

# RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

## “SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËS “PERLATE”, KRUIË”.

PROJEKTUES: “ERALD G” SH.P.K

TIRANE, DHJETOR 2022

### PËRMBAJTJA

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

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

## 1. HYRJE

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

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

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të “Sistemim-asfaltim i rrugës Perlate Krujë”, të minimizojë streset në mjedis dhe në radhë të parë në elementet prioritarë si ruajtja e tokës, kontrolli i zhurmave, dhe ruajtja e cilësisë së ujit dhe ajërit, si dhe

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

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

Në këtë kuadër do të realizohet projekti i rrugës “Sistemim-asfaltim i rrugës Perlate Krujë”, Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar në Termat e Referencës të Projektit si dhe duke marrë në konsideratë dhe Kuadrin e Masave për Mbrojtjen e Mjedisit dhe Sociale për Bashkinë Krujë. Konsulenti e ka përshtatur Raportin e Vlerësimit të

Ndikimit në Mjedis në përputhje me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis.

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

### **1.1. Legjislacioni në lidhje me vlerësimin e impakteve në mjedis**

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

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

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

a) Një vlerësim të përgjithshëm me ndërthurje të impakteve ambientale të projekteve apo veprimtarive që do të realizohen me qëllim që të parandalohen dhe të menjahojnë efektet negative në mjedis në kohën e duhur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2-ASPEKTE TEKNIKE TE PROJEKTIT**

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

### **2.1 Gjendja ekzistuese**

Rruga lidhëse nga rruga “Perlate” Krujë”, nuk është në gjendje të mirë pasi është mjaft e amortizuar. Rrjeti i ujesjellesit gjithashtu pusetat dhe pajisjet ose mungojnë ose paraqiten në një gjendje tepër të amortizuar duke vështirësuar menaxhimin e sistemit të furnizimit me ujë.

## **2.2 Përshkrimi i projektit të propozuar**

“Sistemim-asfaltim i rrugës “Perlate”, Krujë”, projekti parashikon ndertimin e një rruge të re në të gjithë rrugën, sipas aksit ekzistues në përputhje me parametrat e rekomanduara, Shtrirja :

Rruga Perlate, nga Komisariati i Policesë (rreth 200 m mbi Komisarlatin-Lagje Gazheli)-, krahu jug-perendimor.

Projekti parashikon riparimin e rrugës Perlate me gjatësi 520 m duke ruajtur gjurmën në rrugët ekzistuese. Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte. Projekti do të realizojë dhe rregullimin e drenazhimit të ujërave sipërfaqësorë, duke përfshirë dhe mbeturinat, duke pasur parasysh që këto të kenë efektet minimale në mjedisin përreth.

### **-Terreni dhe vendet me pamje të veçanta**

Te gjitha të dhënat mbi popullsinë e Krujës u dhënë nga Bashkia Krujë dhe në detyrën e projektimit. Popullsia e qytetit Krujë, deri në vitin 2000 nga të dhënat e Bashkisë është 16000 banorë. Studiumi demografik japin të dhëna të përafërta me ato të bashkisë.

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

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

## **EKONOMIA**

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

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

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

## **Klima**

### **Kushtet klimatike**

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

### **Temperatura e ajrit**

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

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

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

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

Temperatura eshte matur ne grade Celsius.

### **Reshjet**

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

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

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

Nga pikpamja e shperndarjes se reshjeve zona konsiderohet shume homogjene.

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

### **3.3.4 Debora**

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

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

### **3.3.5 Era**

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

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

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

Në stinën e pranverës mbizotërojnë erërat veriperendimore dhe juglindore, me rasisjsje përkatësisht, 16,6% kurse ne vjeshtë ato juglindore, me një rasisjsje 18.8% Në Krujë, erërat kanë një karakter të theksuar stinor , d.m.th. gjatë gjysmës së ftohtë të vitit ato fryjnë nga thellësia e vendit, kurse gjysmën e ngrohtë të viti ato fryjnë nga deti në thellësi të teritorit .

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

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

## **3.4 Gjeologjia dhe dherat**



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

### **3.6 Habitati dhe biodiversiteti**

Rruga qe do te rikonstruktohet kalon permes shtepive te banoreve duke kaluar ne njeh mjedis me interes ekologjik dhe me vlera natyrore.

Asnje nga speciet e rralla ose jo te rrezikshme te florës dhe faunës gjenden ne pjeset e planifikuara te rruges. Megjithate kjo zone ne teresi ka njeh shumellojshmeri bimesie.

### **3.7 Cilësia e ajrit**

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

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

### **3.8 Zhurma**

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

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

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

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

### **3.9 Komuniteti lokal dhe aspekte social ekonomike**

Kjo rruge fillon në aksin kryesor në hyrje të qytetit Krujë e përfundon në kryqëzimin e në lagjen pranë Ambulances Kruje. Shkalla e punesimit ne zone eshte pak a shume ajo ne shkalle vendi. Një pjesë e mirë e të rinjve të këtij qyteti kane emigruar jashte vendit; me shume se 80% e tyre ndodhen ne Itali dhe pjesa tjetere ne Greqi. Ata jane te lidhur me familjet e tyre dhe pothuaj te gjithë gjate sezonit të verës kthehen per pushime, gje e cila shkakton nje ngarkese te madhe ne rruge per shkak te automjeteve te shumta qe ata marrin me vete. Nga ana tjetere, eshte shume i rendesishem fakti qe ata veçse ndihmojne familjet e tyre me te ardhura kane filluar edhe te investojne. Investimet ne kete zone per shkak te pozites gjeografike dhe pranise se tregut, jane te shumta. Pjesa tjetër e popullsisë e cila ka vendosur të jetojë aty merren më shumë me aktivitetet private, janë të punësuar në to apo janë pronarë.

### **3.10. Trafiku dhe siguria rrugore**

Kerkesa e trafikut percaktohet si nevojë zhvillimi, rritje shërbimesh si dhe sigurimin e një cilësie jete me komode. Në Shqipëri, për shkak të prapambetjes së madhe në infrastrukturën e kanalizimeve, megjithë përpjekjet e bëra nga ekipe të ndryshme qeveritare, perseri kërkesa për rrugë është e lartë. Nga ana tjetër, rritja brutale e mjeteve motorrike në përdorim vetiak dhe/ose familjar kërkojnë rrugë të shtruara dhe të gjera.

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

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

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

#### **4. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE**

##### **4.1 Trashëgimia Arkeologjike dhe Kulturore**

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

Ndonse nuk ka të dhëna për mbetje arkeologjike në vendet që do të gërmohet gjatë ndërtimit të rrugës, nëse do të hasen të tilla gjatë ndërtimit, atëherë punimet do të ndalohen menjëherë në atë perimetrë dhe do të pritet ekspertiza e specializuar për të vlerësuar ecurinë e metejshme të projektit. Punimet do të rinisin serish vetëm pasi të jete leshuar konfirmimi nga autoritetet

kompetente. E njejta procedure do te ndiqet edhe ne vendmarrjet e inerteve per ndertimin e segmentit ne rastet kur hasen objekte arkeologjike te rendesise se veçante.

#### **4.2 Terreni dhe pamjet piktoreske**

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

#### **4.3 KLIMA**

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

#### **4.4 Gjologjia dhe Dherat.**

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

#### **4.5 Hidrologjia, Ujrat siperfaqesore dhe Nentokesore**

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

vullnetshme (derdhje aksidentale) por edhe ndërrim i vajit ose rrjedhje të tij nga ana e makinerive të renda mund të ndotin ujrat nentoksore.

Ne rast derdhesh të rendesishme të karburanteve dhe/ose vajit lubrifikant, hidrokarburet, për shkak të gravitetit do të levizin drejt thellesise duke u bashkuar me ujrat nentokesore. Po ashtu, në perzjerje me ujrat sipërfaqesore ato do të levizin bashke me ujin dhe kështu ndotja do të jetë më e madhe.

#### **4.6 Habitati dhe biodiversiteti**

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

Gjatë ndërtimit do të ketë një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla si pastrimi i bimësisë, gërryerjet e skarpateve në gjurmime dhe mbushjet, prerja e drurëve të dobishëm etj.

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

Ndotja e ajrit, zhurmat dhe tronditjet e tokës për shkak të ndërtimit mund të sjellin në migrimin e popullatës së kafshëve për shkak të shqetësimit në zonë dhe zvogëlimin të efektit të shtegtimin të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tillë nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e habitatit dhe reduktimin e burimeve ushqyese për speciet e faunës. Gjatë fazës së ndërhyrjeve pasojat me dëmtuese mund të jetë vrasja e kafshëve që kalojnë rrugën.

#### **4.7 Cilësia e ajrit**

Faza e ndërtimit të një skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh të substancave të caktuara që mund të kenë një impakt të përkohshëm në cilësinë e ajrit përreth kantierëve të ndërtimit. Gjatë fazës së ndërtimit shkarkimi i pluhurave bashkohet me veprimtari të ndryshme siç është heqja e

pemëve dhe dherave, gërmimi i dherave dhe vendosja e po të njëjtit material ne bankina dhe ne strukturën e ndërtimit.

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

#### **4.8 Zhurmat**

Gjate ndertimit priten qe zhurmat te shkaktohen nga makinerite e rënda te cilat do te transportojne materialet/mbetjet qe do te dalin nga gërmimi dhe/ose ato qe nevojiten per mbushje. Zhurmat do te jene prezente gjate fazes se ndertimit dhe do te jene shqetesuese per nje distance deri ne 150 m.

#### **4.9 Komuniteti Lokal dhe Aspekte Social Ekonomike**

Impaktet jane si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet me te rendesishme pozitive jane:

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

*Efektet negative konsistojne:*

- Gjate ndertimit do te kete pluhur dhe zhurma (me shume se zakonisht),
- Gjate fazes se ndertimit mund te shkeputen tuba te furnizimit me uje,
- Gjate ndertimit kanalet e drenazimit mund te bllokohen,
- Shpejtesia e automjeteve do te rritet dhe mundesia per aksidente eshte me e madhe, sidomos ne qendrat e banuara.

#### **5. MASAT E PROPOZUARA LEHTESUESE**

Gjatë përgatitjes së VNM për nën-komponentë të ndryshëm duhet të merren në konsideratë të gjitha efektet pozitive dhe negative të shkaktuara nga aktivitetet e ndërtimit, operimit dhe mbylljes/mirëmbajtjes mbas mbylljes, përfshi dhe aksidente të mundshme ekologjike. Për

komponentët kryesorë të projektit, studimet e para – fizibilitetit kanë identifikuar një numër efektsh të mundshme. Këto përfshijnë rreziqe të lidhura me shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve të ndërtimit dhe publikut, zhurmën, pluhurin – që sjell efekte negative mbi cilësinë e ajrit; ndotje të dheut dhe ujit; rrjedhje sipërfaqësore, gërmimin e materialeve dhe hedhjen e dheut të tepërt; dhe rreziqet ndaj zonave të ndjeshme të mjedisit.

## **5.1 Masa te Pergjitheshme**

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

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

## **5.2 Masa te veçanta**

### **5.2.1 Zhurmat**

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

1. Ne zonat e banuara:

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

Persa i perket aktiviteteve te tjera jetesore dhe bizneseve:

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

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

### **5.2.2 Konsultimi Publik**

Konsultimet jane një pjese tepër e rëndësishme e procesit te VNM. Ne linje me zhvillimin e VNM është përgatitur një strategji për konsultimet. Konsultimet ne çështjet ambjentale janë bazuar ne 'Konventën e Aarhus', e cila përshtat një pikëpamje me baze te drejte dhe fokusohet



ne ndërveprimet mes autoriteteve te publikut dhe vete publikut ne një përmbajtje me demokratike.

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

- Për te ndare plotësisht informacionin rreth projektit te propozuar, përbërësit e tij dhe veprimtaritë me gjithë personat e prekur;
- Te arrije informacion rreth nevojave dhe prioriteteve te personave te prekur, si edhe rreth reagimeve te tyre për çështjet dhe veprimtaritë e propozuara;
- Te arrihet bashkëpunimi dhe pjesëmarrja e njerëzve te prekur si dhe komuniteteve ne veprimtaritë e kërkuara qe duhet te ndërmerren
- Te siguroje transparence ne te gjitha veprimtaritë lidhur me zotërimin e tokës, rivendosjen dhe rehabilitimin.

### **5.2.3 Plani i menaxhimit ambjental**

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

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

Drafti i PMA konsiston ne sa me poshtë:

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

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

PMA është ndërtuar te përmbajë informacionet e mëposhtme:

- *masat lehtësuese;*
- *plani i monitorimit te ambientit;*
- *masat institucionale qe do te ndërmerren gjate ndërtimit dhe shfrytëzimit te projektit;*
- *veprimet e nevojshme për zbatimin e projektit.*

Plani Monitorimit te Mjedisit do te përcaktojë mënyrat sipas te cilave do te kryhet monitorimi i ndikimeve ne ambient dhe zbatimi i masave lehtësuese gjate fazës se ndërtimit. Monitorimi do te përqendrohet ne numrin e kufizuar te ndikimeve te identifikuar gjate VNM-se për te siguruar efikasitetin e masave lehtësuese te planifikuara

#### **5.2.4 Komuniteti Lokal dhe aspektet Social-Ekonomike**

Gjate ndërtimit do te merren masa te veçanta nga ana e kontraktorit, me qellim qe te behet mirëmbajtja e ujit, elektriciteti dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

ndërtimi i rrugës do te inkurajoje ne gjithë zhvillimin e zonës turistike përreth. Përmirësimi i rrugës se projektit do te inkurajoje turistet qe kane një rëndësi te madhe. Nga ana tjetër, aktivitete të tjera duhet te zhvillohen ne zonën përreth duke siguruar pjesën me te rëndësishme te infrastrukturës.

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

- Biznesin vendas dhe te huaj qe duhet te drejtohet drejt sektorëve më të rëndësishëm të ekonomisë, si turizmi, nga ndihma e projekteve;
- Prodhimet më tradicionale përfituese që duhen stimuluar;
- Sektori i turizmit duhet të asistohet dhe të ndihmohet edhe më mirë (rreth e rrotull, urban, familjar, kulturor, historik etj.) duke e bërë komunitetin më të vetëdijshëm dhe duke përmirësuar infrastrukturën e turizmit.
- Interesat dhe prioritetet për tu harmonizuar sa më mirë me njëra tjetrën për të rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

#### **5.2.5 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë**

Një konsiderate e veçante i është dhënë mënjanimi te impakteve kudo qe shihet si e mundur gjate përzgjedhjes dhe projektimit te Skemës se Propozuar. Ne lidhje me këtë gjurma rrugore

është përzgjedhur për të minimizuar impaktin në zonat e banuara, detajet topografike, pemët dhe ku është e mundur në pyje. Për këto arsye u zgjodh që dhe rruga e propozuar të kalojë në gjurmët e rrugëve ekzistuese në mënyrë që impakti mjedisor të ishte sa më i vogël.

### **5.2.6 Gjeologjia dhe Dherat**

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

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

## **6. MONITORIMI MJEDISOR**

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

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

## Plani i Lehtësimit Ambientalist

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

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

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

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

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



## Plani i Monitorimit Ambientalist

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

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