Laë Nr. 8093 “Per burimet e ujrave” nga viti 1996 e permiresuar nga Ligjet Nr. 8375, 8605, 8736;

— Ligji Nr. 8897 “Per mbrojtjen e ndotjes se ajrit”;

— Ligji Nr. 8561 “Per rivendosjen dhe shfrytezimin e perkohshem te prones per interes publik”;

— Ligji Nr.7623 “Per pyjet dhe mbrojtjen e tyre” nga viti 1992 e ndryshuar nga nenet 63 dhe 64 nga

- Ligji Nr. 7839 “Per shfrytezimin e pyjeve”; dhe

— Ligji Nr. 7866 “Per Referendumin” qe perfshin ceshtjet e vecanta mjedisore

2-ASPEKTE TEKNIKE TE PROJEKTIT

Projekti konsiston ne realizimin e projektit “Sistemim-asfaltim i rrugës lidhëse “Mezine”-“Sukë e Kuqe””, Nj.A.Thumanë, Krujë” me nje infrastrukture bashkekohore. Pergatitjen e skemes finale per punimet e listuara ne fletet e dhena per zonen si linjat e kanalizimit, rrjetin rrugor ashtu sic kerkohet ne detyren e projektimit, perfundimi i llogaritjeve për shkarkimet, pergatitja e profilave terthore pergatitja e profilave gjatesore e detajeve. Vizatimet duhet te jene te qarta dhe koncize dhe te prezantohen ne nje menyre te tille qe te mund te kuptohen dhe interpretohen lehtesisht nga kontraktori.

2.1 Gjendja ekzistuese

Ne kete aks rrugor mjaft te rendesishem nuk ka fare ndricim rrugor dhe eshte parashikuar qe te behet ndricim rrugor i ri.

2.2 Përshkrimi i projektit të propozuar

"Sistemim-asfaltim i rrugës lidhëse "Mezine"- "Sukë e Kuqe"", Nj.A.Thumanë, Krujë", Nj.A.Thumanë, Krujë". Projekti parashikon ndertimin e rrugës me nënshtresa dhe shtresa asfaltike me gjerësi asfalti 3.5m dhe gjërësi totale rruge 4m ne pjesen me te madhe sipas aksit ekzistuese në përputhje me parametrat e rekomanduara, Shtrirja e rrugës:

Veri Jug.

Gjatësia e rrugës, 1260ml.

Gjërësia e rrugës, 3.5m.

Gjërësia totale, 4.5m.

Bankina (stabilizant) 2x0.5m.

Projekti parashikon ndertimin e nje linje te re, duke ruajtur gjurmen ne rruget ekzistuese. Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte qe krijohen nga hapja e kanalit te ndricimit.Projekti do të realizojë dhe rregullimin e drenazhimit të ujërave sipërfaqësorë, duke përfshirë dhe mbeturinat, duke pasur parasysh që këto të kenë efektet minimale në mjedisin përreth.

-Terreni dhe vendet me pamje të veçanta

Te gjitha te dhenat mbi popullsine e Krujes u dhane nga Bashkia Kruje dhe ne detyren e projektimit.Popullsia e Nj.A.Thumanë, deri ne vitin 2000 nga te dhenat e Bashkise eshte 15 000 banore. Studiusit demografe japin te dhena te peraferta me ato te Nj.A.

Nje pjese e popullsise jeton ne banesa 2-3 kate dhe pjesa me e madhe jeton ne banesa private 1-2 kate, por dhe në pallate 4-5 kat. Popullsia e pritshme e fshatit deri ne vitin 2030 eshte 18000 banore.

Nje perqendrim i tille eshte verejtur veçanerisht pas vitit 1990 me lejimin e levizjes se lire te njerezve dhe shtimin e ndertimeve te shumta.

EKONOMIA

Kruja renditet ne qendrat me nje zhvillim te mire ekonomik, tregtare te vendit. Jo vetem qyteti i Krujes, por i gjithë rrethi ne teresi ka luajtur historikisht nje rol shume te rendesishem ne zhvillimin ekonomik te krejt vendit.

Ne kete zone jane te mundshme per t'u zhvilluar te gjitha aktivitetet ekonomike. Megjithate midis tyre vlen te veçohen sektore te tille si industria e cimentos, e mobilerise, ekonomia bujqesore.

Rritja e ritmeve të zhvillimit në vendin tonë, dhe atij turistik në veçanti, kërkojnë investime të vazhdueshme si për përmirësimin e rrjetit rrugor ekzistues, po ashtu edhe të ndërtimit të rrugëve të reja për t'iu përgjigjur trafikut gjithmone në rritje.

Klima

Kushtet klimatike

Hidrologjia e krahinës së Thumanës, varet së pari nga klima, së dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike të një rëndësie të madhe janë reshjet dhe mënyra e përhapjes së tyre, lagështia, temperatura dhe era, të cilat ndikojnë në avullimin dhe transpirimin.

Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit regjistrohet nga termometra të vendosura në kafaze të hapura, të njohura si kafaze Stevenson, rreth 2.0 m mbi nivelin e tokës. Mbrojtja është e nevojshme për të mbrojtur nga reshjet dhe rezet e djellit.

Shumë vërtetime të temperaturës bëhen duke përdorur termometrat maksimalë dhe minimalë. Këto regjistrojnë temperaturat maksimalë dhe minimalë që kur instrumenti është vërtetuar për herë të fundit.

Në nënzonen mesdhetare jugore ndryshimi ditor i temperaturës shkon nga një minimum rreth agimit, në një maksimum nga ½ deri 3 orë mbasi djelli ka arritur në zenit, mbasi të cilës ka një rënie të vazhdueshme gjatë natës deri në agim.

Temperatura mesatare ditore është mesatarja e temperaturës maksimalë dhe minimalë dhe normalisht është brenda kufirit të mesatares të vërtetë që regjistrohet në mënyrë të vazhdueshme.

Temperatura është matur në gradë Celsius.

Reshjet

Burimi i të gjitha reshjeve që bien është dhe ndikimi i detit. Reshjet janë kryesisht në formë shiu, por mund të ndodhin edhe si breshër, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Në Shqipëri të dhënat për reshjet janë marrë dhe regjistruar nga Instituti Hidrometeorologjik nga 226 (aktualisht 106) stacione matëse shiu të shpërndara në të gjithë Shqipërinë. Disa stacione janë të paisura me matës që regjistrojnë në mënyrë të vazhdueshme.

Reshjet në zonën e Thumanës përbehen kryesisht prej shiut por mund të jenë gjithashtu edhe në formë të tjera, si breshër, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Nga pikpamja e shpërndarjes së reshjeve zona konsiderohet shumë homogjene.

Periudha me sasinë më të madhe të reshjeve është gjysma e ftohtë e vitit, gjatë kësaj periudhe sasia mesatare e reshjeve është rreth 70% e reshjeve totale vjetore. Ndërsa pjesa tjetër e reshjeve vjetore bie në sezonin e verës.

3.3.4 Debora

Ultesira perëndimore për shkak të ndikimit zbutës të detit nuk ka kushte të pershtatshme për krijimin e shtresës së bores. Ajo krijohet rallë por edhe kur krijohet nuk qëndron gjatë. Periudha më e pershtatshme për krijimin e shtresës së bores është Janar – Shkurti.

Ngricat e vjeshtës fillojnë zakonisht nga fillimi i Dhjetorit, ndërsa ngricat e Pranverës zgjasin deri në mes të Marsit.

3.3.5 Era

Shpejtësia dhe drejtimi i erës në Shqipëri matet me anemometra dhe me fluger (pllake). Në seksionin Krujë shpejtësia dhe drejtimi i erës janë të ndryshueshme dhe varen nga kushtet fiziko-geografike të terrenit.

Shpejtësia maksimale e erës (m/s) për periudha të ndryshme perseritjeje (50,20,10,5 vjet) jepen në tabelën e mëposhtme.

Shpërndarja e rastisjes së drejtimit të erërave në bazë të të dhënave stinore tregon një ecuri vjetore të shprehur mirë. Gjatë vitit në rrethin Krujë mbizotëron drejtimi i jug-lindjes. Ky drejtim mbizotëron në mënyrë të dukshme ndaj drejtimeve të tjera, vecanërisht gjatë stinës së dimrit me një rastisje prej 25,7%. Këto janë erera që fryjnë nga brenda vendit. Gjatë verës vërehet krejt e kundërta, d.m.th. kemi mbizotërimin e drejtimit veri-perëndim me një rastisje prej 20,5%. E gjithë kjo shprehet me kontrastin e theksuar termik, gjatë verës midis tokës dhe detit., që shkakton levizjen e ajrit detar prej detit në drejtim të tokës me anë të rrymave veri-perëndimore ose perëndimore.

Në stinën e pranverës mbizotërojnë erërat veriperëndimore dhe juglindore, me rastisje përkatësisht, 16,6% kurse në vjeshtë ato juglindore, me një rastisje 18,8%. Në Fshatin Thumanë, erërat kanë një karakter të theksuar stinor, d.m.th. gjatë gjysmës së ftohtë të vitit ato fryjnë nga thellësia e vendit, kurse gjysmën e ngrohtë të viti ato fryjnë nga deti në thellësi të teritorit.

Muajt me te ftoht te vitit jane Janar dhe Shkurti .Ne keto muaj temperatura mesatare mujore e ajrit arrin vlerat nga 1.2 °C deri 7.0 °C .Si muaj me te ngrohte te vitit paraqiten korriku dhe gushti ku temperatura mesatare mujore arrin shifrat nga 20.0 °C deri 24.5

Reshjet mesatare vjetore nga 2405... ne 954.8....mm, pjesa me madhe ne pjesen e dimrit dhe te vjeshtes..

3.4 Gjeologjia dhe dherat

Nder dukurite fiziko-gjeologjike qe zhvillohen ne zonen e Krujes jane; Tjetersimi dhe shkeputja shkembore.*Tjetersimi* eshte i zhvilluar ne nivelet me pjerresi te vogel ose te bute te ndertuar nga depozitimet argjilo-ranoro-alevrolitike dhe me pak eshte zhvilluar ne depozitimet flishor. Trashesia e produkteve te tjetersimit qe mbulon formacionin baze ne zonen flishore arrin deri 2.50 – 3.0 m. Ajo perfaqesohet nga suargjila me permbajtje cakelli. Ndarsa produktet aluvialo-deluviale te zones mollasike kryesisht pliocenike arrin deri 2.0 m me gjithe zonen e carjeve.

3.6 Habitati dhe biodiversiteti

Rruga qe do te rikonstruohet kalon permes shtepive te banoreve dha prane shkolles duke kaluar ne nje mjedis me interes ekologjik dhe me vlera natyrore.

Asnje nga speciet e rralla ose jo te rrezikshme te floras dhe faunes gjenden ne pjeset e planifikuara te rruges. Megjithate kjo zone ne teresi ka nje shumellojshmeri bimesie.

3.7 Cilësia e ajrit

Shkarkimet e ndotjes se ajrit ne Shqipëri janë renduar qe ne fund te vitit 1980 dhe ne fillim te 1990. Gjate kesaj kohe ka pasur kontribute te ndryshme nga burime te ndryshme qe kane ndryshuar ne vazhdimësi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kane rene per shkak te uljes se veprimtarisë industriale gjate 10-15 viteve te kaluara. Ne fillim te vitit 1990 kane rene edhe shkarkimet nga banesat por po te njertat arsye dhe si pasoje e ndryshimit nga gazrat fosile ne shfrytezimin e elektricitetit. Kjo ka qellim qe te vazhdoje edhe gjate 1990. Gjate te njertës periudhe te shkarkimeve te trafikut janë rritur si pasoje e rritjes se menjehershme ne zoterimin dhe shfrytezimin e automjeteve.

Nuk ka asnjë rezultat të sakte në lidhje me përshkrimin e cilësisë së ajrit në Shqipëri për zonën e projektit, por mund të themi se cilësia e ajrit në këtë zonë është mjaft e mirë pasi trafiku rrugor është i pakët dhe mungojnë veprimtaritë industriale.

3.8 Zhurma

Organizata e Shëndetit Botëror e perkufizon nivelin e zhurmës së “një ndjenje pakenaqësie” që sjell, në këtë rast, zhurma e makinave në rrugë. Aq më e madhe është zhurma dhe ndotja atmosferike nga makinat sa më e pa shtruar të jetë rruga nëpër të cilën kalojnë. Qendra e banuara, parqet, dhe sipërfaqet e tjera rekreative mund të vuajnë shumë nga zhurmat. Një nga impaktet më të rëndësishme të shkaktuara nga trafiku është zhurma e ekspozuar për njëzërit që jetojnë në banesat afër aksit rrugor në rikonstrukcion. Nga survejimet e BE del që një numër shumë i madh i popullsisë ndihet tepër i merzitur nga zhurmat e shkaktuara nga trafiku i rrugës. Zhurma ngelet një tingull tepër i merzitshëm dhe i padëshiruar që percillet vecanerisht nga individët. Niveli fizik i zhurmës nuk korrespondon direkt me nivelin e merzitjes që ajo shkakton. Vlerësimi i impaktit të zhurmës përfshin konceptin e sasisë e përgjigjeve personale të njëzërit.

Zhurma e nderthurur me trafikun e rrugës përgjithësisht konsiderohet që të jetë në një nivel më të lartë apo të ulët të zhurmave, megjithatë kjo nuk mund të jetë një prezantim tepër drejtë i zhurmave që rrjedhin nga trafiku aktual gjatë seksionit të rrugës sipas projektit. Burimi më dominant i zhurmës së automjeteve janë zakonisht gomat dhe gazrat nga vjetërsia. Burimet e tjera më të rëndësishme të zhurmës janë motoret dhe tranzmisioni. Nivelet aktuale të zhurmës së segmentit rrugor do të jenë në varesi të kushteve të trafikut dhe përberjes së automjeteve.

Njesia llogaritëse që bëhet matjen e zhurmës është decibel (dB). Ato shprehen në një shkallë në të cilën janë të perceptuara dyfish me nivelin e zhurmave që i korrespondon një rritje prej 10 decibelesh. Asnjë matje për zhurmat në ambient nuk është bërë gjatë këtij studimi dhe asnjë matje e sakte nuk është e disponueshme për rrugën e propozuar. Meqë rruga kalon mes një rruge kryesisht rurale, zona është relativisht e qetë dhe niveli i zhurmave në ambient është relativisht i ulët.

3.9 Komuniteti lokal dhe aspekte sociale ekonomike

Kjo rrugë kalon në Lokalitetin e Thumanës, në zonën e Fushë Thumanës. Shkalla e punësimit në zonë është pak a shumë ajo në shkallë vendi. Një pjesë e mirë e të rinjve të këtij qyteti kanë emigruar jashtë vendit; me shumë se 80% e tyre ndodhen në Itali dhe pjesa tjetër në Greqi. Ata

jane te lidhur me familjet e tyre dhe pothuaj te gjithë gjate sezonit të verës kthehen per pushime, gje e cila shkakton nje ngarkese te madhe ne rruge per shkak te automjeteve te shumta qe ata marrin me vete. Nga ana tjetër, eshte shume i rendesishem fakti qe ata veçse ndihmojne familjet e tyre me te ardhura kane filluar edhe te investojne. Investimet ne kete zone per shkak te pozites gjeografike dhe pranise se tregut, jane te shumta. Pjesa tjetër e popullsisë e cila ka vendosur të jetojë aty merren më shumë me aktivitete private, janë të punësuar në to apo janë pronarë.

3.10. Trafiku dhe siguria rrugore

Kerkesa e trafikut percaktohet si nevojë zhvillimi, rritje shërbimesh si dhe sigurimin e nje cilesie jete me komode. Ne Shqiperi, per shkak te prapambetjes se madhe ne infrastrukturen se kanalizimeve, megjithë perpjekjet e bera nga ekipe te ndryshme qeveritare, perseri kerkesa per rruge eshte e larte. Nga ana tjetër, rritja brutale e mjeteve motorrike ne perdorim vetiak dhe/ose familjar kerkojne rruge te shtruara dhe te gjera.

Eshte llogaritur se vetem si pasoje e sistemit te degraduar te rrugeve humbjet per qytetaret dhe bizneset jane shume te medha (harxhohet me shume se 30% e karburantit qe nevojitet per te njeten trajet dhe po aq kohe e humbur. Demi eshte i dyfishte: (i) humbje ekonomike me me shume se 30% e asaj qe nevojitet ne kushte normale dhe (ii) ndotja eshte rreth 35-40% me larte se ajo e shkaktuar ne kushte normale.

Siguria Rrugore: Aksidentet rrugore jane shkak i dyte i vdekjeve ne Shqiperi (pas atyre te semundjeve kardiovaskulare) dhe se situata vjen duke u perkeqesuar per shkak te rritjes se menjehershme te trafikut. Organizatat nderkombetare financuese po bejne investime te medha per sjelljen ne funksionim normal te rrjetit rrugor ne Shqiperi.

Shqiperia ka nivelin me te larte te aksideneteve fatale, vlerat jane shprehur zyrtarisht, ndermjet vendeve te tjera europiane. Çeshtja e sigurise rrugore dhe kerkeses per te patur nje mirembajtje sa me te pershtatshme rrugore mbetet teper themelore ne driten e statistikave zyrtare e cila tregon qarte se nivelet e trafikut ne infrastrukturen rrugore do te duhet te rriten edhe per nje periudhe 10 vjeçare me ritem 10% ne vit.

4. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

4.1 Trashegimia Arkeologjike dhe Kulturore

Segmenti rrugor kalon neper trasene e nje rruge qe tashme eshte ne funksion dhe ne kete menyre nuk do te kete pasoja ne trashegimine kulturore apo arkeologjike te zones. Per kete arsye nuk nevojiten masa te veçanta te ruajtjes apo konservimit te tyre specifike.

Ndonse nuk ka te dhena per mbetje arkeologjike ne vendet qe do te gerrmohet gjate ndertimit te rruges, nese do te hasen te tilla gjate ndertimit, atehere punimet do te ndalohen menjehere ne ate perimter dhe do te pritet ekspertiza e specializuar per te vleresuar ecurine e metejshme te projektit. Punimet do te rinisin serish vetem pasi te jete leshuar konfirmimi nga autoritetet kompetente. E njejta procedure do te ndiqet edhe ne vendmarrjet e inerteve per ndertimin e segmentit ne rastet kur hasen objekte arkeologjike te rendesise se veçante.

4.2 Terreni dhe pamjet piktoreske

Do te jene ne qender te vemendjes. Ne pergjithesi, me qe aksi i rruges eshte i hershem, nuk pritet qe te kemi modifikime te pamjeve pamore nga qendrat e banuara tashme. Pemet dhe bankinat e mundeshme (ngritje dhe ulje te terrenit per shkak te nivelimit te rruges) tashme jane konsoliduar dhe per me teper nuk do te kete çvendoseje masive dheu nga karexhata e rruges dhe as mbushje te rendesishme. Problemi mund te paraqitet ne rastet kur kapicat e dheut ku do te merret materiali inert per mbushjen dhe shtrimin e rruges do te vendosen ne sheshet kryesore pranë vendbanimeve. Per kete do te kete konsultime dhe do te terhiqet opinioni i publikut per vend depozitimet e materialeve inerte. Do te synohet qe te identifikohen pamje te fshehura te tyre me qellim qe te mos cenohet bukuria e peisazhit dhe as bimesia pergjate aksit rrugor.

4.3 KLIMA

Impakti i projektit ne klimen e zones perreth nuk eshte i rendesishem dhe per kete arsye gjate ndertimit dhe venien ne funksionim te saj nuk do te kete asnje kerkese per sherbime lehtesuese.

4.4 Gjologjia dhe Dherat.

Sipas skemes se projektit nuk pritet te kete asnje impakt mbi gjeologjine e rajonit dhe/ose zones. Ne trasene ku rruga kalon do te kete vetem nje gerrmim te lehte, jo me shume se 25 cm dhe mbushje jo me shume se 50 cm. Gjithe materiali qe do te çvendoset do te ngarkohet ne makina dhe do te depozitohet ne nje vend depozitimi qe do te paracaktohet ne bashkepunim me organet komunale. Nuk priten te kete gerrmime/mbushje anesore perderisa rruga ekzistuese siguron gjeresine e kerkuar ne projekt.

4.5 Hidrologjia, Ujrat siperfaqesore dhe Nentokesore

Ujrat nentokesore ne aksin e rruges jane afer siperfaqes; ato ndodhen ne thellesi 2-4 m dhe ne kete menyra ato jane te ndjeshme perkarshi çdo depozitimi ndotes. Nisur nga volumi i punimeve (germime dhe depozitime te vogla te dherave dhe sedimenteve) nuk parashikohet ndonje impakt direkt dhe i rendesishem i punimeve ne keto ujra. Me potenciale ne lidhje me ndotjen e ujrave nentokesore jane depozitimet/rrjedhjet e vajrave lubrifikante dhe/ose karburanteve te makinave te renda gjate punimeve ose, me pas, gjate udhetimeve. Edhe ne rast te derdhjeve te pa vullnetshme (derdhje aksidentale) por edhe ndrrim i vajit ose rrjedhje te tij nga ana e makinerive te renda mund te ndotin ujrat nentokesore.

Ne rast derdhjesh te rendesishme te karburanteve dhe/ose vajit lubrifikant, hidrokarburet, per shkak te gravitetit do te levizin drejt thellesise duke u bashkuar me ujrat nentokesore. Po ashtu, ne perzjerje me ujrat siperfaqesore ato do te levizin bashke me ujin dhe keshtu ndotja do te jete me e madhe.

4.6 Habitati dhe biodiversiteti

Ndërtimi i rrugës se propozuar mund te çojë ne humbje te përhershme te tokës qe nevojitet për rrugën e projektit, e cila mund te çojë ne shkatërrimin e habitateve, veçanërisht atje ku ekziston bimësi qe duhet te hiqet. Zonat që mund të preken me shumë nga këto ndikime mund të jenë ato afër zonave të mbrojtura, pasi aty ka një diversitet të lartë natyror dhe është një zonë me vlera natyrore.

Gjate ndërtimit do te ketë një numër ndikimesh te vogla direkte apo indirekte te tilla si pastrimi I bimësisë, gërryerjet e skarpateve ne germime dhe mbushjet, prerja e drurëve te dobishëm etj.

Një pozicionim i pavëmendshëm i ndërtimit te kantierit te Kontraktorit dhe kampit te tij mund te sjelle shkatërrimin e habitateve natyrore dhe ne migrimin e popullsisë se faunës larg nga kjo zone për shkak te shqetësimit ne zone. Përveç kësaj një kontroll i pakët në lidhje me mbeturinat e lëngshme dhe te forta nga kantieri, se bashku me derdhjet apo shkarkimet e karburanteve dhe lubrifikanteve, mund te sjelle popullimin e dherave, degjenerimin e habitatit dhe dëmtimin apo shkatërrimin e foleve te zogjve shtegtare dhe llojeve te tjera te ngjashme.

Ndotja e ajrit, zhurmat dhe tronditjet e tokës për shkak te ndërtimit mund te sjellin ne migrimin e popullatës se kafshëve për shkak te shqetësimit në zonë dhe zvogëlimit të efektit të shtegtimin të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tille nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e

habitatit dhe reduktimin e burimeve ushqyese për speciet e faunës. Gjate fazës së ndërhyrjeve pasoja me dëmtuese mund të jetë vrasja e kafshëve që kalojnë rrugën.

4.7 Cilësia e ajrit

Faza e ndërtimit të një skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh se substancave të caktuara që mund të kenë një impakt të përkohshëm në cilësinë e ajrit përreth kantierëve të ndërtimit. Gjate fazës së ndërtimit shkarkimi i pluhurave bashkohet me veprimtari të ndryshme siç është heqja e pemëve dhe dherave, gjurmimi i dherave dhe vendosja e po të njëjtit material në bankina dhe në strukturën e ndërtimit.

Shkarkimi i pluhurave varet në radhë të parë nga kushtet e kohës dhe në nivelin e veprimtarisë dhe llojin e ndërhyrjes që do kryhet. Gjithashtu pluhuri ngrihet nga rrotat e automjeteve të rënda të ndërtimit sepse ato kalojnë gjate kantierit të ndërtimit gjate periudhës së nxehtë.

4.8 Zhurmat

Gjate ndërtimit priten që zhurmat të shkaktohen nga makineritë e rënda të cilat do të transportojnë materialet/mbetjet që do të dalin nga gjurmimi dhe/ose ato që nevojiten për mbushje. Zhurmat do të jenë prezente gjate fazës së ndërtimit dhe do të jenë shqetësuese për një distancë deri në 150 m.

4.9 Komuniteti Lokal dhe Aspekte Social Ekonomike

Impaktet janë si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet më të rëndësishme pozitive janë:

- Ndricimi do të përmirësojë ndjeshëm shikueshmërinë dhe jetën e banorëve.
- Do të lehtësojë dhe përmirësojë lëvizjen në orët e natës.
- Do të rrisë numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

Efektet negative konsistojnë:

- Gjate ndërtimit do të ketë pluhur dhe zhurmë (më shumë se zakonisht),
- Gjate fazës së ndërtimit mund të shkeputen tuba të furnizimit me ujë,
- Gjate ndërtimit kanalet e drenazhimit mund të bllokohen,

- Shpejtesia e automjeteve do te rritet dhe mundesia per aksidente eshte me e madhe, sidomos ne qendrat e banuara.

5. MASAT E PROPOZUARA LEHTESUESE

Gjatë përgatitjes së VNM për nën-komponentë të ndryshëm duhet të merren në konsideratë të gjitha efektet pozitive dhe negative të shkaktuara nga aktivitetet e ndërtimit, operimit dhe mbylljes/mirëmbajtjes mbas mbylljes, përfshi dhe aksidente të mundshme ekologjike. Për komponentët kryesorë të projektit, studimet e para – fizibilitetit kanë identifikuar një numër efektsh të mundshme. Këto përfshijnë rreziqe të lidhura me shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve të ndërtimit dhe publikut, zhurmën, pluhurin – që sjell efekte negative mbi cilësinë e ajrit; ndotje të dheut dhe ujit; rrjedhje sipërfaqësore, gërmimin e materialeve dhe hedhjen e dheut të tepërt; dhe rreziqet ndaj zonave të ndjeshme të mjedisit.

5.1 Masa te Pergjitheshme

Ne kontekstin e nje mase lehtesimi gjate ndertimit, kontraktori i rruges do detyrohet te pergatise nje plan ambjental qe siguron se:

- Punime ndertimi te realizohen kryesisht gjate dites,
- Kanalet ujtese dhe kulluese, kanalet anesore, rrjedhat e ujit te mbahen ne nje regjim minimum gjate punimeve maksimum ne rruge,
- Materialet e ndertimit do te merren ne vendin e prodhimit te inerteve,
- Mbeturinat e gerrimit do te grumbullohen ne vende te posaçme te caktuara paraprakisht nga pushteti vendor dhe kontraktori,
- Kanalizimet qe do ndertohen (gerrmin/mbushje) duhet te ujitet gjate periudhave te thata per te menjanuar shkarkimet e pluhurave, kjo e domosdoshme ne afersi te qendrave te banuara,
- Zonat me depozitime te perkohshme do te rehabilitohen per perdorimet te metejshme te tyre sipas destinacionit te meparsheme.
- Punime ndertimi të ndodhin kryesisht gjatë sezonit të thatë,
- Mbeturinat e forta dhe të lëngshme duhet të grumbullohen dhe/ ose riciklohen,
- Platforma rrugore ujitet gjatë periudhave të thata për të mënjanuar shkarkimet e pluhurave,

- Pemë tepër të vlefshme duhet të mbrohen.

5.2 Masa te veçanta

5.2.1 Zhurmat

Ndertuesi gjate fazes ndertuese, eshte i obliguar te zbatoje te gjitha masat kunder zhurmes, ne pershtatje me direktivat e BE (Rregullat e Niveleve te Pranueshme te Zhurmave, 1988). Masat qe duhen aplikuar konsistojne si me poshte:

1. Ne zonat e banuara:

- Punimet nderpriten gjate nates
- Punimet ne afersi te shkallave nderpriten gjate orarit mesimor (8:00 deri 13:00)
- Mjetet gerrmuese dhe ato transportuese do te perdorin detyrimisht silenciatore.
- Kompresoret duhet te pershtaten sipas modeleve perkatese me kapaket e radhitur dhe te mbyllur mire te cilet do te mbahen mbyllur per sa kohe qe makinerite jane ne pune dhe te gjitha mjetet e tjera shtese pneumatike qe do te pershtaten me silenciatoret perkates,
- Makinerite qe do kene shfrytezim te here pas hershem do te mbyllet here pas here ne kohen kur nuk do te nevojitet per shfrytezim,

Persa i perket aktiviteteve te tjera jetesore dhe bizneseve:

- Ndertimet e reja per banim (shtepite) si dhe ndertesat per biznese duhet te behet ne baze te studimeve dhe planeve qe jane ne perputhje me rregulloren dhe mbrojtjen e natyres permes stimulimit te politikave te reja sipas legjislacionit ne fuqi,
- Harmonizimi sa me i mire i interesave dhe prioriteteve me njera tjetren per te rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik, mireqenien dhe miqesore me mjedisin.

Gjate procesit te konsultimeve publike, nga ana e perpiluesve te ketij studimi mjedisor, rezulton se nuk ka asnje zhvendosje te ‘komunitetit’, dhe se asnje pronar nuk do ti ”sakrifikohet” shtepia ose prona.

5.2.2 Konsultimi Publik

Konsultimet janë një pjesë tepër e rëndësishme e procesit të VNM. Në linjë me zhvillimin e VNM është përgatitur një strategji për konsultimet. Konsultimet në çështjet ambientale janë bazuar në ‘Konventën e Aarhus’, e cila përshtat një pikëpamje me baze të drejte dhe fokusohet në ndërveprimet mes autoriteteve të publikut dhe vete publikut në një përmbajtje me demokratike.

Objektiva të veçanta të fushatës së informacionit publik dhe konsultimet publike janë përmbledhur si më poshtë:

- Për të ndarë plotësisht informacionin rreth projektit të propozuar, përbërësit e tij dhe veprimtaritë me gjithë personat e prekur;
- Të arrihe informacion rreth nevojave dhe prioriteteve të personave të prekur, si edhe rreth reagimeve të tyre për çështjet dhe veprimtaritë e propozuara;
- Të arrihet bashkëpunimi dhe pjesëmarrja e njerëzve të prekur si dhe komuniteteve në veprimtaritë e kërkuara që duhet të ndërmerren
- Të siguroje transparencë në të gjitha veprimtaritë lidhur me zotërimin e tokës, rivendosi dhe rehabilitimin.

5.2.3 Plani i menaxhimit ambiental

Plani i Menaxhimit Ambiental (PMA) përcakton mënyrat se si do të bëhet monitorimi i impakteve ambientale që do të ndërmerren dhe zbatimin e masave lehtësuese që do përfundohen në fazën e ndërtimit. Drafti i PMA do të ketë nevojë të përpunohet me zhvillimin e Fazës II.

PMA është një dokument në evolucion dhe do të ndryshojë vazhdimisht sa më shumë të bëhen të ditura detajet e punimeve të rehabilitimit dhe ndërtimit dhe mendimet publike.

Drafti i PMA konsiston në sa më poshtë:

- Një Plan i Lehtësimit Ambientalist (PLA), që nënvizon masat që duhen marrë për të lehtësuar ndikimet negative gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
- Një Plan Monitorimi Ambientalist (PMoA), që përcakton parametrat ambientaliste për t’u observuar dhe raportuar gjatë fazave të ndryshme të Projektit;

Një Plan Menaxhimi Ambiental (PMA) po përgatitet si pjesë e studimit të VNM-së me qëllim që të përcaktojë masat për ruajtjen e mjedisit dhe procedurat që nevojiten për tu përshtatur me

projektin si edhe për të njohur Përgjegjësitë e tyre gjatë zbatimit. PMA do të kompletohet kur procesi i projektimit do të ketë përfunduar dhe metodologjia e punës së Kontraktorit njihet dhe është përcaktuar përfundimisht. Kjo mund të rishikohet gjatë zbatimit të projektit.

PMA është ndërtuar të përmbajë informacionet e mëposhtme:

- *masat lehtësuese;*
- *plani i monitorimit të ambientit;*
- *masat institucionale që do të ndërmerren gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit të projektit;*
- *veprimet e nevojshme për zbatimin e projektit.*

Plani Monitorimit të Mjedisit do të përcaktojë mënyrat sipas të cilave do të kryhet monitorimi i ndikimeve në ambient dhe zbatimi i masave lehtësuese gjatë fazës së ndërtimit. Monitorimi do të përqendrohet në numrin e kufizuar të ndikimeve të identifikuara gjatë VNM-së për të siguruar efikasitetin e masave lehtësuese të planifikuara

5.2.4 Komuniteti Lokal dhe aspektet Social-Ekonomike

Gjatë ndërtimit do të merren masa të veçanta nga ana e kontraktorit, me qëllim që të bëhet mirëmbajtja e ujit, elektriciteti dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

ndërtimi i rrugës do të inkurajojë në gjithë zhvillimin e zonës turistike përreth. Përmirësimi i rrugës së projektit do të inkurajojë turistët që kanë një rëndësi të madhe. Nga ana tjetër, aktivitetet e tjera duhet të zhvillohen në zonën përreth duke siguruar pjesën më të rëndësishme të infrastrukturës.

Te mëposhtmet janë rekomandime të përgjithshme, të cilat mund të ndihmojnë në mirëmbajtjen e këtij investimi sa më shumë të jetë e mundur si një instrument tepër i fuqishëm dhe i zhvilluar i mundshëm për:

- Biznesin vendas dhe të huaj që duhet të drejtohet drejt sektorëve më të rëndësishëm të ekonomisë, si turizmi, nga ndihma e projekteve;
- Prodhimet më tradicionale përfituese që duhen stimuluar;
- Sektori i turizmit duhet të asistohet dhe të ndihmohet edhe më mirë (rreth e rrotull, urban, familjar, kulturor, historik etj.) duke e bërë komunitetin më të vetëdijshëm dhe duke përmirësuar infrastrukturën e turizmit.

- Interesat dhe prioritetet për tu harmonizuar sa më mirë me njëra tjetrën për të rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

5.2.5 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

Një konsiderate e veçante i është dhënë mënjanimi të impakteve kudo që shihet si e mundur gjatë përzgjedhjes dhe projektimit të Skemës së Propozuar. Në lidhje me këtë gjurma rrugore është përzgjedhur për të minimizuar impaktin në zonat e banuara, detajet topografike, pemët dhe ku është e mundur në pyje. Për këto arsye u zgjodh që dhe rruga e propozuar të kalojë në gjurmët e rrugëve ekzistuese në mënyrë që impakti mjedisor të ishte sa më i vogël.

5.2.6 Gjeologjia dhe Dherat

Kapicat e dherave kudo që do zhvendosen duhet të menaxhohen saktësisht dhe të depozitohen para se të ripërdoren. Kjo duhet të jetë praktike që të përdoret menjëherë pas gërmimeve dhe nëse jo duhet të depozitohet në lartësira prej jo më shumë se 2 m.

Në përfundimin e rrugës, do të ndërmerren inspektime vizuale në të gjitha strukturat gjatë gjurmës rrugore, që mund të ndërmerren për të siguruar që strukturat rrugore nuk shkaktojnë erozion, dhe që të identifikojnë kërkesat e duhura dhe ato që duhen për të ndërmarrë çdo punë të menjëhershme. Kjo mund të minimizojë impaktet e mundshme të ardhshme të humbjes së dherave dhe impakteve të lidhen me terrenin si shkak i erozionit.

6. MONITORIMI MJEDISOR

Plani i Monitorimit Mjedisor përcakton menyrat se si do të bëhet monitorimi i impakteve mjedisore që do të ndërmerren dhe zbatimin e masave lehtësuese që do përfundohen në fazën e ndertimit.

Monitorimi do të përqendrohet në impaktet e identifikuar gjatë raportit të VNM për të siguruar ecueshmërinë e masave lehtësuese që janë planifikuar. Me poshtë, në formë tabelare paraqesim përmbledhjen e monitorimit, përgjegjësitë, menyrat dhe kohën e kryerjes.

Plani i Lehtësimit Ambientalist

Komponenti Mjedor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
<i>Mjedisi Fizik</i>				
Dherat	<ul style="list-style-type: none"> Dëmtime të strukturës së dheut si pasojë e ruajtjes së materialeve, trafikut të transportit, etj. Humbja e dheut sipërfaqësor gjatë gërmimeve apo hedhjes së materialeve të ndërtimit Erozioni si pasojë e rrjedhjeve sipërfaqësore të pakontrolluara dhe shkarkimit të mbeturinave ujore 	<ul style="list-style-type: none"> Mbrojtja e zonave jo-ndërtimore, shmangia e punimeve në zonat e ndjeshme gjatë kushteve me negativitet të lartë, sigurimi i rrugëve për transport, sipas nevojës, riparimi i zonave të dëmtuara Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja mbas mbarimit të ndërtimeve Projektimi i drenazheve e strukturave për të siguruar stabilitetin e dheut sipërfaqësor 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Tokë	<ul style="list-style-type: none"> • Dëmtime të tokës gjatë ndërtimit. Rrëshqitje mbi skarpate, faqe kodrash, etj. • Efektet e gërmimeve / hedhja e dheut dhe materialeve të tjera 	<ul style="list-style-type: none"> • Mbrojtja e zonave jo-ndërtimore • Kryerja e punimeve në mënyrë të tillë që të minimizohet sipërfaqja e ndikuar e tokës • Projektimi i sipërfaqeve të pjerrëta dhe strukturave mbajtëse për të minimizuar rrezikun, sigurimi i drenazheve dhe stabilizimit të dheut/mbulimit të bimësisë • Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja/ ripërdorimi mbas mbarimit të ndërtimeve • Transportimi/hedhja e materialeve nga/në vende të aprovuara 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> • Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Burimet Ujore	<ul style="list-style-type: none"> • Ndërprerja e drenazhimit sipërfaqësor dhe nëntokësor gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, krijimi i ujit të ndenjtur • Ndotja/infektimi i burimeve nga punimet ndërtimore, mbeturinat njerëzore apo të kafshëve përfshi karburantet & vajrat, mbetjet e rrezikshme, mbeturinat ujore, sedimentet, etj. • Rritje e rrjedhjeve dhe e rrezikut të përmytjeve • Përmytje si pasojë e bllokimit të drenazhimeve dhe strukturave drenazhuese, etj. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projektimi i kujdesshëm – ruajtja e drenazhimeve natyrore kur është e mundur, të konsiderohen shtrirje alternative • Ruajtja e kujdesshme e materialeve dhe mbeturinave të rrezikshme, sigurimi i drenazhimeve të përshtatshme për mbeturinat ujore dhe derdhje e kujdesshme e mbeturinave • Të zbutet shpejtësia dhe volumi i rrjedhjeve, të sigurohen struktura mbajtëse/ sedimentimi sipas nevojës 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> • Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Cilësia e Ajrit	<ul style="list-style-type: none"> Pluhuri gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, sipas sipërfaqes së rrugës Tymrat e trafikut gjatë fazës ndërtimore dhe rritje e mundshme mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Të kontrollohet pluhuri me ujë Të kontrollohen metodat e ndërtimit dhe impianti, afatet e punimeve Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale gjatë dhe mbas fazës ndërtimore Projektim i kujdesshëm, sidomos në pikat me rrezikshmëri 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Mjedisi Akustik	<ul style="list-style-type: none"> Zhurma nga punimet ndërtimore, trafiku – shpejtësia, sasia dhe lloji i trafikut gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Të përcaktohen afate të punimeve për të minimizuar shqetësimet Të përdoren metoda dhe pajisje të përshtatshme ndërtimi Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale, sidomos e kamionëve, duke përdorur shenja dhe projektim të përshtatshëm 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
<i>Mjedisi biologjik</i>				
Habitatet Natyrore	<ul style="list-style-type: none"> Shqetësimi ose humbja e habitateve natyrore dhe shqetësimi i zonave të mbrojtura gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Vendndodhje e kujdesshme e kantierit, kryerje me kujdes e shtrirjes dhe projektimit të strukturave (sidomos për rrugët e reja), dhe/ose përcaktimi i kohës së punimeve (sezonale) Përzgjedhja me kujdes e pikave të hedhjes së mbeturinave dhe metodave, Mbrojtja e zonave të ndjeshme brenda/afër kantierit 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Fauna dhe Flora	<ul style="list-style-type: none"> Humbja ose degradimi gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, sidomos për arsye të punimeve jashtë sezonit, ndryshimeve në regjimet mjedisore, p.sh ç'rregullimi i lëvizjeve të kafshëve të egra gjë që shkakton vrasje të tyre nga automjetet, etj. (shih edhe më sipër) 	<ul style="list-style-type: none"> Vendndodhje e kujdesshme e kantierit dhe projektim i kujdesshëm për të minimizuar efektet, sidomos për speciet e ndjeshme/të rralla Të merren në konsideratë shtrirje alternative dhe/ose vendosje të strukturave Përzgjedhja e metodave të përshtatshme ndërtimore Mbrojtja e zonave të ndjeshme brenda/afër kantierit Të punohet në mënyrë sezonale, sipas nevojës 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
<u>Mjedisi Social</u>				
Estetika dhe Terreni	<ul style="list-style-type: none"> Efekte lokale vizuale mbas përfundimit të punimeve dhe disa ndryshime në terrenin e përgjithshëm natyror dhe të krijuar, humbje pemësh, bimësie, etj. Zhurma, pluhur, mbeturina, etj. gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Vendndodhje e kujdesshme e kantierit dhe kryerje me kujdes e projektimit të punimeve, kontroll i objekteve të papërshtatshme Zëvendësim i pemëve të dëmtuara, strukturave të kufijve, etj. dhe ri-gjelbërim i zonave të punimeve Kryerje me kujdes e mbylljes dhe rregullimit të pikave të punimeve dhe hedhje e mbeturinave 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Shëndeti i Njerëzve	<ul style="list-style-type: none"> Rreziqe për shëndetin dhe sigurinë gjatë dhe mbas fazës ndërtimore Efekte mbi shëndetin nga mbeturinat e materialeve të rrezikshme të ndërtimit, aksidente këmbësorësh dhe automjetesh, Transporti i substancave të rrezikshme 	<ul style="list-style-type: none"> Të zgjidhen kontraktorë me eksperiencë. të përshihen masa sigurie dhe kërkesat mjedisore në dokumentet e kontratës. Të sigurohet informacion mbi masat zbutëse. Krijimi i kapaciteteve të theksojë nevojën për punime më siguri, mbikqyrje të mirë, planifikim dhe parashikim të kujdesshëm të punimeve, përfshirja e komunitetit, rrethimi i zonave të rrezikshme Hedhje e kujdesshme e mbeturinave Projektim i sakte, përfshi dhe masat e sigurisë në pikat e rrezikshme, rrethim, shenja rrugore, etj. Kufizimi i lëvizjes së materialeve të rrezikshme në zonat rezidenciale 	<ul style="list-style-type: none"> MPPTT Konsulenti Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Për tu specifikuar në dokumentet e tenderit
Komunitetet e Njerëzve	<ul style="list-style-type: none"> Ndryshimet sociale (rrugë të reja) 	<ul style="list-style-type: none"> Projektim i sakte për të minimizuar efektet sociale (për më në përgjithësi shih më sipër) 	<ul style="list-style-type: none"> Konsulenti 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit
Objektet Historike /Kulturore	<ul style="list-style-type: none"> Shqetësim/dëmtime/degradim i objekteve të njohura dhe të pazbuluara 	<ul style="list-style-type: none"> Vendosje/kryerje e kujdesshme e punimeve; masa të posaçme për zonat/burimet e njohura Të ndalohet puna menjëherë në afërsi të zbulimeve dhe të priten udhëzime nga autoritetet përkatëse 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve Bashkia 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Plani i Monitorimit Ambientalist

Faza	Aktiviteti Monitorues	Përgjegjësia	Zbatimi
Faza e Para-Punimeve/Vijës-Baze			
	<ul style="list-style-type: none"> Koordinim me Kontraktorët e tjerë për punimet ne infrastrukture ne te njëjtën zonë Siguria e mirëmbajtjes së shërbimeve ekzistuese (linjat telefonike, elektrike etj) 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia / Supervizori Bashkia / Supervizori 	<ul style="list-style-type: none"> Ne fillim te Fazës 2 Para përfundimit te Fazës 1
Faza e Punimeve			
	<ul style="list-style-type: none"> Probleme për popullatën lokale: zhurme, ajër i ndotur, pluhur Respektimi i PMA nga Kontraktorët: kontrolli i erozionit, mbrojtja e bimësisë, ndotja e terrenit dhe ujit. Zbatimi i masave te sigurisë nga Kontraktorët konform standardeve profesionale. Gjetja e alternativave për funksionimin normal te trafikut 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori nen kontrollin e Bashkisë dhe te Supervizorit Bashkia Bashkia Policia rrugore 	<ul style="list-style-type: none"> Gjate mbikëqyrjeve periodike te punimeve Gjate mbikëqyrjeve periodike te punimeve Mujore Gjate zbatimit te punimeve.
Përfundimi/Faza Operative			
	<ul style="list-style-type: none"> Siguria Rrugore, trafiku Pastrimi përfundimtar i zonës 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> E përditshme pas vënies ne funksionim Pas vënies ne funksion

HARTOI
“ERALD-G” SH.P.K
ING.GEZIM ISLAMI