

RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

“SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËS “SHEMEMI BABAJ”, KRUIË”.

DREJTUSI I FIRMES “ERALD-G”SH.P.K

Inxh.Gezim Islami

TIRANE, DHJETOR 2018

1 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 kanaleve dytësore rezultojnë në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi në qarkullimin e mjeteve. 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 shkarimet e ujerave të zeza. 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 “Shememi Babaj” 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 ajërit, 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 rruges 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 e Mjedisit. 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 i rrugës “Sistemim-asfaltim i rrugës “Shememi Babaj” Krujë”. Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar në

Termet 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 në Mjedis.

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

1.1. Legjislacioni në lidhje me vlerësimin e impakteve në mjedis

Në kushtetutën e Republikës së Shqipërisë kërkohet: *“...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 ndonjëse cilesia 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 teme e 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 ambientale të projekteve apo veprimtarive që do të realizohen me qëllim që të parandalojnë dhe të menjanojnë efektet negative në mjedis në kohën 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“Shememi Babaj” 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 per 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

Rruga “Shememi Babaj” Krujë nuk eshte në gjendje te mirë pasi eshte objekt i ri dhe nuk është e asfaltuar.Rrjeti i ujesjellesit gjithashtu pusetat dhe pajisjet ose mungojnë ose paraqiten në një gjendje tepër

të amortizuar duke vështirësuar menaxhimin e sistemit të furnizimit me ujë.

2.2 Përshkrimi i projektit të propozuar

“Sistemim-asfaltim i rrugës “Shememi Babaj” Krujë”, projekti parashikon ndertimin e një rruge të re në pjesën më të madhe sipas aksit ekzistues në përputhje me parametrat e rekomanduara, Shtrirja :

Rruga e Krujës, krahu Jugor, drejtimet Lindje-Perendim e Veri-Jug.

Projekti parashikon ndertimin e një rruge të re me gjatësi 470m duke ruajtur gjurmën në rrugët ekzistuese. Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte. 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 të dhënat mbi popullsinë e Krujës u dhënë nga Bashkia Krujë dhe në detyrën e projektimit. Popullsia e qytetit Krujë, deri në vitin 2000 nga të dhënat e Bashkisë është 16000 banorë. Studiumi demografik japin të dhëna të përafërta me ato të bashkisë.

Një pjesë e popullsisë jeton në banesa 2-3 kate dhe pjesa më e madhe jeton në banesa private 1-2 kate, si dhe në pallate mbi 5 kate.

Një përqendrim i tillë është vërejtur veçanërisht pas vitit 1990 me lejimin e lëvizjes së lirë të njerëzve dhe shtimin e ndertimeve të shumta.

EKONOMIA

Kruja renditet në qendrat me një zhvillim të mirë ekonomik, tregtare të vendit. Jo vetëm qyteti i Krujës, por i gjithë rrethi në tërësi ka luajtur historikisht një rol shumë të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik të kësaj vendi.

Në këto zone janë të mundshme për t'u zhvilluar të gjitha aktivitetet ekonomike. Megjithatë midis tyre vlen të veçohen sektore të tilla si industria e cimentos, e mobilitetit, ekonomia bujqësore.

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 ndertimit të rrugëve të reja për t'u përgjigjur trafikut gjithmone në rritje.

Klima

Kushtet klimatike

Hidrologjia e krahines se Krujës, varet se pari nga klima, se dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike te nje rendesie paresore jane rreshjet dhe menyra e perhapjes se tyre, lageshtia, temperatura dhe era, te cilat ndikojne ne avullimin dhe transpirimin.

Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit regjistrohet nga termometra te vendosura ne kafaze te hapura, te njohura si kafaze Stevenson, reth 2.0 m mbi nivelin e tokes. Mbrojtja eshte e nevojshme per tu mbrojtur nga reshjet dhe rezet e djellit.

Shume vrojtime temperature behen duke perdorur termometrat maksimal dhe minimale. Keto regjistrojne temperaturat maksimale dhe minimale qe kur instrumenti eshte vrojtuar per here te fundit.

Ne nenzonen mesdhetare jugore ndryshimi ditor i temperatures shkon nga nje minimum reth agimit, ne nje maksimum nga 1/2 deri 3 ore mbasi djelli ka aritur ne zenith, mbas te ciles ka nje renje te vazhdueshme gjate nates deri ne agim.

Temperatura mesatare ditore eshte mesatarja e temperatures maksimale dhe minimale dhe normalisht eshte brenda kufirit te mesatares te vertete qe regjistrohet ne menyre te vazhdueshme

Temperatura eshte matur ne grade Celsius.

Reshjet

Burimi i te gjitha reshjeve qe bien eshte dhe ndikimi i detit. Reshjet jane kryesisht ne forme shiu, por mund te ndodhin edhe si bresher, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Ne Shqiperi te dhenat per reshjet jane marre dhe regjistruar nga Instituti Hidrometeorologjik nga 226 (aktualisht 106) stacione matese shiu te shperndara ne te gjithe Shqiperine. Disa stacione jane te paisura me matesa qe regjistrojne ne menyre te vazhdueshme..

Reshjet ne zonen e Krujes perbehen kryesisht prej shiut por mund te jene gjithashtu edhe ne forma te tjera, si bresher, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Nga pikpamja e shperndarjes se reshjeve zona konsiderohet shume homogjene.

Periudha me sasine me te madhe te reshjeve eshte gjysma e ftohte e vitit, gjate kesaj periudhe sasia mesatare e reshjeve eshte reth 70% e reshjeve totale vjetore. Ndersa pjesa tjetere e reshjeve vjetore bie ne sezonin e veres

3.3.4 Debora

Ultesira perendimore per shkak te ndikimit zbutes te detit nuk ka kushte te pershtatshme per krijimin e shtreses se bores. Ajo krijohet ralle por edhe kur krijohet nuk qendron gjate. Periudha me e pershtatshme per krijimin e shtreses se bores eshte Janar – Shkurti.

Ngricat e vjeshtes fillojne zakonisht nga fillimi i Dhjetorit, ndersa ngricat e Pranveres zgjasin deri ne mes te Marsit

3.3.5 Era

Shpejtesia dhe drejtimi i eres ne Shqiperi matet me anemometra dhe me fluger (pllake). Ne seksionin Kruja shpejtesia dhe drejtimi i eres jane te ndryshueshme dhe varen nga kushtet fiziko-gjeografike te terrenit.

Shpejtesia maksimale e eres (m/s) per periudha te ndryshme perseritjeje (50,20,10,5 vjet) jepen ne tabelen e meposhtme.

Shpërndarja e rasisjes së drejtimit të erërave në bazë të të dhënave stinore tregon një ecuri vjetore të shprehur mirë. Gjatë vitit në rrethin Kruje mbizotëron drejtimi i jug-lindjes. Ky drejtim mbizotëron në mënyrë të dukshme ndaj drejtimeve të tjera, vecanerisht gjate stinës së dimrit me një rasisje prej 25,7%. Keto jane erera qe fryjne nga brenda vendit . Gjatë verës vërehet krejt e kundërta, d.m.th. kemi mbizotërimin e drejtimit veri-perëndim me një rasisje prej 20,5%. E gjithë kjo shprehet me kontrastin e theksuar termik, gjate 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 veriperendimore dhe juglindore, me rasisje përkatësisht, 16,6% kurse ne vjeshtë ato juglindore, me një rasisje 18.8% Në Krujë, 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 pjerrresi 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 rikonstruktohet kalon permes shtepive te banoreve duke kaluar ne njeh 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 njeh 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 vazhdimesi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kane rene per shkak te uljes se veprimtarise industriale gjate 10-15 viteve te kaluara. Ne fillim te vitit 1990 kane rene edhe shkarkimet nga banesat por po te njehat arsye dhe si pasoje e ndryshimit nga gazrat fosile ne shfrytezimin e elektricitetit. Kjo ka qellim qe te vazhdoje edhe gjate 1990. Gjate te njehtes periudhe te shkarkimeve te trafikut janë rritur si pasoje e rritjes se menjehershme ne zoterimin dhe shfrytezimin e automjeteve.

Nuk ka asnje rezultat te sakte ne lidhje me pershkrimin e cilësisë se ajrit ne Shqipëri per zone e projektit, por mund te themi se cilësia e ajrit ne kete zone eshte mjaft e mire pasi trafiku rrugor eshte i pakët dhe mungojne veprimtarite industriale.

3.8 Zhurma

Organizata e Shendetit Boteror e perkufizon nivelin e zhurmes se “nje ndjenje pakenaqesie” qe sjell, ne kete rast, zhurma e makinave ne rruge. Aq me e madhe eshte zhurma dhe ndotja atmosferike nga makinat sa me e pa shtruar te jete rruga neper te cilen kalojne. Qendra e banuara, parqet, dhe siperfaqet e tjera rekreative mund te vuajne shume nga zhurmat. Nje nga impaktet me te rendesishme te shkaktuara nga trafiku eshte zhurma e ekspozuar per njehzet qe

jetojne ne banesat afer aksit rrugor ne rikonstruksion. Ngaurvejimete BE del qe nje numer shume i madh i popullsisen dihet teper i merztur nga zhurmat e shkaktuara nga trafiku i rruges. Zhurma ngelet nje tingull teper i merzitshem dhe i padeshiruar qe percillet vecanerisht nga individet. Niveli fizik i zhurmes nuk korrespondon direkt me nivelin e merzitjes qe ajo shkakton. Vleresimi i impaktit te zhurmes perfshin konceptin e sasise e pergjigjeve personale te njerezve.

Zhurma e nderthurur me trafikun e rruges pergjithesisht konsiderohet qe te jete ne nje nivel me te larte apo te ulet te zhurmave, megjithese kjo nuk mund te jete nje prezantim teper drejte i zhurmave qe rrjedhin nga trafiku aktual gjate seksionit te rruges sipas projektit. Burimi me dominant i zhurmes se automjeteve jane zakonisht gomate dhe gazrat nga vjetesia. Burimet e tjera me te rendesishme te zhurmes jane motoret dhe tranzmisioni. Nivelet aktuale te zhurmes se segmentit rrugor do te jene ne varesi te kushteve te trafikut dhe perberjes se automjeteve.

Njesia llogaritese qe ben matjen e zhurmes eshte decibel (dB). Ato shprehen ne nje shkalle net e cilen jane te perceptuara dyfish me nivelin e zhurmave qe i korrespondon nje rritje prej rreth 10 decibelesh. Asnje matje per zhurmat ne ambient nuk eshte bere gjate ketij studimi dhe asnje matje e sakte nuk eshte e disponueshme per rrugen e propozuar. Meqe rruga kalon mes nje rruge kryesisht rurale, zona eshte relativisht e qete dhe niveli i zhurmave ne ambient eshte relativisht i ulet.

3.9 Komuniteti lokal dhe aspekte social ekonomike

Kjo rruge fillon ne Lagjen Shullaze e perfundon po ne Lagje. Shkalla e punesimit ne zone eshte pak a shume ajo ne shkalle vendi. Nje pjesë e mire e të rinjve të këtij qyteti kane emigruar jashte vendit; me shume se 80% e tyre ndodhen ne Itali dhe pjesa tjeter ne Greqi. Ata jane te lidhur me familjet e tyre dhe pothuaj te gjithe 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 tjeter, 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 sherbimesh 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 të ndryshme qeveritare, perseri kërkesa për rrugë është e lartë. Nga ana tjetër, rritja brutale e mjeteve motorrike në përdorim vetiak dhe/ose familjar kërkojnë rrugë të shtruara dhe të gjera.

Është llogaritur se vetëm si pasojë e sistemit të degraduar të rrugëve humbjet për qytetaret dhe bizneset janë shumë të mëdha (harxhohet më shumë se 30% e karburantit që nevojitet për të njeten trajet dhe po aq kohë e humbur. Dëmi është i dyfishtë: (i) humbje ekonomike me më shumë se 30% e asaj që nevojitet në kushte normale dhe (ii) ndotja është rreth 35-40% më lartë se ajo e shkaktuar në kushte normale.

Siguria Rrugore: Aksidentet rrugore janë shkak i dytë i vdekjeve në Shqipëri (pas atyre të semundjeve kardiovaskulare) dhe së situata vjen duke u përkeqësuar për shkak të rritjes së menjehershme të trafikut. Organizatat ndërkombëtare financuese po bëjnë investime të mëdha për sjelljen në funksionim normal të rrjetit rrugor në Shqipëri.

Shqipëria ka nivelin më të lartë të aksidenteve fatale, vlerat janë shprehur zyrtarisht, ndërmjet vendeve të tjera europiane. Çështja e sigurisë rrugore dhe kërkesës për të patur një mirëmbajtje sa më të përshtatshme rrugore mbetet tepër themelore në dritën e statistikave zyrtare e cila tregon qartë se nivelet e trafikut në infrastrukturën rrugore do të duhet të rriten edhe për një periudhë 10 vjeçare me ritëm 10% në vit.

4. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

4.1 Trashëgimia Arkeologjike dhe Kulturore

Segmenti rrugor kalon nëpër trasenë e një rrugë që tashmë është në funksion dhe në këtë mënyrë nuk do të ketë pasojë në trashëgimie kulturore apo arkeologjike të zonës. Për këtë arsye nuk nevojiten masa të veçanta të ruajtjes apo konservimit të tyre specifike.

Ndonse nuk ka të dhëna për mbetje arkeologjike në vendet që do të gërmohet gjatë ndërtimit të rrugës, nëse do të hasen të tilla gjatë ndërtimit, atëherë punimet do të ndalohen menjëherë në atë perimetrë dhe do të pritet ekspertiza e specializuar për të vlerësuar ecurinë e metejshme të projektit. Punimet do të rinisin serish vetëm pasi të jete leshuar konfirmimi nga autoritetet kompetente. E njëjta procedurë do të ndiqet edhe në vendmarrjet e inerteve për ndërtimin e segmentit në rastet kur hasen objekte arkeologjike të rëndësishme të veçanta.

4.2 Terreni dhe pamjet piktoreske

Do të jenë në qendër të vëmendjes. Në përgjithësi, me që aksi i rrugës është i hershëm, nuk pritet që të kemi modifikime të pamjeve pamore nga qendrat e banuara tashme. Përmes dhe bankinat e mundshme (ngritje dhe ulje të terrenit për shkak të nivelimit të rrugës) tashme janë konsoliduar dhe për më tepër nuk do të ketë çvendoseje masive dheu nga karexhata e rrugës dhe as mbushje të rëndësishme. Problemi mund të paraqitet në rastet kur kapicat e dheut ku do të merret materiali inert për mbushjen dhe shtrimin e rrugës do të vendosen në sheshet kryesore pranë vendbanimeve. Për këtë do të ketë konsultime dhe do të terhiqet opinioni i publikut për vend depozitimet e materialeve inerte. Do të synohet që të identifikohen pamje të fshehura të tyre me qëllim që të mos cenohet bukuria e peisazhit dhe as bimesia përgjatë aksit rrugor.

4.3 KLIMA

Impakti i projektit në klimën e zonës përreth nuk është i rëndësishëm dhe për këtë arsye gjatë ndërtimit dhe vijën në funksionim të saj nuk do të ketë asnjë kërkesë për shërbime lehtësuese.

4.4 Gjologjia dhe Dherat.

Sipas skemës së projektit nuk pritet të ketë asnjë impakt mbi gjeologjinë e rajonit dhe/ose zonës. Në trasenë ku rruga kalon do të ketë vetëm një germim të lehtë, jo më shumë se 25 cm dhe mbushje jo më shumë se 50 cm. Gjithë materiali që do të çvendoset do të ngarkohet në makina dhe do të depozitohet në një vend depozitimi që do të paracaktohet në bashkëpunim me organet komunale. Nuk priten të ketë germime/mbushje anësore përderisja rruga ekzistuese siguron gjërësine e kërkuar në projekt.

4.5 Hidrologjia, Ujrat sipërfaqësore dhe Nentokesore

Ujrat nentokesore në aksin e rrugës janë afër sipërfaqes; ato ndodhen në thellesi 2-4 m dhe në këtë mënyrë ato janë të ndjeshme përkarshi çdo depozitimi ndotes. Nisur nga volumi i punimeve (germime dhe depozitime të vogla të dherave dhe sedimenteve) nuk parashikohet ndonjë impakt direkt dhe i rëndësishëm i punimeve në këto ujra. Me potenciale në lidhje me ndotjen e ujërave nentokesore janë depozitimet/rrjedhjet e vajrave lubrifikante dhe/ose karburanteve të makinave të rënda gjatë punimeve ose, me pas, gjatë udhetimeve. Edhe në rast të derdhjeve të pavullnetshme (derdhje aksidentale) por edhe ndërrim i vajit ose rrjedhje të tij nga ana e makinerive të rënda mund të ndotin ujrat nentokesore.

Në rast derdhesh të rëndësishme të karburanteve dhe/ose vajit lubrifikant, hidrokarburet, për

shkak te gravitetit do te levizin drejt thellesise duke u bashkuar me ujrata nentokesore. Po ashtu, ne perzjerje me ujrata 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 gjermime 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 te një skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh se substancave te caktuara qe mund te kenë një impakt te përkohshëm ne cilësinë e ajrit përreth kantierëve te ndërtimit. Gjate fazës se ndërtimit shkarkimi i pluhurave bashkohet me veprimtari te ndryshme siç është heqja e pemëve dhe dherave, gjermimi i dherave dhe vendosja e po të njëjtit material ne bankina dhe ne strukturën e ndërtimit.

Shkarkimi i pluhurave varet ne radhe te pare nga kushtet e kohës dhe ne nivelin e veprimtarisë

dhe llojin e ndërhyrjes që do kryhet. Gjithashtu pluhuri ngrihet nga rrotat e automjeteve të rënda të ndërtimit sepse ato kalojnë gjatë kantierit të ndërtimit gjatë periudhës së nxehtë.

4.8 Zhurmat

Gjatë ndërtimit priten që zhurmat të shkaktohen nga makinerite e rënda të cilat do të transportojnë materialet/mbetjet që do të dalin nga gërmimi dhe/ose ato që nevojiten për mbushje. Zhurmat do të jenë prezente gjatë 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:

- Rruga do të lehtësojë levizjen e automjeteve dhe rritjen e volumit të transportit.
- Do të lehtësojë dhe permiresojë levizjen.
- Kjo rrugë do të krijojë një lidhje më të mirë për rajonin
- Do të rris numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

Efektet negative konsistojnë:

- Gjatë ndërtimit do të ketë pluhur dhe zhurma (me shumë se zakonisht),
- Gjatë fazës së ndërtimit mund të shkeputen tuba të furnizimit me ujë,
- Gjatë ndërtimit kanalet e drenazimit mund të bllokohen,
- Shpejtësia e automjeteve do të rritet dhe mundësia për aksidente është më e madhe, sidomos në 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 efektesh 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 germuese 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 jane një pjese tepër e rëndësishme e procesit te VNM. Ne linje me zhvillimin e VNM është përgatitur një strategji për konsultimet. Konsultimet ne çështjet ambjentale janë bazuar ne 'Konventën e Aarhus', e cila përshtat një pikëpamje me baze te drejte dhe fokusohet ne ndërveprimet mes autoriteteve te publikut dhe vete publikut ne një përmbajtje me demokratike.

Objektiva te veçanta te fushatës se informacionit publik dhe konsultimet publike janë përmbledhur si me poshtë:

- Për te ndare plotësisht informacionin rreth projektit te propozuar, përbërësit e tij dhe

veprimtaritë me gjithë personat e prekur;

- Te arrije informacion rreth nevojave dhe prioriteteve te personave te prekur, si edhe rreth reagimeve te tyre për çështjet dhe veprimtaritë e propozuara;
- Te arrihet bashkëpunimi dhe pjesëmarrja e njerëzve te prekur si dhe komuniteteve ne veprimtaritë e kërkuara qe duhet te ndërmerren
- Te siguroje transparence ne te gjitha veprimtaritë lidhur me zotërimin e tokës, rivendosi dhe rehabilitimin.

5.2.3 Plani i menaxhimit ambjental

Plani i Menaxhimit Ambjental (PMA) përcakton mënyrat se si do te behet monitorimi i impakteve ambientale qe do te ndërmerren dhe zbatimin e masave lehtësuese qe do përfundohen ne fazën e ndërtimit. Drafti i PMA do te ketë nevojë te përpunohet me zhvillimin e Fazës II.

PMA është një dokument ne evoluim dhe do te ndryshoje vazhdimisht sa me shume te bëhen te ditura detajet e punimeve te rehabilitimit dhe ndërtimit dhe mendimet publike.

Drafti i PMA konsiston ne sa me poshtë:

- Një Plan i Lehtësimit Ambjentalist (PLA), qe nënvizon masat qe duhen marre për te lehtësuar ndikimet negative gjate fazave te ndryshme te Projektit;
- Një Plan Monitorimi Ambjentalist (PMoA), qe përcakton parametrat ambjentaliste për t'u observuar dhe raportuar gjate fazave te ndryshme te Projektit;

Një Plan Menaxhimi Ambjental (PMA) po përgatitet si pjese e studimit te VNM-se me qellim qe te përcaktojë masat për ruajtjen e mjedisit dhe procedurat qe nevojiten për tu përshtatur me projektin si edhe për te njohur Pergjegjesite e tyre gjate zbatimit. PMA do te kompletohet kur procesi i projektimit do te ketë përfunduar dhe metodologjia e punës se Kontraktorit njihet dhe është përcaktuar përfundimisht. Kjo mund te rishikohet gjate zbatimit te projektit.

PMA është ndërtuar te përmbajë informacionet e mëposhtme:

- *masat lehtësuese;*
- *plani i monitorimit te ambientit;*
- *masat institucionale qe do te ndërmerren gjate ndërtimit dhe shfrytëzimit te 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, aktivitete të 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 shumë zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

5.2.5 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

Një konsideratë e veçantë është dhënë mënjanimit 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

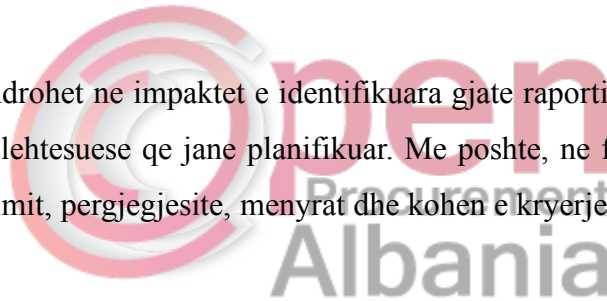
Kapicat e dherave kudo që do zhvendosen duhet të menaxhohen saktësisht dhe të depozitohen para se të ripërdoren. Kjo duhet të jetë praktike që të përdoret menjëherë pas gërmimeve dhe nëse jo duhet të depozitohet në lartësira prej jo më shumë se 2 m.

Ne 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 ndërtimit.

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



Plani i Lehtësimit Ambientalist

Komponenti Mjedisor	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
Toka	<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 përmbytjeve • Përmbytje 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 kujdeshme e materialeve dhe mbeturinave të rrezikshme, sigurimi i drenazhimeve të përshtatshme për mbeturinat ujore dhe derdhje e kujdeshme 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
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>				

<p>Habitatet Natyrore</p>	<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
<p>Fauna dhe Flora</p>	<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
<p><i>Mjedisi Social</i></p>				
<p>Estetika dhe Terreni</p>	<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

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