

# Raport ndërveprimi me mjedisin

## "Ndërtim Aksi Rrugor Papër - Ura e Grykshit" - Faza 3

Faza	Projekt Zbatim
Porositës	Autoriteti Rrugor Shqiptar
Numër Reference	REF-69727-05-18-2023
Rishikuar	R00
Data	Tiranë 2024

**Bashkimi Operatorëve ekonomik**  
PNI-2001, G&K, AbKons, GeoENG

*Përfaqësues*

**PNI-2001 sh.p.k**

Rruga Themistokli Gërmenji,  
Nd. 9, H. 5, Ap.2,  
Tiranë 1010

+355 68 608 03 37  
pni\_2001@yahoo.com

Titulli i Dokumentit: Raport ndërveprimi me mjedisin

Faza: Projekt Zbatim  
Rishikuar: R00  
Datë: Tiranë 2024  
Titulli i Projektit: "Ndërtim Aksi Rrugor Papër - Ura e Grykshit" - Faza 3  
Numri i Dokumentit: EL-PI-TP-RT-VM-010  
Numri i projektit: REF-69727-05-18-2023

Hartoi: Enkeleda Sopaj

Kontrolloi: Redion Biba

Datë: Tiranë 2024

Miratoi: Arian Lako

Datë: Tiranë 2024

*Përveç kur ka ndonjë marrëveshje të ndryshme me Porositësin, asnjë pjesë e këtij dokumenti nuk mund të riprodhohet, të bëhet publike apo të përdoret për qëllime të ndryshme nga ato për të cilat ky dokument është hartuar. PNI-2001 nuk merr përsipër asnjë përgjegjësi në lidhje me këtë dokument, përveç përgjegjësisë ndaj Porositësit.*

*Shënim: Ky dokument përmban të dhëna personale të punonjësve të PNI-2001 dhe Bashkimit të operatorëve ekonomik, Përpara se të botohet apo të përhapet në çdo lloj mënyre tjetër, është e nevojshme që të merret miratimi për të apo ky dokument të bëhet anonim, përveç rasteve kur ndalohet me ligj që ky dokument të bëhet anonim.*

## Përmbajtja

1	HYRJE .....	1
1.1	Vendndodhja e Projektit .....	1
1.1.1	Propozimi për Zhvillim e Projektit .....	3
1.2	Përshkrimi Teknik.....	7
2	Përshkrim i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti .....	9
2.1	Zonat e Mbrojtura.....	14
3	Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të saj.....	16
3.1	Lumi Shkumbin .....	17
4	Identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit .....	18
4.1	Metodat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis .....	19
5	Përshkrim të shkurtër për shkarkimet e mundshme në mjedis.....	20
5.1	Ndikimi në Tokë .....	20
5.2	Ndikimet në burimet ujore .....	21
5.3	Ndikimet në cilësinë e ajrit.....	21
5.4	Ndikimet nga zhurmat dhe vibrimet .....	22
5.5	Ndikimet mbi biodiversitetin.....	22
5.6	Ndikimet në peizazh .....	23
5.7	Ndikimi në Trafikun Rrugor.....	23
5.8	Ndikime në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike .....	23
5.9	Ndikimi në Mjediset e Punës dhe Shëndetit Human .....	24
5.10	Ndikimet në komunitetin dhe ekonominë lokale.....	24
5.11	Gjenerim mbetjesh .....	24
6	Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuara .....	26
6.1	Vlerësimi i Rëndësisë së Ndikimeve Negative Mjedisore .....	26
7	Shtirja e mundshme hapësinore e ndikimeve në mjedis .....	30
8	Mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar .....	30
8.1	Mundësitë mbi rehabilitimin e mjedisit të ndikuar nga projekti .....	30
8.2	Mundësia e kthimit të mjedisit të ndikuar të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme .....	30
9	Masat e mundshme për shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis .....	31
9.1	Parandalimi i kontaminimit të tokës .....	31
9.2	Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit në burimet ujore .....	31
9.3	Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit në Cilësinë e Ajrit .....	32
9.4	Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit mbi biodiversitetin .....	33
9.5	Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit Vizual dhe Peizazhor.....	34

9.6	Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit nga Zhurmat.....	35
9.7	Masat për shmangien dhe zbutjen e Trafikut Rrugor .....	35
9.8	Menaxhimi i Trashëgimisë Kulturore dhe Arkeologjike .....	35
9.9	Menaxhimi i Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human .....	36
10	Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar (nëse projekti ka natyrë të tillë).....	44
11	KONKLUZIONE .....	44

## Lista e Tabelave

Tabela 1-1 Koordinatat e zonës së përzgjedhur .....	3
Tabela 1-2 Veprat që do ndërtohen .....	9
Tabela 4-1 Ndërveprimet mjedisore të identifikuara.....	19
Tabela 6-1 Metodika e vlerësimit të rëndësisë së ndikimeve të mundshme negative në mjedis.....	27
Tabela 6-2 Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit .....	29
Tabela 9-1 Normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara.....	33
Tabela 9-2 Përmbledhje e masave paraprake zbutëse dhe menaxhuese gjatë ndërtimit.....	43

## Lista e figurave

Figura 1-1 Ortofoto e aksit ekzistues .....	2
Figura 1-2 Vendndodhja e projektit (Hartë Administrative).....	2
Figura 1-3 Foto nga terreni, gjendja e rrugës.....	5
Figura 1-4 Harta topografike për zonën e projektit.....	6
Figura 2-1 Pamje e florës në zonën e projektit .....	14
Figura 2-2 Zonat e mbrojtura natyrore dhe monumentet e natyrës në afërsi të zonës së projektit .....	15
Figura 2-3 Zonat e mbrojtura kulturore dhe arkeologjike në afërsi të zonës së projektit.....	15
Figura 3-1 Intersektimet e gjurmës së projektit në lidhje me burimet ujore sipërfaqësore dhe burimet ujore pranë gjurmës së projektit.....	16
Figura 3-2 Hartë Hidrologjike.....	17
Figura 9-1 Masa mbrojtëse ndaj kontaminimit .....	31
Figura 9-2 Përdorimi i silt fence pranë burimeve ujore.....	32
Figura 9-3 Tombinot dhe box culvert si kalime për kafshët .....	34
Figura 9-4 Tabela lajmëruese për rrugë me prezencë kafshësh .....	34

## Akronimet

AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
BE	Bashkimi European
CO	Monoksidi i Karbonit
EC	Komisioni European
ESPOO	Konventa për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis në një Kontekst Ndërkufitar
FEM	Fusha Elektro-Magnetike
HC	Hidrokarburet
HSE	Shëndet, Siguri dhe Mjedis
KRGJSH	Korniza Referuese Gjeodezike e Shqipërisë
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
RNM	Raporti i Ndërveprimit me Mjedisin
TSPM	Grimcat e Ngurta Totale Pezull
UTM	Universal Transverse Mercator
VKM	Vendimi i Këshillit të Ministrave
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
VNMS	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis dhe Sociale
VOC	Komponimet Organike të Avullueshme

# 1 HYRJE

Ky Raport i Ndërveprimit me Mjedisin është hartuar për Studim Projektim aksi rrugor Elbasan - Lekaj Korridorin 8, një nga akset rrugor dhe ekonomik më të rëndësishëm të vendit tonë është korridorin lindje – perëndim i cili quhet ndryshe edhe Korridorin VIII dhe lidh Detin Adriatik me Detin e Zi. Ky raport hartohet si pjesë e procesit të Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS) për Projektin e propozuar të Projektim aksi rrugor Elbasan - Lekaj Korridorin 8. Aksi rrugor Elbasan – Lekaj përshkon ultësirën e luginës së Lumit të Shkumbinit nga qyteti i Elbasanit deri në afërsi të grykëderdhjes së tij. Ky aks rrugor, në gjendjen ekzistuese kalon në rrëzë të kodrave të anës veriore të lumit deri në dalje të qytetit të Peqinit dhe vazhdon më tej në pjesën fushore në drejtim të qytetit të Rogozhinës, ku bëhet edhe lidhja me korridorin Veri – Jug në vendin e quajtur Bishti i Zhurit.

Kjo rrugë përshkon shumë qendra të banuara me ndërtime të shumta në afërsi të saj. Gjerësia e kësaj rruge si dhe kryqëzimet e shumta nuk përmbushin standardet bashkëkohore teknike dhe të sigurisë për përballimin e fluksit në rritje të lëvizjes së mjeteve.

Bazuar në kërkesat ligjore të Ligjit Nr. 10440/2011, "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" i ndryshuar, Shtojca I, Pika 7, c, d; Projekti bie në kategorinë e mëposhtme:

- c) Ndërtimi i autostradave dhe rrugëve ekspres (korsive të autostradave për shpejtësi të lartë). Në kuptim të këtij ligji, "rrugë ekspres" është një rrugë që plotëson kushtet e dhëna në përkufizimin e Marrëveshjes Europiane mbi Arteriet Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar, 15 nëntor 1975.
- ç) Ndërtimi i një rruge të re me katër ose më shumë kors, ose rregullimi dhe/ose zgjerimi i një rruge ekzistuese, që ka dy apo me pak kors, në mënyrë që të bëhet me katër ose më shumë kors, kur rruga e re ose seksioni i rregulluar dhe/ose i zgjeruar i saj do të jetë 10 kilometra ose më shumë në gjatësi të vazhdueshme.

Hapi i parë i Procesit të VNMS-së duke ndjekur procedurën e VKM Nr. 686, datë 29.07.2015, është përgatitja e Raportit të Ndërveprimit me Mjedisin (RNM) dhe pas miratimit të procedurës nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM) dhe Agjencia Kombëtare të Mjedisit (AKM) do vijohet me zhvillimin e procedurës së VNMS-së së thelluar.

Konsulenti përgatit dhe dërgon RNM si hapin e parë të Procedurës VNMS-së për të informuar AKM-në për projektin;

Në Aplikim nevojiten këto dokumente:

- Raporti i Ndërveprimit me Mjedisin;
- Raporti Teknik;
- Foto të zonës ku do zhvillohet projekti;
- Ortofoto;
- Hartë Topografike.

AKM për 25 ditë kalendarike konsulton RNM-në me palët e interesuara, konfirmon procedurën dhe dërgon rekomandime ose kërkesa për studime shtesë që do të kryhen gjatë studimit të VNMS-së së thelluar.

## 1.1 Vendndodhja e Projektit

Aksi rrugor Elbasan – Lekaj përshkon ultësirën e luginës së Lumit të Shkumbinit nga qyteti i Elbasanit deri në afërsi të grykëderdhjes së tij. Ky aks rrugor, në gjendjen ekzistuese kalon në rrëzë të kodrave të anës veriore të lumit deri në dalje të qytetit të Peqinit dhe vazhdon më tej në

pjesën fushore në drejtim të qytetit të Rrogozhinës, ku bëhet edhe lidhja me korridorin Veri – Jug në vendin e quajtur Bishti i Zhurit.

Kjo rrugë përshkon shumë qendra të banuara me ndërtime të shumta në afërsi të saj. Gjerësia e kësaj rruge si dhe kryqëzimet e shumta nuk përmbushin standardet bashkëkohore teknike dhe të sigurisë për përballimin e fluksit në rritje të lëvizjes së mjeteve.

Gjatësia e rrugës është 40.7km.

Rruga kalon në rajonet Elbasan (Bradashesh, Shirgjan, Gjegjan, Cërrik, Papër), Peqin (Pajovë, Shez, Gjocaj, Peqin, Karine) dhe Kavaje (Sinaballaj, Rrogozhinë).



Figura 1-1 Ortofoto e aksit ekzistues

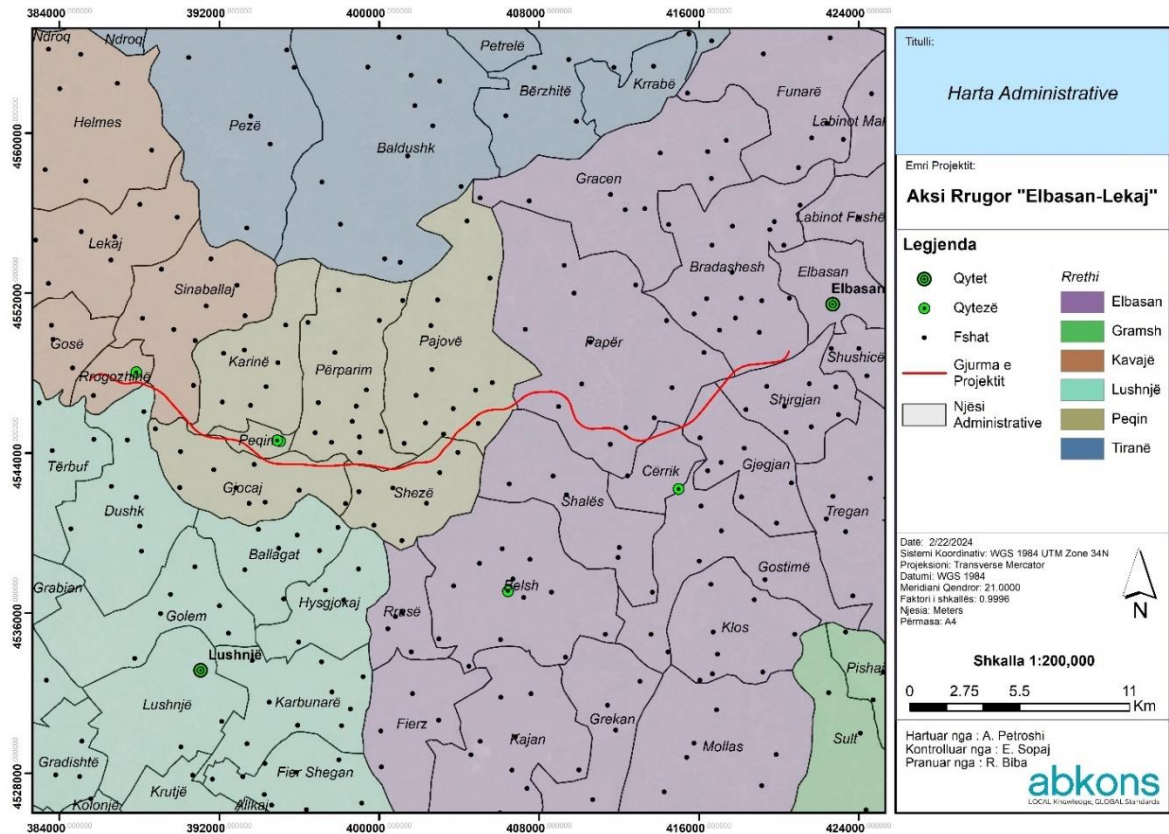


Figura 1-2 Vendndodhja e projektit (Hartë Administrative)



Vendndodhja e saktë dhe koordinatat e projektit të propozuar janë paraqitur më poshtë.

FID	X_UTM	Y_UTM	X_KRGJSH	Y_KRGJSH	X_GAUSS	Y_GAUSS
0	420515.699	4549087.397	504506.0846	4550477.524	4420614.764	4551038.768
1	389430.8177	4546701.868	473441.5869	4547734.851	4389517.197	4548652.28
2	389430.8177	4546701.868	473441.5869	4547734.851	4389517.197	4548652.28
3	385523.2586	4547685.165	469522.0128	4548673.511	4385608.044	4549635.979
4	417980.2423	4548211.518	501980.0333	4549572.33	4418078.272	4550162.532
5	415697.696	4545624.765	499726.589	4546958.751	4415794.793	4547574.724
6	413008.1685	4544613.251	497048.0035	4545916.151	4413104.167	4546562.799
7	411730.7786	4545210.319	495763.4609	4546498.716	4411826.256	4547160.112
8	410182.7773	4545350.856	494213.4811	4546621.535	4410277.624	4547300.707
9	408799.0623	4547049.286	492809.9635	4548304.493	4408893.345	4548999.83
10	407586.3148	4546976.51	491597.7703	4548217.789	4407680.102	4548927.025
11	405191.3363	4546041.09	489212.9752	4547254.688	4405284.146	4547991.225
12	402445.9962	4543554.497	486495.5351	4544736.065	4402537.684	4545503.618
13	400486.3823	4543205.674	484539.4935	4544364.704	4400577.271	4545154.654
14	398568.868	4543431.097	482618.9859	4544568.195	4398658.974	4545380.17
15	394643.36	4543503.9	478691.8291	4544596.017	4394731.865	4545453.005
16	393004.6597	4544584.769	477040.4074	4545658.317	4393092.496	4546534.315
17	391181.4748	4544904.659	475213.1937	4545957.367	4391268.568	4546854.336
18	387939.8765	4547521.176	471940.9634	4548537.214	4388025.648	4549471.923
19	387226.0469	4547472.35	471227.5592	4548480.19	4387311.527	4549423.078
20	386063.0157	4547942.427	470058.9185	4548937.013	4386148.022	4549893.347

Tabela 1-1 Koordinatat e zonës së përzgjedhur

### 1.1.1 Propozimi për Zhvillim e Projektit

Pas ndërtimit të aksi rrugor ekzistues nga rrethrotullimi i anashkalimit të Rogozhinës deri në hyrje të Elbasanit, Bradashesh ndodhi evoluimi i shpejtë dhe në disa raste i pa kontrolluar i ndërtimeve dhe urbanizimi i zonave përgjatë tij. Për këtë arsye projekti do të kërkojë studimin e varianteve alternative për gjurmën që do të propozohet. Gjithashtu, ky studim më i detajuar do të marrë në konsideratë problemet hidrologjike, gjeologjike apo edhe relievin e zonës ku kalon. Zgjidhjet e propozuara në projekt-ide, duhet të konsultohet dhe miratohet në bashkëpunim me qeverisjen vendore, Bashkinë Elbasan, Peqin dhe Rogozhinë. Aksi i ri rrugor Elbasan – Lekaj, pjesë e Korridorit 8, do të fillojë në një pikë të përshtatshme me anashkalimin e Elbasanit, i cili është në fazën e projekt-idesë. Rruga pritet të ketë një gjatësi të përafërt prej rreth 40km me pikë fillimi në lidhjen me anashkalimin e Elbasanit dhe pikë fundore lidhjen me nyje në disnivel në Bishtin e Zhurit ku do të kryqëzohet me korridorin Veri – Jug (Korridori Adriatiko - Jonian, segmenti Lekaj – Konjat).

- Fillimi i projektit, do të bëhet diku në afërsi të Kombinatit Metalurgjik ose Lanfill-it ku do të puqet me anashkalimin e Elbasanit. Me koordinata të përafërta sipas sistemit KRRGJSH, X=504535, Y=4550434.(saktësimi do të bëhet në koordinim me projektin Anashkalimi i Elbasanit). Aktualisht:

- Në km 10+800, në Papër ndodhet një kryqëzim në nivel në formë T-je.

- Në km 26+800, ndodhet një urë me gjatësi prej rreth 500m.

- Në km 33+000, kemi nyjën e hyrjes perëndimore të qytetit të Peqinit.

- Në km 38+500, nyjën e hyrjes jugore të qytetit të Rogozhinës dhe intersektimin me Hekurudhën Rogozhinë – Fier.

- Në km 40+000 është fundi i projektit, lidhja me segmentin Lekaj – Konjat (Korridori Adriatiko - Jonian), e koordinata të përafërta sipas sistemit KRRGJSH, X=469501, Y=4548673.

Rruga përshkon zonën fushore në luginën e lumit Shkumbin.





Figura 1-3 Foto nga terreni, gjendja e rrugës

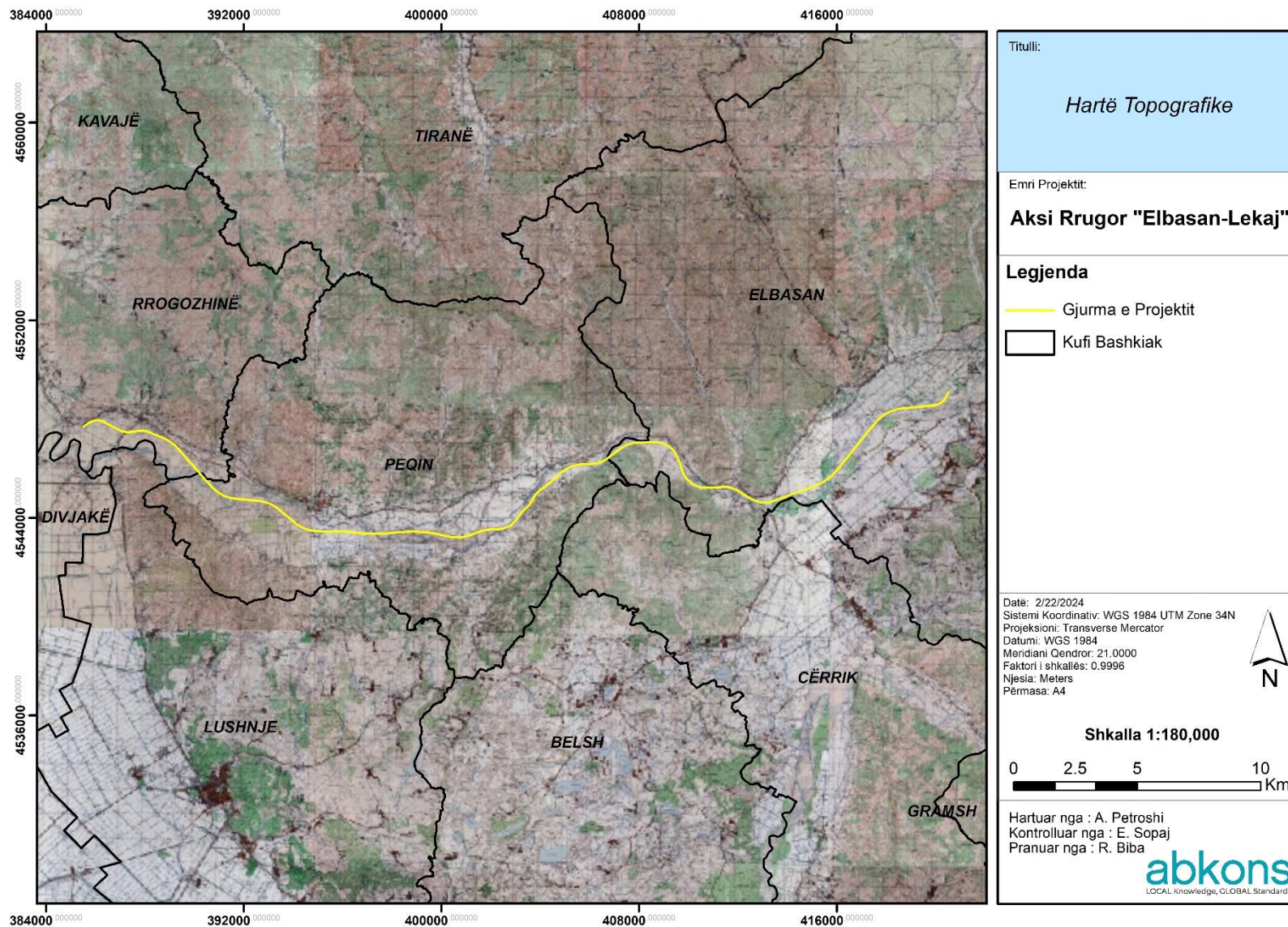


Figura 1-4 Harta topografike për zonën e projektit

## 1.2 Përshkrimi Teknik

Këtu përshkruhen proceset kryesore ndërtimore që do zbatohen për ndërtimin e rrugës.

Projektimi i strukturave që përfshihen në këtë projekt është bërë bazuar në Kushtet Teknike të Projektimit të Veprave të tilla duke i konsultuar ato edhe me standardet bashkëkohore Europiane e me gjerë.

Të gjitha skicat dhe detajet teknike janë të përshkruara në Projektin Teknik dhe relacionin përkatës .

Proceset kryesore janë:

- Gërmime dhe mbushje;
- Punime betoni, ndërtim strukturash betoni, mure mbajtëse dhe pritese, mur me pilota, tombino,
- Punime elektrike;
- Punime drenazhimi
- Punime asfaltike, mbishtresa rrugore;
- Punime sinjalistike rrugore;

Tabela me poshtë jep te gjitha veprat kryesore qe do te ndërtohen.

Nr.	Prog.	Emërtimi i veprës
1	0+750	Mbikalimi i plehrave
2	0+700-1+500	Argjinatura dhe kanali kullues, rreth 800ml
3	1+650	Urë Hd=3x30m - Lumi i Kushës
4	2+000	Nënkalm bujqësor
5	2+600	Nënkalm bujqësor
6	3+000	Nënkalm bujqësor
7	3+300 - 3+600	Mbrojtje lumore
8	4+650	Nënkalm bujqësor
9	6+000	Nënkalm bujqësor
10	6+750	Nënkalm bujqësor
11	6+000 - 7+300	Mbrojtje lumore
12	8+200 - 8+800	Urë Hd=20x30m
13	9+750	Mbikalim hekurudhor
14	10+350	Urë Hd=7x30m
15	11+050	Nyja në disnivel - Nyja e Cërrikut
16	11+250	Urë Hd=4x30m
17	11+500	Urë Hd=4x30m
18	11+700	Nënkalm / Mbikalim
19	12+150	Nënkalm bujqësor
20	12+425	Nënkalm bujqësor & Tombino përroi i Verrishtës
21	12+700	Ndërprerje rrugore fshati
22	12+750 - 13+300	Mbrojtje lumore
23	13+075	Urë këmbësorësh ekzistuese + nënkalm për Urën
24	13+450	Mbikalimi i autostradës - Broshkë
25	13+800	Tombino - Përroi i Kulmuthës

Nr.	Prog.	Emërtimi i veprës
26	14+175	Nënkalim bujqësor
27	14+700 - 15+200	Mbrojtje lumore
28	15+300 - 15+700	Devijim rruge fshati
29	15+900	Nënkalim bujqësor
30	16+700	Urë Hd=9x30m
31	17+000	Nënkalim bujqësor
32	17+300	Nënkalim bujqësor
33	17+500	Urë Hd=8x30m
34	18+600	Nënkalim bujqësor
35	18+850	Nënkalim bujqësor
36	19+025	Mbikalim rrugor fshati
37	19+025 - 20+350	Nënkalim bujqësor - 5 copë/270m
38	20+400 - 21+000	Urë/Mbikalim autostrada Hd=20x30m
39	21+450	Nënkalim bujqësor
40	21+700	Nënkalim bujqësor
41	22+000	Nënkalim bujqësor
42	22+200 - 23+100	Mbrojtje lumore
43	23+150	Urë Hd=3x30m + sistemin shtrati përroi Majë Pajovës
44	23+550	Nënkalim bujqësor
45	23+550 - 25+100	Mbrojtje lumore
46	23+800	Urë Hd=1x30m
47	24+150	Nënkalim bujqësor
48	25+350	Nënkalim bujqësor
49	26+025	Nënkalim bujqësor
50	26+650	Nënkalim bujqësor
51	26+550 - 27+100	Mbrojtje lumore
52	27+550	Urë Hd=9x30m
53	28+050	Nënkalim rrugor fshati
54	28+400	Mbikalim rrugor fshati (lidhja e rrugës ekzistuese) - ??????????
55	28+900	Nënkalim bujqësor
56	29+800	Nyja në disnivel - Nyja e Peqinit
57	30+600	Nënkalim bujqësor
58	31+200	Mbikalim / Nënkalim rrugor fshati
59	31+700	Nënkalim rrugor fshati
60	32+060 - 32+600	Urë Hd=18x30m
61	33+175	Nënkalim bujqësor
62	33+700	Nënkalim bujqësor
63	33+975	Urë Hd=3x30m - Lumi i Rumlit
64	34+225 - 34+375	Mbrojtje lumore
65	34+275	Nënkalim rrugor fshati + Tombino
66	34+500	Nënkalim bujqësor
67	34+750	Nënkalim bujqësor
68	35+025	Urë Hd=2x30m - Përroi i Madh

Nr.	Prog.	Emërtimi i veprës
69	35+250	Nënkalim bujqësor
70	35+650	Nënkalim bujqësor
71	36+250	Nënkalim bujqësor
72	36+650	Nënkalim rrugor fshati / Nënkalim bujqësor
73	37+350	Tombino Ekzistuese
74	37+650	Urë ekzistuese
75	38+025	Tombino ekzistuese
76	38+350	Tombino ekzistuese
77	38+400	Tombino ekzistuese
78	38+550	Tombino dhe nënkalim bujqësor ekzistuese
79	38+750	Mbikalim rrugor fshati
80	38+900	Mbikalimi hekurudhor ekzistues - Rogozhinë
81	38+975	Tombino dhe nënkalim bujqësor ekzistuese
82	39+500	Tombino dhe nënkalim bujqësor ekzistuese
83	40+300	Tombino ekzistuese
84	40+525	Tombino ekzistuese

Tabela 1-2 Veprat që do ndërtohen

## 2 Përshkrim i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti

Rruga kalon në rajonin e Elbasan (Bradashesh, Shirgjan, Gjeggjan, Cerrik, Paper), Peqin (Pajove, Shez, Gjocaj, Peqin, Karine) dhe Kavajë (Sinaballaj, Rogozhinë).

### Mbulesa bimore Elbasan

Për nga origjina, përbërja dhe veçoritë gjeobotanike bimësia e Shqipërisë bën pjesë në nënzonën floristike mesdhetare e cila përfshihet në një njësi më të madhe, në zonën holarktike. Ndikim të madh në zhvillimin e florës mesdhetare ushtrioi ftohja e përgjithshme e klimës në periudhën e pleistocenit dhe akullzimi i fuqishëm që pasoi atë. Tiparet karakteristike të bimësisë mesdhetare si për sa i përket veçorive gjeobotanike ashtu edhe përbërjes morfologjike dhe shtrirjes vertikale të saj, janë karakteristike edhe për bimësinë e vendit tonë. Por kushtet konkrete të zhvillimit, sidomos të klimës dhe të relievit kanë përcaktuar edhe veçoritë origjinale të florës së Shqipërisë. E gjithë kjo pasuri floristike i detyrohet veçorive të evolucionit paleogeografik të Shqipërisë dhe sidomos larmisë së madhe të klimës, copëtimit të theksuar të relievit dhe formave të shumëllojshme të tij, formacioneve të shumta shkëmbore (gëlqerore, magmatike, terrigjene) etj. Fitocenozat e bimësisë barishtore shumë të larmishme nga përbërja e llojeve, gjenden në të gjitha zonat fitoklimatike të Shqipërisë. Megjithatë fitocenozat barishtore nga ana e fizionomisë në përgjithësi duken relativisht të përafërta, ato ndryshojnë midis tyre nga përbërja floristike në varësi të faktorëve ekologjikë. Me përjashtime të pakta, gati në të gjitha fitocenozat dhe bashkëshoqërimet barishtore gjenden përfaqësues të familjes graminore (Graminaceae). Mbulesa bimore është e tipit mesdhetar, përfaqësohet kryesisht nga shkurre mesdhetare të tipit të makjeve, me gjelbërim të përhershëm e gjetherënës. Bimët kryesore që rriten përgjatë luginës së Shushicës janë, Xina (pistacia lentiscus L.), mare ( arbutus unedo L.), Shqopa (erika arborea L.) etj. Në rajon vendi jonë radhitet në vendet me llojshmëri bimore më të madhe, që lidhet me ndryshimin e klimës, të tokave, të relievit etj. Në rajonet perëndimore dhe bregdetare mbizotërojnë llojet mesdhetare të bimësisë si: mareja, shqopa, ilqja, etj., kurse në brendësi të tyre, bimët e Evropës Lindore

dhe Qendrore si: dushku, ah, bredhi, pisha e zeze etj. Gjithashtu janë të shumta bimët endemike, pra bimët që rriten vetëm në vendin tonë. Për shkak të mbizotërimit të relievit kryesisht kodrinoro-malor, që kushtëzon ndryshime të dukshme të klimës dhe të faktorëve të tjerë, bimësia është e shkallëzuar në drejtimin vertikal në katër breza: brezi i shkurreve dhe i pyjeve mesdhetare, brezi i dushqeve, brezi i ahishteve dhe i haloreve dhe brezi i kullotave alpine. Mbulesa bimore që rritet në zonë është e tipit mesdhetar, përfaqësohet kryesisht nga shkurre mesdhetare të tipit të makjeve, me gjelbërim të përhershëm e gjetherënës. Bimët kryesore që rriten përgjatë luginës së Lumit të Elbasanit dhe kodrat në veri të tij janë, Xina (pistacia lentiscus L.), mare (arbutus unedo L.), Shqopa (erika arborea L.) etj. Zona, ku do të kryhet aktiviteti mineral, është një zonë që ka mbi sipërfaqen e saj bar të rrallë. Sipërfaqja e objektit është pothuajse masiv shkëmbor dhe nuk ka pasur mundësi të zhvillohet bimësia. Tek tuk rritet druri, por në të gjithë sipërfaqen që planifikohet për shfrytëzim, nuk ndodhet asnjë lloj peme. Sipërfaqja e planifikuar për shfrytëzim nuk është toke bujqësore apo kullotë. Bimësia barishtore në këtë tip vegjetacioni përfaqësohet nga llojet: Viola alba Bess, cyclamen hederifolium ait, dactylis glomerata L, linum bienne Miller, Brixia maxima L, etj Zona e shkurreve mesdhetare ndjek një ligjësi të caktuar: kufiri i sipërm vjen e ngrihet në mënyrë graduale nga veriu në jug. Në zonë ajo ngjitet deri në 200 m lartësi mbi nivelin e detit. Nga shkurret me gjethë gjithmonë të blerta që bëjnë pjesë në ndërtimin e makjes më karakteristike janë: Mareja ( Arbutus unedo L.) zakonisht ka shkurre të përherblerta, gjethet të këmbëra, me bishtak.. Kurora cilindrike ose kabanore, me vrihuj më të shkurtër ose të barabartë me gypin, e qëndrueshme në fryt. Gjineshtra ( Spartium junceun), shkurre ose shkurrëza me gjemba ose pa gjemba. Gjethet e thjeshta ose me tri gjethëza. Lulet në vilë ose lemshuke sqetullore, rrallë të vetmuara. Kupa dybuzore, buza e sipërme e çarë dysh, e poshtme me tri dhembe. Kurora e verdhe. Nga komuniteti përdoret edhe për thurje shportash artistike. Shkoze (carpinus) Drure ose shkurre me lëkurë të lëmuar të përhime. Sythat majëmprehtë me melluga të shumta. Gjethet në kohën e lulëzimit në zhvillimin e sipër. Fryti me pështjellë të vrigulluar ose të dhëmbëzuar. Gjethet e saj janë ushqim kryesor për blegtorinë. Për sa i përket florës në zonën ku do të shfrytëzohet siç shihet edhe nga fotot ajo paraqitet pjesërisht e zhveshur. Vende–vende shfaqen përfaqësues të familjes graminore dhe shkurre të cilat nuk gëzojnë status të veçantë mbrojtje dhe kanë gjetur kushtet e përshtatshme për t'u rritur në këtë zonë si drita, lagështia, përbërja e tokës etj. Zona klasifikohet si zonë pyjore mesdhetare gjithmonë e gjelbër, me shkurre, zina, koçimarre, shibljak, pseudo-stepa dhe pyje gjetherënës mesdhetarë dhe ata kalimtarë. Në këto zona mund të dallohen katër lloje bimësie: bimësi enzore detare të klasës Zosteretea, klasa Ammophiletea, që i takojmë edhe gjatë dunave me rërë, pyll lagështidashës që i përket klasës Alno Populetea dhe shkurre mesdhetare që i përket klasës Quercetea ilicis. Për sa i përket territoreve që përdoren për blegtori, të cilët përbejnë pjesën më të madhe të zonës së interesuar për këtë aktivitet, në këtë zonë në lartësi mbi 300m drurët kryesorë pyjore janë valanidhi, dushku, hilqja, rrap, bredhi mesdhetar. Bimësia mund të klasifikohet në dy grupe:

1 – Kullota me bazë stralli të mbizotëruara nga pirra, Carex curvala, gjembaç (Juncus trifidus), Agrostis rupestris, Alopecurus gerardii.

2 - Kullota me bazë guri gëlqeror të mbizotëruara nga Sesleria korabensis, Carex kitaibeliana, Kobresia Myosuroides, Trifolium aurantiacum dhe Halophila stipulacela.

Tipike e rajonit mesdhetar është shkurrja mesdhetare që është e përbërë nga lloje gjithmonë jeshile (Quercus ilex L., Quercus coccifera L., Artubus unedo L., Myrtus communis L.) dhe pemë mesdhetare. Zona me interes për shfrytëzimin e gurit gëlqeror, siç është e mundur të shihet nga vetë fotot, përbëhet nga një mbulim i dobët bimor. Në përshkrimin e vegjetacionit kemi sjellë një numerim të specieve tipike të zonës, ndërsa mbi kuotën +400m zona paraqitet



me disa shkurre sporadike; pjesa tjetër e vegjetimit është e përberë nga kullotat dhe speciet e tyre të përmendura me lart.









Figura 2-1 Pamje e florës në zonën e projektit

## 2.1 Zonat e Mbrojtura

Në afërsi të projektit, siç mund të shikohet dhe nga harta më poshtë nuk ka Zona të mbrojtura . Zonat e mbrojtura më të afërta janë:

- Park kombëtar

Divjakë-Karavasta, e cila ka një distancë nga projekti rreth 9.5km

- Monument Natyre

Rrapi Uruçaj e cila ka një distancë nga projekti rreth 350m

Vidhi i Tabakut e cila ka një distancë nga projekti rreth 600 m

Lisi i Babaliut e cila ka një distancë nga projekti rreth 500 m

- Monument kulture

Kalaja e Peqinit, e cila ka një distancë nga projekti rreth 1km

Kulla e Sahatit Peqin, e cila ka një distancë nga projekti rreth 1.2km

Ura Antike, e cila ka një distancë nga projekti rreth 500m

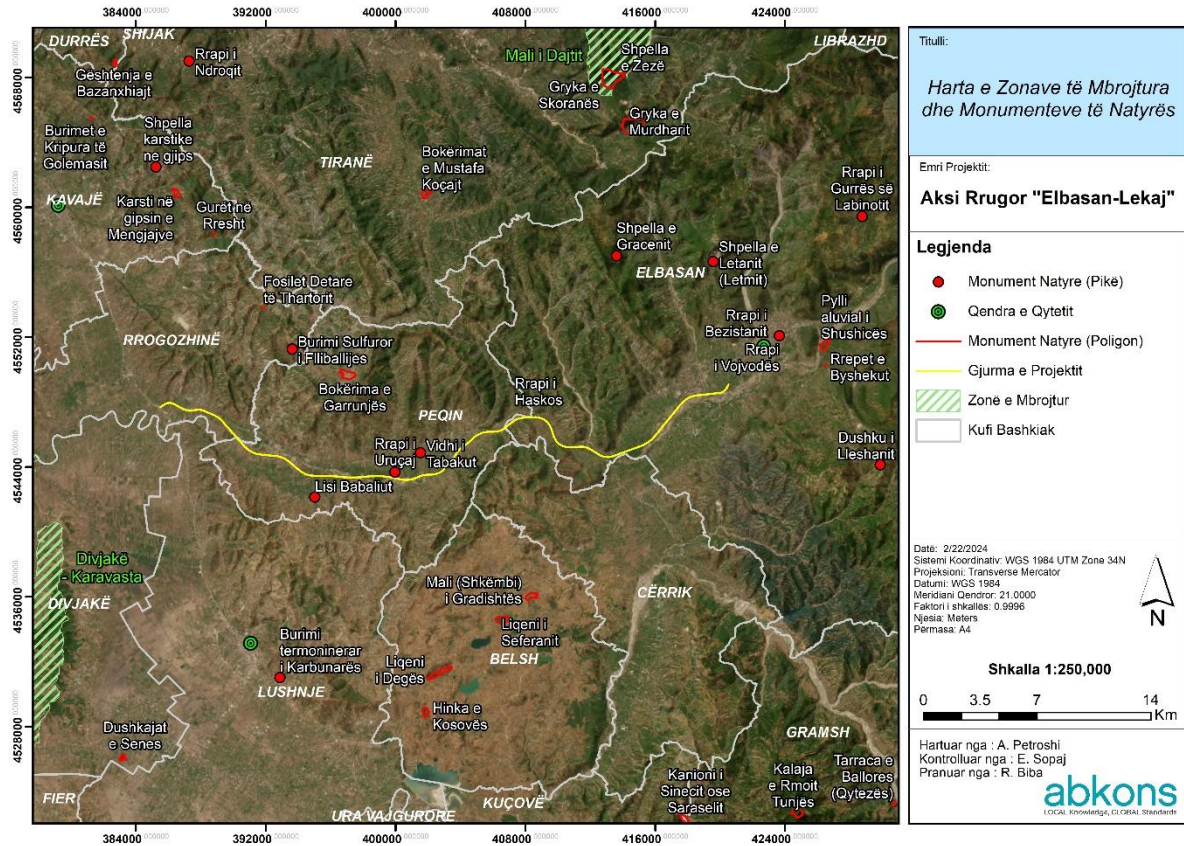


Figura 2-2 Zonat e mbrojtura natyore dhe monumentet e natyrës në afërsi të zonës së projektit

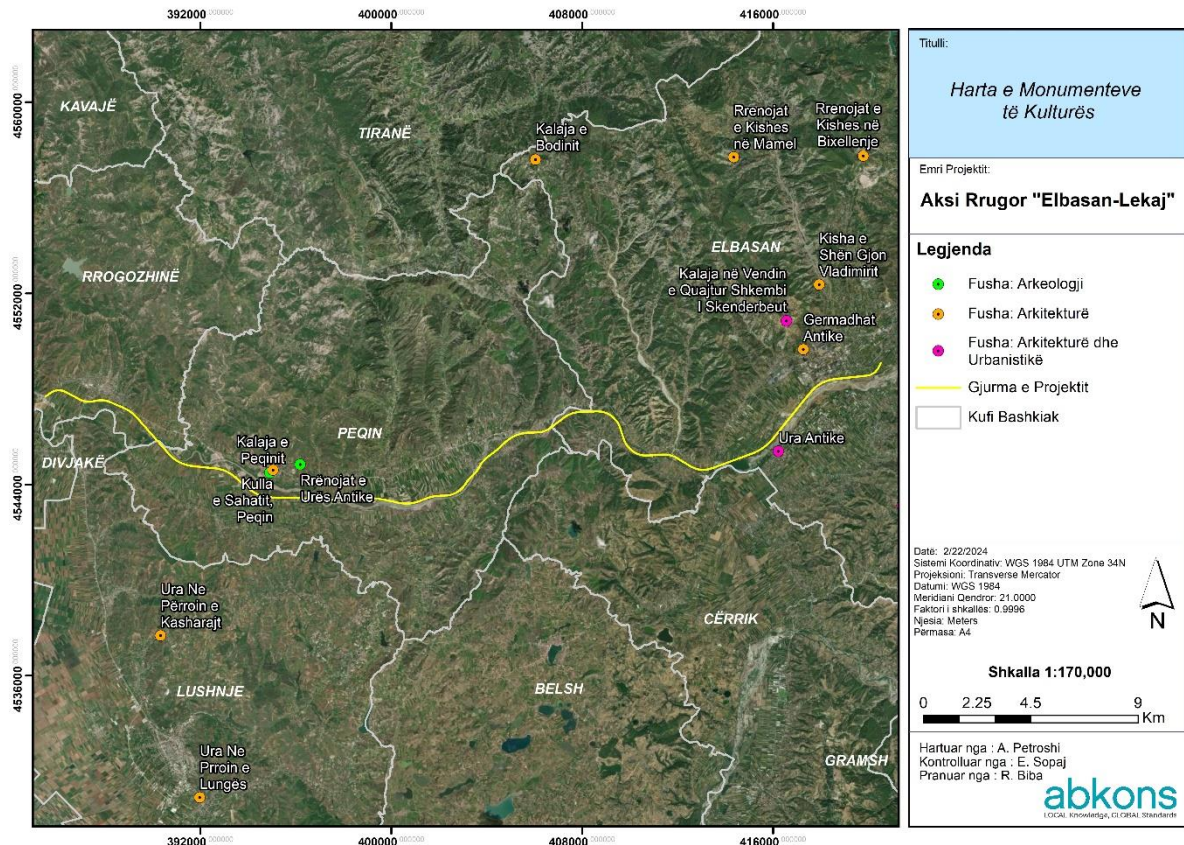


Figura 2-3 Zonat e mbrojtura kulturore dhe arkeologjike në afërsi të zonës së projektit

### 3 Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të saj

Për nga pikëpamja hidrologjike dhe hidrografike objekti i kërkuar ndodhet në kushte të mira. Ne zone ka burime natyrale ujërash. Nga një vështrimi hollësishëm i zonës është vërejtur se ne zone janë takuar ujëra nëntokësore dhe lumi Shkumbini.

Akuiferi ku shtrihet zona e projektit është me porozitet ndërkokrrizor dhe ujëpërcjellshmëri mesatare- të ulëta (argjila, rëra, suargjila).

Zona e projektit shtrihet në zonë ranore dhe konglomerate.

Kjo vërtetohet nga Harta Hidrologjike e zonës ku vërehen 18 Shpime ne akuiferin e Shkumbinit pa presion. Ka gjithashtu në afërsi 2 burime mesatare me prurje 10-1000l/s dhe 2 burime të vogla me prurje <1l/s.

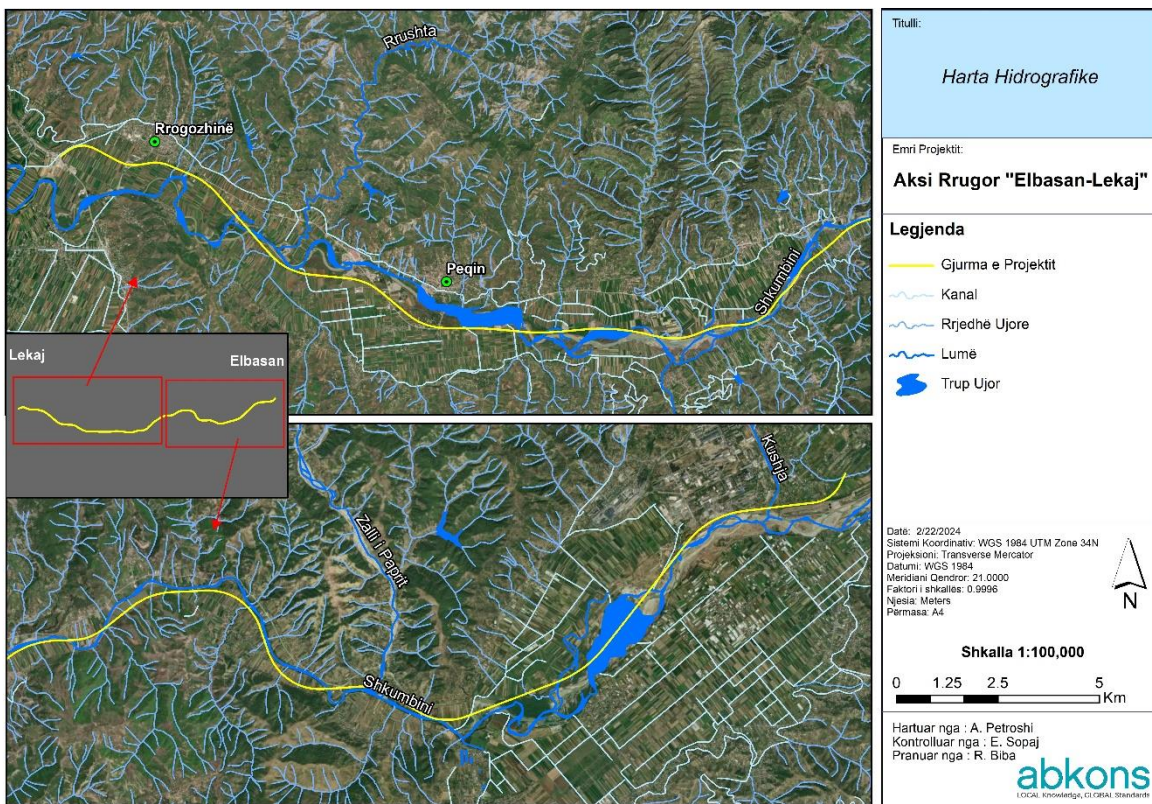


Figura 3-1 Intersektimet e gjurmës së projektit në lidhje me burimet ujore sipërfaqësore dhe burimet ujore pranë gjurmës së projektit

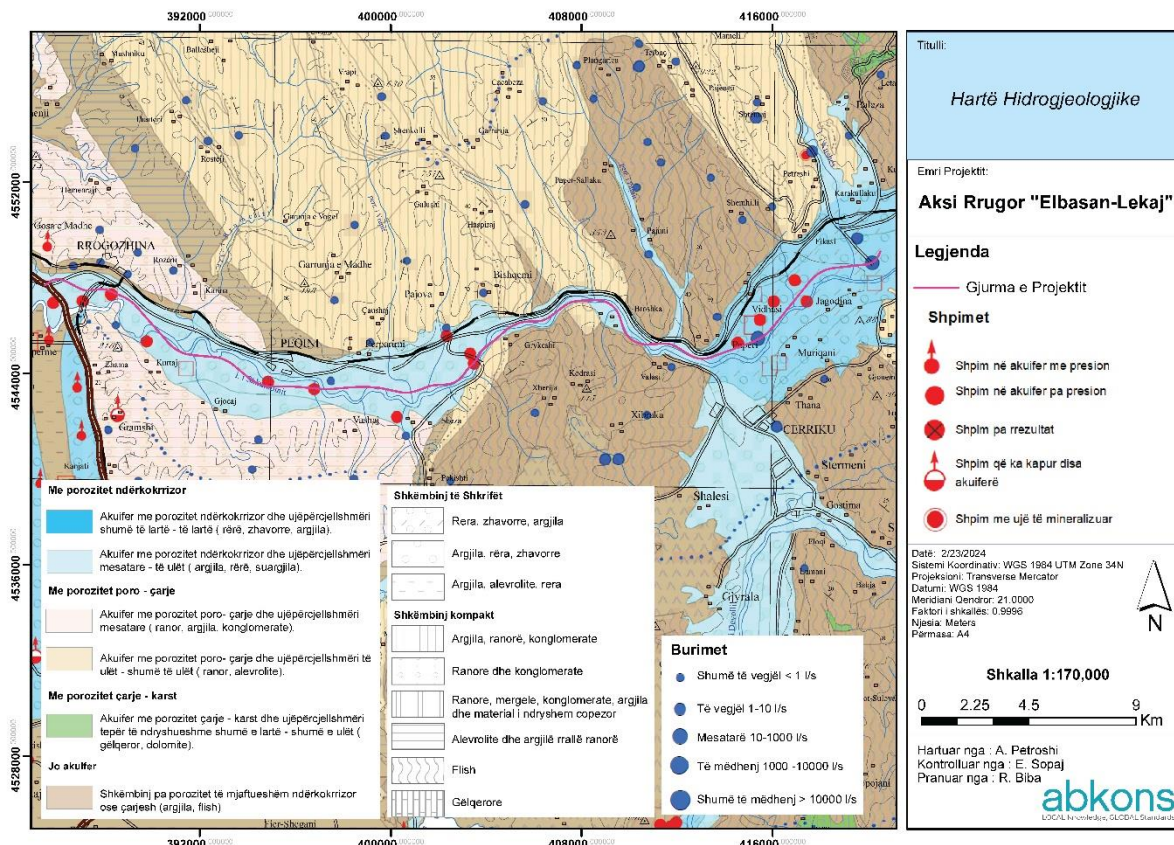


Figura 3-2 Hartë Hidrologjike

### 3.1 Lumi Shkumbin

Lumi Shkumbin, ose Lumi Shkëmbi, buron në malin e Valamarës (Shqipëri) dhe duke rrjedhur nëpër një luginë të ngushtë e reliev të thyer derdhet në Detin Adriatik. Gjatësia e këtij lumi është 181 km ndërsa prurja e ujit arrin vlerën mesatare vjetore prej 61 m<sup>3</sup>/s.

Shkumbini është një ndër lumenjtë më të rëndësishëm për ekonominë shqiptare dhe që ndanë pothuajse në dy pjesë të barabarta Shqipërinë.

Lumi Shkumbin kalon nëpër krahinën e Mokrës në rrethin e Pogradecit. Lugina e Shkumbinit ka një bukuri të rrallë me katarakte, shpella, plazhe të vogla, etj. Përgjatë lumit në krahinën e Mokrës ka edhe mjaft vende të përshtatshme për peshkim dhe vende të tjera piktoreske që mund të vizitohen si Selca e Poshtme në Krahinën e Mokrës me një vendbanim llir të lashtë, ura e Golikut në fshatin Golik atje ku bashkohen tre degë të lumit Shkumbin, etj. Më pas Lumi kalon nëpër rrethin e Librazhdit. Rrjedha e lumit vazhdon në Rrethin e Elbasanit ku kalon shumë pranë qytetit të Elbasanit dhe më pas vazhdon në Peqin e Rrogozhinë deri sa derdhet në Detin Adriatik.

Lumi Shkumbin luan një rol të madh në jetën e banorëve të luginës së tij. Përgjatë lumit janë ngritur shumë vendbanime që i kanë përdorur burimet e lumit në aktivitete të jetës së përditshme.

Mbi të janë ngritur vepra hidrike që përdoren për ujitje në bujqësi si p.sh.: Kanali "Naum Panxhi" në Elbasan që përdoret për vaditjen e fushës pjellore të Cërrikut dhe së fundmi në degët e tij janë projektuar edhe hidrocentrale të vegjël. Lumi i Shkumbinit e ka grykëderdhjen në Plazhin e Vilë - Bashtovës.

## 4 Identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit

Ky seksion vlerëson mënyrën në të cilën projekti do të ndërveprojë me elementë të mjedisit fizik, ekologjik ose social për të pasur ndikime te burimet/receptorët. Është organizuar sipas fazave të ndryshme të ciklit jetësor të Projektit për të kuptuar rreziqet dhe ndikimet që lidhen me secilën fazë.

Gjithashtu, kohëzgjatja e ndikimit është një tjetër tipar që ka një rëndësi të veçantë në vlerësimin e ndikimeve në mjedis. Nëse prania e një ndikimi zgjatet në mjedis, akumulimi dhe bio-akumulimi ka më shumë të ngjarë të ndodhë.

Kohëzgjatja e ndikimeve në mjedis u vlerësua në tre nivele:

**Ndikimi afatshkurtër:** Këto ndikime vlerësohen kur koha e pranisë së ndikimit në mjedis është e shkurtër.

**Ndikimi afatmesëm:** Vlerësohet ndikimi që do të jetë i pranishëm pothuajse gjatë gjysmës së kohëzgjatjes së fazës së ndërtimit ose operimit.

**Ndikimi afatgjatë:** Vlerësohen ndikimet që janë të pranishme gjatë gjithë fazës së ndërtimit ose operimit.

Aktualisht ndikimet e identifikuar në fazën e ndërtimit dhe operimit dhe vlerësimi i karakteristikave të tyre (lloji, kohëzgjatja dhe rikthimi i gjendjes së mjedisit në gjendjen e mëparshme) përshkruhen në seksionet më poshtë.)

Ndërveprimet mjedisore të identifikuar që kanë gjasa të sjellin ndikime të ndjeshme:

Burimi/receptor	Ndikimet e mundshme të ndjeshme:
Cilësia e ajrit	Emetimet e pluhurit për shkak të lëvizjes së makinerive dhe automjeteve; Emetimet në ajër për shkak të operimit të gjeneratorëve me naftë dhe makinerive.
Cilësia e zhurmës në mjedis	Rritje e nivelit të zhurmës për shkak të lëvizjes së shtuar të automjeteve dhe makinerive;
Përdorimi i tokës	Ndryshime të përhershme në përdorimin e tokës për shkak të ndryshimit të destinacionit të tokës që do kthehet në rrugë, Ndryshimet e përkohshme në përdorimin e tokës për shkak të ndërtimit të zyrës së përkohshme në terren dhe zonës së depozitimit të materialit.
Ndikimet në hidrologji dhe tokë	Ndryshimi i topografisë dhe kanaleve kullues për shkak të ndërtimit të zonës së projektit; Sedimentimi në trupat ujorë të afërt për shkak të erozionit të tokës dhe uljes së cilësisë së tokës për shkak të humbjes së mbulesës së bimësisë; Magazinimi dhe trajtimi i materialeve të rrezikshme dhe mbetjeve të krijuara nga përdorimi i pajisjeve dhe makinerive të ndërtimit dhe mirëmbajtja e tyre mund të çojë në ndotje të tokës për shkak të rrjedhjeve/derdhjes.
Mjedis Ujor	Përkeqësimi i cilësisë së ujit për shkak të punimeve në ndërtim; Shkarkimi aksidental i hidrokarbureve nga automjetet e transportit dhe të punës dhe ndotja për shkak të derdhjes së naftës, lubrifikantit dhe mbetjeve të rrezikshme. Përdorimi i ujit nëntokësor ose sipërfaqësor për aktivitetet e ndërtimit dhe pastrimin e moduleve fotovoltaike; Ndotja e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore për shkak të depozitimit të papërshtatshëm të ujërave të zeza në terren;



Shëndeti dhe Siguria në Punë	Rritje e rreziqeve të shëndetit në punë për shkak të ndotjes nga pluhuri dhe zhurma; Rritje e rrezikut të sigurisë për shkak të përdorimit të gabuar të makinerive të ndërtimit; Ekspozimi i punëtorëve në fushën elektromagnetike (FEM) gjatë punës në afërsi të linjave të ngarkuara të energjisë elektrike gjatë operimit dhe mirëmbajtjes.
Ekologjia Lokale	Ndikimi për shkak të Pastrimit të Bimësisë - heqja e bimësisë nga toka bujqësore, hapësirat me shkurrishte për ndërtimin e kantierit dhe objektet ndihmëse do të ndikojnë tek speciet e shkurrishtave dhe në humbjen e lidhjes midis habitateve ose burimeve brenda një habitati. Ndikimet nga aktivitetet e gërmimit dhe të ndërtimit tek habitatet dhe speciet, në mënyrë specifike ndikimet tek speciet që bëjnë strolçat, dhe efekti i depozitimit të sedimenteve dhe ndotësve në trupat ujorë përreth. Instalimi i rrugëve hyrëse dhe të brendshme për projektin dhe instalimi i linjave dhe kullave të transmetimit. Ndikimet tek shpendët që përdorin kullat e transmetimit për fole duke ngritur foletë nëpër tela ose duke përdorur vrimat e vetë kullës. Ndikimet tek shpendët e ujit duke u përplasur potencialisht me panelet diellore.
Komunitetet lokale në afërsi të vendit të projektit <sup>1</sup> dhe ekonomia lokale	Shëndeti social dhe komunitar - rritja e përhapjes së sëmundjeve që vijnë nga fluksi i punëtorëve të ndërtimit dhe lëvizja e trafikut të rënduar. Kufizimi i hyrjes në tokë bujqësore dhe burimeve të pronës së përbashkët dhe private të rrethuar nga zona e projektit. Ndikimi në mundësinë e punësimit lokal.

Tabela 4-1 Ndërveprimet mjedisore të identifikuara

## 4.1 Metodatat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis

Zgjedhja e metodës për parashikimin e ndikimeve negative në mjedis për fazën ndërtimore të zhvillimit të projektit është bazuar në projektin teknik për Sistemimin e asfaltimit të rrugës Elbasan-Lekaj, vendndodhjes së gjurmës së projektit, kohëzgjatjen e fazës ndërtimore, gjendjen aktuale të cilësisë së mjedisit përreth zonës së projektit. Për të vlerësuar ndikimet e pritshme në mjedis grupi hartues është bazuar në:

- Krijimin e një baze të dhënash me përgjigjet mbi pyetjet lidhur me problematikat mjedisore dhe analizimin e tyre;
- Analizimin e zbatimit të projektit;
- Përputhshmëria e plotë projekti me ligjet dhe rregulloret përkatëse;
- Ndikimi nga projekti në kushtet sociale-ekonomike të komunitetit pritës dhe shëndeti i banorëve;
- Ndikimet afatgjatë ose të përhershëm në sistemet ekologjike ose pasuritë natyrore të lokalitetit apo ato që paraqesin interes kombëtar ose rajonal?
- Vlerësimi nëse do të ndikohen komponentët e ndryshëm të ekosistemit të zonës?

Analizimi i zbatimit të projektit:

Kjo merr në konsideratë pajisjet, makineritë, lëndët ndihmëse, mënyrën e implementimit të projektit, kohën, afatet dhe ekipin e nevojshëm për realizimin e tij.

**Faktorët dhe Kriteret që zbatohen në Vlerësimin e Ndikimeve të Mundshme:**

<sup>1</sup>Brenda 100 m dhe përgjatë rrugës hyrëse

Për të përcaktuar nëse një ndikim negativ në mjedis, gjatë zbatimit të projektit, duhet të reduktohet apo të zbutet, jemi bazuar në vlerësimin e një ose më shumë nga faktorët e mëposhtëm:

- Krahasimi me ligjet, rregulloret apo me standardet e pranuar (kombëtare dhe udhëzimet dhe standardet ndërkombëtare)
- Konsultimi me vendimmarrësit përkatës dhe me agjencitë e mjedisit, etj.
- Preferencë të kriterëve të paravendosura, si zonat e mbrojtura apo zona me ndjeshmëri të lartë mjedisore;
- Përputhshmëria me objektivat e politikave qeveritare si dhe planet e përgjithshme vendore. Mbledhja e sa më shumë informacioneve dhe njohurive lidhur me temën e projektit, nivel sa më i lartë dhe një gjykim sa më të mirë profesional të ekipit të që harton vlerësimin mjedisor
- Njohje dhe vlerësim më të mirë të vlerave të ekosistemit.

## 5 Përshkrim të shkurtër për shkarkimet e mundshme në mjedis

Në mënyrë të përgjithshme gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis për zhvillimin e këtij projekti janë analizuar ndikime potenciale negative në mjedis për indikatorët mjedisore dhe social në vijim:

- Impakt në tokë/tjetërsim të tokës bujqësore
- Impakt në burimet ujore
- Impakt në cilësinë e ajrit
- Ndikimi në Biodiversitetin e zonës së projektit/vegjetacion
- Ndikimi vizual
- Zhurmat
- Impakti në Trafikun Rrugor
- Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike
- Impakti ndaj Mjedisëve të Punës dhe Shëndetit Human
- Ndikim social
- Menaxhimi i mbetjeve të gjeneruara

### 5.1 Ndikimi në Tokë

- Impakt i përhershëm: Tjetërsim në përdorimin e tokës

Siç është përshkruar edhe në kapitujt e mësipërm punimet e asfaltimit të rrugës do të kryhen mbi gjurmën ekzistuese të rrugës e cila është ndërtuar tashmë vite me parë deri në shtresën e stabilizantit. Nuk do ketë nevojë për tokë të re jashtë gjurmës ekzistuese të projektit gjatë zhvillimit të këtij projekti. Si konkluzion nuk kemi ndikim në tjetërsim të përdorimit të tokës.

- Impakti gjatë fazës së asfaltimit dhe sistemimit të rrugës sipas standardit të kërkuar:

Potencial për ndotje të sipërfaqes së tokës për shkak të rrjedhjeve, pikimeve aksidentale të hidrokarbureve, lubrifikanteve nga pajisje, nga makineritë të cilat operojnë në sheshin gjatë fazës ndërtimore.

- Gjatë fazës operacionale, vënies në funksionim

Nuk pritet të ketë ndikim në cilësinë e tokës pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

## 5.2 Ndikimet në burimet ujore

Në këtë zonë gjenden një sërë kanalesh kulluese mjaft të rëndësishme që mund të preken nga ndërtimi i këtij projekti. Vetë projekti do të kujdeset për të përmirësuar menaxhimin e këtyre ujërave, kryesisht të ujërave sipërfaqësore. Materialet dhe arkitektura që do të përdoren në këtë projekt do të jenë të favorshme për mjedisin. Punët e ndërtimit për aksin rrugor Elbasan – Lekaj nuk ndikojnë në burimet ujore të së gjithë zonës së projektit.

Masat lehtësuese përfshijnë Praktikën më të mirë të menaxhimit të ndërtimit, e cila do të jetë një nga kërkesat bazë të specifikimeve të kontratës. Ndikimet gjatë fazës së ndërtimit (vetëm në rastet aksidentale) përbëhen nga:

- Përkeqësimi i cilësisë së ujit për shkak të punëve të ndërtimit në lumin Shkumbin, dhe përrenjtë Kushja dhe Zalli i Paprit;
- Shkarkimi aksidental i hidrokarbureve nga automjetet e transportit dhe të punës.

Sipas projektit, do të ketë disa ndërprerje të projektit me këto trupa ujorë.

Gjatë ndërtimit nuk do të ketë asnjë ndikim në cilësinë e vetë ujit, duke marrë parasysh që punimet do të jenë sipërfaqësore me materiale natyrore, ekologjike të zonës përreth.

Ndikimi gjatë fazës operacionale të vënies në funksion të projektit të aksit rrugor Elbasan – Lekaj pritet të jetë i vogël nëse merren masat e duhura. Ndikimet mund të vijnë si pasojë e:

- Derdhjeve aksidentale të hidrokarbureve gjatë lëvizjes së makinave.

Ndikimet e mundshme në burimet ujore mund të shfaqen për shkak të incidenteve që lidhen me shkarkimet aksidentale të karburantit, naftës dhe kimikateve të rrezikshme.

## 5.3 Ndikimet në cilësinë e ajrit

Gjatë fazës së ndërtimit, do të shkaktohen ndikime të përkohshme në cilësinë e ajrit në afërsi të zonës së projektit. Këto ndikime shkaktohen nga sa vijon:

- Gërmime dhe punime tokësore
- Transporti i materialeve
- Transporti i personelit që i përket fazës së ndërtimit
- Përdorim i makinerive dhe vendeve të punës

Ndotësit e ajrit të emetuar gjatë fazës së ndërtimit lidhen me emetimet e pluhurit, për shkak të gërmimeve, punimeve tokësore dhe lëvizjes së automjeteve dhe makinerive të rënda, si dhe emetimeve të shkaktuara nga përdorimi i motorëve të makinerive, automjeteve të rënda dhe veturave. Emetimet e pluhurit mund të shkaktojnë probleme serioze, veçanërisht kur projekti ndodhet afër zonave të banuara. Në këtë rast lind nevoja për masat e duhura zbutëse për të minimizuar këto ndikime në mjedis.

Ndotja e ajrit (me të kuptojmë prishjen e cilësisë së ajrit përreth) që do rezultojë nga faza ndërtimore të tilla si emetimi i pluhurave dhe gazeve nga procesi i asfaltimit, gjatë qarkullimit të automjeteve në rrugën aktuale e cila është e paasfaltuar, emetime të cilat do të shtohen më shumë gjatë ditëve me mot të thatë dhe me erë. Ky ndikim do jetë lokal dhe vetëm në fazën e ndërtimit. Gjithashtu edhe gjatë kësaj faze do zbatohen kriteret për të minimizuar këtë ndikim. Potencialisht do kemi rritje të moderuar të nivelit të PM10 dhe PM2.5 në ajër. Kjo sasi pluhuri do të ndikojë kryesisht mbi cilësinë e ajrit, në afërsi të kantierit ku do të kryhen punime ndërtimi.

Potencialisht do kemi emetime të gazeve nga djegia e karburantit të makinerive dhe pajisjeve që operojnë në kantier (gaze CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve) si dhe gjatë proceseve të asfaltimit të rrugës. Gjatë lëvizjes së automjeteve me naftë, ndotësit më problematikë të ajrit që emetohen janë: PM<sub>10</sub> dhe PM<sub>2.5</sub>, CO<sub>2</sub> nga djegia, CO nga djegia e papërshtatshme, hidrokarburet (HC ose VOC) të cilat krijohen gjithashtu nga djegia e papërshtatshme dhe NO<sub>x</sub> të cilat prodhohen në temperatura të larta të djegies.

## 5.4 Ndikimet nga zhurmat dhe vibrimet

- Faza ndërtimore

Lidhur me emetimin e zhurmave gjatë fazës ndërtimore, duhet theksuar se ky ndikim është i përkohshëm. Burimet e zhurmës mund të jenë të shumta dhe mund të shkaktohen nga pajisjet gjeneratorë, makineritë, kamionët transportues etj. Impakti i zhurmës do ndihet në zonën e kantierit dhe në afërsi me objektet e banimit pranë tyre. Këto zhurma ndikojnë në komunitetin që ndodhet pranë por edhe në faunën përreth zonës së projektit.

Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit mund të jetë serioze për një periudhë të shkurtër kohore. Nivelet e zhurmës të shkaktuara nga aktivitetet e ndërtimit mund të ndryshojnë në mënyrë të konsiderueshme, në varësi të fazës së ndërtimit dhe detyrave specifike që kryhen. Zhurma e krijuar gjatë fazës së ndërtimit shkaktohet kryesisht nga sa vijon:

- Përdorimi i makinerive/ automjeteve të ndërtimit;
- Lëvizja e automjeteve të rënda nga/dhe në vendet e ndërtimit; dhe,
- Trafiku, për shkak të transportit të personelit.

Makineritë dhe automjetet e përdorura në punët e ndërtimit konsiderohen si burimi më kryesor i zhurmës. Ndikimi nga zhurma shtesë e krijuar për shkak të lëvizjes së automjeteve të rënda në rrjetin rrugor të zonës është në të shumtën e rasteve mesatare deri në e papërfillshme. Zhurma e krijuar nga automjetet e punëtorëve është pothuajse gjithmonë e pakonsiderueshme.

- Gjatë fazës së operimit :

Niveli i zhurmave do të reduktohet pas asfaltimit të rrugës, e cila përdoret aktualisht nga automjetet të cilat për shkak të gjendjes jo të mirë të saj (e pa asfaltuar) ka një nivel të shtuar të zhurmës në ambient nga qarkullimi i automjeteve.

## 5.5 Ndikimet mbi biodiversitetin

Ndikimet gjatë fazës ndërtimore:

Gjatë bërjes së asfaltimit do të kemi heqje të bimësisë duke dëmtuar lokalisht dhe në zona të kufizuara, mbulesën vegjetative.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rrugës, nga lëvizja e automjeteve përgjatë aksit ekzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegjetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet fare pranë saj.

Ky impakt do jetë i përkohshëm dhe kryesisht në afërsi me gjurmën e projektit, në kohë të thatë dhe me erë.

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi ndikim të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit, e cila do shqetësohet nga zhurma e makinerive dhe pajisjeve. Gjithashtu gjatë fazës së operimit të rrugës (pas përfundimit të asfaltimit të saj) potencialisht do kemi

ndikim në kafshët e zonës të cilët mund të vriten/dëmtohen aksidentalisht nga përdoruesit e rrugës.

## 5.6 Ndikimet në peizazh

Ndjeshmëria e receptorëve vizualë varet nga situata lokale. Receptorët e mundshëm të peizazhit në rajon përfshijnë banorët vendas, udhëtarët dhe turistët. Duke qenë një zonë shumë e ndjeshme, ekziston nevoja për një projektim që respekton sa më shumë të jetë e mundur peizazhin ekzistues.<sup>2</sup> Gjatë fazës së ndërtimit, peizazhi përgjatë zonës së projektit do të shndërrohet eventalisht në një peizazh të një zone ndërtimi.

- Ndikime gjatë fazës ndërtimore:

Si çdo proces pune në fushën e ndërtimit, edhe gjatë fazës ndërtimore të këtij projekti pritet të kemi ndryshime të përkohshme por edhe të përhershme në mjedis, pra ndikim në peizazh. Disa ndikime të përgjithshme janë;

- Ndryshime në pamjen vizuale përgjatë gjurmës së projektit ku do kryhen punimet.
- Ndryshime të pamjes nga instalimi i pajisjeve dhe makinerive të ndërtimit që do të përdoren dhe do të instalohen përkohësisht gjatë fazës ndërtimore.

Gjatë fazës së ndërtimit, fillimisht do të ndikohet negativisht peizazhi. Ky ndikim do të jetë i përkohshëm.

## 5.7 Ndikimi në Trafikun Rrugor

- Faza ndërtimore

Gjatë fazës ndërtimore pritet të ketë impakt në trafik, i cili do duhet të menaxhohet nëpërmjet një plani të menaxhimit të trafikut të hartuar nga kompania zhvilluese dhe të miratuar nga organet kompetente.

- Gjatë fazës së operimit:

Ndërtimi i këtij projekti do të përmirësojë dukshëm gjendjen e rrugës /infrastrukturën rrugore dhe rrjedhimisht do reduktojë problemet që lidhen me trafikun aktual (si zhurmat, cilësinë e mjedisit, ajrit, çështjet sociale, riskun në shëndetin human) përgjatë rrugës ekzistuese aktualisht të pa asfaltuar.

## 5.8 Ndikime në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike

- Faza Ndërtimore

Gjurma e projektit dhe në afërsi të saj nuk ka pranë asnjë objekt të vlerave arkeologjike apo të rëndësisë kulturore.

Kryerja e veprimeve ndërtimore do të bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respektive mbështetur në ligjin nr. 9048 me datë 07.04.2003 “Për trashëgiminë kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 datë 28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

---

<sup>2</sup> Referuar mbulueshmërisë së sipërfaqes së tokës

## 5.9 Ndikimi në Mjediset e Punës dhe Shëndetit Human

- Ndikimi nga ndërtimi:

Për parandalimin e ndikimeve negative në shëndet e në mjedis të veprimtarive ndërtimore, të cilat mund të lindin gjatë fazës së ndërtimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një sistem menaxhimi të shëndetit dhe sigurisë në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtaritë ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

- Faza pas ndërtimit

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

## 5.10 Ndikimet në komunitetin dhe ekonominë lokale

- Ndikimet negative:

Implementimi i këtij projekti bëhet mbi një gjurmë ekzistuese (trupi i rrugës deri në shtresat asfaltike është tashmë i ndërtuar) dhe impakti mbi shpronësimet për këtë projekt është marrë në konsideratë në lejet e mëparshme për këtë projekt, ndaj në parim nuk pritet të ketë shpronësime nga zbatimi i këtij projekti. Gjithsesi, nëse gjatë zbatimit të këtij projekti mund të duhet të kemi shpronësime për sipërfaqe të caktuara toke në lidhje me standardet, procedurat dhe politikat e shpronësimeve është hartuar Resettlement Action Plan (draft) i cili përcakton parimet, standardet dhe procedurat që do duhet të ndiqen për këtë proces në përmbushje të kërkesave ligjore të Shqipërisë.

Ky plan do duhet të finalizohet sipas specifikave në terren kur do lind nevoja për shpronësime.

- Ndikimet Pozitive Sociale

Zhvillimi i këtij projekt shoqërohet me efekte pozitive sociale si vijon:

- Përmirësimin e gjendjes së rrugës e rrjedhimisht standardin e rrugës, i cili do të shoqërohet rrjedhimisht edhe me përmirësim e zhvillim të infrastrukturës rrugore të rajonit, përmirësimin e cilësisë së jetës për banoret dhe përdoruesit e rrugës.
- Reduktimi i emetimeve të grimcave të ngurta në ajër për shkak të qarkullimit në rrugë aktualisht jo të asfaltuar, reduktimin e nivelit të zhurmave nga qarkullimi i automjeteve në rrugë jo të asfaltuar, përmirësimi i cilësisë së mjedisit në aksin ekzistues të rrugës.
- Punësimi i përkohshëm për komunitetin i cili do të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit, gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të bëhen për punonjësit që do të merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje e standardit të shërbimeve për komunitetin

## 5.11 Gjenerim mbetjesh

Gjatë proceseve të gjurmimit do të gjenerohen mbetje nga gjurmimet, kryesisht dhera, por edhe material shkëmbor. Ky material është vlerësuar që një pjesë e saj të përdoret si material mbushës.

Materiali që do të depozitohet në venddepozitim (dhera nga gjurmimet) do depozitohet në venddepozitimet e miratuara nga pushteti lokal ose do përdoret për rehabilitime të zonave të

ndikua nga erozioni të cilat kërkojnë masa dherash si material mbushje sipas rastit në afërsi me zonën e projektit dhe në bashkëpunim me pushtetin vendor dhe komunitetin .

Gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga Sasia e mbetjeve të gjeneruara do jetë kryesisht mbetje asfalti të cilat gjenerohen nga procesi i asfaltimit. Kjo mbetje nuk vlerësohet të jetë sinjifikative dhe është një mbetje e riciklueshme e cila mund të menaxhohet lehtësisht nga prodhuesit e asfaltit të cilët janë të interesuar të përdorin me efikasitet këtë produkt .

Mbetjet inerte do të depozitohen në (vendepozitim e mbetjeve inerte) sipas një marrëveshje me pushtetin vendor përkatës (Librazhd, Bulqizë).

Lloji i mbetjeve inerte të klasifikuara sipas katalogut të mbetjeve, përfshijnë:

#### MBETJE NGA NDËRTIMET DHE PRISHJET (PËRFSHI DHERA TË GËRMUARA NGA ZONA TË KONTAMINUARA)

17 01 01 Beton

17 02 Dru, qelqe dhe plastika

17 02 02 Qelqe

17 02 03 Plastikë

17 03 Përzierje bituminoze, bitumi dhe produkte të tjera të ziftit

17 04 Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)

17 04 11 Kabllo të tjera nga ato të përmendura në 17 04 10

17 05 04 Dhera dhe gurë, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03

17 05 08 Çakëll, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07

17 09 Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve

17 09 04 Mbetje të përziera nga ndërtimi dhe të prishjeve, të tjera nga ato të përmendura në 17 09 01,

17 09 02 dhe 17 09 03

Gjithashtu nga aktiviteti human i punonjësve që do operojnë për ndërtimin e këtij projekti , pritet të gjenerohen mbetje urbane të përfshira sipas klasifikimit të mbetjeve me kodin 20.

#### 20 MBETJET URBANE (MBETJET SHITËPIAKE DHE TREGTARE, MBETJE INDUSTRIALE E INSTITUCIONALE TË NGJASHME) PËRFSHIRË FRAKSIONET E MBLEDHURA VEÇMAS

20 01 Fraksionet e ndara (përveç 15 01)

20 01 01 Letër dhe karton

20 01 02 Qelq

20 01 08 Mbetje të biodegradueshme nga kuzhinat dhe mensat

20 01 10 Veshjet

20 01 11 Tekstilet

20 01 39 Plastikët

20 01 40 Metalet

20 02 01 Mbetje të biodegradueshme

20 02 03 Mbetje të tjera të pabiodegradueshme

20 03 Mbetje të tjera urbane

20 03 01 Mbetjet e përziera urbane

20 03 04 Llumra nga gropat septike, aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

## 6 Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuar

Për të përcaktuar më mirë masat për kontrollin dhe minimizimin e ndikimeve negative të identifikuar gjatë procesit të VNM, në këtë paragraf është bërë një kategorizim i rëndësisë së çdo ndikimi të mundshëm negativ në mjedis të projektit. Ky kategorizim është kryer bazuar në vlerat mjedisore të zonës, legjislacionin mjedisor në fuqi dhe njohuritë mbi teknologjinë dhe teknikën e kryerjes së operacioneve ndërtimore.

### 6.1 Vlerësimi i Rëndësisë së Ndikimeve Negative Mjedisore

Natyra e ndikimeve mund të kategorizohen në terma të:

- Drejtimit (kahjes)- Pozitive apo negative
- Kohëzgjatjes - Afatgjatë apo afat shkurtër
- Vendndodhjes - Direkt ose indirekt
- Magnitudës - E madhe apo e vogël
- Shtrirjes - E gjerë apo lokale
- Rëndësisë - E madhe apo e vogël

Kategoria	Përshkrimi
I ulët	Ndikimi është i përkohshëm, dëmton pak vlera natyrore si në cilësi dhe në sasi (volume). Me përfundimin e operacionit që e shkakton ai nuk jep më efekte në mjedis.
I mesëm	Ndikimi është i përkohshëm por në mungesë të masave kontrolluese dhe menaxhuese mund të shkaktojë ndikime afatgjata në vlerat natyrore. Sipërfaqja që tjetërsohet nuk rikthehet më në gjendjen e saj por zë një raport të pranueshëm me sipërfaqen totale të zonës (koeficienti i tjetërsimit) si dhe tjetërsohet vetëm sipërfaqja ndërtimore e objektit. Ndikimi nuk përfaqëson shkarkime të ndotësve në mjedis
I konsiderueshëm	Ndikimi është i përhershëm dhe del përtej zonës së ndikuar (zhvendosje, ndotje, zhurma e shkarkime në ajër). Ndikimi kompromenton normat e shkarkimeve në mjedis dhe normat e përdorimit të mjedisit
I kthyeshëm	Mbaron efektin me ndalimin e shkakut dhe mjedisi i ndikuar rifiton gjendjen e tij natyrale. Dëmton vlera/zona të mbrojtura dhe unikale



<b>Pjesërisht i kthyeshem</b>	Efekti vazhdon pjesërisht edhe pas ndërprerjes së shkakut që e shkakton atë. (vazhdon efektin negative ne mjedis pjesërisht
<b>I pakthyesëm</b>	Pasojat e ndikimit janë të pakthyeshme (vazhdojnë efektin negativ në mjedis) edhe pasi përfundon veprimi që shkakton ndikimin

**Tabela 6-1 Metodika e vlerësimit të rëndësisë së ndikimeve të mundshme negative në mjedis**

Për të identifikuar sistematikisht ndikimet që lidhen me ndërtimin e objektit të propozuar, është ndërtuar një matricë e ndikimit e cila vendos përballë aktivitetet kryesore të projektit kundër faktorëve relevantë mjedisorë.

Kjo matricë është paraqitur në tabelën në vijim:

	Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
		Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesëm	Afat shkurtër	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogël	E Gjerë	Lokale	Madhe	Mesme	Vogel
<b>A</b>	<b>Gjate kryerjes se punime ndërtimore</b>															
	Zhurma, vibrime		X			X	X				X		X			X
	Pluhuri		X			X	X				X		X			X
	Emetime te gazeve të makinerive që operojnë në objekt		X			X	X				X		X			X
	Pamja vizuale		X			X	X				X		X			X
	Gjenerimi i mbetjeve urbane nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X				X		X			X
	Gjenerim i mbetjeve inerte nga ndërtimi (mbetje ndërtimore dhera + asfalte))		X			X	X				X		X			X
	Gjenerimi i ujërave të zeza nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X				X		X			X
	Ndotje e tokës si pasojë e avarive të mekanike në zonën e projektit		X			X	X				X		X			X

	Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
		Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesëm	Afat shkurtër	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogël	E Gjerë	Lokale	Madhe	Mesme	Vogel
	Impakt në vegjetacion në afërsi me zonën e projektit për shkak të qarkullimit të automjeteve		X			X	X				X		X			X
	Krijimi i vendeve të punës	X				X	X			X			X		X	
	Përmirësim i infrastrukturës rrugore	X		X			X		X			X		X		
<b>B</b>	Transporti i materialeve për në kantier															
	Emetime Pluhuri gjate ngarkimit, transportit të materialeve.		X			X	X				X		X			X
	Emetime të gazrave të makinave të transportit të materialeve dhe proceseve të asfaltimit		X			X	X				X		X			X
	Rendim i trafikut nga qarkullimi i automjeteve		X			X	X			X			X			X

Tabela 6-2 Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit

## 7 Shtrirja e mundshme hapësinore e ndikimeve në mjedis

Edhe pse projekti ka një shtrirje relativisht e madhe prej 40.7 km, referuar proceseve të punës , makinerive dhe pajisjeve që do përdoren dhe kohëzgjatjen e procesit ndërtimor, duke zbatuar masat parandaluese , reduktuese dhe rehabilituese të ndikimeve potenciale negative të vlerësuara të sugjeruara për t'u zbatuar sipas kësaj VNM , nuk pritet që impaktet e vlerësuar si negative të kenë shtrirje hapësinore përtej zonës së projektit. Kjo pasi ky projekt do realizojë vetëm asfaltimin dhe sistemimin e rrugës, proceset kryesore të saj si hapja e trasesë, shtrimi me stabilizant janë përfunduar kohë më parë.

Ato janë parashikuar të minimizohen dhe lokalizohen në sheshin e ndërtimit dhe janë vlerësuar jo domethënëse në zonën përreth gjurmës së projektit.

Tabela 6-2 Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit jep një përmbledhje kryesore të ndikimeve si dhe të shtrirjes së ndikimeve në hapësirë dhe kohë.

## 8 Mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar

### 8.1 Mundësitë mbi rehabilitimin e mjedisit të ndikuar nga projekti

Në mbyllje të procesit të ndërtimit të projekti do të behet çmobilizimi i pajisjeve , makinerive nga kantieri, zona e punës .

Sheshi si dhe çdo segmenti rrugës së ndërtuar do të pastrohet nga çdo mbetje e mundshme e krijuar nga çmontimi i makinerive dhe pajisjeve, apo nga procesi ndërtimor.

Të gjitha sheshet e përkohshme të përdorura për qëllime të ndërtimit të këtij projekti (kantier, parkimi i automjeteve, makinerive do të rikthehet në gjendjen e mëparshme (ashtu sikurse ishin para se të fillohej procesi ndërtimor).

Të gjitha materialet e ndërtimit, mbetje në fund të procesit të ndërtimit (asfalt, inerte) do të largohen nga kantieri për tu ripërdorur (ricikluar) më pas.

### 8.2 Mundësia e kthimit të mjedisit të ndikuar të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme

Referuar karakteristikave ekzistuese mjedisore të zonës së projektit, projektit teknik , vendndodhjes, shtrirjes hapësinore si dhe kohëzgjatjes së kufizuar të procesit të ndërtimit, masat paraprake të parandalimit të ndotjes të rekomanduara në këtë raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis, janë të gjitha mundësitë që kompania ndërtuese të rehabilitojë në një kohë relativisht të shkurtër ( brenda 1 jave) të gjitha sheshet e ndikuara nga ndërtimi i këtij projekti (përfshirë sheshet e përkohshme apo përgjatë gjurmës së projektit).

Gjithsesi, rekomandohet me përparësi që kompania ndërtuese të përzgjedhë sheshe për qëllime të përdorimit të përkohshme (si për kantier, parkimi i automjeteve) të cilat kërkojnë rehabilitime minimale dhe impakte mjedisore minimale. Nuk këshillohet as rekomandohet të përdoren toka bujqësore për qëllime të përdorimit të përkohshëm si shesh për kantiere apo parkime. Pasi ndikimi në mjedis do ishte i lartë dhe rehabilitimi i kushtueshëm përpos që vlera agro-bujqësore e tokës do të ulej.

## 9 Masat e mundshme për shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

### 9.1 Parandalimi i kontaminimit të tokës

Faza ndërtimore :

Për të parandaluar kontaminimin e tokës nga ndonjë derdhje, pikim i hidrokarbureve nga makineritë, automjetet gjate manovrimeve, enët që mbajnë kimikate, hidrokarbure, vajra etj do të pajisen me një kontejner ekstra, e cila vendoset në kontakt me tokën për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të enëve, bidonëve me vajra, hidrokarbure apo kimikate të ndryshme me tokën.

Një komplet (spill kit) me të gjitha mjetet e nevojshme për të pastruar çdo pikim, rrjedhje aksidentale të mundshme të këtyre kimikateve, do gjendet në gatishmëri në kantier për të vepruar në raste të ndodhjes së një incidenti kontaminimi.



Figura 9-1 Masa mbrojtëse ndaj kontaminimit

### 9.2 Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit në burimet ujore

Gjate fazës së ndërtimit:

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

Depozitimi i mbetjeve të ngurta inerte të gjeneruara sipas praktikave më të mira të disponueshme. Vendosija e silt fence (barrierave) që pengojnë marrjen e masave të dherave nga uji i shiut.



Figura 9-2 Përdorimi i silt fence pranë burimeve ujore

Gjate fazës operacionale :Nuk pritet të ketë ndikim negativ gjate fazës operacionale si dhe pas përfundimit të procesit ndërtimor

### 9.3 Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit në Cilësinë e Ajrit

Gjatë fazës ndërtimore

Masa parandaluese: Projekti i ndërtimit duhet të zbatohet të gjitha masat për të reduktuar sa më shumë ndikimet negative në mjedis. Punimet e gërmimit do të kryhen duke bërë lagje me ujë të sipërfaqes për të ulur emetimin e grimcave të pluhurit, si dhe veçimin apo mënjanimin e të gjitha mbetjeve të ngurta të rezultuara gjatë procese të gërmimit.

Përdorimi me efikasitet i makinerive që konsumojnë karburant për të ulur konsumin e panevojshëm të lëndës djegëse dhe për rrjedhojë duke ulur dhe sasinë e emetimeve të CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburanteve. Ndotja potenciale e ajrit si pasojë e operacioneve të ndërtimit vlerësohet të mos i tejkalohet normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara që përcaktohen në VKM nr.803 datë 04.12.2003 “Për normat e cilësisë së ajrit”.

Lagia e rrugëve dhe e zonave të prekura nga ndërtimi, spërkatja me ujë do të përdoret për minimizimin e pluhurit. Spërkatja do të kryhet atëherë kur është e nevojshme, për shembull kur janë kushtet e motit të thatë dhe/ose erëra të forta.

Ujërat e përdorur për këtë qëllim duhet të përdoren në sasi të cilat nuk do të rezultojnë në krijimin e rrjedhave.

Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve siç janë gërmimi dhe lëvizja e makinave gjatë erërave të forta.

Reduktimi i shpejtësisë së lëvizjes në një nivel ku ngritja e pluhurave është minimale.

Ujitja (me zorrë) e agregatit dhe grumbulli të materialeve gjatë erërave të forta.

Grumbulli i dherave duhet të pozicionohet në një mënyrë që nuk është e cenueshme ndaj erozionit të erës.

Burimi i ujit: I gjithë uji për qëllimin e kontrollit të pluhurit do të nxirret nga burime të vlerësuar dhe aprovuar.

Kontraktori do të regjistrojë sasinë e ujit të përdorur.

Transportuesit e materialeve të lehta duhet të sigurojnë që operacionet e tyre nuk paraqesin problem nëpërmjet derdhjes së materialit ose krijimit të pluhurave. Është e rekomandueshme që ngarkesa e të gjitha makinave të transportit të jenë të mbuluara me mushama kundra ujit.

Të gjithë kamionët ose makineritë që largojnë dherat nga sheshi duhet të kenë kazanët ngarkues të mbuluar me mushama për të parandaluar gurët dhe dherat të bien në sipërfaqet e rrugëve ose të shkaktojnë shqetësime për personat në afërsi.

Automjetet nuk lejohen të dalin në rrugët e asfaltuara me goma me baltë. Ato duhet të pastrohen brenda sheshit të kantierit para daljes së tyre në rrugët e asfaltuara të qytetit. Makinat do të lahen dhe pastrohen brenda kantierit para se të dalin në rrugët e qytetit.

Standardi	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	TSPM (µg/m <sup>3</sup> )	SO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	VOC µg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	CO µg/m <sup>3</sup>	O <sub>3</sub> µg/m <sup>3</sup>
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	60	100	40	5	40	1000	120
VKM Nr.803, datë 4.12.2003 "Për normat e cilësisë së ajrit në mjedis"	60	140	60	5	60	2000	65

Tabela 9-1 Normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara

## 9.4 Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit mbi biodiversitetin

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rrugës, nga lëvizja e automjeteve përgjatë aksit ekzistues të rrugës mund të ndikohet nga pluhurat, vegjetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet fare pranë saj.

Ky impakt do jetë i përkohshëm dhe kryesisht në afërsi me gjurmën e projektit, në kohë të thatë dhe me erë.

Për të reduktuar këtë ndikim do behet lagia e trupit të rrugës me ujë herë pas here përgjatë aksit të rrugës veçanërisht në kohë të thatë. Ulja e shpejtësisë së automjeteve gjithashtu është një mase për të reduktuar ngritjen e pluhurit gjatë qarkullimit. Mbulimi i kamionëve të ngarkuar me material gjatë transportit të tyre janë masa që reduktojnë ngritjen e pluhur përgjatë aksit të rrugës dhe rrjedhimisht impaktin në bimësinë pranë gjurmës së rrugës.

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi shqetësim nga zhurma të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit.

Për të reduktuar këtë impakt, rekomandohet të punohet gjatë orëve të ditës, ku veçanërisht kafshët e egra preferojnë të qëndrojnë në shtrofullat e tyre, të reduktohet shpejtësia e lëvizjes së automjeteve dhe niveli i zhurmave.

Në përfundim të fazës ndërtimore të projektit, nga përdoruesit e rrugës potencialisht do kemi dëmtim të faunës e cila mund të aksidentohet/ dëmtohet prej tyre. Gjithashtu kemi ndërprerje të rrugë-kalimeve natyrore të kafshëve për shkak të ndërtimit të kësaj rruge.

Për të zbutur këtë ndikim, tombinot, box culvert si dhe urat që do ndërtohen shërbejnë si një rrugë kalimi për kafshët duke zbutur kështu këtë ndikim. Tombino dhe box culvert do të ketë përgjatë gjithë gjatësisë së rrugës së projektit.



Figura 9-3 Tombinot dhe box culvert si kalime për kafshët

Ndërkohë për të mitiguar ndikimin e dëmtimit të kafshëve nga përdoruesit e rrugës, përgjatë rrugës ne afërsi me zonën e mbrojtur do të vendoset sinjalistike e cila paralajmëron për prani të kafshëve dhe tabela për reduktim të shpejtësisë së qarkullimit, edhe pse vet rruga ka një shpejtësi relativisht të limituar të qarkullimit të automjeteve ( 40 km /h) dhe jo trafik të shtuar të qarkullimit.



Figura 9-4 Tabela lajmëruese për rrugë me prezencë kafshësh

## 9.5 Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit Vizual dhe Peizazhor

Masat parandaluese :

Zona e ndërtimit do të rrethohet duke shmangur kështu pamjen nga kalimtarët dhe reduktuar në një farë mase edhe impaktin negative.

Sistemimi i materialeve brenda kantierit të punës dhe largimi i mbetjeve inerte të gjeneruara për në destinacionin përfundimtar janë masa të tjera zbutëse për reduktimin e impaktit vizual.

Faza pas përfundimit të ndërtimit.



Pamja vizuale e zonës pas ndërtimit të këtij objekti do të përmirësohet ndjeshëm sipas standardeve bashkëkohore .

## 9.6 Masat për shmangien dhe zbutjen e ndikimit nga Zhurmat

Masat parandaluese

- Përdorimi i veshjeve mbrojtëse për pajisje (si gjeneratorë etj) që janë burime të konsiderueshme të zhurmave, për të reduktuar nivelin e emetimit të tyre. Izolim akustik i objektit mund të bëjnë dhe nivelin e arritur të zhurmës shumë të ulëta dhe prania e pa kuptueshme e makinerisë që emeton zhurmën.
- Përdorimi i makinerive dhe pajisjeve që emetojnë zhurma brenda standardeve të lejuara sipas katalogut të deklaruar të prodhuesit
- Përdorimi i barrierave mbrojtëse që reduktojnë ndjeshëm nivelin e zhurmave sidomos në afërsi me godinat, institucionet për të cilat emetimi i zhurmave do shkaktonte shqetësim, bezdi. Çdo rritje e lartësisë së barrierave mbrojtëse me 1 m lartësi, redukton nivelin e zhurmave me 1.5 dB.
- Vendosja e pajisjeve, makinerive që emetojnë zhurma në drejtimin e duhur e cila do lehtësonte, reduktonte përhapjen e zhurmave ndaj një drejtimi objektivi tjetër më të ndjeshëm ndaj zhurmave.
- Bazuar edhe në referencat ndërkombëtare vlerësohet se zhurmat teknologjike nga mjetet e rënda e japin efektin e tyre kumulativ deri në një rreze prej 150 - 200m në varësi edhe të konfiguracionit natyror të terrenit i cili luan rolin e një barriere natyrale etj. Për rrjedhojë pritet që të ndikohen negativisht nga zhurmat e pajisjeve të rënda si ekskavatorë, kamionë etj, objektet shumë afër zonës së projektit (150200 m).
- Përdorimi i teknikave dhe i pajisjeve konform standardeve të BE që emetojnë nivele zhurme brenda nivelit të lejuar ( sipas patentës së prodhuesit ) do të minimizoj ndikimin e tyre në mjedis
- Mirëmbajtje e pajisjeve dhe makinerive që janë burime emetimit
- Monitorimi i niveleve të zhurmave
- Aplikimi i brezave mbrojtës në raste kur vihet re nivele të larta zhurme

## 9.7 Masat për shmangien dhe zbutjen e Trafikut Rrugor

- Plan menaxhimi i trafikut .
- Përdorim i sinjalistikës rrugore përgjatë akseve ku punohet për të njoftuar përdoruesit e rrugës si dhe publikun mbi punimet që kryhen.
- Shmangie kur është e mundur nga ndërtuesit e lëvizjeve të automjeteve të transportit gjatë orëve pik të trafikut. Zgjedhja e orëve më pak të ngarkuar prej tyre.

## 9.8 Menaxhimi i Trashëgimisë Kulturore dhe Arkeologjike

Masa parandaluese: Kryerja e veprimeve ndërtimore duhet të bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respektive mbështetur në ligjin nr. 9048 me datë 07.04.2003 “Për trashëgiminë kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 datë 28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

Kur, pas fillimit të punimeve, zbulohen rastësisht gjurmë ose objekte me vlera arkeologjike-etnologjike, (gjate punimeve nën tokë) punimet ndërpriten menjëherë. Supervizori i punimeve njoftojnë, brenda tri ditëve, organet e qeverisjes vendore, Institutin e Arkeologjisë dhe Institutin e Monumenteve të Kulturës, të cilët bëjnë kontrollin përkatës, relatojnë për vlerat e gjetura dhe bëjnë propozimet përkatëse për vazhdimësinë ose jo të punimeve.

Nëse gjetjet janë me vlera të rëndësishme, punimet e filluara mund të pësojnë ndryshime ose të ndërpriten përfundimisht. Vendimi në këtë rast merret nga organi që ka autorizuar fillimin e punimeve. Nuk pritet të ketë ndikim pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

## 9.9 Menaxhimi i Mjedisëve të Punës dhe Shëndetit Human

- Impakti nga ndërtimi:

Për parandalimin e ndikimeve negative në shëndet e në mjedis të veprimtarive ndërtimore, të cilat mund të lindin gjatë fazës së ndërtimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një sistem menaxhimi të shëndetit dhe sigurisë në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtaritë ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

- Faza pas ndërtimit

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

Në vijim po japim përmbledhje të ndikimeve të pritura dhe masave zbutëse të sugjeruara për t'u zbatuar gjatë zhvillimit të projektit.

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
<b>FAZA E NDËRTIMIT</b>				
Shëndeti Human	Shëndeti potencial dhe rreziqet e sigurisë nga operacionet ndërtimore. Aksidentet e lidhura me punën gjatë operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angazhimi i kontraktorëve me eksperience në punimet e fazës ndërtimit</li> <li>• Sigurimi i informacionit mbi sigurinë në punë dhe masat paralajmëruese;</li> <li>• Rrethimi i zonës së punës</li> <li>• Projektimi, zbatimi korrekt i procedurave të sigurisë,</li> <li>• Zbatimi rigoroz i praktikave më të mira të punës gjatë fazës së ndërtimit</li> <li>• Monitorimi dhe mbajtja në kontroll e niveleve të emetimeve në ajër, kontrollit të kontaminimit të tokës dhe mbetjeve që gjenerohen nga kjo fazë.</li> <li>• Kujdesi shëndetësor për punonjësit që operojnë gjatë fazës së ndërtimit</li> <li>• Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik në çdo vend pune.</li> <li>• Grumbullimi i mbetjeve inerte në sheshet përkatëse të depozitimit për të shmangur rreziqet e dëmtimit prej tyre nga lënia në vende jo të përshtatshme</li> <li>• Hartimi dhe zbatimi i planeve të menaxhimit në raste emergjente</li> <li>• Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve për të vënë theksin në nevojë për mjedis pune të sigurt, mbikëqyrjen e mirë,</li> <li>• Aplikimi i një politike të rreptë për të gjithë punëtorët që të veshin pajisjet e sigurisë, kapele, doreza, veshjet, maskat e pluhurit etj.</li> <li>• Rrethimi i të gjitha zonave të punimeve sipas fazave të punimeve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktorët kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Rritje trafiku për shkak të shtimit të qarkullimit të automjeteve.	Potencial për aksidente rrugore për shkak të trafikut të shtuar nga operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementimi i Planit të menaxhimit të trafikut</li> <li>Njoftim i Komunitetit mbi çdo ndryshim në planin e ndërtimeve e cila përcakton edhe lëvizjen e automjeteve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës së ndërtimit
Shëndeti (Zhurma, vibrimet )	Shqetësim i mundshëm nga zhurma e makinerive për shkak të punimeve ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Përgatitja e barrierave të zhurmës për të reduktuar zhurmën.</li> <li>Përdorimi i makinerive dhe pajisjeve që kanë nivele emetimi zhurme brenda normave të lejuara (sipas patentës nga fabrikuesi).</li> <li>Mirëmbajtje e makinerive dhe pajisjeve që emetojnë zhurmë, servis i rregullt i tyre</li> <li>Monitorim i zhurmave</li> <li>Mbajtja e publikut të informuar për aktivitetet që mund të shkaktojnë shqetësime</li> <li>Vendosje e amortizatorëve tek pajisjet mekanike (gjeneratorë, kompresorë etj) që emetojnë vibrime apo nivele të konsiderueshme zhurme,(kur niveli i zhurmave të emetuara është me i lartë se normat e lejuara .</li> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktorët kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjate fazës së ndërtimit
Shëndeti – (Pluhuri)	Rritje e nivelit të Pluhurit në atmosferë të shkaktuar nga punimet ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Përdorimi i teknikave të uljeve të niveleve të pluhurit (lagia e sheshit) gjatë orëve të ndërtimit.</li> <li>Përdorimi i mjeteve mbrojtëse nga punonjësit që operojnë (maskave) në operacione të veçanta që rezultojnë me nivele të larta pluhur</li> <li>Përdorimi me efikasitet të makinerive që konsumojnë karburant</li> <li>Lagia e sheshit të ndërtimit dhe e zonave të tjera përreth të shqetësuara nga ndërtimi</li> <li>Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve siç janë gërmimi dhe lëvizja e makinave gjatë erërave të forta.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktorët kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës së ndërtimit

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ujitja (me zorrë) e agregatit dhe grumbulli të materialeve gjatë erërave të forta.</li> <li>Është e rekomandueshme që ngarkesa e të gjitha makinave të transportit të jenë të mbuluara me mushama kundra ujit.</li> <li>Të gjithë kamionët ose makineritë që largojnë dherat nga sheshi duhet të kenë kazanët ngarkues të mbuluar me mushama;</li> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit</li> </ul>		
Marrëdhëniet me publikun	Punësimi Rritje e nr të punonjësve që kontribuojnë në fazën ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maksimizimi / dhënia e mundësive të punësimit lokal me njerëzit në nevojën të sugjeruara edhe nga Bashkia (listat e qytetarëve më në nevojë).</li> <li>Rritje të ardhurash nga taksat vendore për të gjitha shërbimet e ofruara.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktorët kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës së ndërtimit
	Ankesa nga komuniteti lidhur me zhvillimin e projektit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menaxhimi i ankesave nëpërmjet mekanizmit të zgjidhjes së ankesave që duhet të hartohet nga zhvilluesi i projektit.</li> <li>Regjistrimi i ankesave në formatin dhe regjistrime ankesave deri në zgjidhjen/mbylljen e tyre.</li> </ul>	Pushteti lokal vendor në bashkëpunim me Zhvilluesin e projektit	Gjatë fazës së zhvillimit të projektit
Ndotje e tokës	Mundësi për kontaminime të tokës nga proceset e fazës ndërtimore,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karburant, vajra apo materiale të tjera të kërkuara për t'u depozituar përkohësisht në kantier duhet të jenë të pajisur me një kontejner ekstra për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të tyre me tokën.</li> <li>Pajisje me setin e spill kit për të pastruar çdo pikim të mundshëm, rrjedhje aksidentale të këtyre kimikateve në çdo rast të ndodhive të mundshme të një incidenti kontaminimi.</li> <li>Hartimi dhe implementimi i planit të menaxhimit mbi depozitimin , ruajtjen e karburantit /kimikateve /hidrokarbureve si dhe planin e përgjigjes në rast ndotje /incidenti</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës së ndërtimit

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Gjenerim mbetjesh	Gjenerim dherash të gjeneruara gjatë punimeve punimeve të gërmimit si dhe inerte te gjeneruara nga procesi ndërtimorë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ndarje e dherave të gjeneruara nga materiali shkëmbor i gjeneruar nga gërmimet.</li> <li>Ripërdorimi i materialit/mbetjes kur është e mundur si material mbushës .Ripërdorimi i dherave të gjeneruara për ripërdorim si material mbushës apo si material për rehabilitime të zonave përreth zonës së projektit.</li> <li>Depozitim i materialit të mbetur të gjeneruar nga gërmimet në venddepozitimet e miratuara nga njësitë vendore përkatëse.</li> <li>Gjetja e mundësive të tjera për ripërdorimin e materialit të gjeneruar nga gërmimet për rehabilitimin e shesheve të tjera (në bashkëpunim dhe marrëveshje me sugjerimet e bashkisë ).</li> <li>Depozitimi i mbetjeve pranë sheshdepozitimeve të miratuara nga pushteti vendor ose për rehabilitim të ambienteve publike.</li> <li>Monitorim periodik i sasisë së mbetjeve të gjeneruara.</li> <li>Punonjësit e ndërtimit do jenë të informuar siç duhet mbi depozitim të mbetjeve të gjeneruara dhe mbrojtjen e mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit Pushteti lokal vendor	Gjatë fazës ndërtimore
Biodiversiteti	Dëmtim i vegjetacionit nga pluhurat e emetuara nga punimet dhe lëvizja e automjeteve ne aksin e rrugës .Shqetësim i faunës pranë gjurmës se projektit nga zhurmat e makinerive. Shqetësim/ dëmtim i faunës gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës ne tjetrën	<ul style="list-style-type: none"> <li>Te behet lagja e trupit t ë rrugës me ujë herë pas here përgjatë aksit të rrugës veçanërisht ne kohe të thatë.</li> <li>Ulja e shpejtësisë së automjeteve gjithashtu është një mase për te reduktuar ngritjen e pluhurit gjatë qarkullimit.</li> <li>Mbulimi i kamionëve të ngarkuar me material gjatë transportit</li> <li>Zbatimi i masave për reduktimin e zhurmave te rekomanduara ne seksionet e tjera</li> <li>Të punohet gjatë orëve të ditës,</li> <li>Të reduktohet shpejtësia e lëvizjes së automjeteve dhe niveli i zhurmave.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjatë fazës rehabilitues e

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit të mjedisi</li> <li>Prania e një numri të konsiderueshëm të tombinove dhe box culvert për tu përdorur si kalime për kafshët nga njëra ane e rrugës në tjetrën</li> <li>Vendosja e sinjalistikës për prani kafshësh dhe reduktim shpejtësie në rrugët pranë zonave ku do të evidentohen specie të një rëndësie të veçantë gjatë studimit të thelluar.</li> </ul>		
Cilësia e ajrit Ndotja e ajrit (CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> , grimcat e ngurta )	Rritje e emetimeve në ajër për gazet dhe grimcat e ngurta gjatë fazës së ndërtimit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitorim i burimeve të emetimit të gazeve në fazën e ndërtimit</li> <li>Mirëmbajtja e makinerive dhe pajisjeve që janë burime të emetimit</li> <li>Përdorimi i makinerive dhe pajisjeve bashkëkohore me nivele të ulëta emetimi që rezultojnë brenda normave të lejuara sipas standardeve shtetërore dhe BE</li> <li>Lagia e territorit veçanërisht në kohë të thatë për të ulur nivelin e grimcave të ngurta në ajër</li> <li>Mbulimi i automjeteve që transportojnë material të cilat mund të shpërhapen lehtësisht në ajër gjatë transportit</li> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit të mjedisi</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjatë fazës së ndërtimit
Cilësia e Ujërave sipërfaqësore	Potencial për rritje të sedimenteve në uje nëse nuk zbatohen masat e duhura zbutëse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbatimi i praktikave më të mira të punës gjatë fazës së ndërtimit për të shmangur përqendrimet e materialit të ngurtë dhe shpëlarjen e tyre nga ujërat e shiut.</li> <li>Zgjedhje e punimeve në kohë të thatë, për të shmangur rritjen e lëndës së ngurtë në ujë nga shpëlarjet e shiut</li> <li>Implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit (Zona e Shërbimit / Larja</li> <li>Menaxhimi i Ujërave të Shiut, Menaxhimi i Dherave të Gjeneruara</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktuar për punimet ndërtimi	Gjatë fazës së ndërtimit

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Cilësia e Ujërave sipërfaqësore	Potencial për Kontaminim / ndotje të trupave ujore për shkak të ndonjë pikimi apo rrjedhje të mundshme të vajrave apo hidrokarbureve në sheshin e punës	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pastrimi i automjeteve dhe makinerive të ndërtimit vetëm në zonat e përcaktuara apostafat për këtë qëllim kundër ndonjë kontaminim i mundshëm (nga rrjedhjet) nuk do të impaktojë kualitetin e trupave ujore .</li> <li>Ujërat e zeza të gjeneruara nga aktiviteti human i kompanisë do të grumbullohen dhe menaxhohen me anë të nënkontraktorëve të licencuar nëpërmjet mini tualeteve portative.</li> <li>Të gjitha automjetet duhet të jenë të pastruara para se ato të dalin në rrugët automobilistike.</li> <li>Implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit: (Zona e shërbimit /Zona e larjes; menaxhimi i ujërave të shiut;)</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret kontraktuar për punimet ndërtimi	Gjate fazës së ndërtimit
Ndikimi Vizual	Prishje e pamjes aktuale në fazën ndërtimore, e ngarkuar me makineri dhe sheshe ku kryhen punime ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona e ndërtimit do të rrethohet</li> <li>Pas përfundimit të punimeve do bëhet rehabilitimi i çdo sheshi të dëmtuar.</li> <li>Sistemimi i materialeve brenda kantierit të punës dhe largimi i masës inerte për në destinacionin përfundimtar.</li> <li>Largimi i materialeve apo masave të dherave të panevojshme për në destinacionin e tyre final.</li> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit të mjedisi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret kontraktuar për punimet ndërtimi</li> </ul>	Gjate fazës së ndërtimit
Trashëgimia kulturore	Ndikime potenciale në trashëgiminë kulturore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punimet e ndërtimit nuk prekin dhe nuk dëmtojnë asnjë nga vlerat e trashëgimisë kulturore të qytetit.</li> <li>Gjithsesi në fazat ndërtimore gjatë gërmimeve në tokë mund të shfaqen vlera të panjohura arkeologjike të cilat mund të rrezikohen në raste të pakujdesisë.</li> <li>Ndërprerje e punimeve dhe njoftim i Institucioneve përkatëse nëse gjate punimeve të ndryshme ndërtimore zbulohen objekte me vlera arkeologjike apo muzeale të pa identifikuara me parë.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret kontraktuar për punimet ndërtimi</li> </ul>	Gjate fazës së ndërtimit



Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Regjistrimi i objekteve që mendohet se mund të kenë vlera të rëndësishme të cilat përfshijnë fotografitë dhe filmimet e detajeve të objektit të gjetur</li> </ul>		
Trafiku rrugor	Pritet që në fazën ndërtimore të ketë rritje të konfuzionit në trafikun e qarkullimit të automjeteve	<ul style="list-style-type: none"> <li>Njoftim i komunitetit mbi programin e punimeve dhe ndryshimet e trafikut.</li> <li>Vendosja e tabelave sinjalizuese në akset e rrugëve, sheshet ku punohet lidhur me punimet që kryhen në rrugë.</li> <li>Transporti i materialeve nga kompania do të bëhet jo gjatë kohës së pikut të trafikut.</li> <li>Hartimi dhe implementimi i një plani menaxhimit të trafikut nga ana e kompanisë.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktuesi kontraktuar për punimet ndërtimi</li> </ul>	Gjatë fazës së ndërtimit

Tabela 9-2 Përmbledhje e masave paraprake zbutëse dhe menaxhuese gjatë ndërtimit

Masat e detajuara zbutëse dhe menaxhuese në kuadër të ndikimeve të projektit do të paraqiten në raportin e thelluar të VNM-së.

## 10 Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar (nëse projekti ka natyrë të tillë).

Projekti "Aksi rrugor Elbasan – Lekaj, Korridori 8" nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkufitare sipas Konventës ESPOO.

Sipas konventës Espoo, neni 1; jep përkufizimin mbi "Ndikim ndërkufitar" i cili nënkupton çdo ndikim, jo vetëm të një natyre globale, brenda zonës në juridiksionin e një Pale, të shkaktuar nga një veprimtari e propozuar, origjina fizike e të cilës ndodhet plotësisht ose pjesërisht brenda fushës së juridiksionit të një Pale tjetër;

Sipas nenit 6 të Ligjit 10440, "Vlerësim ndërkufitar i ndikimeve në mjedis" është procesi i VNM-së, që zhvillohet për projekte ose veprimtari, të përcaktuara në aneksin i të Konventës së Kombeve të Bashkuara (ESPOO) "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis, në kontekst ndërkufitar", që, bazuar nga vendndodhja a teknologjia e tyre, mund të kenë ndikime të ndjeshme negative në mjedisin e shteteve fqinje apo të vendit tonë.

Kuadri ligjor:

- "Konventa për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis në Kontekst Ndërkufitar", e miratuar në 25 shkurt 1991, në Espoo - Finlande (ratifikuar nga qeveria shqiptare).
- Ligji Nr. 9478, datë 16.2.2006 "Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në vendimet II/14 dhe III/7, amendamente të Konventës së ESPOO-S "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis, në kontekst ndërkufitar".
- Ligji Nr. 8934, datë 05.09.2002 "Për Mbrojtjen e Mjedisit", i ndryshuar
- Ligji Nr. 9700, datë 26.3.2007 "Për Mbrojtjen e Mjedisit nga Ndikimet Ndërkufitare" Ligji Nr. 10440, datë 05.09.2002 "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis".
- Aneksi (Shtojca) i i Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO (e ndryshuar sipas amendimit të Ligjit Nr. 9478, datë 16.2.2006) përmban të gjithë listën e aktiviteteve, për të cilat kërkohet VNM ndërkufitare.

Sipas Aneksi i (Shtojca i ) e Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO , projekti "Sistemim asfaltim i Aksi rrugor Elbasan – Lekaj, Korridori 8 nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkufitare sipas Konventës ESPOO.

## 11 KONKLUZIONE

- Rritje e turizmit si pasojë e përmirësimit të infrastrukturës rrugore dhe faciliteteve shoqëruese që lidhen me përmirësimin e infrastrukturës rrugore.
- Përmirësimi dhe zhvillimi i gjithë zonës ku kalon aksi rrugor.

Nga hartimi i këtij raporti paraprak të vlerësimit të ndikimit në mjedis për projektin e propozuar , mund të konkludojmë që:

- Ndikimet potenciale mjedisore të evidentuara janë vlerësuar dhe trajtuar sipas standardeve ligjore, metodologjisë dhe rekomandimeve të kërkuara.
- Implementimi i këtij projekti me masat e parashikuara zbutëse përfshirë planin e monitorimit, është garant i realizimit jo vetëm të objektivave por edhe të

performancës mjedisore në përputhje të plotë me ligjet në fuqi, lidhur me nivelin e shkarkimeve në mjedis dhe mbrojtjen e saj.

- Nuk evidentohen ndikime domethënëse të cilat do të ndikonin cilësinë e mjedisit apo atë sociale nga implementimi i projektit.
- Projekti në tërësi në terma mjedisore dhe sociale, konsiderohet projekt me impakte negative minimale dhe të përkohshme .

Nga analizimi i përmbajtjes së këtij raporti mund të konkludojmë që implementimi i këtij projekti nuk do të ketë impakte negative sinjifikative në mjedisin përreth zonës së projektit gjatë fazës ndërtimit të tij, ndërkohë që pas fazës ndërtimit fale implementimit të këtij projekti do të kemi përmirësim të infrastrukturës rrugore, ruajtjen dhe zhvillimin e vlerave turistike natyrore të rajonit, përmirësim të cilësisë së jetës për komunitetin.