

Results – Based Road Maintenance and Safety Project (RRMSP)
Loan No. 8489-AL - Contract No. CS9

AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR



DESIGN OF ROAD TRAFFIC MONITORING AND CONTROL SYSTEM

RRJETI RRUGOR 200 KM

VNM

Përmbajtja

1	Hyrje	4
1.1	Objekti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis	6
1.2	Baza Legjislative	7
2	Kuadri Politik dhe Institucional.....	16
2.1	Politika	16
2.2	Kuadri Institucional.....	17
2.3	Te Drejtat e Qytetarve	18
3	Pershkrimi i Projektit.....	20
4	Përshkrimi i Mbulesës Bimore në Zonën e Projektit	36
4.1	Biodiversitet	36
4.1.1	Flora	36
4.1.2	Fauna.....	36
5	Prania e Burimeve Ujore Në Zonën e Projektit Dhe Në Afërsi Të Tij	38
5.1	Kushtet Hidrogjeologjike.....	38
5.2	Proceset Fiziko-Gjeologjike dhe Gjeodinamike	39
6	Demografia dhe Aspekte Social Ekonomike	40
6.1	Demografia	40
6.2	Cilesia e Ajrit	40
6.3	Ekonomia.....	41
6.4	Zhurmat dhe Trafiku	42
7	Identifikimi I Ndikimeve Me Te Rendesishme Ne Mjedis Nga Projekti Ne Studim.....	43
7.1	Ndikimi ne ujerat siperfaqesore	43
7.2	Ndikimi ne ujerat nentokesore	43
7.3	Ndikimi ne toke/shkemb	43
7.4	Ndikimet nga zhurmat	43

8	Shtirirja E Mundshme Hapësinore E Ndikimit Negativ Në Mjedis	44
9	Masat Zbutese Te Ndikimeve Negative Gjate Procesit Te Shfrytezimit	45
9.1	Mbjellja e siperfaqes se rezervuar per gjelberim (Revegjetacioni)	45
9.2	Rehabilitimi i elementeve te peisazhit.....	45
9.3	Perdorimi i karburanteve dhe i lubrifikanteve.....	46
9.4	Plani i menaxhimit mjedisor.....	46
10	Masat e Mundshme për Shmangien dhe Zbutjen e Ndikimeve Negative Në Mjedis.....	50
10.1	Marrëveshjet Institucionale.....	50
10.1.1	Strukturat dhe përgjegjësitë institucionale	50
10.1.2	Monitorimi dhe raportimi.....	50

1 Hyrie

Ky studim i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis ka të bëjë me komponentin “Projekti Rrugor 200 Km” Te Projektit të RTMCS .

Zona ndodhet në një hapësirë me infrastrukture të rregullt rrugore të ndërtuar gjatë 25 viteve të fundit.

Terreni është i sheshtë dhe një pjesë e mirë është e lirë nga ndërtimet, me infrastrukture të mirëcaktuara. Zona është nën administrimin e ARRSH dhe me plan rregullues tashmë.

Zona përfshin arteriet kryesore të komunikacionit.

Implementimi i Projektit bëhet në përputhje me zhvillimin e zonat të Ultesirës Perendimore, pasi kjo zonë ka tashmë një studim të miratuar ku janë të përcaktuara lloji, destinacioni dhe madhësia e objekteve të cilat do të ndërtohen në këtë zonë. Investimet private në këtë zonë përveç interesit të investitorëve kanë edhe një interes në komunitet pasi do të shërbenin edhe në përmirësimin e infrastruktures dhe të shërbimeve të ndryshme në të mirë të komunitetit.

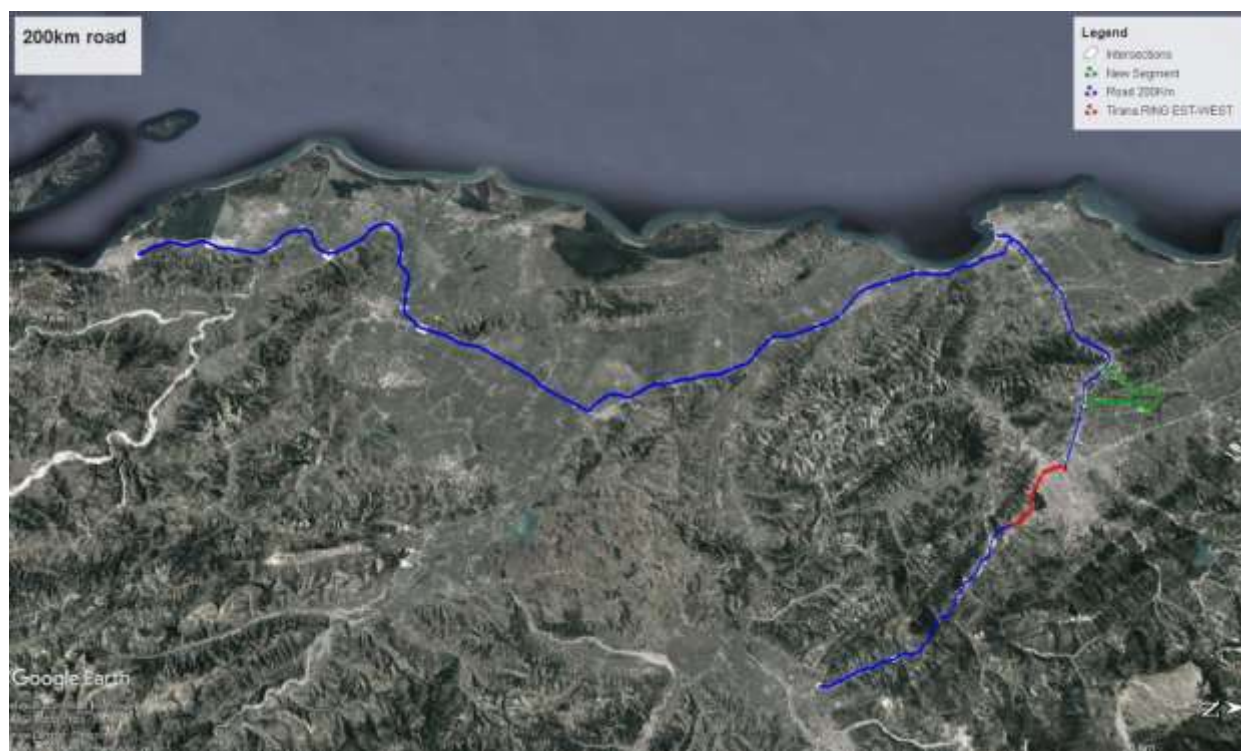


Figura : Pamje Satelitore e Shtrirjes së Komponentit (200 Km)

Projeki Rrjeti Rrugor 200km						201.84
Nr.	Segmenti	Emërtimi	Fillimi	Mbarimi	Mbulimi TEN-T	Gjatësia Km
1	Tirane - Durres	Tirane - Durres SH2 32.8Km	Shqiponja	Mbikalimi Porti	Korridori VIII	32.80
2	Tirane - Elbasan	Tirane - Elbasan 26.4Km	Unaza TEG	Bradashesh	Korridori VIII	26.40
3	Unaza Durres	Durres - Plazh 5.91Km	Mbikalimi Shkozeti (AIBA)	Plepa	R2C	5.91
4	Durres - Kavaja	Durres - Rrogozhine 9.81Km	Plepa	Kavaja (Veri)	R2C	9.81
5	Unaza Kavaje	Unaza Kavaje 7.89Km	Kavaja (Veri)	Kavaje (Jug)	R2C	7.89
6	Kavaja - Rrogozhine	Kavaje - Rrogozhine 10.8Km	Kavaje (Jug)	Rrogozhine – Korridori 8	R2C	13.90
7	Rrogozhine - Lushnje	Rrogozhine - Lushnje 13.9Km	Rrogozhine – Korridori 8	Lushnje (Veri)	R2C	13.90
8	Unaza Lushnje	Unaza Lushnje 4.62Km	Lushnje (Veri)	Lushnje (Jug)	R2C	4.62
9	Lushnje - Fier	Lushnje - Fier 20Km	Lushnje (Jug)	Mbrostar	R2C	20.00
10	Unaza Fier	Unaza Fier 21.5Km	Mbrostar	Levan	R2C	21.50
11	Fier - Vlore	Fier- Vlore 24.0Km	Levan	Transballkanike	R2C	24.00
12	Vore - Ahmetaq	Vore - Ahmetaq	Vore	Kryqezimi Ahmetaq	R2B	6.52
13	QafKashar - Rinas - Ahmetaq	Mbikalim-Rinas-Ahmetaq SH60	Mbikalim Qaf.Kashar	Kryqezimi Ahmetaq	R2B	9.59
14	Kryqezimet					5
25%					Mbulimi TEN-T	196.84

Tabela e akseve qe do te mbulohen nga ky projekt

1.1 Objekti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

Objekti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis përshkruhet në nenin 3 të Direktivës nr. 85/377/CEE:

“VNM individualizon, përshkruan dhe vlerëson, në mënyrë specifike, për secilin rast në veçanti efektet direkte dhe indirekte të një projekti mbi faktorët e mëposhtëm: njeriu, fauna, flora; toka, ajri, klima dhe peisazhi; ndërveprimin midis faktorëve të mësipërm dhe të mirave materiale dhe pasurisë kulturore”.

Neni i mësipërm evidenton unitaritetin e kompleksit ekologjik: nga ky unitaritet rrjedh që parametri i VNM nuk është vetëm respektimi i disiplinave sektoriale, i planeve dhe i standarteve, por vlerësimi i efekteve globalë të një ndërhyrjeje sipas metodave tekniko-shkencore të kërkimit.

Qëllimi i disiplinës së VNM, është ai i *“pajtimit të kërkesave të zhvillimit ekonomik dhe prodhues me ato të ruajtjes së pasurisë mjedisore, nëpërmjet zgjedhjes së një kompromisi, i cili të prekë sa më pak të dytën në favor të të parit”.*

Vlerësimi i ndikimit në mjedis përfshin përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme të drejtpërdrejta e jo të drejtpërdrejta mjedisore të zbatimit apo mos-zbatimit të projektit. Keto ndikime mjedisore të projektit vlerësohen në lidhje me gjendjen e mjedisit në territorin e prekur në kohën e paraqitjes së raportit përkatës për vlerësimin e ndikimit në mjedis të projektit. Vlerësimi i projektit përfshin, gjithashtu, propozimin e masave të nevojshme për parandalimin, reduktimin, zbutjen, minimizimin e ndikimeve të tilla ose rritjen endikimeve pozitive mbi mjedisin, gjatë zbatimit të projektit, përfshirë edhe vlerësimin e efekteve të pritshme të masave të propozuara.

Gjatë procesit të vlerësimit të ndikimit në mjedis kryhen identifikimi, përshkrimi dhe vlerësimi, në mënyrën e duhur, i ndikimit në mjedis të një veprimtarie, duke përcaktuar efektet e mundshme, të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta mbi tokën, ujin, detin, ajrin, pyjet, klimën, shëndetin e njeriut, florën dhe faunën, peizazhin natyror, pasuritë materiale e trashëgiminë kulturore, duke pasur parasysh lidhjet e tyre të ndërsjella.

Në nenin 7 të Ligjit Nr. 10440 date 07.07.2011 "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" është dhënë në menyre të qarte se cilat projekte i nënshtrohen vlerësimit e ndikimit në mjedis, ku thuhet se: "Projektet private apo publike, të listuara në shtojcat I dhe II, bashkëlidhur këtij ligji, i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis, në përputhje me kërkesat e kreut II të këtij ligji, përpara dhënies së lejes përkatëse, nga autoriteti përgjegjës, për zhvillimin ose jo të projektit”.

Sipas Ligjit të sipërcituar "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis", (ndryshuar me Ligjin Nr. 12/2015 për një ndryshim në Ligjin Nr. 10440, Datë 07.07.2011, "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis") dhe Vendimit Nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësisë e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore" arrijmë në konkluzionin se: aktiviteti që propozohet duhet ti nënshtrohet Procedurës Paraprake të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis.

Raporti ka për qëllim identifikimin e efekteve negative dhe pozitive, si dhe të propozojë masat zbutëse duke marre në konsideratë interesat ekonomike të investitorit, si dhe përdorimin racional të burimeve natyrore dhe koordinimin e zhvillimit ekonomik dhe social të zonës me kërkesat e zhvillimit të qëndrueshëm.

Qëllimi kryesor i këtij vlerësimi është që të:

1. të identifikojë ndikimet e mundshme mjedisore në zonën në studim gjatë punimeve për rehabilitimin e rrugëve sipas projektit
2. të propozojë marrjen e masave të domosdoshme për minimizimin dhe parandalimin e efekteve të krijuara në mjedis nga vënia në jetë e këtij projekti;
3. të propozojë masat e nevojshme rehabilituese përpara vënies në shfrytëzim të projektit në vlerësim.

1.2 Baza Legjislative

Legjislacioni mjedisor

Në Nenin 59 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë shkruhet se: "Shteti, brenda kompetencave kushtetuese dhe mjeteve që disponon, si dhe në plotësimin e nismes dhe të përgjegjësisë private, synon (1) një mjedis të shëndetshëm dhe ekologjikisht të pershtatshëm për brezat e sotëm dhe të ardhshëm, dhe (2) shfrytëzimin racional të pyjeve, ujërave, kullotave dhe burimeve të tjera natyrore mbi bazën e parimit të zhvillimit të qëndrueshëm,,. Nisur nga kompleksiteti i tyre, çështjet mjedisore synohet të perfshihen në të gjitha Planet Lokale e Rajonale të Veprimit, Strategjite dhe Programet Sektoriale dhe Strategjite Kombetare.

Ligji mjedisor kryesor është Ligji Nr. 10431, datë 9 Qershor 2011 "Për Mbrojtjen e Mjedisit". Ky Ligj përcakton politikat kombëtare dhe vendore për mbrojtjen e mjedisit, kërkesat për përgatitjen e vlerësimeve të ndikimit mbi mjedisin dhe vlerësimin strategjik mjedisor, kërkesat për dhënien e lejeve veprimtarive që ndikojnë mbi mjedisin, parandalimin dhe pakësimin e ndotjes së mjedisit, normat dhe standartet mjedisore, monitorimin dhe kontrollin

mjedisor, detyrat e organëve shtetërore në lidhje me çështjet mjedisore, rolin e publikut dhe sanksionet e përcaktuara në rast të shkeljes të ligjit.

Ligji përcakton objektivat e meposhtme të mbrojtjes së mjedisit: parandalimi, kontrolli dhe ulja e ndotjes së ujit, ajrit, tokës dhe ndotjeve të tjera të çdo lloji; ruajtja, mbrojtja dhe përmirësimi i natyrës dhe i biodiversitetit; ruajtja, mbrojtja dhe përmirësimi i qëndrueshmërisë mjedisore me pjesëmarrjen e publikut; përdorimi i matur dhe racional i natyrës dhe i burimeve të saj; ruajtja dhe rehabilitimi i vlerave kulturore dhe estetike të peizazhit natyror; dhe mbrojtja dhe përmirësimi i kushteve të mjedisit.

Ligji Nr. 10440 datë 7/07/2011 për “Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”, përcakton rregullat, procedurat dhe afatet për identifikimin dhe vlerësimin e ndikimeve të drejtpërdrejta apo të tërthorta të projekteve ose veprimtarive mbi mjedisin. Ligji përcakton hapat e nevojshme për zbatimin e procedurave të VNM: dorëzimin e kërkesës, shqyrtimin paraprak, kriteret e përzgjedhjes dhe klasifikimit, seancat dëgjimore dhe konsultimet publike, aksesin në informacion, detyrat dhe të drejtat e organëve të tjera. Ligji përcakton gjithashtu listën e veprimtarive që duhet të jenë objekt i procesit të Thelluar dhe atij Paraprak të VNM.

Ligji i lart-përmendur nënvizon se qëllimi i Vlerësimit Mjedisor është të sigurojë: Një nivel të lartë të mbrojtjes së mjedisit përmes parandalimit, minimizimit dhe kompensimit të dëmeve në mjedis nga projekte të propozuara që përpara miratimit të tyre për zhvillim dhe garantimin e një procesi të hapur vendim marrjeje gjatë identifikimit, përshkrimit dhe vlerësimit të ndikimeve në mjedis në mënyrën dhe kohën e duhur, si dhe përfshirjen e të gjitha palëve të interesuara në të.

Procesi i vlerësimit duhet të jetë i përgjithshëm, i integruar, në kohë, i hapur dhe të realizohet në mënyrë të paanshme nëpërmjet pjesëmarrjes së organeve qendrore dhe vendore, publikut, si edhe organizatave mjedisore jo fitim prurëse, e zhvilluesve të projekteve si edhe të personave fizikë dhe juridikë të specializuar në këtë fushë, me qëllim parandalimin dhe reduktimin e ndikimit mbi mjedis.

Disa nene të këtij ligji janë ndryshuar nëpërmjet Ligjit Nr. 12/2015 për disa ndryshime në ligjin Nr. 10 440, datë 7.7.2011, “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, ndryshime këto që kane hyrë në fuqi më 1 Shtator 2015. Ligji Nr. 10448, datë 14.7.2011 “Për Lejet e Mjedisit” ka për qëllim parandalimin, pakësimin dhe mbajtjen nën kontroll të ndotjes së shkaktuar nga disa kategori veprimtarish, në mënyrë që të arrihet një nivel i lartë i mbrojtjes së mjedisit në tërësi, shëndetit të njëriut dhe cilësisë së jetës.

Ky ligj përcakton edhe rregullat për lejimin e zhvillimit të disa veprimtarive që shkaktojnë ndotje të mjedisit në Republikën e Shqipërisë. Ne baze të Ligjit Nr. 60/2014 shtojca 1, bashkëlidhur Ligjit Nr. 10 448, datë 14.7.2011, "Për lejet e mjedisit", është ndryshuar. Bashkimi Evropian ka hartuar një tërësi ligjesh që përcaktojnë standardet dhe objektivat bazë shëndetësore për një numër të konsiderueshëm të ndotësve të ajrit. Këto standarde dhe objektiva janë përmbledhur në tabelën e mëposhtme .

Standartet e Cilësisë së Ajrit në EU

Përpos sa më lart, përgatitja e kësaj VNM-je është bazuar në legjislacionin e mëposhtëm:

Ligje:

Ligji Nr. 139/2015, datë 17.12.2015 "Për vetëqeverisjen vendore"

Ligji Nr. 12/2015, datë 26.2.2015 "Për disa ndryshime në ligjin "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis"

Ligji Nr. 162/2014, datë 04.12.2014 "Për mbrojtjen e cilësisë së ajrit në mjedis "

Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit"

Ligji Nr. 111/2012, datë 15.12.2012, "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore"

Ligji Nr. 10463, datë 22.9.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve,,"

Ligji Nr. 8906 "Mbi Zonat e Mbrojtura" dhe përmiresuar me Ligjin 9868 datë 04.02.2008 "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin e mesipërm për Zonat e Mbrojtura"

Ligji Nr. 9774, datë 12.07.2007 "Për Vlerësimin dhe Administrimin e Zhurmës në Mjedis".

Ligji Nr. 9587, datë 20.07.2007 "Për Mbrojtjen e Biodiversitetit"

Ligji Nr. 9791, datë 23.07.2007 "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin Nr. 9385 "Për Pyjet dhe Shërbimin Pyjor"

Ligji Nr. 9385, datë 04.05.2005 "Për Pyjet dhe Shërbimin Pyjor"

Ligji Nr. 9244, datë 17.06.2004 "Për mbrojtjen e tokës bujqësore".

Ligji Nr. 9115, datë 24.07.2003 "Për Trajtimin Mjedisor të Ujrave të Ndotura.

Ligji Nr. 8672, datë 26.10.2000 "Për ratifikimin e "Konventës së Aarhusit për të drejtën e publikut për të pasur informacion, për të marrë pjesë në vendimmarrje dhe për t'iu drejtuar gjykatës për çështjet e mjedisit"

Vendime të Këshillit të Ministrave:

V.K.M Nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore"

V.K.M Nr. 419, datë 25.06.2014 "Për miratimin e kërkesave të posaçme për shqyrtimin e kërkesave për leje mjedisi të tipave A, B dhe C, për transferimin e lejeve nga një subjekt të tjetri, të kushteve për lejet respektive të mjedisit, si dhe rregullat e hollësishme për shqyrtimin e tyre nga autoritetet kompetente deri në lëshimin e këtyre lejeve nga QKL-ja".

V.K.M Nr. 417, datë 25.06.2014 "Për miratimin e tarifave të Lejeve të mjedisit"

V.K.M Nr. 227, datë 30.04.2014 "Për përcaktimin e rregullave, të kërkesave dhe të procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut në vendim-marrjen mjedisore".

V.K.M Nr. 175, datë 19.01.2011 "Për miratimin e strategjisë kombëtare të menaxhimit të mbetjeve dhe të planit kombëtar të menaxhimit të mbetjeve"

V.K.M Nr. 587, datë 7.07.2010 "Mbi monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbanë dhe turistike"

V.K.MNr. 994, datë 02.07.2008 "Për tërheqjen e mendimit të publikut në vendimmarrje për mjedisin"

V.K.M Nr. 853, datë 28.12.2005 "Për miratimin e listes se mbetjeve të rrezikshme, mbetjeve dhe mbeturinave të tjera që ndalohen të importohen me qëllime ruajtje, depozitimi dhe asgjësimi"

V.K.M Nr. 248, datë 24.04.2003 "Për Miratimin e Normave të Përkohshme të Shkarkimeve në Ajër dhe zbatimin e tyre".

V.K.M Nr. 435, datë 12.09.2002 "Për Miratimin e Normave të Shkarkimeve në Ajër në Republikën e Shqipërisë"

V.K.M Nr. 103, datë 31.03.2002 "Mbi Monitorimin e mjedisit në Republikën e Shqipërisë".

Udhëzime dhe Rregullore:

Udhëzim i Ministrit të Mjedisit dhe Ministrit të Financave Nr. 7938, datë 17.7.2014 'Për përcaktimin e tarifave dhe vlerave përkatëse për shërbimet që kryen Ministria e Mjedisit për procesin e VNM-së'

Udhëzim i Ministrit të Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave, Nr. 8 date 27.11.2007 "Për nivelin kufi të zhurmave në mjedise të caktuara"

Gjithashtu, Shqipëria është palë e marrëveshjeve ndërkombëtare mbi Biodiversitetin, Ndryshimet Klimatike, procesin e shkretëtizimit, Specie në rrezik, Mbetjet e dëmshme, Ligjin mbi detin, Mbrojtjen e Shtresës së Ozonit dhe Lagunave.

Gjate hartimit të këtij raporti VNM-je, janë marrë në konsideratë edhe disa nga Direktivat kryesore të BE-se për mjedisin:

Direktiva 1999/30/CE date 22 Prill 1999, për vlerat kufi për dioksidin e squfurit, dioksidin e azotit dhe oksidin e azotit, PM dhe plumbit. (Council Directive 1999/30/EC of 22 April 1999 relating to limit values for sulphur dioxide, nitrogen dioxide and oxides of nitrogen, particulate matter and lead in ambient air)

Direktiva 2000/60/CE datë 23 Tetor 2000 për Kuadrinligjor për veprimet e komunitetit në fushën e politikës së ujrave. (Directive 2000/60/EC of 23 October 2000 of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the Community action in the field of water policy)

Direktiva 2001/42/CE datë 27 qershor 2001, Mbi vlerësimin e Pasojave të Planeve dhe Programeve të Caktuara mbi Mjedisin. (Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment)

Direktiva 2011/92/EU e datës 13 Dhjetor 2011 mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të projekteve publike apo private (Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment).

Direktiva 2008/50/CE datë 21 Maj 2008 Mbi cilësinë e ajrit në mjedis, për një ajër më të pastër për Evropën". (Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe)

Direktiva 2014/52/EU datë 16 Prill 2014 mbi disa ndryshime në Direktivën 2011/92/EU mbi VNM (Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment). (Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 amending Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment)

Legjislacioni për planifikimin territorial

Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit" i ndryshuar me Ligjin Nr. 73/2015, datë 09.7.2015 "Për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin Nr. 107/2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", ka për qëllim:

- a) të sigurojë zhvillimin e qëndrueshëm të territorit, nëpërmjet përdorimit racional të tokës dhe të burimeve natyrore;
- b) të nxitë veprimet e duhura për mbrojtjen, restaurimin dhe rritjen e cilësisë së trashëgimisë natyrore e kulturore dhe për ruajtjen e shumëllojshmërisë biologjike, zonave të mbrojtura, monumenteve të natyrës, zonave të ndjeshme mjedisore dhe të peizazhit;
- c) të vlerësojë potencialin aktual e perspektiv për zhvillimin e territorit në nivel kombëtar e vendor, në bazë të balancimit të burimeve natyrore, të nevojave ekonomike e njerëzore dhe interesave publikë e private. të mundësojë të drejtën e përdorimit e të zhvillimit të pronës, në përputhje me dokumentet planifikuese dhe sipas legjislacionit mjedisor në fuqi;
- d) të krijojë kushte të përshtatshme e të drejta dhe shanse të barabarta për banim, veprimtari ekonomike e sociale për të gjitha kategoritë sociale, kohezion ekonomik e social dhe gëzim të të drejtave të pronësisë;
- e) të sigurojë që autoritetet kombëtare e vendore të planifikimit të hartojnë e të përditësojnë rregullisht dokumentet e planifikimit, sipas kërkesave të tregut dhe nevojave sociale;
- f) të sigurojë që autoritetet e planifikimit të bashkërendojnë veprimtaritë e tyre planifikuese për të nxitur planifikimin e harmonizuar e të integruar të territorit;

Ligji i lart-përmendur specifikon që Autoriteti i planifikimit vendor përcakton në planin e përgjithshëm të territorit zonat, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të planeve të detajuara vendore, mbi bazën e kriterëve të përcaktuara në rregulloren e planifikimit. Planet e detajuara vendore hartohen me qëllim:

- a) zhvillimin dhe/ose rihzhvillimin e një zone/njësie;
- b) rigjenerimin/ripërtëritjen e një zone/njësie kryesisht urbane;
- c) ndërtimin e infrastrukturave publike.

Hartimi i kesaj VNM është bazuar gjithashtu edhe ne vendimet e meposhtme:

V.K.M Nr. 271, datë 6.4.2016 "Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin Nr. 408, datë 13.5.2015, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit", të ndryshuar.

V.K.M. Nr. 408, datë 13.5.2015 “Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”

V.K.M. Nr. 671, datë 29.7.2015 “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”

V.K.M. Nr. 502, datë 13.7.2011 “Për miratimin e rregullores uniforme të kontrollit të zhvillimit të territorit”

Ligji i Planifikimit të Territorit dhe rregulloret e tij përcaktojnë tre tregues të distancave:

- a) Distanca midis 2 ndërtesave/strukturave.
- b) Distanca midis një ndërtese dhe kufirit të pronës, dhe
- c) Distanca midis një ndërtese dhe kufirit të rrugës.

Distancat janë shumë të rëndësishme, pasi kur zbatohen sigurojnë ajrim të mjaftueshëm për banesat, hapësirë të mjaftueshme për të lëvizur në rrugë dhe hapësirë të mjaftueshme për gjelbërim dhe aktivitete argëtuese për fëmijët apo të gjitha moshat.

Në zona që ndërtohen rishtazi, distanca minimale midis dy ndërtesave është e barabartë me lartësinë e ndërtesës më të lartë, e matur në metra. Distancat minimale e ndërtesave nga trupi i rrugës është 5 dhe më shumë metra, sipas rasteve që parashikojnë rregulloret e planifikimit të territorit dhe Kodi Rrugor.

Legjislacion për Trashëgimime Kulturore

Përsa i përket Trashëgimisë Kulturore, legjislacioni bazë është: Ligji Nr. 9048, datë 07.04.2003 “Për Trashëgiminë Kulturore”, i ndryshuar. Ky ligj ka për qëllim shpalljen dhe mbrojtjen e trashëgimisë kulturore në territorin e Republikës së Shqipërisë.

Karakterizimi i trashëgimisë kulturore, vlerat e lidhura me të dhe politikat vijuese për mbrojtjen dhe trajtimin e saj janë paraqitur në dokumente të ndryshme ndërkombëtare të UNESCO-s, nga të cilat më të rëndësishmet janë një seri Rekomandimesh dhe Konventash. Dokumenti më i rëndësishëm ndërkombëtar mbi këto politika është Karta Ndërkombëtare për Konservimin dhe Restaurimin e Monumenteve dhe Siteve, e njohur si Karta e Venecias, e cila mori jetë gjatë Kongresit të Dytë të Arkitektëve dhe Teknikëve të Monumenteve Historike, që u mbajt në Venecia, në vitin 1964. (ICOMOS-i, i themeluar në vitin 1965, e miratoi më vonë Kartën e Venecias si udhëzuesin e tij kryesor doktrinal). Mbi bazën e Kartës së Venecias është formuluar edhe Karta shqiptare e Restaurimit e miratuar me vendim Nr. 426, datë 13.07.2007 të Këshillit të Ministrave. Vendimi i Kryesisë së Këshillit të Ministrave Nr. 249, datë 01.07.1980 dhe relacioni e planimetritë përkatëse “Për vënien në mbrojtje shtetërore të lagjeve

dhe të asambleve me vlerë arkitektonike historike në qytetet Korçë, Elbasan, Shkodër, Vlorë e Tiranë”.

Legjislacioni për Menaxhimin e Mbetjeve

Legjislacioni për menaxhimin e mbetjeve në Shqipëri ka përparuar me miratimin e ligjeve, vendimeve dhe rregulloreve të reja. Qëllimet dhe afatet e parashikuara nga ligjet dhe strategjitë kombëtare janë në përputhje me kërkesat e BE. Një nga objektivat e rëndësishme të kuadrit ligjor dhe arsyeja kryesore e kësaj qasje nga lart-poshtë është krijimi i kushteve të përshtatshme për donatorët ndërkombëtarë (në fonde të veçanta të BE-së) për të financuar infrastrukturën e nevojshme.

Ligji ka për qëllim të sigurojë mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit të njerëzve nga ndotja dhe dëmtimi prej mbetjeve të ngurta. Për këtë qëllim, ai përcakton rregulla për trajtimin mjedisor të mbetjeve të ngurta në çdo fazë: krijimit, grumbullimit, ndarjes, transportit, riciklimit, përpunimit dhe deponimit. Ligji më tej ka për qëllim reduktimin e mbetjeve dhe zvogëlimin e ndikimit të mbetjeve toksike dhe të rrezikshme. Ligji zbatohet nga:

VKM Nr.99, datë 18.2.2005 “Mbi miratimin e listës shqiptare për klasifikimin e mbetjeve”.

VKM Nr 177, datë 6 mars 2012 “Për paketimin dhe paketimin e mbetjeve”.

VKM Nr. 117, datë 13.2.2013 “Për kriteret, në bazë të të cilave përcaktohet kur disa tipa të metalit skrap pushojnë së qeni mbetje”.

VKM Nr. 641, datë 1.10.2014 “Për miratimin e rregullave për eksportin e mbetjeve dhe kalimin transit të mbetjeve jo të rrezikshme e të mbetjeve inerte”

VKM Nr. 575, datë 24.6.2015 “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”

Urdhër Nr. 893, datë 4.10.2013 “Për miratimin e modelit të regjistrave të subjekteve që gjenerojnë, grumbullojnë dhe riciklojnë vavra të përdorura”.

Amenduar nga:

Ligj Nr. 32/2013 datë 14.2.2013 “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”

Ligj Nr. 156/2013 datë 10.10.2013 “Për disa ndryshime në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar”

Këto udhëzime nenvijzojnë nevojën për zbatimin e një hierarkie të menaxhimit të mbetjeve që përfshin parandalimin, riciklimin/ ripërdorimin; trajtimin dhe asgjësimin. Udhëzimet kërkojnë ndarjen e mbeturinave konvencionale nga mbetjeve të rrezikshme dhe në qoftë se gjenerimi i mbeturinave të rrezikshme nuk mund të parandalohet (siç është rasti në objektet e kujdesit shëndetësor); menaxhimi i tij duhet të fokusohet në parandalimin e dëmit ndaj shëndetit, sigurisë dhe mjedisit, në përputhje me parimet e mëposhtme:

- Njohja dhe vlerësimi i ndikimeve të mundshme dhe rreziqeve që lidhen me menaxhimin e cdo lloji mbetje të rrezikshme të krijuar gjatë ciklit jetësor të saj të plotë.
- Sigurimi që njerëzit/firmat që merren me trajtimin dhe asgjësimin e mbetjeve të rrezikshme janë ndërmarrje me reputacion dhe legjitime, të licencuara nga agjencitë përkatëse rregullatore dhe këto zbatojnë praktikën me të mira të industrisë.
- Sigurimi i përputhshmërisë me rregulloret e aplikueshme.

2 Kuadri Politik dhe Institucional

2.1 Politika

Gjate dhjete-vjecarit te fundit qeveria ka filluar zhvillimin e nje kuadri per te ndryshuar degradimin mjedisor i cili ka ardhur si rezultat i industrializimeve te meparshme gjate periudhes se meparshme, i cili ka anashkaluar mbrojtjen e mjedisit pothuajse plotesisht. Menaxhimi dhe mbrojtja e mjedisit jane pjese e Legjislacionit i cili kerkon nga Republika qe:

“te mirembaje nje mjedis te pershtatshem te shendetshem dhe ekologjik per brezat e sotem dhe te ardhshem”.

Per me teper, legjislacioni kerkon qe burimet natyrore duhet te shfrytezohen racionalisht ne perputhje me principe te bazuara.

1 Politikat e perpiluara per mjedisin ne ditet e sotme jane pasqyruar ne ligjin e vitit 2002.

Kapitulli II “Politikat Mjedisore”percakton politiken e qeverise per:

Politika shteterore mjedisore – percakton pozicionin e mjedisit ne legjislacion, vendin e strategjive te sektoreve kombetare dhe planet lokale si pjese e politikës mjedisore dhe percakton organizmat te cilet do te administrojne keto politika.

Programet dhe strategjite mjedisore – percakton Planin e Veprimit Kombetar te Mjedisit (PVKM) i cili duhet te prodhoje çdo dhjete vjet nje raport mjedisor ne zbatimin e PVKM per Keshillin e Ministrave

Planet lokale mjedisore – kerkojne nga qeverisja lokale te zhvillojne Planet lokale te Veprimit te Mjedisit (PLVM) duke perdorur organizmat kombetare per te ofruar te dhena dhe mbeshtetje teknike, per qeverite lokale te lidhen me publikun, OJQ dhe biznesin per zhvillimin e planeve dhe Kryetaret e Bashkive te raportojne ne Keshillin e Rretheve per zbatimin e planeve ne fund te çdo viti. Qeveria Shqiptare ka publikuar Planin e pare Kombetar te Veprimit te Mjedisit (PKVM) ne vitin 1993, i cili percakton qellimet mjedisore qe synohen per nje plan veprimi per vendin. Struktura e pare Mjedisore eshte ngritur ne vitin 1994 dhe nje strukture e dyte eshte ngritur ne vitin 1998. Raporti i Struktures Mjedisore per 1999-2000 eshte realizuar por nuk eshte botuar – megjithese mendohet qe do te publikohet se shpejti. Vonesat jane shkaktuar ne nivel institucional nga Agjensia Kombetare e Mjedisit ne Ministrine e Mjedisit. Dorezimi i varfer i raportit vjetor ne implementimin e PVKA eshte si rezultat i pengesave te burimeve te ndryshimeve institucionale qe kane ndodhur ne tre vitet e fundit.

2.2 Kuadri Institucional

Agjensia Kombetare e Mjedisit (AKM) u krijua ne vitin 1981. Ne vitin 2002, ligji i ri percaktoi se Ministria e Mjedisit, e cila duhet te ofroje nje kontroll te centralizuar te mjedisit ne emer te Ministrise se Mjedisit (Neni 67).

Neni 64 percakton qe Ministria e Mjedisit mbeshtetet nga:

- Agjensite Rajonale te Mjedisit
- Inspektoriati i Mjedisit
- Organizmat Mjedisore (te cilat jane institucione qe veprojne nen Ministrine e Mjedisit siç eshte Instituti i Mjedisit i cili eshte pergjegjes per monitorime)
- Organizmat qeveritare lokale dhe organizma te tjere nder-ministore siç percaktohen kohe mbas kohe.

Drafti i politikës mjedisore te Ministrise se Mjedisit, percakton kufizime per normat e ndotjes dhe koordinon me agjensite ekzekutive si jane implementuar politikat mjedisore ne terren. Ashtu siç ndodh ne vende me nivel te larte varferie, mbrojtja e mjedisit ka nje vleresim te ulet ne kuptimin buxhetor. Rezultati eshte se zbatimi dhe detyrimi i politikës mjedisore eshte i dobët si rezultat i mungeses se burimeve te papershtatshme nje rezore, paisjeve dhe lehtesirave.

Financimi i Ministrise se Mjedisit supozohet te vije pjeserisht nga taksat per licensat dhe nga burime te tjera te fondeve siç eshte percaktuar ne Ligjin NR. 8934 te Mbrojtjes te Mjedisit i dates 5/0/20022.

Si shtese e detyrave te vendosura direkt nga Ministria e Mjedisit do te dale e qarte se nje numer i organizatave te tjera shteterore kane nje rol te rendesishem ne monitorimin dhe mbrojtjen e flores dhe te faunes duke perfshire:

- Muzeun Kombetar te Shkencave Natyrore
- Instituti i Kerkimeve Biologjike
- Mjedisit Pyjeve dhe Administrimit te Ujerave pergjegjese per kontrollin e pyjeve

Me gjithë kete mori institutesh pergjegjese per monitorimin, aktualisht jane realizuar pak studime ne kete fushe ne gjendjen e flores dhe te faunes ne Shqiperi, qe vjen kryesisht si rezultat i kufizimeve buxhetore.

Institucione te tjera qe kane nje rol te rendesishem ne mjedis jane:

- Ministria e Ekonomise,
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikes
- Ministria e Shendetesise dhe Instituti i Shendetit Publik – pergjegjes per monitorimin e cilesise se ujit te pishem dhe cilesise se ajrit
- Instituti Hidro-Meteorologjik – mbledhjen e te dhenave metereologjike dhe eshte pergjegjes per monitorimin e cilesise se ujit dhe te ajrit
- Keshilli Kombetar i Rregullimit te Territorit (KKRrT) – pergjegjes per leshimin e lejeve te ndertimit me kushte te cilat perfshijne kerkesa per mbrojtjen e mjedisit.

2.3 Te Drejtat e Qytetarve

Ligji Nr. 8934 per Mbrojtjen e Mjedisit i dates 5/09/2002 percakton rolin dhe te drejtat e publikut ne çeshtjet mjedisore. Kapitulli X Roli i Publikut perfshin çeshtjet qe vijojne:

- Te drejtat e publikut per te marre te dhena mjedisore
- Rolin e OJQ per mbrojtjen e mjedisit
- Pjesemarrja e publikut ne marrjen e vendimeve ne çeshtjet mjedisore
- Rolin e bizneseve dhe organizatave te tjera profesionale ne mbrojtjen e mjedisit
- Te drejtat per personat private per te kerkuar mbrojtjen e mjedisit nga organizmat e autorizuar dhe te drejten te çoje ne gjyq organizatat dhe personat te cilat shkaktojne ose rrezikojne te shkaktojne deme ne mjedis.

Gjate dhjete-vjecarit te fundit qeveria ka filluar zhvillimin e nje kuadri per te ndryshuar degradimin mjedisor i cili ka ardhur si rezultat i industrializimeve te meparshme gjate sundimit komunist, i cili ka anashkaluar mbrojtjen e mjedisit pothuajse plotesisht. Menaxhimi dhe mbrojtja e mjedisit jane pjese e Legjislacionit i cili kerkon nga Republika qe:

“te mirembaje nje mjedis te pershtatshem te shendetshem dhe ekologjik per brezat e sotem dhe te ardhshem”.

Legjislacioni qe drejton mbrojtjen e mjedisit eshte fuqizuar relativisht me shpejtesi ne Shqiperi. Ligji i pare per Mbrojtjen e Mjedisit doli ne vitin 1993 dhe u amendua ne vitin 1998 dhe 2001. Ky ligj percakton ne Kapitullin II (Vleresimi i Ndikimeve te Mjedisit) Neni 7 se:

“te gjithë aktivitetet natyrale dhe te personave legale, vendas ose te huaj, te cilet ushtrojne aktivitetin e tyre ne territorin e Republikes se Shqiperise, do te jene subjekte te vleresimeve te ndikimeve te mjedisit”.

Me vone doli Ligji Nr. 8934 per Mbrojtjen e Mjedisit. Ky shfuqizoi te gjithë ligjet e meparshme per mbrojtjen e mjedisit dhe ka ne princip dhjete fusha kryesore te drejtimit

- Politikat Mjedisore
- Shfrytezimi dhe Mbrojtja e Perberesve te Mjedisit
- Vleresimi i Ndikimeve te Mjedisit
- Lejet per Aktivitetet te cilat ndikojne ne Mjedis
- Ndalimi dhe Kufizimi i Ndotjes se Mjedisit
- Monitorimin dhe te Dhenat
- Kontrollin Mjedisor
- Detyrat e Organizmave Shteterore per Mjedisin
- Rolin e Publikut
- Sanksionet

Ligji Nr. 8934 per Mbrojtjen e Mjedisit i dates 5/09/2002 percakton se mbrojtja e mjedisit eshte e detyrueshme per te gjithë personat, juridike dhe individuale te cilat ushtrojne aktivitet ne Shqiperi. Neni 34 kerkon nga çdo person ose organizate te marrin lejen nga organizmat pergjegjes (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit te Ujrave) ne menyre qe te zhvilloj çdo pune te vecante ne Shqiperi e cila ndikon ne mjedis. Qe te merret kjo leje duhet te pergatitet nje vleresim per ndikimet e mjedisit.

3 Pershkrimi i Projektit

Për shkak të vendndodhjes gjeografike të Shqipërisë, sektori i saj i transportit është i një rëndësie të madhe për konkurrencën ndërkombëtare dhe rritjen ekonomike të vendit. Pavarësisht shumë përmirësimeve të rëndësishme në rrjetin rrugor të Shqipërisë gjatë dy dekadave të fundit, gjendja aktuale e tij konsiderohet ende e pamjaftueshme për nxitjen e zhvillimit ekonomik dhe social, për sigurimin e lidhjes së mirë midis prodhuesve dhe konsumatorëve dhe për integrimin e ekonomisë së Shqipërisë në tregun evropian. Për më tepër, projektimi jo i duhur i rrugës, mirëmbajtja e pamjaftueshme e rrugës dhe sjellja e pasigurt e shoferit kanë sjellë probleme serioze të sigurisë rrugore, me shumë aksidente fatale.

Qeveria e Shqipërisë është angazhuar me Bashkimin Evropian dhe me disa Institucione Financiare Ndërkombëtare (IFI) për të përmirësuar rrjetin rrugor në përgjithësi dhe sigurinë rrugore në veçanti. Disa projekte ose janë përfunduar ose janë duke u zhvilluar dhe kontribuojnë në përmirësimin e gjendjes së rrugëve, si dhe në mirëmbajtjen e vazhdueshme të tyre dhe në përmirësimin e sigurisë rrugore.

Krahas përmirësimit të vazhdueshëm fizik të infrastrukturës së transportit, Qeveria dëshiron të hartojë dhe zbatojë Sistemet Inteligjente të Transportit (ITS) dhe për këtë arsye, nëpërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) dhe Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH) ka hartuar një Strategji Kombëtare për vendosja e sistemeve inteligjente të transportit (ITS). Zbatimi i kësaj strategjie duhet të ndihmojë që korridoret kryesore të transportit të Shqipërisë të bëhen pjesë e një sistemi të sigurt, të integruar dhe multimodal të transportit ndër-evropian.

Objektivat kryesore të Shqipërisë që duhen ndjekur nëpërmjet ITS janë:

- a) Përmirësimi i sigurisë në trafik dhe zvogëlimi i gjasave për aksidente
- b) Përmirësimi i flukseve dhe lëvizshmërisë së trafikut dhe reduktimi i bllokimeve të trafikut
- c) Përmirësimi i efikasitetit dhe parashikueshmërisë së trafikut të mallrave, si brenda Shqipërisë ashtu edhe ndërkombëtarisht
- d) Zbatim i përmirësuar i ligjeve dhe rregulloreve ekzistuese, duke përfshirë zbatimin e përbashkët përtej kufijve
- e) Integrimi gradual i disa prej korridoreve të transportit shqiptar në Rrjetin Trans-Europian të Transportit (TEN-T) nëpërmjet pajtueshmërisë me dispozitat e lidhura me ITS në Direktivat Evropiane dhe në Traktatin e Komunitetit të Transportit (TCT) të nënshkruar nga Shqipëria.

Gjatë prezantimit të ITS në Shqipëri, do të zbatohen sistematikisht dy politika:

- Qëndrueshmëria e ITS: Do të vendosen vetëm Sisteme të tilla Inteligjente Transporti (i) për të cilat financimi i operimit vjetor dhe kostoja e mirëmbajtjes mund të buxhetohet plotësisht nga burimet e rregullta vendase, dhe (ii) për të cilat rolet dhe përgjegjësitë institucionale për vendosjen e tyre dhe funksionimi janë përcaktuar qartë, qoftë me ligj ose me instrumente të tjera të përshtatshme ligjore.
- Përputhshmëria dhe ndërveprueshmëria e ITS: Të gjitha Sistemet Inteligjente të Transportit që do të vendosen në Shqipëri duhet të dizajnohen mbi bazën e Direktivave, Specifikimeve dhe Udhëzimeve të përbashkëta Evropiane.

Prioritetet për vendosjen e ITS në Shqipëri janë si më poshtë:

a) Prioritet për vendosjen fillestare të Sistemeve Inteligjente të Transportit do t'u jepet nënsektorëve Rrugë dhe Porte/Transport Detar.

b) Brenda nënsektorit të transportit rrugor, i jepet përparësi vendosjes së ITS

-Ato rrugë ndërrbane që janë identifikuar në Traktatin e Komunitetit të Transportit (TCT), Aneksi 1 "Hartat e shtrirjes treguese TEN-T në Ballkanin Perëndimor", dhe duke filluar me Tiranë – Durrës (A1) dhe Tiranë – Elbasan (A3) autostrada;

-Ato seksione rrugore urbane në të cilat problemet e sigurisë rrugore, bllokimi dhe/ose ndotja e ajrit janë veçanërisht të rënda.

Rrjeti Rrugor Shqiptar ka një gjatësi totale prej rreth 15,000 km në vitin 2017. Rrjeti kryesor i rrugëve kombëtare është 3,400 km i gjatë dhe administrohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH).

Rrjeti lokal rrugor përbëhet nga 4,411 km rrugë rrethi, të cilat ofrojnë lidhje rurale me rëndësi rrethi dhe mirëmbahen nga departamentet e rrugëve të qarkut brenda Autoriteteve Rrugore Rajonale.

Rrjeti komunal është 4,980 km i gjatë dhe administrohet nga bashkitë dhe këshillat e qarqeve ose qarqet; Nën bashkitë është edhe rrjeti urban 2500 km i gjatë.

Me miratimin e Traktatit TCT dhe Kuadrit të tij Strategjik për zbatimin e ITS në Korridoret TEN-T, Qeverisë së Shqipërisë i është ngarkuar detyra të zbatojë Strategjinë dhe Sistemet e ITS për gjatësinë e rrjetit bazë/gjithëpërfshirës prej 784 km.

Projekti RTMCS në këtë fazë fillestare kërkohet të fillojë ndërtimin e një Qendre Kombëtare, QKMT dhe 200 km të parë zbatimin e ITS, të cilat janë një nëngrup i rrjetit rrugor TEN-T sipas traktatit TCT.



Figura : Sistemet e konsideruara në zhvillimin e RTMCS

Zhvillimi i konceptit dhe qasjes funksionale bazohet në fazën e analizës së mëhershme të nevojës dhe identifikimin e kërkesave dhe funksioneve kryesore sipas metodologjisë së MSKW-së siç është përshkruar në Raportin e Vlerësimit të Nevojave.

Zhvillimi i konceptit dhe qasjes funksionale bazohet në fazën e analizës së mëhershme të nevojave dhe identifikimin e kërkesave dhe funksioneve kyçe sipas metodologjisë së MSKW-së siç përshkruhet në Raportin e Vlerësimit të Nevojave.

Për të zhvilluar propozimin, ne po prezantojmë elementët kryesorë të zgjidhjes:

RTMCS Albanian Roads Traffic Management and Control System

ITMCC	Integrated Traffic Management and Control Console, is the integrated console for managing the full system.
QKMT	Qendra Kombëtare e Monitorimit të Trafikut

- Nga pikëpamja teknike:
 - o Zgjidhja e konceptit kërkon integrimin e disa sistemeve ekzistuese të jashtme lokale;
 - o Komunikimet 5G nuk ka gjasa të zbatohen në Shqipëri brenda pesë viteve të ardhshme, kryesisht për shkak të alokimit të frekuencave, prandaj nuk mund të përfshihen në kohën e shkurtër/mesatare të zbatimit;
- Për fizibilitetin ligjor:
 - o Për të lejuar funksionimin e ARRSH-së duhet të kërkohet një përditësim i kuadrit ligjor, duke përfshirë një VKM të re dhe transpozimin e ligjeve përkatëse të BE-së; duke supozuar se kjo nuk duhet të jetë një pikë bllokuese dhe nuk duhet të ndryshojë vlerësimin e studimit të fizibilitetit;
 - o Një projektvendim i ri i Këshillit të Ministrave (VKM) do të miratohet në kohë për t'i lejuar ARRSH-së të ketë kompetencë për të menaxhuar zbatimin dhe mbështetjen operacionale;
- Për objektin e punës:
 - o Buxheti mund të mos jetë një pengesë në këtë fazë, prandaj konfigurimi dhe optionet mund të mos marrin në konsideratë ndonjë kufizim buxhetor;
 - o ARRSH duhet të sigurojë një pjesë të fushës së punës, siç detajohet në kapitullin 5;
 - o ARRSH duhet të ofrojë rreth 10 mjete për asistencë në rrugë dhe duhet të menaxhojë 40 mjete të tjera (për mirëmbajtje dhe punime të tjera rrugore);
 - o ARRSH duhet të ofrojë një pjesë të shërbimeve të komunikimit në rrjet;
 - o Të dhënat GIS duhet të jenë të disponueshme nga kompania GIS;
- Për prokurimin:
 - o Duhet të zbatohet një kontratë furnizimi, duke përfshirë shërbimin pesëvjeçar të mirëmbajtjes dhe dy vjet mbështetje operacionale.

Kjo duhet të ndjekë qasjen e arkitekturës dhe dizajnit të kornizave të BE-së, siç thuhet në Strategjinë Kombëtare Shqiptare të ITS.

Vendosja e ITS në Shqipëri në bazë të Standardeve Evropiane është pjesë e agjendës së Shqipërisë drejt integritit të saj të planifikuar në Bashkimin Evropian si një vend anëtar i ardhshëm. Më 26 Mars 2020, Këshilli Evropian miratoi fillimin e negociatave me Shqipërinë për anëtarësimin në BE. Shqipëria do të prezantojë gradualisht Sistemet Inteligjente të Transportit në bazë të objektivave, politikave dhe prioritetëve të përcaktuara në Strategjinë e saj Kombëtare të ITS, dhe në përputhje me acquis përkatëse evropiane, direktivat evropiane dhe dispozitat e Traktatit të Komunitetit të Transportit të Korrikut 2017.

Pjesët kryesore të legjislacionit që lidhen drejtpërdrejt me sektorin e rrugëve përfshijnë:

- Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998 njihet si Kodi Rrugor.
- Ligji nr.10164, datë 15.10.2009 themelon Autoritetin Rrugor Shqiptar dhe përcakton misionin e tij.
- Udhëzuesi VKM 3613/3 i 2017 është pjesërisht i përafruar me Direktivën 2010/40/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 7 qershor 2010.
- Urdhri nr 185 i datës 18 qershor 2020 i Ministrit të Transporteve për Zbatimin e Sistemeve Inteligjente të Transportit i jep efekt ligjor Strategjisë Kombëtare të ITS.

Prioritetet kryesore që do të mbështeten janë si më poshtë, duke filluar nga prioriteti më i lartë:

- të menaxhojë trafikun në rrugët e ARRSH-së, me fokus sigurinë dhe infomobilitetin; monitorimi i kushteve të meteo-ve për të reduktuar ndikimet dhe aksidentet; për të menaxhuar aksidentet, për të zvogëluar ndikimet;
- të forcojë kapacitetet administrative dhe operacionale duke zbatuar një kuadër organizativ specifik për të lejuar kontrollin optimal të trafikut të rrjetit rrugor të ARRSH-së në bashkëpunim me subjektet përkatëse;
- për të siguruar zbatimin, me kontrollin e shpejtësisë, kontrollin e pllakave dhe kontrollin e peshës në zonën gjeografike;

Në hartimin e planifikimit dhe zbatimin e RTMCS kemi marrë në konsideratë që aktorët kryesorë, përfshirë Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, ARRSH dhe DPSHTRR kanë shumë pak përvojë specifike të sistemeve kryesore të ITS.

Një nga objektivat kryesore të projektit është forcimi i kapaciteteve administrative dhe operacionale për zbatimin e menaxhimit optimal të trafikut për rrugët e ARRSH-së në nivel kombëtar.

Në përgjithësi, kërkesat janë:

- Të sigurojë një sistem modern të aftë për të zbatuar shërbimet e kërkuara;
- Të sigurojë një sistem modern të aftë për mbledhjen e të dhënave dhe paraqitjen e një skenari të detajuar të pamjes së integruar në zonën gjeografike të ARRSH për palët e nevojshme të interesit;
- Të ofrojë një zgjidhje të hapur me integrim të qetë me sistemet e ardhshme duke përdorur protokolle standarde.

Në fakt, funksionalitetet e softuerit të implementuar nga sistemi i përshkruar në këtë dokument përfshijnë gjithashtu menaxhimin e informacionit për të lejuar zbatimin në bashkëpunim me departamentin e policisë.

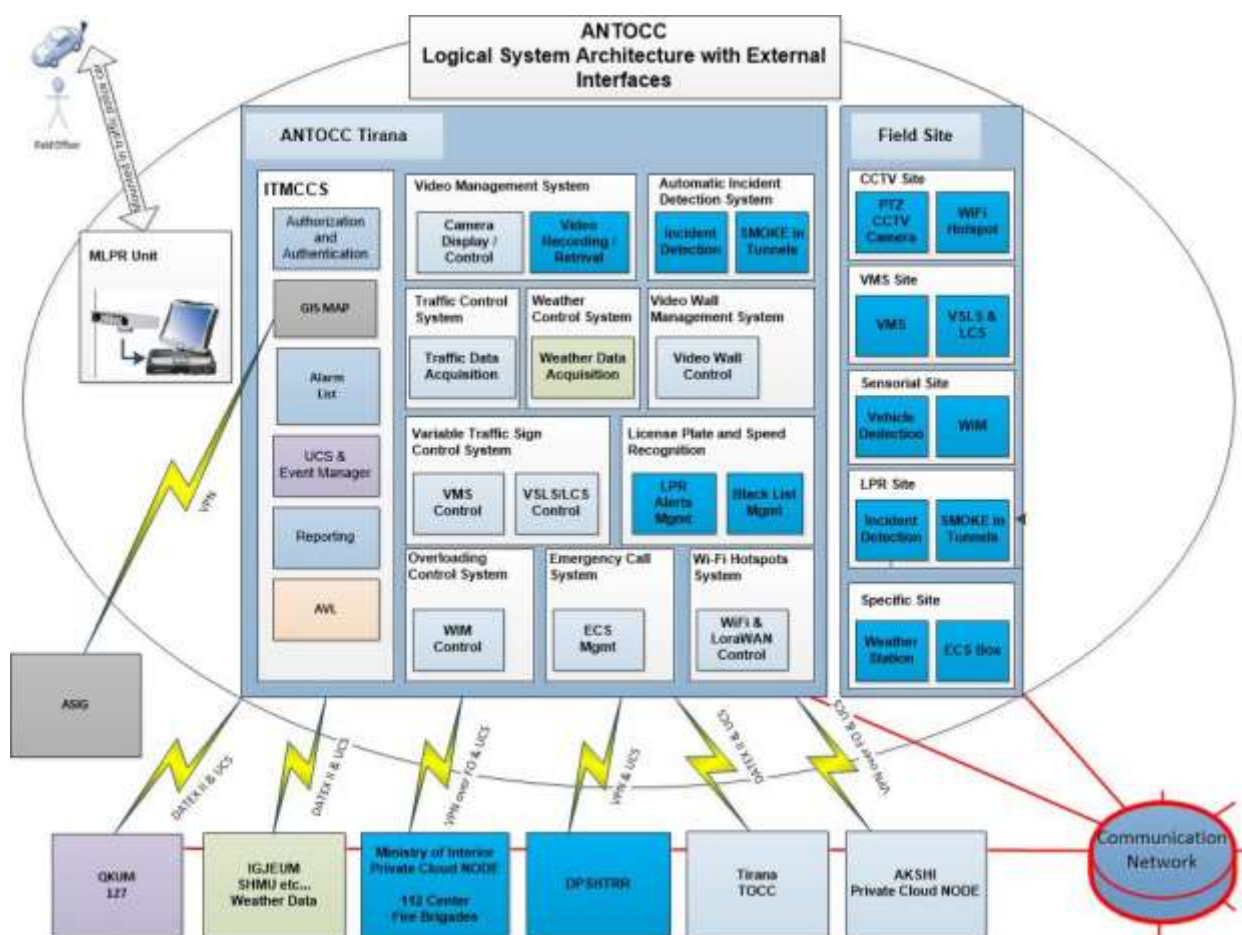


Figura: Arkitektura e Sistemit Logjik

Zgjidhja e propozuar e konceptit RTMCS bazohet në zbatimin e disa nënsistemeve të aftë për të mbështetur disponueshmërinë e funksionaliteteve kryesore:

- Një qendër kontrolli (QKMT), që zoteron personelin operacional të përfshirë për sigurinë rrugore, trafikun dhe menaxhimin e zbatimit, si dhe aplikacionet e nevojshme qendrore Hardware dhe Software për menaxhimin e të gjitha pajisjeve të stacionit. Hardueri do të zbatohet përmes një sistemi server privat cloud të bazuar në 3 nyje.

Disa sisteme do të priten në qendrën ANTOCC, duke përfshirë:

- **TMS – Advanced Traffic Management System**, duke përfshirë:
 - TCS – Traffic control system,
 - TSC - Traffic Signal Control;
 - VIMS - Video Information Management System,
 - VBID / AID - Video-Based Incident Detection System
 - VWMS - Video Wall Management System
- **TIS - Advanced Traveler Information System**, bazuar në:
 - RTTI - Real time Travel Information System
 - VMS - Variable Message Signs System
 - WIS - Weather Information System
 - Emergency call system (ECS)
 - H-WiFi - Wi-Fi Hotspot System
 - BS/MAR - Radio Channel Broadcasting System me Motorway Advisory Radio
- **LPSR - Licence Plate and Speed Recognition System**
- **Weight in Motion System (WIM) / Overloaded Control System**
- **ITMCC**, Softueri i integruar i konsolit së zgjidhjeve me funksionalitete të aktivizuara API për integritime të lehta, me një pamje të integruar të të gjitha mjeteve, raportimit, autorizimit dhe vërtetimit, dhe duke përfshirë nënsisteme të tjera si p.sh.:
 - ❖ MAP – Rrjeti GIS
 - ❖ AVL për automjetet (automjetet e urgjencës dhe mjetet e tjera për mirëmbajtje);
 - Lokalizimi
 - Komunikimi
 - Planifikimi i aktiviteteve
 - ❖ Nën sistemi Network Management System (NMS)
 - ❖ Fault Management System (FMS)

-
- ❖ EMT - Event management tool, integruar me UCS
 - ❖ ATAS – Abnormal Transport Authorization System
 - ❖ UCS - Unified Communication System
 - ❖ Nën sistemi The Infomobility Platform (IP)
 - ❖ Interface gateway Application (IG)
- Sistemi i menaxhimit të tunelit (përmirësimi i sistemeve ekzistuese), bazuar në:
- ❖ SCADA software application;
 - ❖ VMS - Variable Message Signs System integruar me TIS - Advanced Traveler Information System, për VMS dhe shfaqje;
 - ❖ VIMS - Video Information Management System, bazuar në CCTV, VBID / AID - Video-Based Incident Detection system, integruar me TMS – Advanced Traffic Management System;
 - ❖ Sistemi i zbulimit të tymit;
 - ❖ Sistemi të furnizimit me energji elektrike të tunelit;
- Disa komponentë në anë të rrugës, që do të instalohen në infrastrukturë të dedikuar, përfshirë:
- ❖ Njësitë OSU
 - ❖ Kamera CCTV
 - ❖ Kamera LPR CCTV
 - ❖ Sensori i zbulimit të trafikut
 - ❖ Paneli VMS
 - ❖ Paneli VSLS
 - ❖ Paneli LCS
 - ❖ Sinjali i trafikut për menaxhimin e rampës
 - ❖ Stacionet e motit
 - ❖ Njësia dhe sensorët WIM
 - ❖ Njësitë AVL për automjetet
 - ❖ Sistemi telefonik i urgjencës SOS
 - ❖ WiFi+LoRaWAN hotspot
 - ❖ Stacioni rrugor i transmetuesve FM me fuqi të ulët BS+MAR

- ❖ Komponentët e tunelit, të bazuara në: VMS - VLSL/LCS, CCTV, UPS, Gjenerator i energjisë, njësi detektor tymi;
- **Sistemi i rrjetit të komunikimit të rrjetit (TN), i quajtur RTMCS NET, bazuar në:**
 - ❖ Lidhje me fibra optike, duke përfshirë strukturën kryesore dhe pajisjet në anë të rrugës të aktivizuara nga interneti për 200 km
 - ❖ Sistemi Hotspot, i bazuar në WiFi dhe LoranWAN
 - ❖ Lidhje interneti, në faqen QKMT
 - ❖ Lidhje 4G për faqet kryesore
 - ❖ Lidhje 4G për automjetet

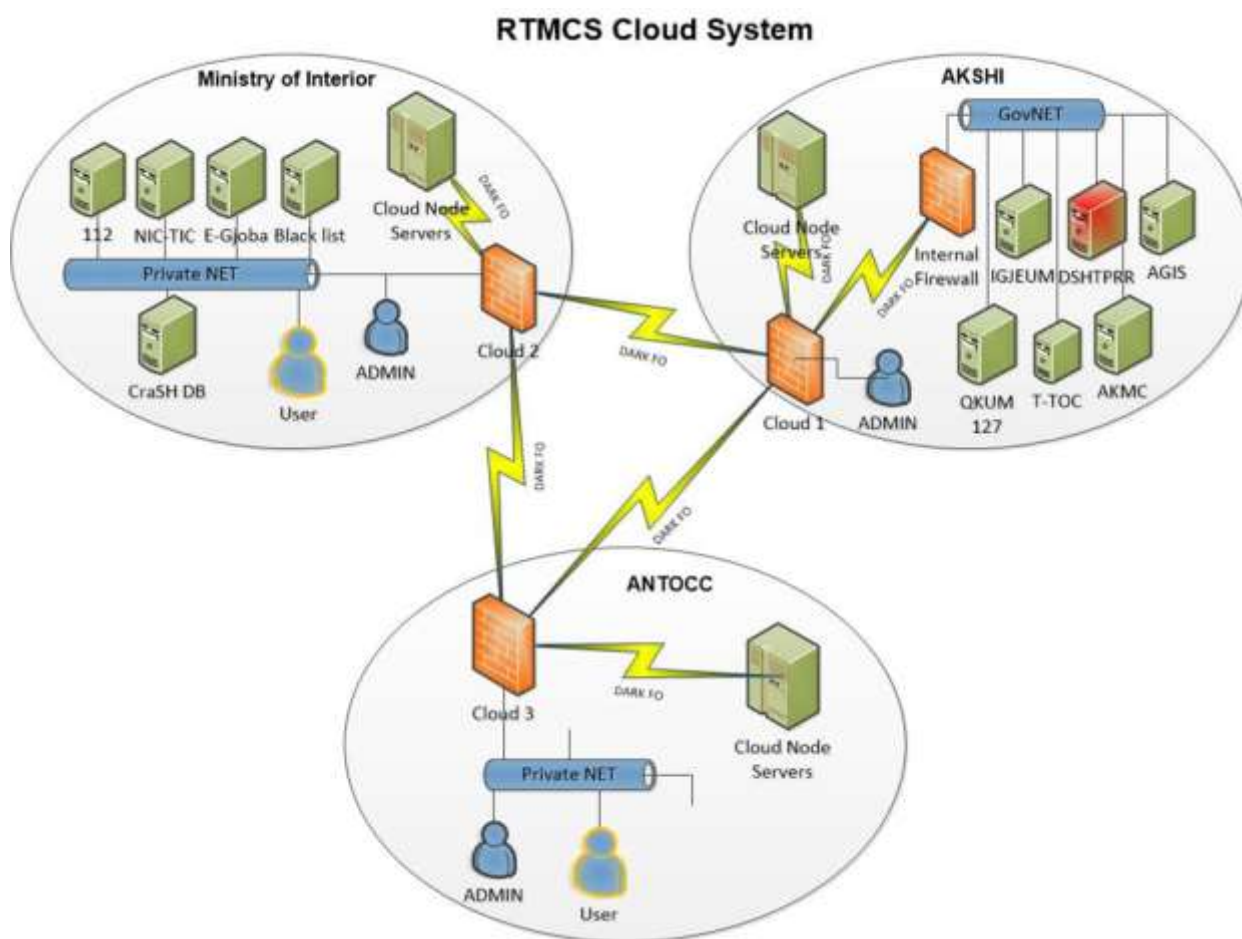


Figura : RTMCS Cloud System

Sistemi do të trajtojë të gjithë softuerët dhe pajisjet periferike të përshkruara në dokument që tejkalojnë minimumet e mëposhtme

RTMCS ALBANIA		QT'Y Sasia	Unitary Measure Njesia matese
Project Dimensioning Dimensionimi I Projektit			
Elements Elementet	Description Pershkrimi		
Road Active elements Elementet Rrugor Aktive	CCTV Camera (CCTV Dome) <i>Kamera CCTV 360°</i>	155	Pcs Cope
	LPR RAMP Camera <i>Kamera per Leximin e Targave per Rampa</i>	241	Pcs Cope
	Traffic Signal <i>Sinjal Semaforik per Rampa</i>	23	Pcs Cope
	Traffic Signal Controller <i>Kontrrollor Trafiku per Rampa</i>	13	Pcs Cope
	LPR SPEED CAMERA <i>Kamera per Leximin e Targave per Shpejtesine</i>	92	Pcs Cope
	Traffic Detector <i>Detektor Traffiku</i>	92	Pcs Cope
	MULTIFUNCTIONAL CONTROL UNIT FOR THE CONNECTION OF Traffic Detector SENSORS <i>Kontrollor multifunksinal per lidhjen me sensoret e detektoreve te trafikut</i>	24	Pcs Cope
	METEO WS <i>Stacion Meterologjik</i>	11	Pcs Cope
	SOS EPS <i>Sistem Telefonie Emergjence</i>	64	Pcs Cope
	AVL equipments for the vehicles <i>Pajisjet AVL per mjetet</i>	50	Pcs Cope
	VMS <i>Tabela Elektronike per Sinjalizim vizual</i>	22	Pcs Cope
	VSLs / LCS <i>Tabela Elektronike komandimi</i>	24	Pcs Cope
	WIM <i>Sistem per matjen e Peshes</i>	11	Pcs Cope
	Wi-Fi LoraWAN <i>Sisteme per mbulimin me WiFi dhe LoraWAN</i>	66	Pcs Cope
	BS-MAR <i>Broadcast Radio Keshilluese Autostrade</i>	31	Pcs Cope
Site Switch <i>Switch FO per Sitet</i>	193	Pcs Cope	
OSU <i>Njesia e Kontrollit Rrugor</i>	193	Pcs Cope	

	Service Switch or FO Converter <i>Switch Sherbimi ose Konvertues Fibre</i>	369	Pcs Cope
System Softwares Softet e Sistemit	1- TMS – Advanced Traffic Management System, including: <i>1- TMS - Sistemi avancuar I Manaxhimit te Trafikut, perfshin:</i>		
	TCS – Traffic control system, for real time traffic situation, and forecast with simulation; <i>TCS - Sistemi I Kontrollit te Trafikut, per situaten ne kohe reale dhe per parashikimin me simulim;</i>	1	Pcs Cope
	TSC - Traffic Signal Control (for ramp management), with the help of the traffic forecast capabilities provided by the TCS; <i>TSC - Kontrolli Sinjalave te Trafikut (per manaxhimin e Rampave, me ndihmen e kapaciteteve te parashikimit te trafikut the furnizuar nga TCS;</i>	1	Pcs Cope
	VIMS - Video Information Management System, based on CCTV <i>VIMS - Sistemi I Manaxhimit te informacioneve Video, bazuar ne CCTV</i>	1	Pcs Cope
	VBID / AID - Video-Based Incident Detection system <i>VBID/AID - Sistemi e detektimit te incidenteve bazuar ne video stream</i>	1	Pcs Cope
	VWMS - Video Wall Management System <i>VWMS - Sistemi I Manaxhimit te Ekranit panoramik</i>	1	Pcs Cope
	2- TIS - Advanced Traveler Information System, based on: <i>2- TIS - Sistemi avancuar informimit te ushetareve, bazuar ne:</i>		Pcs Cope
	RTTI - Real time Travel Information System <i>RTTI - Sistemi Informacionit ne Kohe Reale</i>	1	Pcs Cope
	VMS - Variable Message Signs System <i>VMS - Sistemi informacionit te ndryshueshem te Tabelave elektronike</i>	1	Pcs Cope
	WIS - Weather Information System <i>WIS - Sistemi informativ metereologjik</i>	1	Pcs Cope
	Emergency call system (ECS) <i>Sistemi I thirrjeve te Emergjences (EMS)</i>	1	Pcs Cope
	H-WiFi - Wi-Fi Hotspot System <i>H-WiFi - Sistemi I Hotspoteve WiFi</i>	1	Pcs Cope
	BS/MAR - Radio Channel Broadcasting System with Motorway Advisory Radio <i>BS/MAR - Sistemi I transmetimit te kanaleve Radiofonike me Radion Keshilluese te Autostradave</i>	1	Pcs Cope

	3- LPSR - Licence Plate and Speed Recognition System <i>3- LPSR - Sistemi I identifikimit te Targave dhe Shpejtesive</i>	1	Pcs Cope
	4- Weight in Motion System (WIM) / Overloaded Control System <i>4- Sistemi I peshimit ne levizje (WIM) / Sistemi I kontrollit te mbipeshes</i>	1	Pcs Cope
	5- ITMCC, an integrated solution software with API enabled functionalities for easy integrations. <i>5- ITMCC, nje zgjidhje softwerike me funksion API te perfshire per integrim te kollajte</i>	1	Pcs Cope
	MAP – GIS network <i>MAP - rrjeti GIS</i>	1	Pcs Cope
	AVL for the vehicles (the emergency vehicles, and other vehicles for maintenance); <i>AVL per mjetet (mjetet e emergjences dhe mjete te tjera te mirembajtjes)</i>	1	Pcs Cope
	Network Management System (NMS) subsystem <i>Nensistemi I manaxhimit te rrjetit (NMS)</i>	1	Pcs Cope
	Fault Management System (FMS) <i>Sistemi I Manaxhimit te alarmeve (FMS)</i>	1	Pcs Cope
	EMT - Event management tool, integrated with UCS <i>EMT - Utiliteti I manaxhimit te eventeve, te integruar me UCS</i>	1	Pcs Cope
	ATAS – Abnormal Transport Authorization System <i>ATAS - Sistemi autorizimeve per transportin abnormal</i>	1	Pcs Cope
	UCS - Unified Communication System <i>UCS - Sistemi I Komunikimeve te unifikuara</i>	1	Pcs Cope
	The Infomobility Platform (IP) Subsystem <i>Nensistemi I Platformes se Infomobilitetit (IP)</i>	1	Pcs Cope
	Interface gateway Application (IG) <i>Nderfaqja e hyrjes se Aplikacioneve (IG)</i>	1	Pcs Cope
Tunnel Upgrade systems Permiresimi I Sistemeve te Tunelit	Lighting System: spare replacement of defective elements <i>Zevendesues rezerve elementeve difektoze te Sistemit Ndricimit</i>	1	Pcs Cope
	CCTV bullet cameras replacement with Digital ones <i>Zevendesimi I kamerave fishek CCTV me tip dixhital</i>	38	Pcs Cope
	CCTV Dome cameras replacement with Digital ones	5	Pcs Cope

	Zevendesimi I kamerave fishek CCTV me tip dixhital		
	CCTV PTZ Dome 360degree cameras replacement with Digital ones Zevendesimi I kamerave PTZ DOME 360 grade CCTV me tip dixhital	3	Pcs Cope
	AID+SMOKE Software licenses for CCTV Cameras AID+SMOKE Licencat Software per kamerat CCTV	46	Pcs Cope
	VMS 2 Row Tabela Elektronike per Sinjalizim vizual	2	Pcs Cope
	VLS + LCS 2x lines Tabela Elektronike komandimi	2	Pcs Cope
	LCS 2x Lines Tabela Elektronike komandimi	4	Pcs Cope
	Traffic Signal 2Y Sinjal Semaforik per Rampa 2Y	4	Pcs Cope
	Traffic Signal 3RYG Sinjal Semaforik per Rampa 3RYG	4	Pcs Cope
	Service Switchs for integration of CCTV Cameras for FO connectivity Switch Sherbimi per integrimin e Kamerave dixhitale CCTV me Konektimin e Fibres Optike	9	Pcs Cope
	Interconnection with sites AL-ARA-0062 and AL-ARA-0063 Nderkonektimi me Sitet AL-ARA-0062 dhe AL-ARA-0063	2	Pcs Cope
	Videowall monitors for the Tunnel Control Room Display panoramik per dhomen e Kontrollit te tunelit me 4 monitor	4	Pcs Cope
	Site Generator Gjenerator Energji per Tunelin	2	Pcs Cope
	Site UPS UPS sherbimi per Tunelin	2	Pcs Cope
	Servers Serverat	1	Pcs Cope
	Workstation A for Operators and Supervisor Komputer llojit Workstation A per operatoret dhe Supervizoret	5	Pcs Cope
	IP Phones Telefonat IP	5	Pcs Cope

	Office Supplies for 4 Operators and 1 Supervisor (Desk, Chair, cabinets, meeting table, dinning table dining chairs, etc.) Pajisje zyre per 4 operoret dhe 1 supervizor (tavolina, karrige, rafte, tavoline mbledhje, tavoline ngrenie, karrige ngrenie etj...)	1	Pcs Cope
	Tunnel management system (upgrade of the existing systems and Integration with ANTOCC) Sistemi Manaxhimit te Tunelit (permiresim i sistemit eksistues dhe Integrimi me ANTOCC)	1	Pcs Cope
Software and Equipments for Integrations with Stakeholders Softer dhe Pajisjet per Integrimin per bashkeperdoruesit	RAMS Integration Integrimi me sistemin RAMS	1	Pcs Cope
	BS Equipments for National Broadcast Pajisjet BS per Transmetimin me Radiot Kombetare	9	Pcs Cope
	BSSH Integration (hardwares and Softwares) Integrimi me BSSH (pajisje dhe Software)	1	Pcs Cope
	Fire Brigades (AVL and EMT equipments (AVL Devices, Desk Tablets for Operations centers and Integration) Zjarrfikset (pajisjet AVL dhe EMT (pajisjet AVL, Tabletat Desk per qendrat operacionale dhe Integrimin	12	Pcs Cope
	Operative Center ASP MOI workstation A Qendra Operative e Policise , Workstation A	2	Pcs Cope
	NCPA Operacional Center Workstation A+VPN Desk Router Qendra Emergjencave Civile, Workstation A dhe VPN Router	2	Pcs Cope
	SHMU MMS Workstation A+VPN Desk Router Qendra Metereologjike Ushtarake, Workstation A dhe VPN Router	1	Pcs Cope
	IGJEUM Workstation A+VPN Desk Router IGJEUM Workstation A dhe VPN Router	1	Pcs Cope
IT Equipments Pajisjet IT	IT Racks with ventilation and PDM Energy Distribution Rafte IT me ventilim dhe shpërndarje të energjisë PDM	9	Pcs Cope
	Rack Consoles Rack Consoles	3	Pcs Cope
	Servers Serverat	12	Pcs Cope
	Physical server Interconnection (2x 25G/server) Ndërlidhja fizike e serverit (2x 25G/server)	24	Pcs Cope

Datadomain 32TB Boost BACKUP APPLIANCE PAJISJE REZERVUESE 32 TB Boost Domeni i të Dhënave	3	Pcs Cope
Firewalls +10GE SFP+ transceiver modules Firewalls + 10 GE SFP + module transmetuese	6	Pcs Cope
Load Balancers Balancuesit e ngarkesës	6	Pcs Cope
Firewall and Load-balancer Interconnection 4x FW + 8x LB; (12SFP+ SR / Site) + 8 CoreSW <i>"Ndërlidhja e murit të zjarrit dhe balancuesit të ngarkesës 4x FW + 8x LB; (12SFP+ SR / Site) + 8 CoreSW"</i>	44	Pcs Cope
SFP+ site interconnect (10KM) Ndërlidhja e sajtit SFP+ (10 km)	12	Pcs Cope
Copper SFP. 1Gbps 5 sfp /site SFP barki (RJ45). 1Gbps 5 sfp per site	15	Pcs Cope
Core Switch Switch Qendror	6	Pcs Cope
Stack Cables Kablllo Bashkimi	6	Pcs Cope
Service Switch Switch Sherbimi	4	Pcs Cope
Tape Backup Rregjistruesi me shirit	1	Pcs Cope
Time Server Serveri Kohes	3	Pcs Cope
VideoWall Ekran Panoramik per Qendra Kontrolli	1	Pcs Cope
Tactical Screen for Dispach Room, Director Room, Emergency Room 1 Ekrani taktik për dhomën e dërgimit, dhomën e drejtorit, dhomën emergjencës 1	4	Pcs Cope
Tactical Tables for Emergency Rooms Tabelat taktike për dhomat e urgjencës	2	Pcs Cope
Workstations A, including Operating System Stacionet e punës A, duke përfshirë sistemin operativ	49	Pcs Cope
Workstations B, including Operating System Stacionet e punës B, duke përfshirë sistemin operativ	16	Pcs Cope
IP Phones Telefonat IP	65	Pcs Cope
Printers Printer	3	Pcs Cope

	Laptops. including Operating System duke përfshirë sistemin operativ	6	Pcs Cope
	UPS 90kW 1+1 45min	2	Pcs Cope
	UPS 10kW 1+1 45min	4	Pcs Cope
Network Softwares and Services Softet e nderlidhjes dhe sherbimet	Private Cloud Implementation, Integrations and Licensing Implementimi, Integrimet dhe Licencimi i Cloud Private	24	Pcs Cope
	Backup Private cloud 3 nodes x12Servers Rezervimi i resë private me 3 nyje x12Serverë	24	Pcs Cope
	Office Software for Workstations & Laptops Softuer për zyra për stacione pune dhe laptopë	71	Pcs Cope
	Network Implementation and Licensing Implementimi dhe Licencimi i Rrjetit	1	Pcs Cope
Total Working Sites Totali Kantierëve te Punimeve	Tunnel management system (upgrade of the existing systems, hardware and Software) Sistemi Manaxhimit të Tunelit (përmirësimi i sistemeve ekzistuese, pajisjeve fizike dhe softwares)	1	Pcs Cope
	IT Private Cloud System Sites Sitet e Sistemit të Rese Private të IT	3	Pcs Cope
	Interconnectivity Sites (ANTOCC, AKSHI, MOI- ASP, ASP-Datacenter, Traffic Commisariat) Sitet për të interkonektuar (ANTOCC, AKSHI, Drejtoria Policisë Shtetit, Datacenter e DPSH, Komisariatit Trafikut Rrugor)	5	Pcs Cope
	Road Sites Sitet në Rruge	193	Pcs Cope

4 Përshkrimi i Mbulesës Bimore në Zonën e Projektit

4.1 *Biodiversitet*

Biodiversiteti nënkupton natyren, vetë jetën, dhe diversitetin e jetës në shumë nivele - nga më e vogla dhe më bazikja (si gjenet dhe bakteret) e specieve bimore dhe shtazore, deri tek nivelet më të nderlikuara (ekosistemet). Të gjitha këto nivele kryqezohen dhe ndikojnë tek njëri-tjetri dhe në evoluimin e njëri-tjetrit.

4.1.1 *Flora*

Në këto zone dhe përreth vazhdojnë të mbijetojnë makiet, shiblaku [driza] (*paliurus spina-christi*), cermedelli (*cotunus coggygia*), shqemia (*rhus coriaria*), shege (*punica granatum*), gorrica (*pyrus amygdaliformis*), murizet, thana, etj. Në këto zone janë mbjelle bime zbukuruese (*pinus nigra*, *picea conica*, *talus baccata*, *juniperus virginiana*, etj.). Ndërsa në mjedisin në studim, sidomos në parcela të pa shfrytëzuara, dallohen barëra dhe fiery, shqipja (*pteridium aquilinum*), etj. Zona në studim ka pak bimesë të lartë, kryesisht drurë frutore dhe mbizotërohet nga shkurret.

Një vend të rëndësishëm në tipin e vegjetacionit që ndeshet këtu zënë pyjet higrofile, të cilët i përkasin klasave Alno-Populeta dhe Salicetea purpurea. Në këto lloj pyjesh në përgjithësi nuk formohet humus dhe toka është lymore, kështu që kushtet edafike janë krejtësisht të ndryshme nga ato të formacioneve të tjera bimore. Substrati në të shumtën e rasteve ka karakter zallishtë dhe në këto mjedise rriten shoqerime me *Platanus orientalis* i shoqëruar me shkure higrofile si *Salix elaeagnos*, *Tamarix parviflora* etj., ndërkohë që pranë ujërave me rrjedhje të qetë substrakti është lymor e këtu rriten shoqerime me *Alnus glutinosa*, *Salix alba*, *Alnus incana* etj.

Në disa mjedise të vecanta, takohet shoqërimi i plepit të bardhë që dallohet nga fizionomia ekologjike dhe nga ana floristike. Në përgjithësi ky tip është i diferencuar në tri kate: Në katin drunor, ku përveç plepit të bardhë takohen edhe shëlgë i bardhë (*Salix alba*), plepi i zi (*Populus nigra*), vidhi i shoqet (*Ulmus glabra*), vidhi më i vogël (*Ulmus minor*) dhe më rrallë frasheri gjethëngushtë (*Fraxinus angustifolia*). Kati shkurre paraqitet më i rrallë, ndërsa flora barishtore është e varfër në lloje si: *Equisetum telmateia*, *Equisetum ramosissima*, *Prunella vulgaris* etj. Po kështu këtu takohen dhe liana si *Tamus communis*, *Humulus lupulus* etj.

4.1.2 *Fauna*

Zona në studim nuk dallohet për ndonjë bote të pasur shtazore, ndërkajë karakteristikë e përgjithshme e rrethines janë kumriet. Për këto zone specifike nuk zotërohet ndonjë material i

hollesishem. Prania e kafsheve te egra ne ketu mungon. Zogjte me te shpeshte jane: pellumbi (*Streptopelia decaoto*), trumcaku (*Troglodytes*), harabela (*passer domesticus*), kumriet, etj.

Ndersa insekte kemi brumbuj, grereza, milingona, pilivesa, mushkonja, flutura etj. Nuk vihen re prania e ndonje specie qe eshte e perfshire ne "Librin e Kuq" Ne sistemin e rjedhjeve ujore, perrenjve te zonave perreth, takohen lloje kozmopolite te molusqeve si *Theodoxus*, *Bithynia*, *Holandriana*, *Lymnaea stagnalis* etj.

Nga perfaqesuesit e amfibeve ndeshen lljet *Bufo viridis*, *Bufo bufo*, *Rana sp.* etj, nderkohe qe ne rjedhjet e mesiperme ndeshet *Triturus vulgaris*. Llojet kryesore te peshqve te evidentuar ketu jane: *Alburnoides bipunctatus*, *Barbatula sp*, *Cobitis taenia* dhe *Barbus sp.*, *Leuciscus cephalus* etj. Gjitarete ne zone jane te pranishem perrenes dhelpres (*Vulpes vulpes*), ujkut (*Canis lupus*), Lepurit te eger (*O. corniculat*) etj.

5 Prania e Burimeve Ujore Në Zonën e Projektit Dhe Në Afërsi Të Tij

5.1 Kushtet Hidrogjeologjike

Pasuria ujore është një ndër potencialet më të mëdha natyrore që ka rajoni, të cilat kanë impaktin e tyre në shumë procese jetësore dhe ekonomike. Shqipëria dallohet për pasuri të shumta dhe të shumëllojshme ujore, të cilat përfaqësohen nga lumenjtë, përrenjtë, liqenet, ujërat nëntokësore, detet dhe lagunat. Kjo pasuri ujore kaq e larmishme lidhet me kushtet natyrore shumë të favorshme, në veçanti me: kushtet klimatike, veçanërisht sasia e madhe e rreshjeve; relievin, sidomos me praninë e relievit kodrinor dhe malor; kompleksitetin e ndërtimit gjeologjik dhe shumëllojshmërinë e shkëmbinjve.

Me këto pasuri ujore lidhet plotësimi i nevojave të popullsisë për ujë të pijshëm, zhvillimi i bujqësisë, i industrisë, i energjitikës dhe i shumë degëve të tjera të ekonomisë. Këto pasuri ujore janë potenciali më i madh që ka Shqipëria në kuadër të zhvillimit të turizmit. Gjatë viteve të fundit, turizmi në tërësi dhe disa lloje të tij në veçanti (turizmi balnear, natyror, liqenor, i aventurës dhe i sporteve të veçanta etj.), të cilët potencialin e tyre bazë e kanë në pasuritë ujore dhe larmishmërinë e tyre, po influencojnë pozitivisht zhvillimet socio-ekonomike të vendit në përgjithësi dhe të njësive lokale në veçanti.

Lumenjtë janë një nga potencialet më të mëdha dhe më të rëndësishme ujore të vendit, të cilët dallohen për një shkallë të lartë të ujëshmërisë dhe dendësisë. Të gjithë lumenjtë e vendit kanë një prurje të përgjithshme mesatare vjetore prej 1308 m³/sek, që i përgjigjet një vëllimi vjetor prej rreth 41.25 km³. Në rrjetin kryesor përfshihen lumenjtë e Shkumbinit, Devollit, Osumit, Semanit, Vjosës. Këta janë lumenjtë më kryesorë të Shqipërisë, të cilët përshkojnë vendin me orientim nga lindja në drejtim të perëndimit, me derdhje kryesisht në detet Adriatik dhe Jon. Lumenjtë e vendit tonë dallohen për vlera të larta të koeficientit të rrjedhjes, ku vlera mesatare e tij është 0.64, pra 64% e sasisë së ujit që rezulton nga reshjet futet në rrjedhjet e rrjetit hidrografik.

Rrjeti hidrografik karakterizohet nga vlera të larta të disa parametrave, si të koeficientit të rrjedhjes dhe të modullit të rrjedhjes, të cilët paraqiten në vlera shumë të mëdha. Pasuritë ujore të vendit, sidomos lumenjtë, janë një potencial shumë i rëndësishëm për zhvillimin socio-ekonomik të vendit, por sidomos për zhvillimin e bujqësisë dhe të energjitikës. Të dy këta sektorë janë të ndikuar në mënyrë të drejtpërdrejtë nga lumenjtë dhe parametrat hidrologjikë të tyre, veçanërisht sektori i energjitikës, i cili është i varur nga ujëshmëria dhe niveli i ujëshmërisë së lumenjve. Roli i lumenjve është tejet kompleks në kuadër të të gjitha zhvillimeve socio-ekonomike.

Ky rajon laget nga dy dete shumë të rëndësishme të pellgut të Mesdheut, si deti Adriatik dhe Jon. Të dy këto dete ndikojnë pozitivisht në shumë veprimtari ekonomike të zhvilluara në vend. Gjithashtu, ato përbëjnë një potencial shumë të madh për zhvillimin e peshkimit. Krahas pasurive të shumta ujore sipërfaqësore, Shqipëria është gjithashtu shumë e pasur me ujëra nëntokësore. Kjo lidhet me kushtet natyrore, sidomos me sasinë e madhe të reshjeve dhe me shumëllojshmërinë e shkëmbinjve që ndërtojnë territorin e vendit tonë (sidomos nga përhapja e madhe e shkëmbinjve karbonatikë, të cilët janë të përshkueshëm nga uji).

5.2 Proceset Fiziko-Gjeologjike dhe Gjeodinamike

Ne studimin e fenomeneve gjeologjike të kësaj zone jemi bazuar në studimet ekzistuese dhe në informacionet e reja që kemi marrë nga studimi aktual. Bazuar në këto të dhëna po bëjme përshkrimin e fenomeneve gjeologjike që janë prezente në formacionet gjeologjike që takohen në këtë zonë. Fenomenet më të dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike që vërehen në këtë zonë janë:

1. Fenomeni i perajrimit

2. Fenomeni i konsolidimit të depozitimeve deluviale-aluviale

Këto fenomene po i shpjegojmë një nga një më poshtë:

1. Fenomeni i perajrimit është i dukshëm tek formacionet rrenjesore që përbehen nga argjilite dhe alevrolite. Këta shkëmbinj janë depozitime të reja dhe me çimentim të dobët argjilor, ato nën veprimin e agjentëve atmosferike transformohen nga shkëmbinj të butë në dhëra.
2. Fenomeni i konsolidimit të depozitimeve deluviale-aluviale. Këto depozitime përbehen nga shtresa suargjilash, surerash, zhavore dhe argjilash me përmbajtje lëndesh organike. Shtresat që përmbajnë lëndë organike janë të pak të konsoliduara ose mesatarisht të konsoliduara. Niveli i ujit nëntokësor është afër sipërfaqes së tokës.

6 Demografia dhe Aspekte Social Ekonomike

6.1 Demografia

Sipas Zyres se Gjendjes Civile ne Bashkite e Ultesires Perendimore, numri i banoreve deri ne Dhjetor 2020 arrin ne rreth 1,500,000, nga te cilet 49.8% jane meshkuj dhe 50.2% jane femra. Krahasuar me vitin 2003 do te vinim re nje rritje te popullsise me 7%, numrit te familjeve me 7% si dhe nje zvogelim te numrit te lindjeve me 9%, numrit te vdekjeve me 18% si dhe numrit te martesave me 8%.

Popullsia e zonat te Ultesires Perendimore eshte rritur ndjeshem gjate viteve te fundit ku theksojme se ne fillim te viteve 90 ka pesuar nje dyndje te popullsise nga te gjitha vendet e tjera te Shqiperise. Mbas ketij migrimi te madh ka vazhduar migrimi drejt zonat te Ultesires Perendimore edhe ne vitet ne vazhdim por me ritme me te ulta. Edhe sot e kesaj dite vazhdon ne menyre te dukshme ardhja e njerezve nga rrethet e tjera te vendit dhe nga emigrimi ne shtetet e tjera per ne kryezonan e Shqiperise. Si rrjedhoje ka lindur nevoja per permiresimin infrastrukturor si dhe levizjen ne rruget e zonat duke e permiresuar ate..

6.2 Cilesia e Ajrit

Mbyllja e shumë prej industrive ka pasur një efekt pozitiv për sa i takon cilësisë së ajrit. Megjithatë, zhvillimet ekonomike dhe sociale pas vitit 1991, vecanerisht rritja e numrit te automjeteve kanë shkaktuar një ndotje serioze të ajrit. Ne menyre te permbledhur po rendisim disa shifra qe lidhen e ritmin e rritjes se numrit te makinave dhe cilesin e tyre te cilat kane ndikuar ne cilesin e ajrit:

- ☐ Rritja e lartë dhe përdorimi i çdokohshëm i makinave private; ato sot numërohen rreth 220,000 makina;
- ☐ Shumica e këtyre automjeteve janë më shumë se 15 vjeçare dhe nuk janë në përputhje me Euro I apo II;
- ☐ Rreth 70% e tyre punojnë me naftë;

Një tjetër problem qe lidhet me cilesin e ajrit eshte edhe cilesia e karburanteve qe perdorin automjetet. Benzina dhe rreth 80% e naftës importohet, ndërkohë që në Shqipëri prodhohet edhe naftë e cilësisë së ulët. Nafta e cilësisë së ulët, e prodhuar lokalisht, formalisht destinohet të përdoret në zonat rurale. Rregullat e Organizatës Botërore të Tregtisë lejojnë gjithashtu importimin e naftës me cilësi të ngjashme me atë të prodhuar lokalisht. Një çështje tjetër madhore e cilësisë së ajrit ka lidhje me veprimtaritë ndërtuese.

6.3 Ekonomia

Kushtet mjaft te përshtatshme për zhvillimin e ekonomisë bujqësore bëjnë të mundur kultivimin pothuaj të gjitha kulturave bujqësore. Në këtë rajon mund të zhvillohen pothuaj të gjitha llojet e kulturave bujqësore, si: drithërat e bukës, bimët industriale, kulturat e drunjtë, perimet etj. Blegtoret merren me se shumti me rritjen e gjedheve, të bagëtive të imëta, derrave dhe shpendëve. Rajoni Perëndimor i Shqipërisë është para se gjithash rajoni i drithërave të bukës (grunt, misrit dhe orizit). Pjesë të veçanta të këtij rajoni, si p.sh. fusha e Myzeqesë, janë cilësuar me të drejtë si hambari i Shqipërisë. Rendimentet e drithërave në këtë rajon janë nga me të lartat në Shqipëri (gruri 60-100 kv/ha, kurse misri 100-150 kv/ha). Rajoni ka kushte mjaft të mira edhe për zhvillimin e bimëve industriale, si: pambuku, duhani, lulja e diellit etj. Këto kultura kanë pasur sidomos rendësi në vitet 70 dhe 80. Sot kultura industriale me e rëndësishme ka mbetur duhani.

Kulturat e drunjtë në këtë rajon përfaqësohen kryesisht nga pemët frutore (fiku, pjeshka, kumbulla, qershia etj.), nga ulliri dhe vreshtat. Duke pasur kushte të mira të tokës dhe të klimës dhe numër të madh popullsie, në këtë rajon rendësi të madhe ka edhe prodhimi i perimeve dhe i patates.

Në blegtorinë e rajonit vendin kryesor e zënë gjedhet (kryesisht lopët). Kjo sepse rajoni mund të plotësojë kërkesat e tyre të mëdha për ushqim me bime të ndryshme foragjere. Në vite të veçanta rendësi ka pasur edhe rritja e derrit në komplekse të mëdha. Kurse bagëtitë e imëta dhente dhe dhite) rriten me së shumti në zonat kodrinore të këtij rajoni.

Rajoni Perëndimor është edhe rajoni industrial me i zhvilluar në Shqipëri. Këtu gjenden pothuaj të gjitha degët e industrisë së rende, të lehtë dhe ushqimore. Në të vërtetë rajoni nuk ka shume pasuri nëntokësore, si disa rajone të tjera të trevave shqiptare. Ky rajon dallohet kryesisht për rezervat e naftës, gazit natyror dhe qymyrgurit, kështu që në zhvillimin e tij industrial kanë ndikuar me shume disa faktorë të tjerë, si : fuqia e madhe punëtore, afërsia portet detare, transporti me i zhvilluar etj. Po cilat janë degët kryesore të industrisë në këtë rajon? Nder degët me të rëndësishme të industrisë në këtë rajon përmendim:

1. Energjetika, e cila përfshin: industrinë e naftës dhe të gazit natyror, industrinë e qymyrgurit dhe industrinë e prodhimit të energjisë elektrike.
2. Industria e rende, e cila përfshin: metalurgjinë, industrinë mekanike dhe atë kimike.
3. Industria e drurit të letrës dhe e materialeve të ndërtimit (çimento, tulla, tjegulla etj.).

4. Industria e lehte (tekstile dhe lëkure-kepuceve) dhe ushqimore (e miellit, vajit, pijeve etj.). Këto dege u zhvilluan sidomos pas çlirimit të vendit e deri në vitin 1990, kur industria cilësohej si dega me e rëndësishme e ekonomisë shqiptare. Në këto vite, ky ishte i vetmi rajon në Shqipëri që cilësohej si rajon industrial. Kjo do të thoshte, që në zhvillimin ekonomik të rajonit peshën kryesore të prodhimit e jepte industria. Por një zhvillim i tillë nuk mund të vazhdonte pas vitit 1990, kur ekonomia në Shqipëri filloi të privatizohej. Industria, e sidomos ajo e rende, nuk mundi të privatizohej, sepse teknologjia e saj ishte e prapambetur. Prandaj shumica e objekteve të saj gjenden sot të mbyllura dhe të shkatërruara. Ndërkohe janë ngritur objekte të reja, sidomos të industrisë së lehte dhe ushqimore, për prodhimet e të cilave ka nevojë tregu.

6.4 Zhurmat dhe Trafiku

Monitorimi i zhurmave urbane realizohet nga Agjencia Kombetare e Mjedisit. Nga monitorimi i zhurmave urbane rezulton se në të gjitha qytetet, kemi nivele të larta zhurmash për periudhën gjatë ditës.

Programi i monitorimit të zhurmave urbane sipas Raportit të Gjendjes së Mjedisit ka përfshirë 37 pika monitorimi në qytetet e Shqipërisë në të cilat është realizuar matja e nivelit të zhurmave brenda metodologjisë së përcaktuar, janë përpunuar dhe analizuar të dhënat dhe për çdo pikë monitorimi.

Faktorët që kontribojnë në rezultatet e marra nga monitorimi i zhurmave:

1. Fluksi i madh i automjeteve në akset rrugore ku u vendos aparati i monitorimit të zhurmave.
2. Gjendja motorrike e automjeteve në qarkullim lë shumë për të dëshiruar, mosha e vjetër e tyre sjell uljen e parametrave optimale të certifikatës teknike të automjetit, lidhur me emetimin zhurmës.
3. Punime ndërtimesh në pika të ndryshme, të cilat rritin artificialisht nivelin e zhurmave urbane.
4. Mungesa e brezit mbrojtës të gjelbër midis zonave të banuara dhe rrugëve kryesore.
5. Mos zbatimi i teknikave për minimizimin e zhurmave në ndërtimin e rrugëve.
6. Mungesa e theksuar e vendparkimeve është një tjetër faktor i cili ndikon në rritjen e niveleve të ndotjes nga zhurmat.

Ndotja nga zhurmat është relativisht e ulët në zonën e projektit, mund të kemi një rritje të vogël të nivelit të zhurmave pas rikonstruksionit të rrugës si rezultat i kalimit të makinave.

7 Identifikimi I Ndikimeve Me Te Rendesishme Ne Mjedis Nga Projekti Ne Studim

Ne paragrafet qe vijojne do te perpiqemi te identifikojme ndikimet e mundshme qe do te kete ne mjedis veprimtaria e ardhshme e realizimit te Planit te Detajuar Vendor. Kete identifikim do ta bejme sipas elementeve te vecante te mjedisit: ne ujrat siperfaqesore, ne ujerat nentokesore dhe ne toke e ne shkembijnjte e zones se veprimtarise e perreth saj.

7.1 Ndikimi ne ujerat siperfaqesore

Nga veprimtaria e punimeve, si germime etj, si dhe e transportit, eshte e kuptueshme qe do te shtohet sasia e materialit pluhuror dhe kokrrizor. Gjate reshjeve te shiut nje pjese e ketij materiali, si edhe e tokes se shkrifet ka per t'u shpelare dhe permes rrjedhave te perkohshme do te kaloje ne perrenjte e zones perreth duke rritur permbajtjen e lendeve pezull te ujerave te tyre. Megjithate, meqenese zona nuk ka rrjedhje te perhershme ujerash siperfaqesore, ndikimi do te jete i kufizuar. Nje pjese tjeter e ketyre materialeve do te transportohet nepermjet sistemit te ndarjeve me anen e ujit te infiltrimit ne thellesi te shkembijnjte gelqerore.

7.2 Ndikimi ne ujerat nentokesore

Per sa i perket ndotjes se ujrave nentokesore, mund te permendim te njejtat argumente si per ujerat siperfaqesore. Mosperdorimi ne pergjithesi i lendeve helmuese ose ndotese gjate veprimtarise se ndertimit eshte faktor pozitiv, meqenese nuk krijohen premisa per ndotjen e ujerave nentokesore.

7.3 Ndikimi ne toke/shkemb

Nisur nga nivelet e punimeve parashikohet qe nuk do te kete ndikime te aspekteve te erozionit. Largimi i shtreses bimore nuk do jete prezent. Era nuk do kete ndikim ne largimin e materialin e imet qe mund te mbetet pas heqjes se tokes ose qe do te grumbullohet ne kryqezimet e ndryshme pasi sasia e inerteve nuk do kaloje 4 m³ per kryqezim, duke bere te mundur riciklimin e tyre ose largimin e menjehershem nga kryqezimet ku do behen punimet.

7.4 Ndikimet nga zhurmat

Zhurmat do te shkaktohen nga levizja e mjeteve e kryesisht nga perdorimet e mundshme te makinerive te renda qe do te perdoren per hapjen dhe betonimin e plindeve. Shume te vogla do jene zhurmat e transportueseve te gurit qe do ta ndikojne ate nga zona e shfrytezimit ne thyerese si dhe nga fadromat per sistemimin e gurit ne shesh dhe ngarkimin ne makinat qe do ta shkarkojne ne thyerese. Ndikimi I zhurmave ne faunen e zones nuk do jene te pranishme meqenese punimet minimale do te jene vetem ne zonat e kryqezimeve te rrugeve kryesore

8 Shtrirja E Mundshme Hapësinore E Ndikimit Negativ Në Mjedis

Sikurse është theksuar në seksionet e mësipërme, ku janë marrë në konsideratë të gjithë elementët mjedisorë që mund të preken nga projekti kane një shtrirje hapësinore të kufizuar:

Ndikimi në mbulesën bimore do të jetë i pandjeshëm.

Gjenerimi i mbetjeve të ndërtimit do të kufizohet vetëm në zonën e projektit

Përkeqësim i përkohshëm i pamjes vizuale do të ndodhë vetëm në zonën e projektit dhe ky do të jetë i pjesshëm.

Gjatë fazës së ndërtimit në zonë priten të regjistrohen nivele relativisht të larta të zhurmës, por këto do të kufizohen brenda zonës së projektit.

Emetimet e pluhurit do të dalin nga aktivitetet e ndërtimit (nderhyrjet restauruese dhe rikonstruktuese) dhe trafiku i mjeteve të ndërtimit. Emetimet nga aktivitetet e ndërtimit, sidomos me zbatimin e masave mitiguese, do të kenë kufizime përse i përket shtrirjes hapësinore. Emetimet e lindura nga trafiku përfshijnë pluhurin dhe tymrat. Kamionët e përdorur për të transportuar materiale të ndryshme ndërtimi nga burimi i tyre për në sheshin e ndërtimit emetojnë gazra të ndryshme si SO₂, CO₂, CO, NO dhe grimca. Ndikimet e emetimeve të tilla mund të jenë më të mëdha në vendin e ndërtimit dhe në komunitetet ndërmjet të cilave do të udhëtojnë automjetet e ndërtimit.

9 Masat Zbutese Te Ndikimeve Negative Gjate Procesit Te Shfrytezimit

Nga analiza e mesiperme verejme se gjate veprimtarise se ndertimit te objekteve egzistojne disa elemente ose faktore te cilet kane mundesi potenciale te ndikojne negativisht ne mjedisin e zones dhe me gjere. Ne qofte se gjate veprimtarise se shfrytezimit i kushtojme kujdesin e duhur ketyre faktoreve, per t'i patur vazhdimisht nen kontroll, ky ndikim mund te minimizohet ndjeshem.

Ashtu sikurse edhe ne ndertimin e objekteve te tjera ne vend in tone edhe ne rastin e studimit tone eshte parashikuar ndjekja me kujdes e Programit te Menaxhimit Mjedisor i cili merr ne konsiderate dhe analizon te gjitha llojet e ndikimeve dhe masat e nevojshme per eliminimin e tyre. Ne qofte se gjate veprimtarise se shfrytezimit i kushtojme kujdesin e duhur ketyre faktoreve, per t'i patur vazhdimisht nen kontroll, ky ndikim eshte e mundur te minimizohet ne maksimalisht.

Me poshte jepen disa rekomandime per minimizimin e mundshem te ndikimit negativ te disa faktoreve.

9.1 Mbjellja e siperfaqes se rezervuar per gjelberim (Revegjetacioni)

Ne te gjitha rastet kur verehet:

- prerje te drureve ne vend in e ndertimit,
- hedhje te dheut ne anet e prones
- geryrje te mundshme

kompania e kontraktuar detyrohet qe te realizoje mbjellje te bimeve dhe ne rastin e dherave te kryeje sheshimet e duhura dhe mbjelljen e tyre me bimesi lokale. Kjo gje do te ndihmonte ndjeshem ne eliminimin e demtimeve dhe rehabilitimin e peisazhit.

9.2 Rehabilitimi i elementeve te peisazhit

Programi i pergjithshem i Menaxhimit Mjedisor dhe Plani per zbutjen e ndikimeve (Shiko tabelen me poshte) parashikon realizimin e sheshimeve dhe te mbushjes se gropave te mundshme qe do te ndertohen.

Me rehabilitimin e zones nenkuptojme kthimin e plote te mjedisit ne nje gjendje te mire mjedisore, duke mbjelle peme dhe duke sistemuar ambjentet perreth dhe krijimin e kushteve per eliminimin ose minimizimin e pasojave negative ne mjedis, te krijuara nga shfrytezimi i materialeve. Per kete qellim, me mbarimin e ndertimit duhet bere sistemimi i siperfaqes se saj me gjelberim dhe betonim te trotuareve e te rrugeve, duke shfrytezuar ne radhe te pare dheun e hequr dhe te

grumbulluar nga germimi, gjithashtu per fasadat e objektit do te perdoren materiale cilesore me qellim krijimin e nje peizazhi te kendshem dhe te shendetshem per banoret e zones.

9.3 *Perdorimi i karburanteve dhe i lubrifikanteve*

Veprimtaria e ndertimit bazohet ne perdorimin e mjeteve qe punojne me motore me djegie te brendshme, qe natyrisht kane nevoje edhe per lubrifikante. Ne kete rast rekomandojme:

1. Ndonese ne projekt nuk behet fjale per ndonje depo karburanti ose lubrifikanti brenda territorit te kantierit, ne te ardhmen dhe gjate gjithë veprimtarise se ndertimit ne asnje rast dhe per asnje arsye nuk duhet te ndertohen depo karburanti ose lubrifikanti.
2. Per te menjanuar ne maksimum riskun e rrjedhjeve aksidentale te karburantit e te lubrifikanteve:
 - Investitori nuk duhet te lejoje te perdoren makineri te vjeteruara apo te demtuara;
 - Mjetet motorike duhet te furnizohen me karburant e lubrifikant jashte territorit te kantierit;
 - Personeli perkates te udhezohet e te pajiset me mjetet e duhura, ne menyre qe edhe ne rast avarish aksidentale te automjeteve qe shoqerohen me rrjedhje te karburantit e te lubrifikantit, te jete ne gjendje t'i menjanojne ato shpejt dhe pa pasoja.

9.4 *Plani i menaxhimit mjedisor*

Programi i Menaxhimit Mjedisor parashikon qe Shoqeria Kontraktore te organizoje takime me publikun ne menyre qe ai te jete i informuar me menyren e kryerjes se punimeve, natyren e punimeve dhe grafikun e punimeve. Me poshte po paraqesim nje tablele perrnbledhese te masave kryesore qe duhen marre ne lidhje me menaxhimin mjedisor te zones ne studim:

Faza	Aktivitetet	Efektet	Masat per zbutjen e ndikimeve	Komente
NDERTIMI	Kantieri a) Germime , Hapja e plintave b) pastrimi i territorit nga mbetjet	a) Ngritje pluhuri b) Pluhur	a) Perdorimi i paisjeve te pershtatshme dhe te teknologjise se re. b) Llagia e terrenti para punimeve c) Perdorimi I paisjeve qe kryejne procesin shpejt dhe pa ndotje.	Percaktohen ne kontrate. Pergjegjesi e firmes kontraktore.

	Transport materialesh	a) Materiale inerte b) Drure ose mbetje organike c) Beton te pergatitur ne pikat e licensuara d) Menaxhim trafiku e) Transport dherash si pasoje e germimit te themeleve	a) Ngritje pluhuri b) Erera te keqija te mundshme c) Zhurme, shqetesime nga levizjet e makinave d) Pluhur, zhurme	a) Te perdorren mbulesa per kamionet b) Te aplikohet metoda e lagjes me uje te rruges dhe kantierit c) Transporti te mos kryhet ne oret me trafik te ngarkuar dhe te shmangen rruget kryesore dhe ato qe kalojne ne zona te banuara	Percaktohen ne kontrate. Pjese e specifikimeve teknike.
--	-----------------------	--	--	---	---

	VENDI I NDETIMIT	a) Demtime te tokes b) Karpenteri c) Betonim d) Vibrimi i betonit	a) Humbje e shtreses sipërfaqesore, demtime te tokes shembje dherash, errozion, shplarje sipërfaqesore b) Zhurma per njerezit dhe kafshet c) Pluhur d) Vibrime si pasoje e makinerive te renda e) Crrregullime ne trafik f) Ndotje e ujit dhe tokes si pasoje e depozitimeve g) Ndotje te ujit dhe tokes si pasoje e aksidenteve h) Siguria e punetoreve i) Mundesi zbulimi te elementeve me interes kurruror dhe historik	a) Te ruhen sa me teper zonat qe nuk do te ndertohet dhe te rehabilitohen me sipërfaqe te gjelbra dhe drenazhim b) Te shmanget punimi ne oret e vona, ditën e diele te behet pushim, te perdoren makineri me impakt te ulet akustik c) Perdorimi i uijt dhe materiale te pershtatshme d) Kushtezimi ne oret e punimeve me orar jo te demshme te konsultuara me njesite vendore e) Marrja e masave perkatëse ne konsultim me policine rrugore per vendosjen e rregullave te qarkullimit f) Mbetjet e ngurta te hidhen ne pikat e caktuara nga pushteti vendor dhe te mos grumbullohen ne kantier; gjate qendrimit ne kantier te sigurohet qe te mos kene shplarje nga ujrat sipërfaqesore dhe te mos ekspozohen ndaj erez g) Te pajisen punetoret me veshje mbrojtëse, skafandra, rripa sigurimi dhe mjete ndricimi. Te vendosen tabale paralajmëruese per rastet me rrezik ne kantierin e ndertimit. h) Pezullimi i menjehereshem i punimeve dhe venia ne dijeni e autoriteteve perkatëse	Te zbatohen rregullat e percaktuara nga institucionet perkatëse, si Agjensia Rajonale e Mjedisit.
--	------------------	--	--	--	---

FUNKSIONIMI	MIREMBAJTJA	a) Zhvendosja e trafikut b) Transformimi i hapësirave komerciale në ambiente pune c) Shfrytëzimi i ambienteve sportive dhe të pushimit d) Shfrytëzimi i ambienteve për femije	e) Shqetësime nga zhurma dhe banorëve dhe kafsheve, si dhe punetoreve përreth f) Ndotje të mundshme të ujit dhe tokës nga rrjedhje të mundshme të lendeve të demshme për mjedisin g) Grumbullimi i mbeturinave të aktivitetit të objektit h) Siguria e punetoreve dhe banorëve të zonës	a) Të kufizohen aktivitetet gjatë orëve të natës dhe kohës së pushimit. b) Të sigurohen vend të sigurtë për depozitimin e lendeve të demshme për mjedisin, si p.sh. lubrifikante, lende djegëse, etj. c) Të caktohet një kontener për grumbullimin e mbeturinave të objektit, në vende të aprovuara nga njesitë vendore; të bëhet ndarja e mbeturinave d) Objekti të pajiset me sistem të mbrojtjes kundër zjarrit dhe me depozitë të vecanta për emergjencë	Të zbatohen rregullat e percaktuara nga institucionet përkatëse, si p.sh. Agjencia Rajonale e Mjedisit.
	Shfrytëzimi		Krijimi i mbeturinave urbane si pasojë e aktivitetit human dhe aktiviteteve të shërbimit në katet përde, demtimi i sipërfaqeve të gjelbra, etj.	Të bëhet grumbullimi i mbeturinave në vendet e percaktuara nga njesia vendore, të mirembahen zonat e gjelbruara, etj.	

10 Masat e Mundshme për Shmangien dhe Zbutjen e Ndikimeve Negative Në Mjedis

10.1 Marrëveshjet Institucionale

10.1.1 Strukturat dhe përgjegjësitë institucionale

Inspektorët e mjedisit nga Agjencia Rajonale e Mjedisit (ARM) janë përgjegjës për mbikëqyrjen e mbrojtjes së mjedisit në emër të AKM. Këto do të kenë edhe rolin e monitoruesit gjatë zbatimit të këtij PMM. Bazuar në njohuritë e tyre profesionale apo rekomandimet në këtë VNM, zyrtarët lokalë të mjedisit mund të kenë rol në hartimin e projektit, si këshilltarë për inxhinieret konsulentë në aspekte të ndryshme.

10.1.2 Monitorimi dhe raportimi

Monitorimi do të verifikojë nëse ndikimet e parashikuara kanë ndodhur në të vërtetë dhe kontrolloje nëse veprime zbutëse të rekomanduara në VNM janë zbatuar dhe cili ka qene efektiviteti i tyre. Monitorimi do të identifikojë edhe ndikimet e paparashikuara që mund të lindin nga zbatimi i projektit.

Kush monitoron dhe si: Monitorimi do të kryhet nga Inspektorët e Mjedisit të Agjencise Rajonale të Mjedisit (ARM) që përfaqësojnë AKM. Monitorimi nga ARM-ja në këtë rast mund të konsiderohet si "Monitorim nga një palë e tretë", por ky është mandati i saj rregullator në përputhje me VKM Nr 47, datë 29.01.2014 "Për përcaktimin e rregullores për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe Agjencive Rajonale të Mjedisit".

Një agjenci qeveritare që mund të ndërmarrë "Monitorimin nga një palë e tretë" është Inspektorati Shtetëror i Punës. Kjo njësi ka autoritetin për të inspektuar çdo strukturë për zbatimin e ligjshmërisë për sigurinë në vendet e punës.

Monitorimi do të bëhet me anë të inspektimit, shqyrtimit të ankesave të regjistruara nga palët e interesuara dhe diskutime ad hoc me persona potencialisht të prekur (punëtorët e ndërtimit, banorët pranë zones së projektit, etj.).

Frekuenca: Monitorimi do të kryhet çdo muaj gjatë gjithë periudhës së ndërhyrjes.

Auditimet: Auditimet do të jene të nevojshme si gjatë ndërtimit ashtu edhe gjatë funksionimit të projektit. Ndërsa auditimet e ndërtimit do të synojnë në verifikimin e përputhshmërisë me kërkesat për masat zbutëse të ndikimit, auditimet post-ndërtimit janë një kërkesë ligjore dhe duhet të kryhen si rregull brenda 12 muajve por jo më vonë se 36 muaj pas përfundimit të ndërtimit. Si auditimi gjatë ndërtimit ashtu dhe ai post-ndërtim mund të jene të brendshëm ose të jashtëm

Raportimi: Duhet hartuar cdo muaj raporte mbi monitorimin. Keto raporte duhet ndahen me palet e interesuara. Raportet e auditimit mund të ndahen gjate fazes se ndërtimeve dhe post-ndërtimit me AKM apo aktorë të tjerë të interesuar por pa asnjë detyrim ti bëjë të ditur auditimet ne fazën e ndërtimit.

Tabela Plani i monitorimit

Faza		Parametri qe duhet te monitorohet	KU do te monitorohet	SI (paisjet qe do perdoren)	KUR (frekuenca e monitorimit)	PSE
Ndertimi Furnizimi me materiale	Pikat e prodhimit te betonit	Zoterim i miratimit zyrtar ose vlefshmerise se licenses	Pika e prodhimit te betonit	Inspektim	Para fillimit te punimeve	Per te garantuar qe parametrat jane ne perputhje me sigurine mjedisore dhe shendetesore sipas kerkeseve
	Pikat e magazinimit te hekurit dhe materialeve te tjera	Zoterim i miratimit zyrtar ose vlefshmerise se licenses	Magazinat e depozitimit te tyre	Inspektim	Para fillimit te punimeve	
	Nyjet e reres dhe zhavorrit	Zoterim i miratimit zyrtar ose vlefshmerise se licenses	Nyja e reres dhe zhavorrit	Inspektim	Para fillimit te punimeve	
Transporti	Betoni dhe elementet metalike	Kamionet e perzierjes dhe vetshkarkimit	Vendi i punes	Supervizim	Gjate kohes se punes, ne menyre te palajmeruar	
Gjendja e habitateve, gjallesave dhe cilesia e ujit	Gjendja e pyjeve dhe vegjetacionit perreth	Shkalla e siperfaqes gjelber		Inspektim	Para fillimit te punimeve dhe pas ndertimit	
	Cilesia e ujit ne trupat ujore rrethues	Nivele te ngarkesave		Inspektim	Para fillimit te punimeve dhe pas ndertimit	

Të Dhëna Mbi Hartuesine Raportit

Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është përgatitur nga Ing. Elona Miço, person fizik, i pajisur me Çertifikatë nga Ministria e Mjedisit.