



BASHKIA TIRANE

DREJTORIA E PERGJITHSHME E PUNEVE PUBLIKE

PROJEKT ZBATIM

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

OBJEKTI:

**“REHABILITIMI INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË
ADMINISTRATIVE NR. 5 + 13 + FARKË”.**

Per:

“TESLA VIZION” sh.p.k
“KLAJGER KONSTRUKSION” sh.p.k

Ing: Anisa Aliaj

2024

PERMBAJTJA

1. Përshkrimi	4
1.1 Dokumentacioni Raportit Mjedisor.....	4
1.1.1 Raporti i vleresimit mjedisor	4
1.1.2 Konkluzione te vleresimit mjedisor.....	4
1.2 Përmbledhje e përmbajtjes së projekti.....	5
2.Kuadri Kombetar Ligjor dhe Administrativ.....	6
3.Përshkrimi i projektit.....	8
3.1 Veshtrim i pergjithshem	8
3.2 Infrastruktura ekzistuese.....	9
4. Përshkrim i projektit	10
5.Të përgjithshme për VNM.....	15
6. Përshkrim i Burimeve Mjedisore.....	15
6.1 Burimet Fizike.....	15
6.1.1 Topografia.....	15
6.1.2 Gjeologjia dhe dherat.....	15
6.1.3 Hidrologjia dhe ujrat sipërfaqësore dhe nëntokësore.....	17
6.1.4Habitati dhe biodiversiteti.....	17
6.1.5 Kushtet klimaterike.....	18
6.1.5.1 Temperatura e ajrit.....	18
6.1.5.2 Rreshjet.....	19
6.1.5.3 Bora	21
6.1.5.4 Lageshtia e ajri.....	21
6.1.5.5 Mjegulla	22
6.1.5.6 Era	23
6.1.5.7 Stuhite	24

6.1.6 Cilësia e ajrit	25
6.1.7 Burimet e ndotjes	29
6.1.8 Flora dhe fauna	30
6.1.9 Zhurmat	31
6.2 Burimet Ekologjike	33
6.3 Komuniteti lokal dhe aspektet social ekonomike.....	33
6.4 Arkeologjia dhe trashgimia kulturore.....	35
7. Analiza e ndikimit në mjedis.....	36
7.1 Metodologjia	36
8. Imapktet e rëndësishme mjedisore.....	37
8.1 Arkeologjia dhe trashgimia kulturore.....	37
8.2 Terreni dhe vendet me pamje te vecante.....	37
8.3 Klima.....	38
8.4 Gjeologjia, gjeomorfologjia, dherat.....	38
8.5 Hidrologjia, ujrät sipërfaqësor e nëntokësor.....	38
8.6 Habitati dhe biodiversiteti.....	39
8.7 Cilësia e ajrit	39
8.8 Zhurmat	40
8.9 Komuniteti lokal dhe aspektet social-ekonomike	40
8.10 Flora dhe Fauna.....	40
9. Masat e propozuara lehtësuese	40
9.1 Masat e përgjithshme.....	41
9.2 Masat e veçanta.....	41
9.2.1 Arkeologjia dhe trashgimia kulturore.....	41
9.2.2 Terreni dhe vendet me pamje te vecante.....	41
9.2.3 Gjeologjia, dherat, gjeomorfologjia	41
9.2.4 Hidrologjia, ujrät sipërfaqësore dhe nëntokësore.....	42
9.2.5 Habitati dhe biodiversiteti.....	42

9.2.6 Cilesia e ajrit.....	42
9.2.7 Zhurmat.....	43
9.2.8 Rrethana te papershtatshme.....	43
9.2.9 Mbetjet dhe masa te tjera sigurie.....	44
9.3 Komuniteti lokal dhe aspektet social-ekonomike.....	44
9.3.1 Konsultimi publik.....	45
9.3.2 Pjesmarrja e publikut	45
10. Plani i Menaxhimit Ambiental.....	46
11. Monitorimi mjedisor.....	47
12. Konkluzione	
Literatura	

1. PERSHKRIMI

1.1 Dokumentacioni i Raportit Mjedor

Ky raport bazohet në të dhënat e marra për projektin gjatë:

- Studimit të mjedisit bazë.
- Punës kërkuese për mbledhjen e të dhënave vecanërisht për hartimin e këtij raporti.

1.1.1 Raporti i Vlerësimit Mjedor

Përgatitja e Raportit të Vlerësimit Mjedor është bërë duke u bazuar në Termat e Referencës të Projektit: **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”**

Raporti i Vlerësimit Mjedor është përshtatur me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis.

1.1.2 Konkluzione të Vlerësimit Mjedor

Një nga konkluzionet e nxjerra nga Vlerësimi Mjedor është që projekti i objektit: **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”** do të ketë një ndikim pozitiv për popullsinë e zonës në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike.

Raporti i VNM-së përmbledh dhe masat parandaluese dhe lehtësuese për të siguruar që impaktet mjedorë të krijuara të jenë të pranueshme dhe sipas standarteve të aplikuara nga Ministria e Mjedisit.

Për të lehtësuar impaktet e pafavorshme mjedorë të përgjithshme (si psh. drenazhimi, demtime të dherave, ujit dhe humbjet ekonomike) diskutime janë bërë me të tërë aktorët kryesorë të përfshirë.

Gjetjet dhe konkluzionet për veprimet që duhet të ndërmerren janë përmbledhur në një draft të Planit të Menaxhimit Mjedor (PPM) i cili përmban masat e rekomanduara për lehtësimin dhe monitorimin.

Plani i Menaxhimit Mjedor do të jetë një dokument i cili do të evoluohet duke pësuar ndryshime në mënyrë progressive sipas detajeve do të behen të njohura gjatë punimeve të rehabilitimit, ndërtimit dhe pozicionimit të publikut.

Drafti i Planit të Menaxhimit Mjedor konsiston si më poshtë:

- Një plan i Lehtësimit Mjedor, që nënvizon masat që duhen marrë për të lehtësuar

ndikimet negative gjatë fazave të ndryshme të Projektit;

- Një plan Monitorimi Mjedisor, që përcakton parametrat mjedisore për t'u observuar dhe raportuar gjatë fazave të ndryshme të projektit;
- Një pamje të përgjithshme të organizimit të implementimit, që përcakton përgjegjësitë dhe afatet.

Njësia e Implementimit të Projektit, me asistencën e konsulentit do të vazhdojë të monitorojë në bashkërendim me guidat mjedisore duke përgatitur të dhënat e nevojshme të mbledhura gjatë fazës së ndërtimit të projektit. Gjatë fazës së funksionimit pas projektit të rrjetit është e nevojshme të bihet dakort mbi koston përfshirëse për monitorimin në vazhdimësi.

1.2 Përmbledhje

Ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis po realizohet në kuadër të projekt-zbatimit për objektin : **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”** të përmirësimit të Infrastrukturës në Njësinë Administrative Shengjergj në bashkinë e Tiranës. Projektete tilla të rikonstruksionit dhe ndërtimit të rrugëve automobilistike krijojnë kushte lehtësuese për një komunitet që ka paraqitur vështirësi dhe levizje të kufizuara të mjeteve .Ato së paku përmirësojnë cilësinë e lëvizjes në rrugët ekzistuese. Në një situatë të tillë sido që të kryhet ndërtimi ato do të kenë efekte ndikuese në gjendjen natyrore të zonës. Kjo lidhet si me ndikimet e ndërtimit ashtu edhe me ato të karakterit operativ për shkak të trafikut. 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.

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të projektimit të këtij blloku rrugësh:

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

- Të mbrojnë pasuritë kulturore dhe të promovojë zhvillimin e qëndrueshëm, duke ndihmuar në ristrukturimin e infrastrukturës vendore si një nga hapat themelorë për zhvillim,
- Përshkruaj se në çfarë mënyre projekti do të ndikojë negativisht ose pozitivisht, në burimet e mjedisit jetësor –cilësisë së ujit, bimëve dhe njerëzve, situatës ekonomike, zhurmës, komunikacionit etj.

Qëllimi kryesor i këtij projekti është që të përbëjë një mjet nëpërmjet të cilit të bëhet e mundur që projektimi i rrugeve të jenë në përputhje me legjislacionin ekzistues, aktet nënligjore dhe zakonet në Shqipëri, 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-zbatimi i **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”**. Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar në Detyren e Projektimit të Projektit të hartuar nga Bashkia Tiranë.

Është përshtatur Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis në përputhje me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis.

2. Kuadri Kombëtar Ligjor dhe Administrativ

Kuadri institucional dhe ligjor në lidhje me vlerësimet e ndikimit në mjedis

Legjislacioni shqiptar për Mbrojtjen e Mjedisit parashikon që çdo projekt që ndikon apo ka mundësi të ndikojë mbi mjedisin duhet të marrë një deklaram mjedisore, leje mjedisore, pëlqim apo autorizim nga Ministria e Mjedisit (MM) përpara fillimit të implementimit të projektit.

Objektivi kryesor i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të një aktiviteti është marrja në konsideratë e çështjeve që lidhen me mjedisin fizik dhe social që nga fazat e tij të hershme. Në parim, vlerësimi i ndikimit mjedisor të projektit është identifikimi i përputhshmërisë me legjislacionin mjedisor në fuqi, burimet natyrore të zbuluara në zonën e projektit dhe ndikimi në të gjatë zbatimit. Nëpërmjet identifikimit të ndikimeve të mundshme negative të zbatimit të tij gjatë fazës së projektimit në burimet natyrore të zonës së projektit, mund të ndërmerren përmirësimet e nevojshme teknologjike në mënyrë që të zbusin ndikimet e tij dhe të realizojnë adaptimin me kapacitetin mbartës të mjedisit.

Legjislacioni i shfrytëzuar për hartimin e këtij raporti në lidhje me projektin

Ligji nr. 10431 datë 09.06.2011“Për Mbrojtjen e Mjedisit”, i ndryshuar, neni 25, i cili përcakton kriterin për vlerësimin e ndikimit në mjedis, si pjesë e përgatitjeve për planifikimin dhe zhvillimin e një projekti përpara kërkimit të lejeve përkatëse të zhvillimit;

Ligji nr.10440 datë 07.07.2011 "Mbi vlerësimin e ndikimit në mjedis", i ndryshuar, i cili përcakton dhe specifikon kriteret për vlerësimin e ndikimit në mjedis të projekteve që i nënshtrohen përgjegjësi të palëve në proces;

Ligji nr.9587 datë 20.07.2006"Për mbrojtjen e biodiversitetit",i ndryshuar (I azhurnuar me ndryshimet e:- Ligjit Nr. 37/2013 datë 14.2.2013- Ligjit Nr. 68/2014 datë 3.7.2014)i cili synon ruajtjen dhe mbrojtjen e specieve biologjike, si dhe mbrojtjen e burimeve biologjike duke përfshirë ekosisteme dhe habitate;

Ligji nr. 8906 datë 06.06.2002"Për zonat e mbrojtura" nëpërmjet të cilit synohet dhënia e mbrojtjes së veçantë për komponentë të rëndësishëm të burimeve natyrore, biodiversitetit dhe natyrës në përgjithësi, përmes krijimit të zonave të mbrojtura. Zhvilluesit e projekteve dhe aktiviteteve duhet të zbatojnë projektet e tyre në përputhje me statusin e mbrojtjes së zonave të mbrojtura (duhet të theksohet prania ose jo e këtyre zonave në zonën e projektit dhe matjet që do të kryhen);

Ligji nr.10463 datë 22.09.2011"Për menaxhimin e integruar të mbetjeve", i ndryshuar, i cili ka për qëllim që të mbrojë shëndetin e njeriut dhe mjedisi dhe të sigurojë menaxhimin e duhur mjedisor të mbetjeve nëpërmjet menaxhimit të integruar;

Ligji nr. 8897 datë 16.05.2002"Për mbrojtjen e ajrit," i ndryshuar, i cili përcakton se personat fizikë dhe ligjorë, shtetëror ose privat, vendas ose të huaj, kanë për detyrë që të mbajnë të pastër ajrin dhe ta mbrojnë atë nga ndotja nëpërmjet aktiviteteve që kryejnë në territorin e Republikës së Shqipërisë;

Ligji nr. 9774 datë 12.07.2007"Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis", i ndryshuar, i cili përcakton mbrojtjen e mjedisit nga zhurma, si të shmangim dhe parandalojmë, reduktojmë dhe eliminojmë efektet e dëmshme të ekspozimit ndaj tyre, përfshirë bezdinë nga zhurma;

Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 99 datë 18.02.2005 "Për miratimin e katalogut shqiptar të klasifikimit të mbetjeve" në të cilin kategorizohen llojet e mbetjeve dhe kriteret për klasifikimin e tyre;

VKM nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësi e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (vnm) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklarates mjedisore" (ndryshuar me vkm nr.95, datë 14.2.2018);

VKM nr.575, datë 24.06.2015 "Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte";



Horografia Zgjatimi Leka I Madh dhe Vangjel Koca

Rrugët shtrihen në në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë, me një gjatësi totale rreth 3600 ml.

Ndërtimi i shtresave të reja rrugore, marrja e masave inxhinierike për disiplinimin sa më të mirë të ujërave, ndricimi dhe sinjalistika ne rruge do bëjnë të mundur realizimin e një rruge me parametra të kënaqëshme duke lehtësuar lëvizjen e mjeteve të transportit.

Rehabilitimi i segmenteve të mare në studim të cilat ndodhen në periferi të qytetit të Tiranës, shërbimet që do të ofrojnë etj, do të arrijë të krijojë një cilësi të mirë mjedisore dhe një nivel të lartë jetese.

Në këto kushte, për ne, aksesimi në zonë dhe lidhja me rrjetin ekzistues rrugor është elementi kyç i krijimit të një simbioze ndërmjet Njesive administrative dhe Tiranës.

3.2 Infrastruktura ekzistuese

Rrjeti rrugor

Segmentet rrugore aktualisht janë pa shtresa rrugore dhe ka mungesë totale të infrastrukturës. Kane një gjerësi të ndryshueshme nga 3 – 8 ml. Ato shtrihen në një terren të pjerrët kodrinor ku më problematike shfaqet pjesa fundore e rruges. Në segmente të ndryshme me kalimin e kohës ka degraduar si rezultat i mungesës së disiplinimit të ujërave të shiut si dhe rreshqitjeve të dherave.

Infrastruktura rrugore është pothuajse inekzistente me mungesë të shtresave rrugore, trotuarëve, rrjeteve inxhinierike etj.



Foto te rrugës ekzistuese per bllokun ne rrugen Ramazan Begu.

Kanë nevojë për sistemim të rrjetit të kanalizimeve dhe rrjet të ri të ndriçimit rrugor ne pjesen fundore duke nisur nga segmenti ku fillojne banesat deri ne qender te fshatit. Ajo ka një gjatësi totale prej rreth 4300 ml (segmenti në objekt i detyrës së projektimit) si dhe gjerësi e cila varion nga 3 - 5 ml. Hapësira publike në qendër të fshatit është e pasistemuar dhe është e nevojshme sistemimi me asfaltim dhe mobilim urban i kësaj hapësire.



Foto te rrugës ekzistuese ne rrugen e Vilave



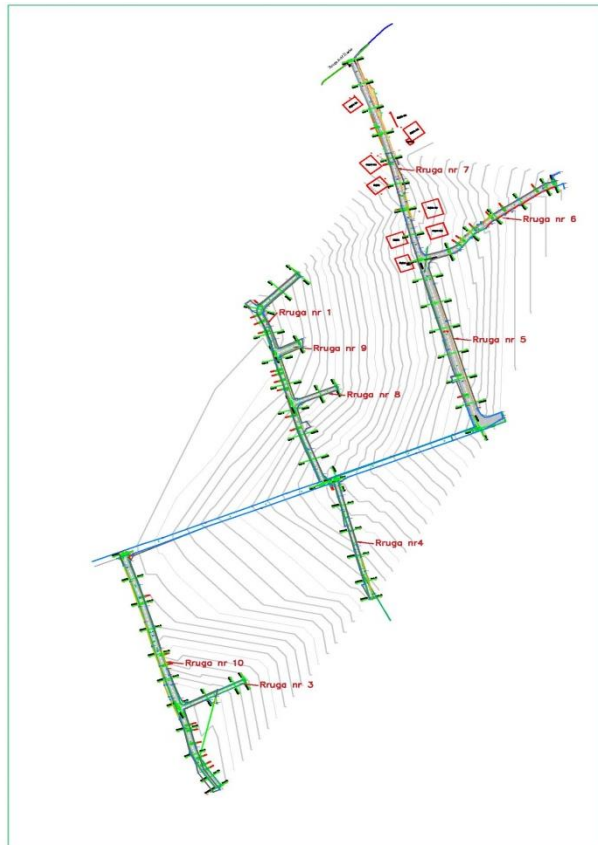
Foto te rrugës ekzistuese ne rrugen e Rexhep Hoxha



Rruga zgjatimi Leka I Madh dhe Vangjel Koca

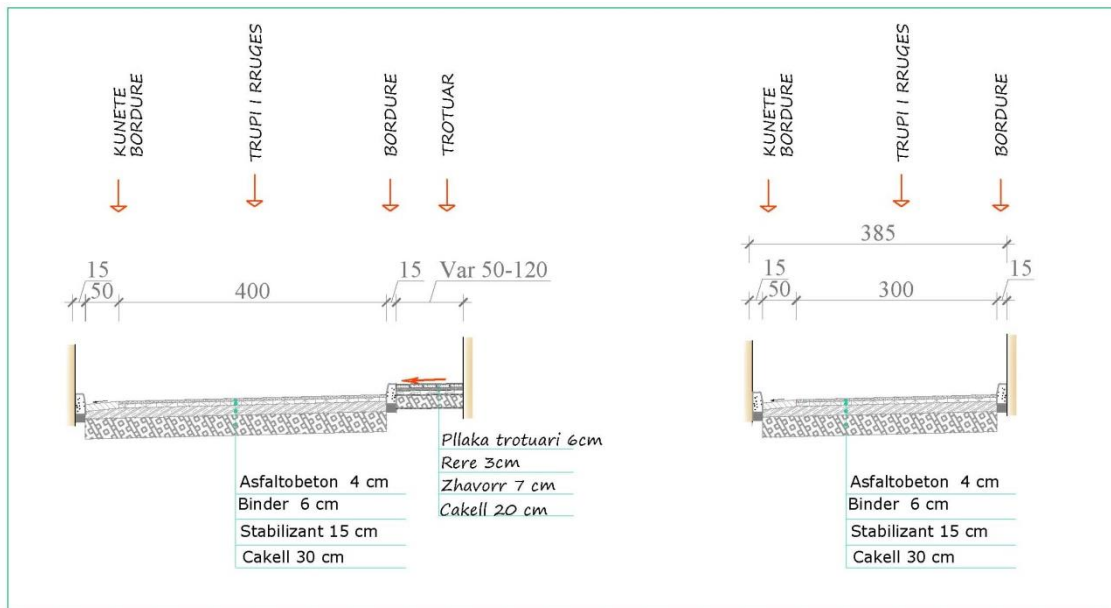
4. Përshkrimi i projektit

Objekti “REHABILITIMI INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 5 + 13 + FARKË”, në qytetin e Tiranës, objekt për të cilin do të hartohet studim projektimi, ka një gjatësi prej 3600 ml, dhe lidh rrugët periferike te njesive administrative me infrastrukturen ekzistuese.

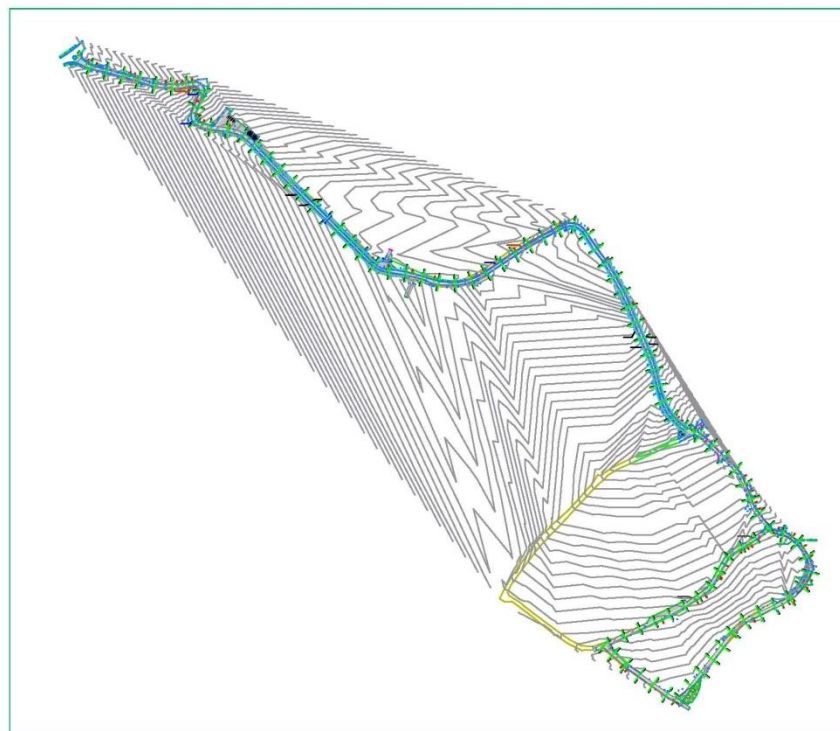


Planimetria e bllokut ne rrugen Ramaza Begu

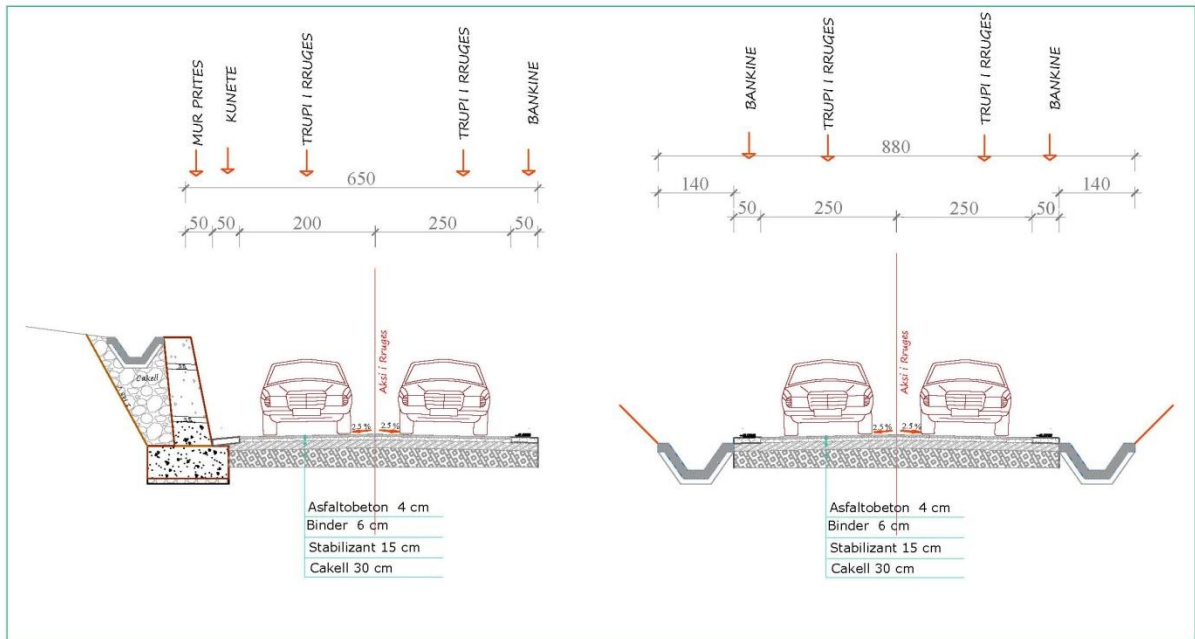
Rruga propozohet të trajtohet mbi gjerësinë e gjurmës ekzistuese duke u mbështetur në standartet të përcaktuara nga Bashkia Tiranë. Seksioni rrugor tip i propozuar është me gjurmë kalimi 3-4 m (gjërësi asfalti).



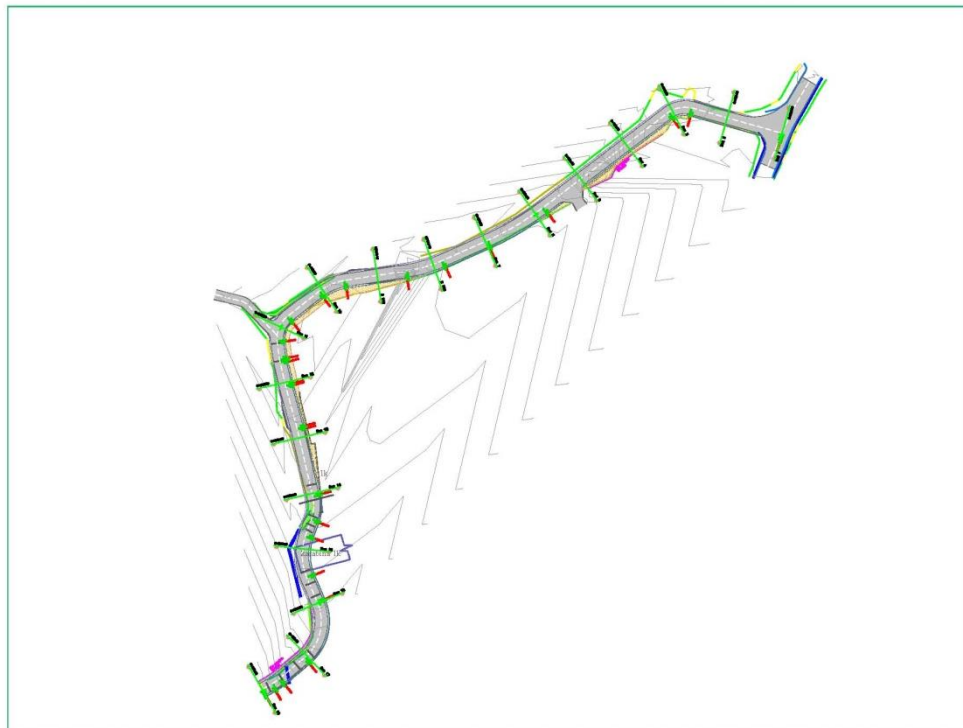
Seksion Terthor Tip i Rruges



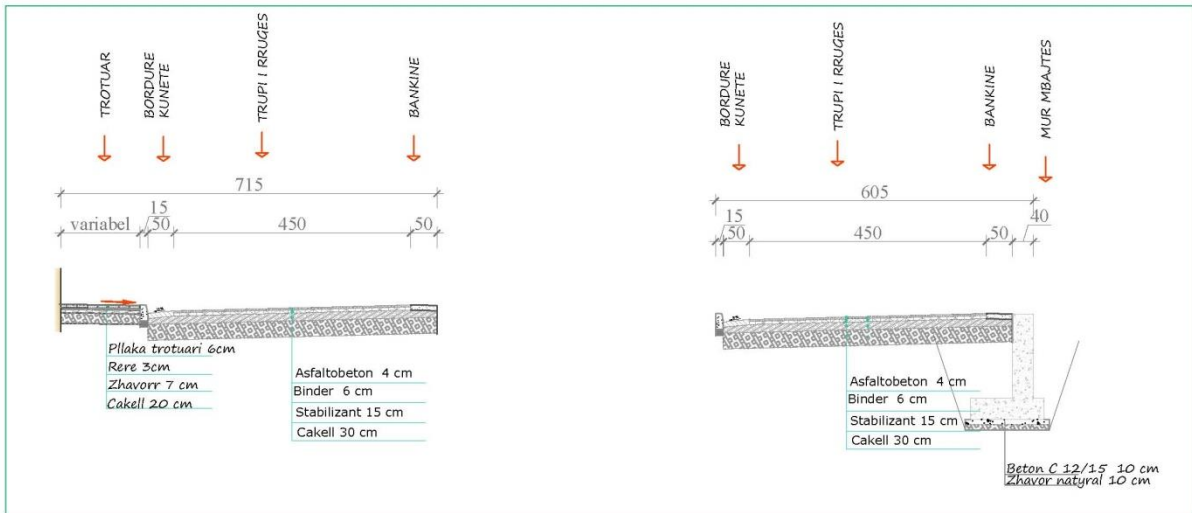
Planimetria e Rruges se Vilave



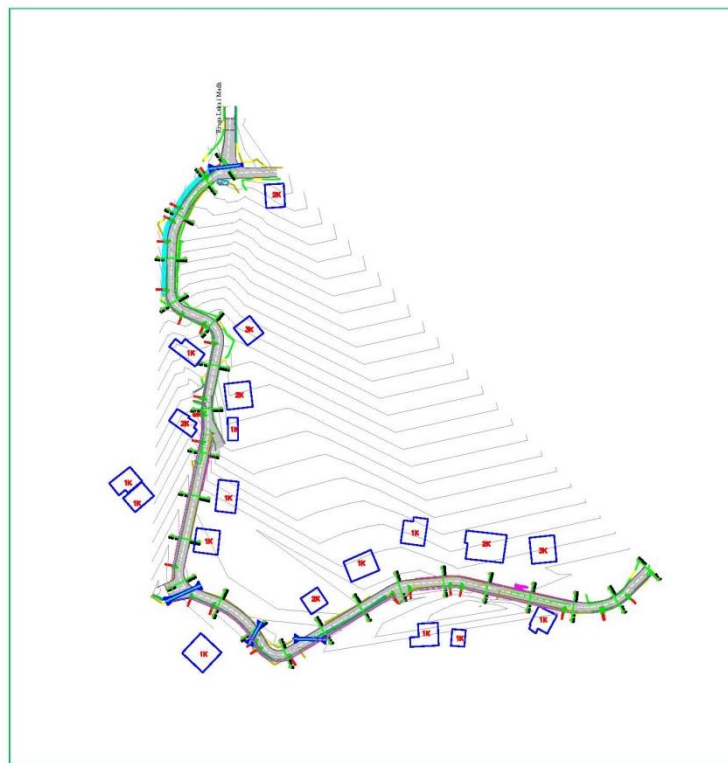
Seksion Terthor Tip i Rrugës



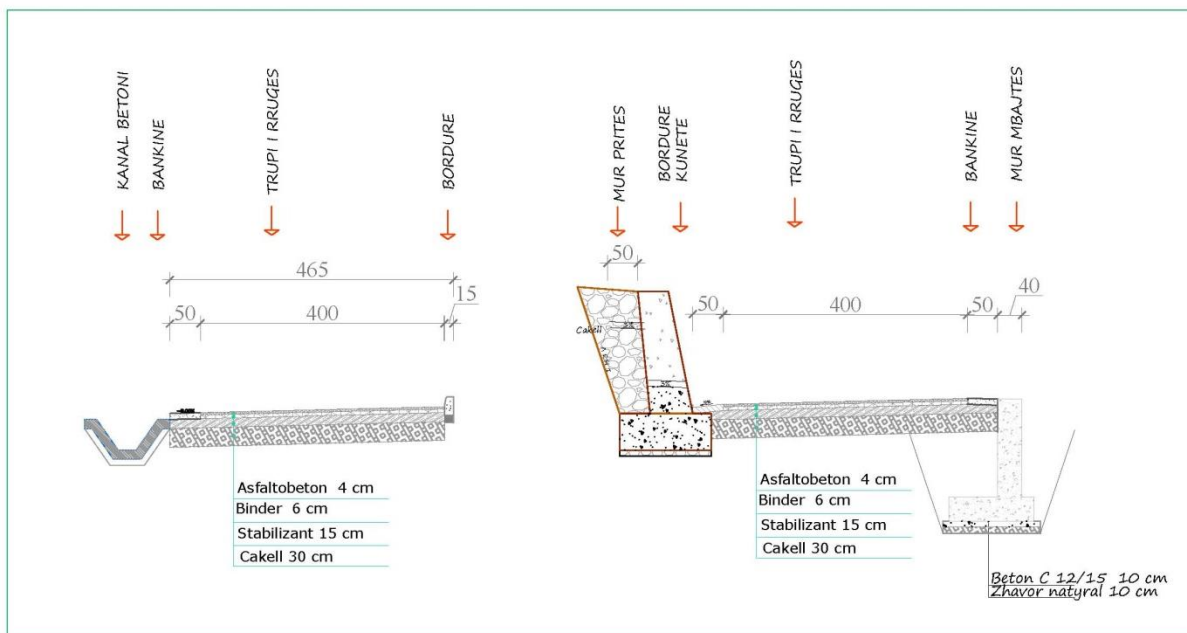
Planimetria e Rrugës së Rexhep Hoxha



Profila TIP te rruges se Rexhep Hoxha



Planimetria e Vazhdimet te rruges Leka I Madh



Profila TIP te rruges se Rexhep Hoxha

Parametrat e rruges jane:

- 1 x 4.0m (korsi kalimi) + 1 x 0.5m (kunete)
- Gjerësia e asfaltuar 4.0 m me asfaltobeton
- Kunetat 1 x 0.5 m
- Gjerësia e trupit te rruges 4.5 m

Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm asfaltobeton poroz (binder)
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çak

Perberja e Karexhates sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve (RrTPPr-2)

LLOJET SIPAS KODIT	SHTRIRJA TERRITORIALE		Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankines në majtë (m)	Gjerësia min. e bankines në të djathtë (m)	Gjerësia e korsise se emergjences (m)		
1	2	3	8	9	10	11	12	
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	3.75 3.50**	2.60 -	0.70 0.50	2.50***** 1.25	3.00 -
		URBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	3.75 3.00**	1.80 -	0.70 0.50	2.50***** 0.50	3.00 -
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	3.75 3.50**	2.50*** 2.00****	0.50 0.50	1.75 1.25	- -
NDËRURBANE DYTËSORE	C	NDËRURBANE	C1	3.75	-	-	1.50	-
			C2	3.50	-	-	1.25	-
			C3	3.5	-	-	1.00	-
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	3.25* 2.75**	1.80 -	0.50 0.50	1.00 0.50	- -
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00**	-	-	0.50	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1 F2	3.50 3.25	- -	- -	1.00 1.00	- -
		URBANE		2.75**	-	-	0.50	-

Tabela e Shpejtësive llogaritesë te levizjes

Llojet sipas kodit	Shtrirja territoriale		Limiti i shpejtësisë	Numri i korsive për secilin drejtim	Ndarjet e shpejtësisë		
					Limiti i poshtëm (km/ore)	Limiti i sipërm (km/ore)	
1	2	3	4	5	6	7	
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	90	140
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
		URBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	80	140
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	40	60
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	110	2 ose me shume	70	120
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
NDËRURBANE DYTËSORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
			C3	60	1	40	70
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	70	2 ose me shume	50	80
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	25	60
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		50	1 ose me shume	40	60
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANE		50	1 ose me shume	25	60

Tabela e Karrexhates se rruges

Duke ju referuar standarteve të projektimit dhe për të bërë një vlerësim lidhur me klasifikimin e rrugëve u jemi referuar të dhënave të “Kushteve Teknike të Projektimit Gjeometrik të Rrugëve

Automobilistike” në fuqi, është bërë klasifikimi sipas Kat. F1 e modifikuar, nga të cilat rezultojnë parametrat kryesorë të gjërësive, të shtresave, bankinave, shpejtesite e projektimit në funksion të terrenit si dhe rrezetmin të kthesave e pjerresite maksimale në rrugë.

Sipas Rregullit Teknik për Projektimin e Rrugëve (RrTPRr-2), rruga në studim do të jetë e kategorisë F1 e modifikuar.

Projekt zbatimi me objekt “REHABILITIMI INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 5 + 13 + FARKË”, u krye:

- Në përputhje me Detyrën e Projektimit të hartuar nga Bashkia e Tiranës.
- Në përputhje me Standartin Shqiptar të projektimit të rrugëve dhe të standarteve të tjera të miratuara nga institucionet shqiptare.

Objekti i studimit duhet parë në perspektivë edhe në lidhje me projekte në ngjashmëri në këtë zonë.

5. Të Përgjithshme për VNM

Ky Raport i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) ka identifikuar dhe vlerësuar rëndësinë e ndikimit të fuqishëm ambientalist në Projektin: **“Rehabilitimi Infrastruktural rrugor në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”**, të jenë të pranueshme dhe brenda standarteve të aplikuar, të përshkruara nga Ministria Shqiptare e Mjedisit.

Raporti EIA bazohet pjesërisht në informacionet e grumbulluara mbi kushtet bazë të mjedisit.

Pavarësisht nga kjo, duhet të bëhet e ditur që Projekti do të ketë një ndikim pozitiv për popullsinë përreth shtrirjes së kësaj rruge pasi do të ketë mundësi punësimi afat shkurtër dhe vetë-mbështetje ekonomike dhe sukses afat gjatë për banorët e zonës.

6. Përshkrimi i Burimeve Mjedisore

6.1 Burimet Fizike

6.1.1 Topografia

Topografia e zonës është bërë me matje në terren nga inxhinieri topograf. U rilevua konturi i rrugës, pusetat, objektet ekzistuese, muret rrethuese, trotualet etj. Ruga që do të ndërtohet shtrihet në një zonë me reliev kodrinor me diferencë të theksuar kuotash.

Rruga ndodhet në Njësinë Administrative 5+13+Farkë, në pjesën lindore të bashkisë së Tiranës.

6.1.2 Gjelogjia

Jane rishikuar te gjitha punimet e meparshme gjeologjike te kryera nga autore te tjere vendas te cilat jane kryer per qellime te tjera por kane vlere njohese. Jane shikuar te gjitha studimet e botuara dhe te pa botuara per zonen ne fjale.

1. Jane studiuar punimet gjeologjike te vjetra qe jane kryer per kete zone, hartat gjeologjike dhe gjeomorfologjike te zones.
2. Jane kryer punime te ndryshme sipas programit te hartuar me siper, por te kombinuuar dhe me punimet ekzistuese te cilat jane shume te rendesishme per te kuptuar fenomenet gjeologjike qe kane ndodhur ne zhvillimin e historikut gjeologjik te kesaj zone.
3. Nje rendesi te vecante kane dhe testimet ne laborator te kampioneve te marre ne terren nga gropat.

Ne sheshin tone te studimit, gjate punimeve fushore (shpimeve) u takuan 6 shtresa me veti fiziko-mekanike te ndryshme.

Ne ndertimin gjeologjik te zones se studimit tone takohen depozitimet me moshe relativisht te re, te cilat duke filluar nga ato me moshe me te vjeter tek ato me te reja, jane:

1. *Depozitimet e Tortonianit N_1^{21}*
2. *Depozitimet proluviale te Kuaternarit (Q_{4pl})*
3. *Depozitimet deluviale te Kuaternarit (Q_{4dl})*
4. *Depozitimet aluviale te Kuaternarit (Q_{4al})*
5. *Shkembinjte Neogjenike*

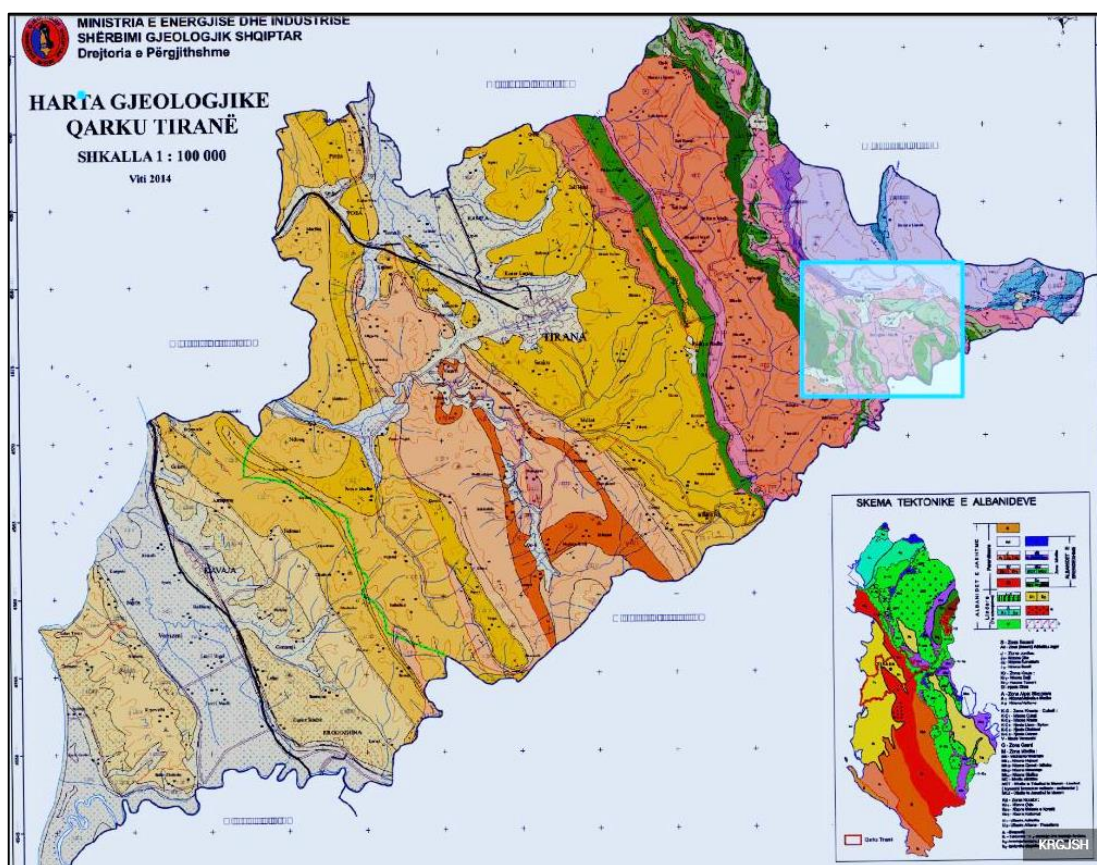


Figura 2 Struktura Gjeologjike e Qarkut te Tiranës
Zona kryesore strukturale të Tiranës janë paraqitur në Figurën 2

Depozitimet e Tortonianit N₁²¹

Ndertojne pothuajse te gjithë rrethin e Tiranës. Ne pjeset kodrinore ato i takojme nen mbulesen e tokës vegjetale apo kane dalje direkte ne sipërfaqe.

Ne pjesen qendrore ku ndodhet edhe qyteti i Tiranës ato ndodhen ne depozitimet me te reja te Kuaternarit (deluviale dhe aluviale) duke mbushur keshtu te ashtuquajturen gropa e Tiranës.

Depozitimet e Tortonianit perfaqesohen nga nderthurje pakove te ranoreve me pako argjilitesh e alevrolitesh. Ne mes te pakove te ranoreve takojme nderfutje te pakove te holla konglomeratike.

Pjesa e sipërme e ketyre shkembinjëve është e perajruar, perajrim qe ne pjeset kodrinoro-shpatore arrin deri 6-8m e vende vende me teper,ndersa ne pjesen qendrore fushore ky perajrim është 2-3m e vende vende me pak.

Kryesisht keto depozitime paraqiten me ngjyre grit te kalter (te fresket) dhe kafe te verdhe me njolla ndryshku (te perajruar).

Gjendja e lageshtise varion ne kufij te gjere, ne argjila e alevrolite kemi pak lageshti ndersa ne kontaktin argjilito-ranor kjo sasi shtohet shume,e shpesh kthehet ne burim furnizimi me uje (ne sasi te pakten deri 0.1 l/s).

Shkalla e ngjeshjes e ketyre depozitimeve është e larte ndersa shkalla e çarshmerise luhatet, ne pjeset shpatore është e larte ndersa ne ato qendrore është e ulet.

Trashesia e depozitimeve te Tortonianit per depozitimet e fresketa është 50-200m ndersa per depozitimet e perajruara 6-8m.

2.Deopozitimet proluviale te Kuaternarit (Q4 pl)

➤ *Depozitimet proluviale* perfaqesohen nga suargjila, surera ,suargjila zhavorore, zhavore dhe rera.

Jane depozitime pak deri ne mesatarisht te konsoliduara, takohen ne nje pjese te sheshit te studjuar. Keto depozitime nderthuren me tipet e tjera te depozitimeve sidomos me depozitimet aluvialo liqenore.

3.Depozitimet deluviale te Kuaternarit (Q4^{dl})

Perfaqesojne mbushjet e tarracave te lumenjeve te Lanes ashtu dhe te lumit te Tiranës.

Ato perfaqesohen nga suargjila te mesme me ngjyre kafe te kuqerremte, te verdhe si kafe te erret.

Depozitimet deluviale kane nje trashesi e cila luhatet ne kufij te gjere nga 2-3m deri ne 8-10m.

Kjo trashesi varet nga pozicioni i studimit si dhe nga kushtet e depozimitit te materialit te ngurte qe kane sjelle keto lumenj si dhe nga largesia me ta. Kryesisht depozitimet deluviale vendosen mbi depozitimet aluviale dhe luajne rolin e tapes per ujerat qe kane depozitimet aluviale.

Materiali i tyre mbushes është ne sasi qe luhatet nga 50% deri ne 30-40% e vende vende me shume dhe perfaqesohet nga zhavorre me madhesi 3-4 cm rralle me te medhenj si dhe nga çakull ne masen qe vende vende shkon 40-50%.

Perberja litologjike e tyre është kryesisht karbonatike e ranorike.

Gjate studimeve fushore si dhe studimeve te kryera me pare ne rrethin e Tiranës depozitimet deluviale paraqiten ne gjendje plastike dhe me nje lageshti qe luhatet ne kufij

te gjere. Ndersa persa i perket ngjeshemrise shkalla e tyre luhetet nga me ngjeshmeri mesatare deri te ngjeshura.

Depozitimet deluviale nga pikpamja litologjike perfaqesohen nga suargjila te mesme deri te renda e me pak, ne forme linzash, surerash e akoma me pak rera.

4. Depozitimet e Kuaternarit (Q₄^{al})

Depozitimet aluviale vendosen direkt mbi tavanin e derthurjeve te pakove ranoro-argjilore. Keto depozitime perfaqesojne materialin aluvial te tarracave te lumenjeve te Tiranes.

Nga punimet fushore te kryera ne kete shesh ndertimi si dhe studimet e kryera ne kete zone, trashesia e ketyre depozitimeve luhetet nga 7.0 deri 10-40m.

Nga perberja litologjike depozitimet aluviale jane depozitime te ndryshme dhe perfaqesohen nga zhavore e zhure (poplat jane ne % te paket), kryesisht gelqerore e me pak ranore e akoma me pak bazike e ultrabazike.

Depozitimet aluviale jane te perpunuara deri ne gjysem te perpunuara.

Shkalla e ngjeshmerise e tyre eshte e larte, ndersa gjendja e lageshtise e tyre eshte e ngopur me uje.

Materiali mbushes perfaqesohet nga rere e surera ne masen 10-30%.

5. Shkembinjte Neogjenike

Keto shkembinj jane me origjine sedimentare perbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore jane me ngjyre bezhe ne gri jane me carje dhe shume te perajruara. Shkalla e perajrimit zvogelohet me rritjen e thellesise. Keto depozitime dalin ne siparfaqe ne kodrat per rreth qytetit te Tiranes.

6.1.3 Hidrogeologjia

Nga studimet e kryera ne zonen ku ndodhet objekti rezulton se niveli i ujit nentokesor ne dimer dhe ne vere eshte i ndryshem.

Nga kënd vështrimi hidrogeologjik, zona karakterizohet nga ndryshime të ndjeshme, që është rrjedhojë e kapaciteteve të ndryshme ujë mbajtëse të formacioneve (bazuar ne litologjinë e tyre), si dhe kushteve tektonike të komplekse që ka të beje me kushte të ndryshme hidromekanike dhe hidroninamike të shtresave ujembajtëse. Shtresat ujembajtëse shtrihen ne gjashte zona hidrogeologjike, karakteristikat e të cilave jane evidentuar ne baze te literatures teknike ekzistuese:

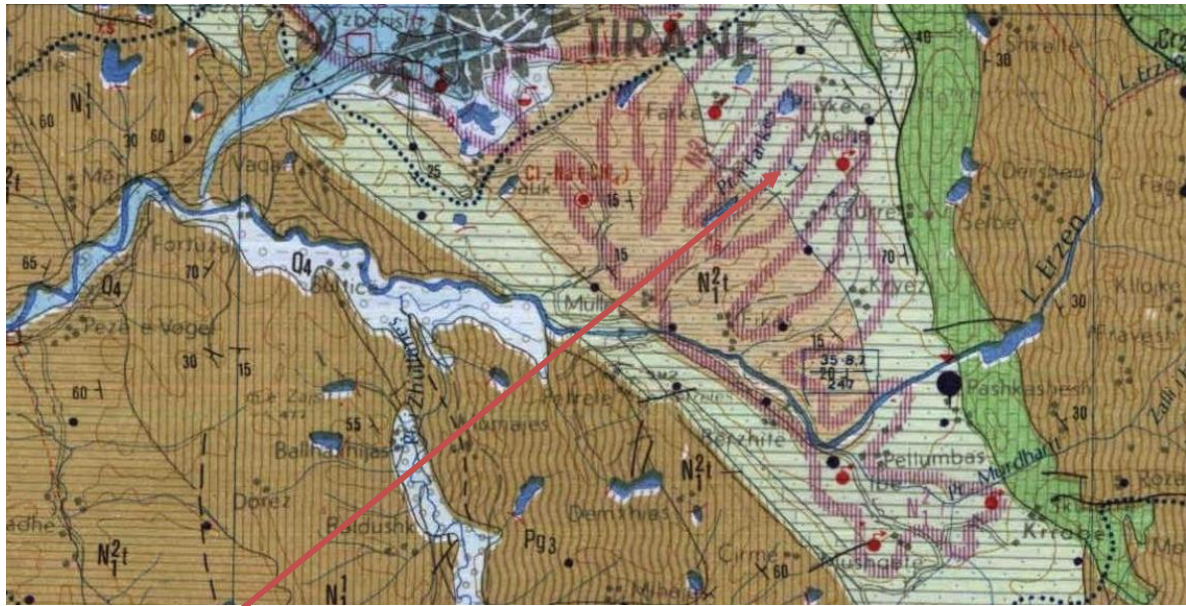
Zona e Malit me Gropa perbehet nga Triassik limestone ne te cilat gjenden burrime te medha me cilesi te mire te ujerave.

- Zona e Dajtit perbehet kryesisht nga Cretaceous dolomites dhe shtresa te Paleocene limestone, nga ku burrojne sasi te konsiderueshme uje.

- Zona e Tiranes perfaqeson nje basen malor artesian te madh, ku dallohen tre sisteme ujo- nen tokesor: Cretaceous- Paleocene, qe ka te beje me struktura te thella qe permbajne vlere te larta te mineralizimit te ujerave nen tokesor.

Tortoniani qe perbehet kryesisht nga shtresa ranorshkembore te nderthurura me shtresa argjiloshkembore dhe per,bajne sasi te vogla te ujerave nen tokesor me parametra te ndryshueshem te komponenteve kimik;

Kuaternali qe perbehet kryesisht nga zhavore apo shtresa zhavoro-argjilore te shtrira ne nje plan, pergjithesisht me sasi te konsiderueshme te ujerave nen tokesor te nje cilesie te mire.



Zona e zhvillimit te projektit.

Harta hidrogjeologjike e zones

6.1.4 Habitati dhe biodiversiteti

Rruga ne te cilen do te nderhyjme kalon ne zonë rurale. Asnjë nga speciet e rralla ose jo te rrezikshme te florës dhe faunës gjenden ne pjesët e planifikuara te rrugës. Gjate ndërtimit do te ketë një numër ndikimesh te vogla direkte apo indirekte te tilla si pastrimi i bimësisë, prerja e pemeve te dobishme etj.

Përveç kësaj një kontroll i pakët në lidhje me mbeturinat e lëngshme dhe te forta nga kantieri, se bashku me derdhjet apo shkarkimet e karburanteve dhe lubrifikanteve, mund te sjelle popullimin e dherave, degjenerimin e habitatit.

6.1.4.1 Njesia administrative 5+13+Farke.

Njesite Administrative 5+13+Farke ndodhen ne pjeset Jug-Lindore dhe Jug-Perendimore te qytetit te Tiranës. Kjo njesi perfshin 12 fshatra. Popullsia per Njesine Admin. 5 eshte 85,579 banore, Njesia Admin. 13 eshte 13,565 banore dhe per Njesine Farke popullsia

eshte 17,894 banore. Mjedisi fizik eshte i kombinuar malor dhe kodrinor, qe e ben peizazhin te kendshem dhe turistik. Gjuha, zakonet, veshjet etj., e bejne kete njesi terheqese per turistet, dhe gjithashtu kjo zone ofron kujtесе kolektive te historise se zhvillimit.

Aktiviteti kryesor i kesaj njesie eshte blegtoaria. Ne zona te ndryshme (te ulta), aktiviteti kryesor eshte bujqesia, vreshtaria, pemetari. Ne zonat malore jane livadhet dhe pyjet.

Infrastruktura:

Rruga e Vilave e cila ndodhet ne Njesine Farke ka gjurme te asfaltit te vjeter por ne gjendje te degraduar, segmente e tjera rrugore te mara ne studim te cilat ndodhen ne Njesite Admin. 5 dhe 13 jane totalisht pa infrastrukturen rrugore.

Ne planet e reja te zhvillimore perparesi i jepet turizmit malor (dimeror dhe veror).

Shumica

e bleterritesve te Tiranes vijne ne Shengjergj per kullotjen e bleteve per floren

e pasur. Ne kete njesi jane ngritur dhe baxhot per grumbullim te qumeshtit dhe perpunimit dhe shfrytezoht deri ne Martanesh.

6.1.5 Kushtet klimaterike

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.

Faktoret klimatike te cilet jane mare ne konsiderate ne analize perfshijne:

Temperatura e ajrit, rreshjet dhe analiza e tyre, bora dhe era, stuhite.

Te dhenat qe mbeshtesin kete analize jane mare nga vendmatjet te zgjedhura.

6.1.5.1 Temperatura e ajrit

Ndonese territori qe perfshin Bashkia e re Tiranë perfshihet ne 3 zona klimatike: mesdhetare fushore, mesdhetare kodrinore dhe mesdhetare paramalore, ne pjesen me te madhe te tij mbizoteron klima mesdhetare fushore me dimër te bute dhe verë te nxehte. Nje nga elementet baze qe karakterizon klimen e nje zone eshte regjimi i diellzimit, i shprehur me ane te numrit te diteve te kthjellëta e te vranëta. Për zonën ne studim, numri i diteve te kthjellëta luhet nga 6-7 dite ne muajt e dimrit deri ne 16-19 dite ne muajt e verës. Mesatarisht gjate vitit vrojtohen rreth 1-2 dite te vranëta ne periudhen e verës dhe 10-12 dite te tilla gjate e dimrit. Ne tabelen e mëposhtme tregohet kohëzgjatja mesatare e ditës sipas muajve si dhe mesatarja e diteve me temperature mbi 32°C dhe nen 0°C.

	Vjetore	JAN	SHK	MAR	PRI	MAJ	QER	KOR	GUS	SHT	TET	NEN	DHJ	Periudha studimore (vite)
Kohëzgjatja mesatare e ditës (orë)	12.7	10.1	11.1	12.4	13.8	15.1	15.7	15.3	14.3	12.9	11.5	10.4	9.8	3
Nr. i diteve me temp. > 32°C	31	-	-	-	-	-	3	11	15	1	-	-	-	3
Nr. i diteve me temp. < 0°C	34	10	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	10	3

Për rajonin e Tiranës rezulton se vlerat mujore të rrezatimit të përgjithshëm luhaten nga 135,6kal/cm² në muajin dhjetor deri në 570 kal/cm² në muajin korrik.*Shifrat tregojnë një potencial të konsiderueshëm të energjisë diellore për zonën në studim, element ky shumë i favorshëm për zhvillimin ekonomik të zonës.*

Temperatura mesatare vjetore është 15°C dhe kemi të bëjmë me një regjim tipik mesdhetar ku temperatura minimale vrojtohet në muajin Janar me 6°C, ndërsa temperatura maksimale vrojtohet në muajt Korrik dhe Gusht, 24°C.

	Vjetore	JAN	SHK	MAR	PRI	MAJ	QER	KOR	GUS	SHT	TET	NEN	DHJ	Periudha studimore (vite)
Temp. mesatare (°C)	15	6	7	8	12	17	21	24	24	20	16	11	8	3
Temp. max. mesatare (°C)	21	11	12	13	18	22	27	31	32	27	22	16	13	3
Temp. min. mesatare (°C)	9	2	2	3	7	12	15	17	17	13	10	7	3	3

Rajoni merr sasi të medha oresh me diell.Vlera e zgjatjes vjetore të diellezimit leviz në kufinjte 2600-2700 ore.

Numri i diteve me diell leviz nga 320-330 dite.

Vlerat me të larta janë vrojtuar në Korrik, 373 ore me diell, dhe me të ultat në dhjetor 118 ore.

6.1.5.2Rreshjet

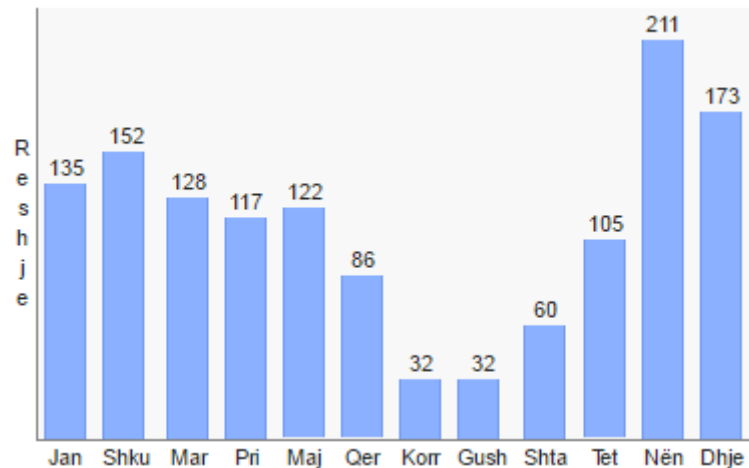
Reshjet atmosferike janë nga elementet me të rëndësishme klimatike që përcaktojnë vecoritë klimatike të një zone.

Në rastin e projektimit të një rruge, vecoritë e reshjeve atmosferike kanë një rol të rëndësishëm sepse kanë të bëjnë me projektimin e sistemit të drenazhimit që lidhet direkt me mirëmbajtjen e rruges dhe nga ana tjetër lidhet edhe me kushtet e transportit të mjeteve levizëse.Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia.

Per shkak të veprimtarisë ciklonare sasia e madhe e reshjeve vihen re në gjysmen me të ftohtë të vitit, dhe ajo me të ulet në periudhën e ngrohtë të tij.Zona në studim është një nga zoant që karakterizohet nga sasi reshjesh të uleta vjetore mesatarisht 931 mm në vit të cilat bie nënë forme shiu.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tirane	135	152	128	117	122	86	32	32	60	105	211	173	1353

Reshje mujore dhe vjetore



Shperndarja e reshjeve gjate vitit ka nje forme "U" qe eshte tipike e nje regjimi Mesdhetar te reshjeve. Sasia me e madhe e reshjeve pritet gjate periudhes se ftohte te vitit dhe muajt me te laget jane Nentor-Dhjetor (211 dhe 173 mm perkatesisht). Muaji me i thate eshte Korriku-Gushti (32 mm).

Pervec reshjeve mujore e vjetore, rendesi paraqesin edhe shpeshtesia e shfaqjes se reshjeve te vogla si: 0.1 mm, 1.0 mm, 5 mm dhe 10 mm. Per kete qellim jane llogaritur per gjithë periudhen me te dhena per vendmatjen meteorologjike Tirane numri i diteve me reshje > 0.1 mm, >1.0 mm, >5 mm dhe >10 mm.

Vendmatja	Numri i diteve			
	Reshje >0.1mm	Reshje >1mm	Reshje >5mm	Reshje >10mm
Tirane	129	100	64	45

Karakteristikat kryesore te reshjeve

Reshjet intensive ne sasi te medha per intervale te ndryshme kohezgjatje dhe sidomos per kohezgjatjet e medha, vrojtohen situata te caktuara sinoptike dhe sidomos ku ciklonet dhe frontet atmosferike jane stacionar. Ato gjithashtu jane te lidhura me llojin e reve dhe te ndikimeve lokale.

Duke pasur parasysh sasine maksimale per 24 ore te reshjeve dhe intensitetin per intervale te ndryshme kohe ne periudha te ndryshme kthimi (return periods) zona ne studim karakterizohet per intensitete te larte te reshjeve. Ne vendmatjen meteorologjike Tirane brenda 24 oreve kane rene 237.4 mm.

Si ndryshim i ndryshueshmerise se madhe ne kohe dhe hapesire te reshjeve maksimale 24 oreshe, e domosdoshme eshte edhe se cfare sasi reshjesh jane te mundshme gjate 24 oreve ne zonen ne studim dhe sa shpesh perseriten ato.

Per kete qellim u llogariten reshjet maksimale per periudha perseritje te ndryshme.

Ne tabelle jepen reshjet maksimale mujore dhe vjetore

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Me e larta
Tirane	85	89	65	77	123	103	59	79	98	237	194	130	237

Maksimumi 24 oresh i reshjeve

Si ne rastin e reshjeve 24 oreshe per qellime praktike ne tabelle jepen reshjet 24 oreshe me siguri te ndryshme; gjithashtu ne tabelen me poshte jepen lartesite maksimale te reshjeve per kohezgjatje 10', 20', 30', 1h, 2h, 6h dhe 12h me periodhe perseritje nje here ne 100 vjet, 50 vjet, 10 vjet dhe 2 vjet.

		Siguri te ndryshme					
Nr	Vendmatja	1	2	5	10	20	50
1	Tirane	180	162	141	124	106	78

Reshjet me te medha me siguri te ndryshme

Vendmatja	100%							20%							5%						
	10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h
Tirane	32	38	46	66	92	128	167	29	35	40	53	80	114	144	25	30	35	47	69	97	123

Lartesite maksimale te reshjeve per kohezgjatje 10', 20', 30', 1h, 2 h, 6 h,dhe 12 h dhe periodhe perseritje 100 vjet, 50 vjet, 10 vjet dhe 2 vjet

6.1.5.3Bora

10%								20%								50%							
10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h	10''	20''	30''	1 ^h	2 ^h	6 ^h	12 ^h			
22	27	32	42	60	84	106	19	24	28	35	51	71	88	14	19	22	28	38	51	62			

Ne vendin tone, ne periudhen e ftohte te vitit, nje sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej bores. Kjo vecori eshte me e theksuar ne zonen malore ku bora eshte nje dukuri e zakonshme.

Ne zonen ne studim bora vrojtohet rralle dhe mund te konsiderohet si dukuri e jashtezakonshme. Numri me i madh i diteve me bore ne zonen ne studim eshte rreth 3 dite ne vit.Nga te dhenat e tabelës rezulton se muaji Janar ka numrin me te madh te diteve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma vjet.
Tirane	1.3	0.9	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	1.3

Numri mesatar i diteve me bore

Ne zonen ne studim, per shkak te ndikimit zbutes te detit nuk ka kushte te pershtatshme per krijimin e shtreses se bores. Ajo krijohet rralle, por edhe kur krijohet, nuk mund te qendron gjate. Bora krijon shtrese dhe mund te qendroje gjate vetem ne dimra te jashtezakonshem te shoqeruar me temperatura negative te uleta te vazhdueshme sic kane gene rastet e vitit 1949 ku bora arriti lartesine 40cm dhe qendroi disa dite, Dhjetori i 1957 dhe Janari 1985. Mund te permendim edhe vitet 1954-1955, 1960 dhe 1965. Lartesia mesatare maksimale e shtrese se bores ne Tirane arrin 8cm.

6.1.5.4 Lagështia e ajrit

Si nje tregues i rendesishem i lageshtires se ajrit sherben lageshtia relative e ajrit e cila ka nje ndikim te drejtperdrejte ne aktivitetin njerezor. Ne ecurine vjetore te ketij treguesi verehen ndryshime qe jane kushtezuara nga qarkullimi stinor dhe relievi. Te dhenat e tabeles se meposhtme tregojne se vlerat me te larta te lageshtires relative te ajrit vrojtohen ne gjysmen e ftohte te vitit, gje qe shpjegohet me veprimtarine ciklonare qe vrojtohet ne zonen e marre ne studim gjate kesaj periudhe te vitit.

Vlerat me te larta i takojne muajve Nentor, Dhjetor dhe Janar. Nderkaq vlerat me te uleta e lageshtires relative vrojtohen ne muajin Korrik dhe Gusht, pikerisht kur mbi rajonet e Mesdheut verehet nje qendrueshmeri anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lageshtires relative eshte e kundert me ate te temperatures se ajrit. Ne oret e para te mengjesit realizohen vlerat me te larta kurse ne oret e mesdites (para ose pas mesdites) vlerat me te uleta.

Ne zonen ne studim mbizoteron forma qarkullimit perendimor i cili duke u vendosur nga perendimi ne lindje, sjell me vete masa ajrore te pasura me lageshtire dhe relativisht te ngrohta. Gjithashtu rritja e sasise se reshjeve nga fundi i vjeshtes dhe fillimi i pranveres ben qe lageshtia relative gjate vitit te qendroje ne vlera pothuajse te peraferta.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore	Amplit
Tirane	73	71	71	72	71	66	61	64	70	72	76	76	70	15

Ecuria e lageshtires relative gjate vitit

Per kete arsye, zona ne studim ka vlere relativisht te larte te lageshtires eshte relative dhe me ndryshime jo shume te ndjeshme nga muaji ne muaj me tjetrin. Amplituda vjetore midis vleres me te larte 76% dhe asaj me te ulet 61% eshte 15%. Lageshtia mesatare vjetore eshte 70%.

6.1.5.5 Mjegulla

Mjegulla eshte ngjarje atmosferike qe veshtireson transportin rrugor, detar dhe ajror sidomos kur ka intensitet te madh. Paraprakisht, do thene se mjegulla si fenomen atmosferik eshte dukuri e rralle ne Shqiperi. Per pasoje edhe zona ne studim preket shume pak nga kjo dukuri. Per te analizuar mjegullen do te ndalemi ne dy aspekte, ne numrin e diteve me

mjegull dhe kohezgatjen e saj ne ore. Te dhenat mbi mjegullen jepen ne tabelen e meposhtme:

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Tirane	2.5	2.0	0.7	0.2	0.7	0.1	0.0	0.1	0.4	0.5	1.5	1.6	10.5

Numri mesatar i diteve me mjegull

Nga tabela rezulton se mesatarja vjetore me e madhe eshte 10.5 dite me mjegull ne Tirane- kjo eshte edhe me e madhja ne te gjithë Ultesiren Bregdetare, ku ne Shkoder eshte 6.1 dite dhe ne Vlore 1.5 dite ne vit.

Ne pergjithesi ne muajt e stines se veres ne vendmatjen meteorologjike te vendit tone, mjegulla eshte nje dukuri e rralle.

Nga analizat e materialit te ngjarjeve atmosferike te elementit mjegull per te cilet jepet numri i diteve me mjegull, u llogarit edhe koha e zgjatjes se mjegulles. Rezulton se ne te gjithë zonen ne studim mjegulla zhvillohet pas mesit te nates, rreth ores 2 ose 3 dhe vazhdon deri ne oren 9-10 te mengjesit. Por nuk perjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet ne oret e mbremjes. Si rregull, ne muajt e periudhes se ngrohte te vitit, mjegulla zhvillohet rralle dhe ne qofte se ka raste qe zhvillohet nuk zgjat shume kohe, p.sh. ne Tirane kohezgatja mesatare e mjegulles eshte 2 ore e 24 minuta. Kohezgatja maksimale pa nderprerje e mjegulles ne Tirane eshte realizuar me 29 dhe 30 Janar 1968 per 11 ore e 43 minuta.

6.1.5.6Era

Gjate projektimit te rrugëve, nje aspekt tjetër i rëndësishëm është edhe vlerësimi i karakteristikave të erërave në zonën në studim. Në parametrat kryesor të erës përfshihen edhe të dhënat për drejtimin e saj (shpeshësia sipas drejtimeve të ndryshme) si dhe shpejtësia e saj sipas drejtimeve të ndryshme.

		N		NE.		E		SE		S		SW		W		NW	
Vendmatja	Q	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh
Tirane	44	3.5	2.7	2.8	2.0	3.4	1.5	15.8	2.5	4.4	2.4	7.4	2.7	3.9	2.5	15.1	2.9

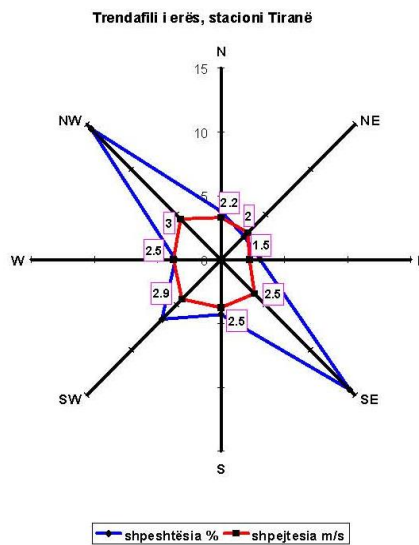
Rastisja mesatare shumevjegare e drejtimit te eres dhe shpejtësia mesatare sipas drejtimeve

Vendmatja meteorologjike Tirane karakterizohet nga nje vlere 44% e gjithë vitit me qetesi (nuk ka ere 44% e periudhes vjetore). Shpejtësia mesatare varion nga 2.9 m/sek ne 1.5 m/s ndersa ajo maksimale arrin ne raste te veçanta atmosferike (tufane) deri ne 40 m/s. Rastisjen me te madhe e ka drejtimi i erës (SE) Jug-lindje me rastisje ne perqindje 15.8, dhe (NW) jug-perendimi me 15.1%. Në periudhën e dimrit rastisja (ne %) e d

rejtimit të erës është për (SE) 20.9% në pranverë për drejtimin NE është 15.4%, në verë për drejtimin NW është 20.1% dhe në vjeshtë për drejtimin SE është 14.6%. Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim ashtu si në të gjithë vendin tone, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat më të mëdha të tyre vrojtohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar.

Ne kete stine shpejtesite mesatare luhaten rreth 1.6 m/s Persa i perket shpejtesive mesatare vjetore te eres ato luhaten rrotull 1.5 m/s.

Vendmatja	1	2	3	4
Tirane	1.6	1.8	1.7	1.5



12	Mes. vjetore	Stinet			
		D	P	V	Vj
1.4	1.5	1.6	1.6	1.5	1.3

Shpejtesite mesatare te eres

Ne varesi te levizjeve te orografise se zones qe ndryshime te deritanishme per percaktojne dhe lidhur me forcen e saj. Ne rastisjes se eres ne

m/s

sistemeve barike dhe studiojme, era peson rëndesishme. Te dhenat e shpejtesine e eres karakteristikat e veçanta table jepen te dhenat e perqindje.

Vendmatja	Shpejtësi 0-1 m/s	Shpejtësi 2-5 m/s	Shpejtësi 6-10 m/s	Shpejtësi 11-15 m/s	Shpejtësi >15 m/s
Tirane	59.7	36.1	4.0	0.2	0.1

Rastisja e shpejtesise se eres ne %

Ne kete table shihet se shpejtesite nga (0-1 m/s) mbizoteron ne te gjithë zonen ne studim, mbizoterojne dhe shpejtesite (2-5 m/s) dhe rralle (6-10 m/s). Shpejtesite (11-15 m/s) jane te rralla.

Gjate dites era arrin shpejtesine maksimale sidomos ne oret e mesdites. Kjo lidhet me levizjet vertikale te ajrit sidomos gjate stines se veres. Shpejtesite maksimale arrijne 20 deri 30 m/s. Si erera lokale ne zonen ne studim jane evidentuar brizat detare (puhite).

6.1.5.7 Stuhite

Stuhite qe per vendin tone jane te shumta dhe ndodhin ne te gjithë stinet e vitit, shpesh shoqerohen me breshër. Me shume dite me breshër ka ne muajt e dimrit dhe gjysmen e vjeshtes dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Numri me i madh i diteve me breshër vrojtohet ne rrethin e Tiranës dhe ne Kamez. Tirana gjate viti ka 8 dite me bresheri. Ne Tirane me 14 Maj 1963 gjate 40 minuta bresheri, eshte formuar nje shtrese disa cm e gjate. Si rregull, zgjatja e breshrit eshte 3 deri 5 minuta. Ne zonen ne studim, bresheri vrojtohet ne çdo kohe te vitit por me shume ne periudhen e ftohte te vitit. Gjate muajit Janar pothuajse vrojtohet mesatarisht nje dite me bresheri. Ne periudhen e ngrohte te vitit numri i diteve me breshër eshte i paket. Stuhite ne zonen ne studim mund te ndodhin ne

çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar qe ka klima e zones tone. Ne thellesi te territorit te Gadishullit Ballkanik gjate periudhes se ftohte te vitit (dimrit) stuhite pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental te klimes me ate rajon.

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma vjet.
Tirane	1.1	1.3	0.9	1.3	0.6	0.3	0.1	0.1	0.2	0.3	0.9	1.0	8

Numri mesatar i diteve me bresher

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma vjet.
Tirane	1.8	1.9	1.5	2.6	4.1	2.7	2.8	2.1	2.2	2.8	3.4	2.4	30.3

Numri mesatar i diteve me stuhi

Nga analiza e tabelës rezulton se me me shume dite ne zonen ne studim (Tirane) ka 30.3 dite ne vit. Numri me i madh i diteve me stuhi eshte ne Maj me 4.1 dite. Shkaku kryesor qe maksimumi i diteve me stuhi vrojtohet ne muajin Maj do kerkuar ne qarkullimin e masave ajrore dhe ne rastin e cikloneve.

Muaji Maj perfshihet ne periudhen kur qarkullimi dimeror i atmosferes zevendesohet me qarkullimin veror te atmosferes me ardhjen e masave ajrore nga deti per ne thellesi te territorit te vendit tone.

6.1.6 Cilësia e ajrit

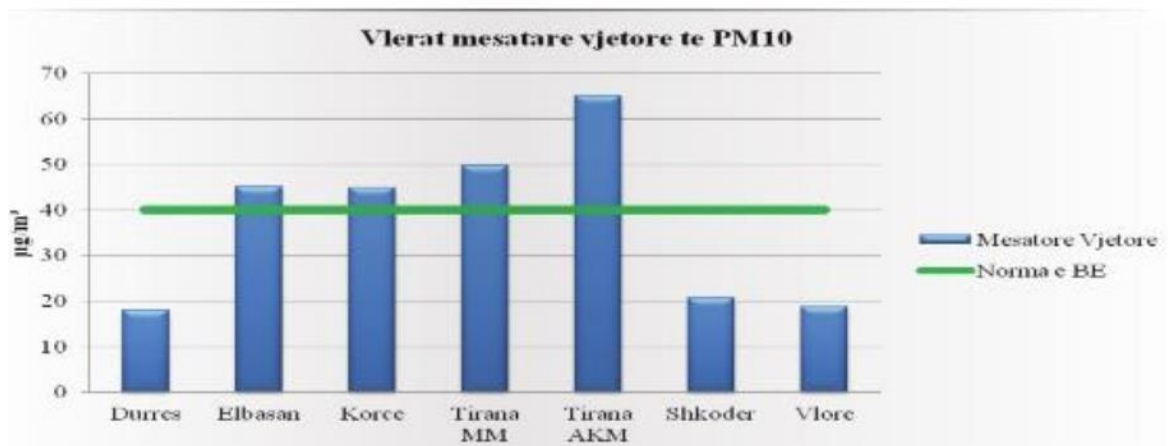
Cilësia e ajrit është një ndër faktorët më të rëndësishëm që ndikojnë shëndetin dhe cilësinë e jetës së popullatës së çdo vendi. Në Shqipëri të dhënat mbi cilësinë e ajrit janë të pakta sepse monitorimi në shkallë vendi nuk është as gjithëpërfshirës, as i përhershëm, dhe ka nevojë për shumë përmirësime. Rrjeti ekzistues i monitorimit të cilësisë së ajrit në Shqipëri është i kufizuar në aspektin e numrit të stacioneve monitoruese po ashtu edhe në tipin e stacioneve. Duke qenë kryeqyteti i vendit dhe qendra më e madhe urbane në vend, Tirana është e përfshirë në rrjetin e monitorimit të cilësisë së ajrit i cili zhvillohet bazuar në Programin Kombëtar të Monitorimit.

Bazuar edhe në direktivën CAFE të BE për ajrin janë kryer matje për 6 ndotës kryesorë ku përfshihen: PM10, NO_x, SO₂, O₃, CO dhe BTEX. Për Tiranën, monitorimi kryhet me dy stacione të vendosur përkatësisht pranë Ministrisë së Mjedisit dhe Agjencisë Kombëtare të Mjedisit, por për shkaqet e sipërcituara monitorimi në to nuk është i vazhdueshëm. Rezultatet e monitorimit, publikuar nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit në Raportin e Gjendjes në Mjedis, shprehur në formën e një trendi krahasues me vitin 2014, tregojnë përkeqësim të gjendjes së cilësisë së ajrit për disa nga ndotësit. Është rritur përqëndrimi në ajër i lëndës së grimcuar PM10, gazit ozon O₃ dhe dioksidit të azotit NO₂. Vlerat e regjistruara eidentojnë faktin që çështja më kritike në lidhje me cilësinë e ajrit në Tiranë është përqëndrimi i lartë në të i lëndës së grimcuar PM10, ndryshe pluhurit.

PM10 i referohet grimcave me diametër 10 micrometër ose më të vogël, dhe emetohet direkt në atmosferë si grimca primare ose formohet si rezultat i emisioneve të SO₂, NO_x, NH₃ dhe NMVOC. Ekspozimet, si afatshkurtëra edhe afatgjata, kanë treguar se shkaktojnë

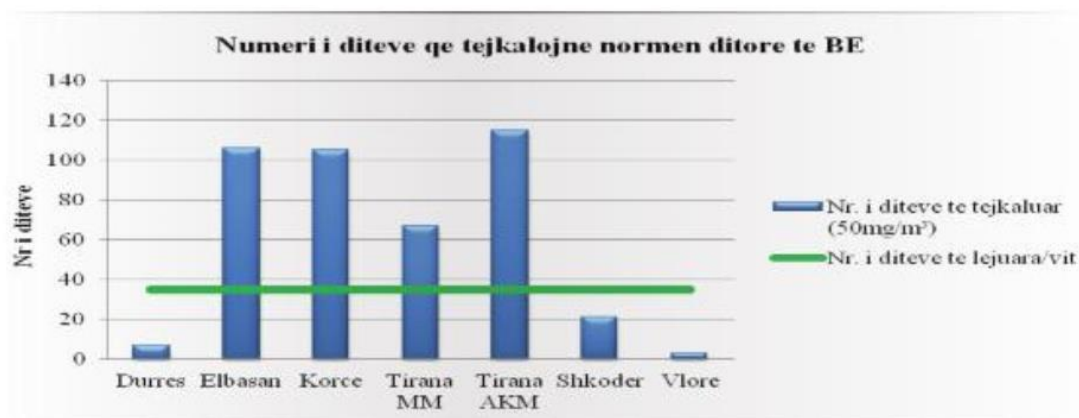
sëmundje të frymëmarrjes dhe të zemrës, efekte të tjera të dëmshme shëndetsore dhe vdekje (OBSh, 2007).Ekspozimet afatgjata kontribuojnë në rrezikun e kancerit të mushkërive (OBSh, 2008).

Në grafikun e mëposhtëm shihet që vlera mesatare vjetore e përqendrimit të lëndës së grimtuar, e cila përfaqëson një nga ndotësit kryesorë të ajrit për qytetin e Tiranës, për të dy stacionet e kalon vlerën limit të BE që është vetëm 40 µg/m³. Vlera më e lartë prej 64.95 µg/m³ është regjistruar në stacionin AKM dhe e kapërcen 76% normën.



Burimi: Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2015, AKM

Në zbatim të direktivës së mësipërme matjet për përqendrimit të PM10 janë kryer me bazë ditore. Për të dy stacionet e Tiranës mbetet problem kryesor pikërisht numri i ditëve që tejkalon standartin ditor sipas BE. Numri i ditëve që e tejkalojnë vlerën prej 50 µg/m³ që është standarti ditor i BE në stacionin AKM është 67 ditë/6 muaj kundrejt 35 ditëve në vit që është limiti i lejuar.

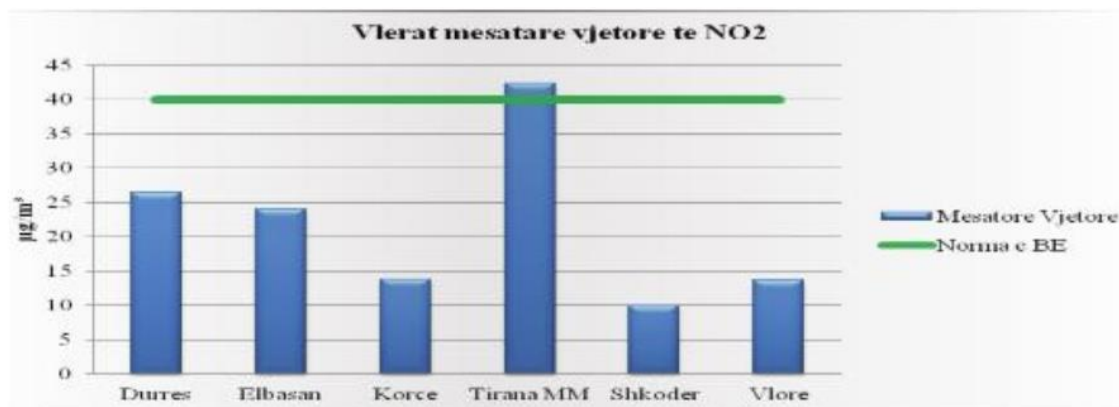


Burimi: Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2015, AKM

Gjithashtu matjet e kryera kanë treguar kapërcim të vlerave të lejuara për NO₂.

Dioksidi i azotit NO₂ në nivele të larta shkakton inflamacion të rrugëve të frymëmarrjes. Te njerëzit me shenja azmatike ekspozimi ndaj tij sjell efekte reversibël në funksionin e mushkërive, dhe mendohet se shkakton reagim të ekzagjeruar ndaj alergjentëve, ajrit të ftohtë dhe aktivitetit fizik. Ekspozimi ndaj tij i vendos fëmijët nën rrezik të rritur për

semundje të frymëmarrjes (OBSH, 2000). Vlera më e lartë është regjistruar në stacionin MM dhe është $42.38\mu\text{g}/\text{m}^3$ përkundrejt standartit vjetor të BE-së i cili është $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, ndryshe 6% më e lartë.



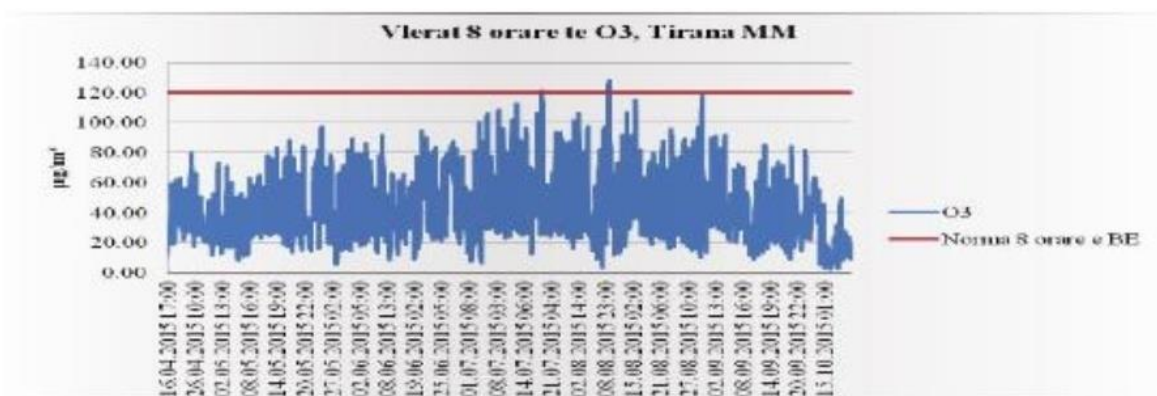
Burimi: Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2015, AKM

Gjithashtu është monitoruar përqëndrimi në atmosfere të SO_2 dhe benzenit, të cilët për qytetin e Tiranës kanë rezultuar brenda normave të lejuara. **Dioksidi i squfurit SO_2** prodhohet prej djegies së lëndëve djegëse industriale e shtëpiake. Ekspozimi afatshkurtër ndaj përqëndrimeve të larta të tij rezulton në reduktim të funksionit të mushkërive. Ekspozimi afatgjatë mendohet se çon në sëmundje respiratore të fëmijëve dhe vdekshmëri të rritur të të gjitha moshave (OBSH, 2005). Fëmijët e vegjël dhe njerëzit që vuajnë prej azmës dhe sëmundjeve kronike të frymëmarrjes janë veçanërisht të ndjeshëm ndaj SO_2 . **Hidrokarburet aromatike BTX** të cilat janë kancerogjenë të njohur dhe kanë një numër burimesh. Benzeni është ai që ka më shumë rëndësi e që monitorohet dy vitet e fundit në qytetin e Tiranës. Hidrokarburet aromatike digjen lehtë duke prodhuar monoksid karboni dhe dioksid karboni. Frymëmarrja e hidrokarbureve aromatike në përqëndrime të larta për periudha të gjata kohe shkakton lodhje, dhembje koke, marrje mendsh dhe të vjella.

6.1.6.1 Gazet “serë”

Ozoni është një ndër gazet me efekt serë i cili kontribuon në ngrohjen e atmosferës. Ozoni i nivelit të ulët të troposferës nuk emetohet direkt në atmosferë por formohet si rezultat i zinxhirit të reaksioneve kimike me gazet pararendëse të emetuara në atmosferë si NO_x , CO, NMVOC dhe CH_4 në prani edhe të rrezatimit diellor. Niveli i lartë i ozonit mund të shkaktojë probleme të shëndetit respirator. Efektet e ekspozimit afatshkurtër ndaj *ozonit O_3* përfshijnë simptoma respiratore, si kollë (OBSH, 2000) dhe irritim të syve dhe hundës. Ekspozimet më të gjata reduktojnë funksionin e mushkërive dhe rrisin incidencën e simptomave respiratore, të pranimeve spitalore për efekte respiratore dhe të vdekshmërisë. Rezultatet e monitorimit të kryer në lidhje me ozonin, kanë treguar një përkeqësim të situatës për këtë ndotës në raport me 2014, ndonëse nuk ka tejkalim të normës vjetore limit të BE. Shkak për këtë mendohet të jenë temperaturat e larta. Për Tiranën është regjistruar

tejkalim i normës 8 orare .Numri i tejkalimeve është 5, ndërsa vlera më e lartë e regjistruar është 128.22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ përkundrejt 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ që është norma përkatëse e BE.



Tjetër gaz me efekt serë i monitoruar është **Monoksidi i karbonit CO** i cili prodhohet nga djegia jo e plotë e lëndëve djegëse kapet më lehtë se oksigjeni prej rruazave të kuqe të gjakut dhe interferon kështu me furnizimin e organizmit të njeriut me oksigjen. Ai është helmues në përqëndrime të larta, që nuk hasen normalisht në ajrin e jashtëm. Në përqëndrime të ulëta ai mund të japë një pakësim të vogël të performancës maksimale fizike të individëve të shëndetshëm dhe është observuar që shpejton fillimin e anginës te individët me sëmundje koronare arteriale (OBSh, 2000). Rezultatet e monitorimit (vlerat 8 orare) nuk tregojnë tejkalim të normës për qytetin e Tiranës.

6.1.7 Burimet e ndotjes

Historikisht, burimet më të mëdha ndotëse të ajrit në Shqipëri kanë qenë industrinë shkrirëse të metaleve si kromi e bakri, metalurgjia e gizës dhe çelikut, termocentralet. Burimet më të mëdha ndotëse të ajrit janë zjarret, pluhuri, nxjerrja dhe përpunimi i naftës, ngrohja e banesave, prodhimi i çimentos dhe djegia pa kriter e mbeturinave. Por, në cilësinë e ajrit urban dhe ndotjen e tij, kontribuojnë ndjeshëm veçanërisht dy aktivitete të tjerë, që janë transporti dhe ndërtimi. Referuar të dhënave të monitorimit si më sipër dhe analizës përkatëse, vërehet se zonat ku kemi tejkalim të ndotësve në ajër janë më së pari zonat ku ka qarkullim të madh të automjeteve. Nga ana tjetër, të dy ndotësit kryesorë PM10 dhe NO₂, përqëndrimi i të cilëve në ajër është rritur përkundrejt 2014, janë tipikisht të lidhur me trafikun.

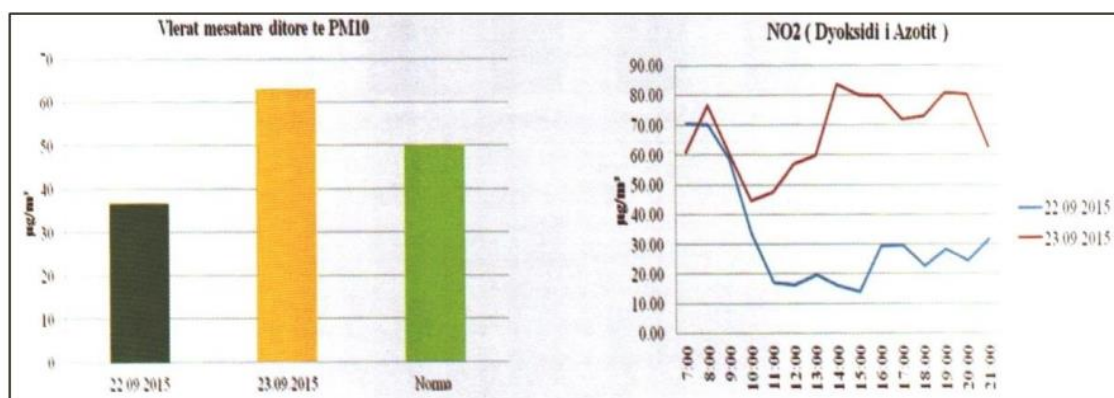
Trafiku rrugor ne zonen ku do te zhvillohet projekti kontribuon në ndotjen e ajrit por jo ne nje raport te larte ne lidhje me zonat e tjera te Tiranës sepse eshte zone rurale.

Faktoret qe ndikojne ne ndotjen e ajrit jane; vjetërsia dhe gjendja teknike të automjeteve si rezultat i të cilave nuk plotësohen normat e shkarkimit në ajër të tyre; cilësia e lëndës djegëse; përdorimit i automjeteve me motor pa konvertor analitik; mungesave në sistemin e menaxhimit të trafikut; gjendjes së rrugëve veçanërisht në zonat me urbanizim të vonë dhe atyre ndërmjet blloqeve të banimit (si rezultat i amortizimit); mungesën e parkimeve që

bëhet shkak për kohën e shtuar të qarkullimit që rezulton me shtimin e emetimeve të PM10 dhe NO2.

Në vijim paraqitet përqëndrimi i PM10 në ajrin e qytetit të Tiranës duke marrë si burim transportin rrugor. Do referohet Harta e UBLAB. Vërehet se përqëndrimi është më i lartë është brenda unazës së mesme të Tiranës, e cila përfaqëson zonën urbane tradicionale, me dendësi të lartë të popullsisë dhe ku janë të përqëndruara shërbimet kryesore. Më pak i lartë por gjithsesi me kapërcim të nomës së lejuar sipas BE (40 µg/m³) paraqiten të gjithë sektorët e tjerë që karakterizohen nga trafik rrugor i dendur, siç është hyrja veriperendimore e Tiranës. Këtë përfundim e përforcon edhe monitorimi i cilësisë së ajrit urban në qendër të Tiranës, kryer nga AKM në ditën pa makina. Monitorimi është kryer për: PM10, NO2, O3, SO2, CO dhe benzen, ku për PM10 vlerat e matura janë mesatare ditore ndërsa për të tjerat vlera orare.

Rezultatet e përfutur kanë treguar vlera konsiderueshëm më të ulta për monitorimin e kryer ditën pa makina përkundrejt një dite të zakonshme me trafik. Veçanërisht e ulur është vlera e PM10, 71% më e ulët se një dite të zakonshme me trafik dhe 36% më e ulët se norma e BE.



Po ashtu në vlera më të ulëta paraqitet monoksidi i karbonit dhe benzenit, ndërsa trendi i dioksidit i squfurit SO2 nuk tregon varësi të këtij të fundit nga trafiku. Një tjetër aktivitet ekonomik me ndikim të ndjeshëm në përqëndrimin e lartë të pluhurit (grimcave PM10) në ajër janë **ndërtimet**. Operacionet që kontribuojnë më shumë janë gërmimet dhe gjenerimi i masave inerte si dhe transporti i materialeve të ndërtimit dhe mbetjeve. Këto të fundit përbëjnë kontribut shtesë në ndotjen nga trafiku rrugor si rezultat i qarkullimit të shtuar të mjeteve të rënda.

Ndër faktorët e tjerë kontribues në ndotjen e ajrit janë:

- **Ndotja industriale** dhe menaxhimi i mbetjeve të ngurta (urbane dhe inerte), kryesisht për shkak të mangësive në infrastrukturën e nevojshme, si dhe faktorët natyrorë.
- **Pamjaftueshmëria e sipërfaqeve të gjelbërta** ka ndikimin e saj në ndotjen e cilësisë së ajrit sidomos në përqëndrimin e pluhurit.

6.1.8 Flora dhe fauna

Flora dhe habitatet

Vrojtmet dhe humultimet e bëra për habitatet natyrore të rrethit të Tiranës kanë evidentuar praninë e një numri të madh të llojeve dhe formacioneve bimore. Hapësira e zonës përfshin zonat kodrinore, paramalore, malore dhe kullotat alpine (zonës së Dajtit – Malit me Gropa – kodrat e Tiranës) të cilat kanë mbi 860 lloje bimësh të larta, të shpërndara në rreth 90 familje. Në zonen ku do të zhvillohet projekti **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”** ka bimesi të vecante pasi është një zone rurale.

Format jetesore mbizoterojnë nga hemikriptofitet (37%), terofitet (28 %) dhe gjeofitet (17%), e cila është dëshmi e hapësirave të hapura (celtirave) dhe dendësive relativisht të ulët të kurores së bimeve drunore, shkallës së madhe të rregjimit të kateve shkurre dhe drunore.

Edhe sasia e paket e fanerofiteve (13%) është tregues jo vetëm i perfaqësimit jo të lartë të llojeve drusore, por edhe i shfrytëzimit të madh të tyre për qëllime ekonomike, e cila ka sjellje edhe proceset degraduese të bimesisë në zonë.

Duke u mbështetur në klasifikimin vertikal në zonen e Tiranës gjenden katër zona fitoklimatike:

Zona e shkurretave mesdhetare, e cila shtrihet në lartësi nga 300 – 600 meter mbi nivelin e detit. Fizionomia floristike e saj perfaqësohet nga shkurreta me gjethe gjithnjë të blerta dhe nga shkurretat që i leshojnë gjethet në dimër.

*Si shkurre mesdhetare me gjethe gjithnjë të blerta dhe të lekurta vlejnë për t'u përmendur llojet: llqja (*Quercus ilex*), xina (*Platanus orientalis*), mare (*Arbutus unedo*), shqopa (*Erica arborea*), mersina (*Myrtus communis*), gjineshtra (*Spartium junceum*), morenxa (*Smilax aspera*) si dhe bime që i leshojnë gjethet gjatë dimrit si driza (*Paliurus aculeatus*), frasheri (*Fraxinus ornus*), shkoza (*Carpinus orientalis*) etj. Flora e bimesisë barishtore e formacionit të makjes në përgjithësi është e varfër dhe monotone për shkak të mbulesës së dendur të saj. Ajo është e pasur edhe me bime të uletë kriptogame, si Likenet (*Lichenes*)- mbi trungjet dhe guret, Briofitet (*Bryophyta*), në tokë, drure ose gure, Fierera, (*Pteridophyta*), Kerpudha (*Mycophyta*).*



Habitati i shkurreve mesdhetare Sportium junceum (Ibe, Tirane)

Zona e dushkajve e cila shtrihet në lartësi 500-1000 m, me perzierje drushesh si shparth (*Quercus fralnetto*), qarr (*Q. cerris*), bunge (*Q. petraea*), bungebute (*Q. pubescens*), frasher (*Fraxinus excelsior*), shkoze (*Carpinus orientalis*), melleze (*Ostrya carpinifolia*), geshtenje

(Casatanea sattva), lajthi (Coryllus avellana), thane (Cornus mas), gorrice (Pyrus amygdallformls), etj.



Zona e ahut qe shtrihet ne lartosite 1000 - 1600 m dhe kryesohet nga ahu (Fagus sylvatioa). Ahu gjendet ne grumbuj te thjeshte, deri ne lartslne 1570 m, si dhe me perzierje llojesh: panje fletegjere (Acer obtusatum), melleze (Ostrya carplnlfolla), bunge (Q.petraea), frasher (Fraxlnus excelsior), pise e zeze (Plnus nlga).Ne disa maja mbi 1000 m, pylll i ahut eshte i paprekur, pothuajse natyror.



Zona e kullotave malore eshte teper e kufizuar, ne lartosite mbi 1500 m. Siperfaqe te medha dhe me vlere zene livadhet eumesofile te vendosur ne toka relativisht te thella te murrme pyjore.



Kullota alpine ne Malin me Gropa

Fauna

Habitatet natyrore qe gjenden ne brendesi te territorit te Bashkise Tirane karakterizohen nga nje diversitet i larte dhe gjendje e ruajtur. Siperfaqja e madhe e zonave te mbrojtura (P.K Mali i Djatit, Peisazhi i mbrojtur Mali me Gropa-Bize-Martanesh), kurora e gjelber e Tiranes, mjediset ujore te perfaqesuar nga lumenj, liqene dhe rezervuare, krijojne kushte te pershtatshme per jetesen e nje numri te larte gjallesash. Nga inventarizimet e kryera te grupeve te synuara te faunes (gjitare, shpende, zvarranike, amfibe) rezulton se gjenden shume lloje te rendesishme ne nivel kombetar dhe nderkombetar. Nje numer i madh i vertebroreve qe gjenden ne zone gezojne mbrojtje strikte (SPS- specie ne mbrojtje strikte) ose jane te mbrojtura (9S- specie te mbrojtura) nga ligji shqiptar (Ligji per Mbrojtjen e Faunes dhe aktet rregullatore perkates).

Llojet	Nr i llojeve qe gjenden ne zonen e	Nr. i llojeve ne kisten kombetare	Perqindja % ne raport me nr.total
--------	------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

	<i>Tiranes</i>		
<i>Gjitare</i>	<i>53</i>	<i>71</i>	<i>74.60</i>
<i>Shpende</i>	<i>130</i>	<i>330</i>	<i>39.30</i>
<i>Zvarranike</i>	<i>28</i>	<i>37</i>	<i>75.60</i>
<i>Amfibe</i>	<i>13</i>	<i>15</i>	<i>86.00</i>

Masa lehtesuese:

- Instalim, pozicionim i kujdeshem i tubacioneve dhe strukturave, ose i orarit te punimeve (pune me orar) vecanerisht per raste te rralla/sensibel
- Mbrojtja e zonave sensibil qe ndodhen prane zonave te ndertimit.
- Zgjedhja e metodave te pershtatshme te ndertimit.

6.1.9 Zhurma

Tirana është qyteti më i prekur nga ndotja akustike në Shqipëri për shkak të popullsisë së madhe por edhe trafikut. Monitorimi i zhurmave në Tiranë ka rinisur në vitin 2014, pas nje periudhe shkeputje qe programi nuk u zbatua kryesisht për mungesa të infrastrukturës përkatëse. Zona ne fjale nuk ka nivele te larta te zhurmës sepse është zone rurale. Nivelet e zhurmës vazhdojnë të mbeten të larta, ditë dhe natë. Zhurma ka efekte negative në shëndetin e popullatës, ndaj duhet të merrem masat e nevojshme për ta eliminuar sa me shume ate gjate zbatimit te projektit.

Burimet e zhurmës

Analiza e rezultateve ka klasifikuar trafikun rrugor si burimin kryesor të ndotjes akustike. Këtu përfshihet numri i madh i automjeteve që qarkullojnë në njësinë e kohës (për shkak të mangësive në transportin publik, korsive të biçikletave etj.) keto jane faktore qe ndikojne ne zonat urbane, mosfunksionimi i sinjalistikës në të gjitha kryqëzimet; shpejtësia e lartë e lëvizjes; boritë; mungesa e parkimeve që bëhet shkak për kohën e shtuar të lëvizjes; mungesa e rrugeve dytësore apo tretësore, të cilat do të ulnin ndjeshëm trafikun në kryqëzimet kryesore; gjendja motorrike e automjeteve në qarkullim që sjell uljen e parametrave optimale lidhur me emetimin e zhurmës.

Krahas trafikut, i cili përfaqëson burimin kryesor të ndotjes akustike në Tiranë, në nivelin e lartë të zhurmave ndikojnë edhe:

- Dendësia e godinave, të ndërtuara kryesisht gjatë dy dekadave të fundit;
- Operacionet ndërtimore në vazhdim;
- Ofiçinat dhe repartet e tjera të riparimeve apo punimeve të drurit dhe metalit;
- Karburantet;
- Lokalet dhe baret, në të cilat luhet muzikë e lartë edhe gjatë orëve të ditës.

Transporti

Transporti Rrugor

Tirana ndodhet rreth 40 km larg portit më të rëndësishëm të vendit, që ndodhet në Durrës. Qysh prej vitit 2000 dy qytetet lidhen me autostradë. Nga Tirana udhëtojnë përditë autobusë për në qytetet më të rëndësishme të vendit. Nga Tirana udhëtojnë përditë autobusë për në qytetet më të rëndësishme të vendit. Autobusë të rinj, sipas të gjitha standardeve evropiane dhe me të gjitha kushtet e një shërbimi cilësor urban. Ashtu siç është premtuar, Bashkia e Tiranës fillon ndërhyrjen në mjetet e transportit publik si pjesë e paketës së masave të përmirësimit të shërbimit, hartuar në kuadër të strategjisë së transportit, në të cilën u konsiderua parësore përmirësimi i kushteve të komoditetit dhe të lëvizjes në shërbimin e Transportit Publik. E konsideruar si një revolucion i madh në standartet e transportit të Tiranës, ky rinovim do të shtrihet në të gjitha linjat urbane të kryeqytetit, me vënien në funksionim të autobusëve të niveleve më të larta bashkëkohore.

Transporti hekurudhor

Trena pasagjerësh të Hekurudhës së Shqipërisë udhëtojnë gjithashtu rregullisht për në qytetet e Durrësit dhe me tej për në Vlorë si dhe për në Pogradec dhe për në Shkodër.

Transporti ajror

Në Rinas gjendet Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", i cili është rreth 25 km larg nga Tirana. Linjat ajrore lidhin Tiranën direkt me metropolet e Evropës Perëndimore, Evropën Lindore dhe prej andej me mbarë botën.

Burimet e ndotjes

• *Siç u tha edhe më lart, burimi kryesor i ndotjes në ujërat e lumenjve që përshkojnë territorin e Bashkisë Tiranë janë shkarkimet pa kriter në ta të ujërave të ndotur urbanë dhe industriale të patrajtuar. Këtu përfshihen si zonat urbane tradicionale ashtu edhe ato të urbanizuara gjatë dy dekadave të fundit. Të parat shkarkojnë në lumë pasi sistemi i mbledhjes së ujërave të ndotur urbanë nuk përfundon në impiant trajtimi (Tirana nuk ka akoma një impiant trajtimi të ujërave të ndotur, aktualisht është në ndërtim), ndërsa zonat informale nuk janë fare të lidhura me kolektorët mbledhës. Njëkohësisht, në sistemin e mbledhjes së ujërave të ndotur urbane përfundojnë edhe shkarkimet industriale të aktiviteteve të lidhur me të, përgjithësisht të patrajuara.*

• *Shkak tjetër është shkarkimi pranë rrjedhave të lumenjve i mbetjeve të ngurta përfshirë urbane, inerte apo spitalore, kryesisht në sektorët që kalojnë në zonat informale.*

• *Shkarkimet industriale janë gjithashtu një kontribues i konsiderueshëm në ndotjen e ujërave të lumenjve, veçanërisht për lumin Lana, rrjedha e mesme dhe e poshtme e të cilit përshkon zonë ekonomike Tiranë-Durrës. Kontribuesit më të mëdhenj këtu janë industria ushqimore, ndërmarrjet dhe repartet e përpunimit të metaleve, ofiçinat dhe pikat e karburanteve etj.*

• *Burim tjetër i ndotjes së ujërave të lumenjve është shpëlarja e tokave bujqësore (nutrientë*

dhe pesticide) dhe kjo është më e theksuar për Erzenin, i cili ndërpret më shumë zona rurale ku aktiviteti kryesor është bujqësia,

Faktori i fundit është ai që ndikon me shume ne zonen ku shtrihet projekti pasi është nje zone rurale me zhvillim te bujqesise.

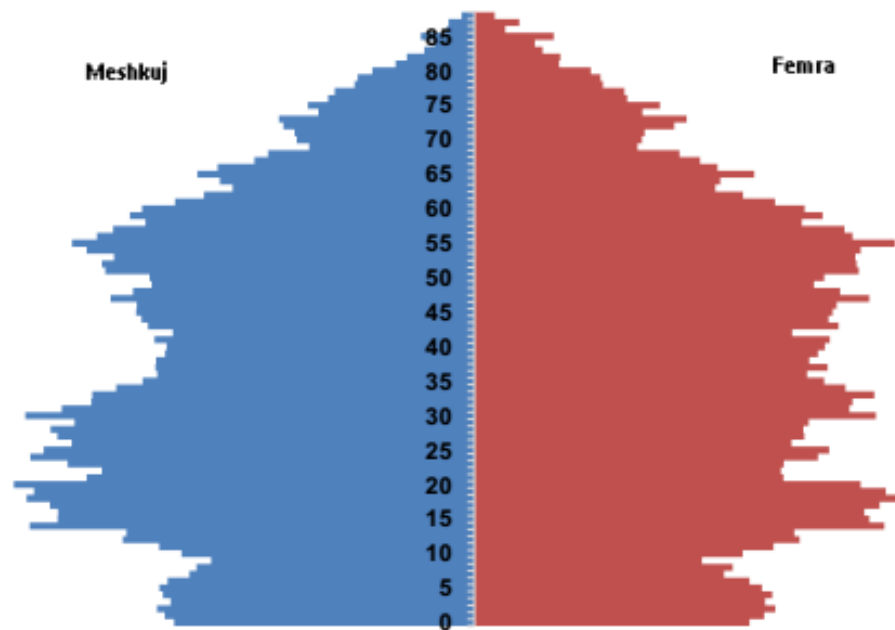
6.2 Burimet Ekologjike

Edhe pse është një vend relativisht i vogël, Shqipëria dallohet për floren dhe faunen e pasur dhe biodiversitetin e lartë. Kjo mendohet të jetë në sajë të pozicionit gjeografik në Europë dhe në Gadishullin Ballkanik, topografisë së ndryshme dhe klimës.

Pavarësisht pasurisë së saj, Shqipëria konsiderohet të ketë humbjen më të madhe të biodiversitetit në Europë (UNDP-GEF 1999). Të paktën dy lloje bimësh dhe katër lloje gjitarësh janë zhdukur plotësisht dhe 17 specie zogjsh nuk ngrenë më folenë në Shqipëri.

6.3 Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike

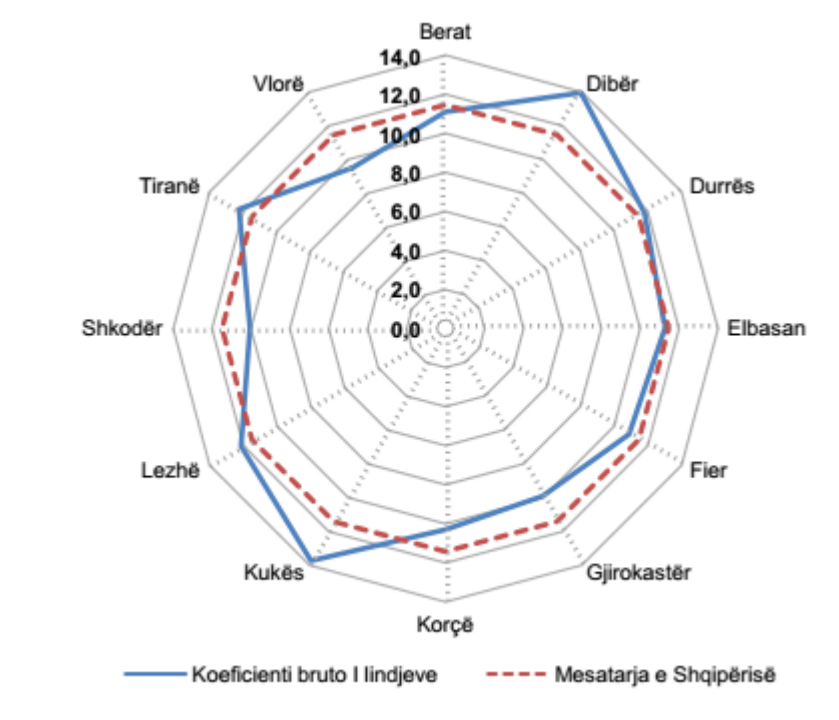
Me popullsinë më të lartë në Shqipëri mbetet Tirana me 811.649 (28,1%) banorë. Nga të gjitha qarqet vetëm Tirana, Durrësi dhe Vlora kanë njohur rritje të popullsisë, ndërsa popullsia e të gjitha qarqeve të tjera ka pësuar rënie. Qarku me rritjen më të madhe të popullsisë është Tirana me një rritje vjetore prej 1,36 %. Qarku me raportin gjinor më të lartë është Dibra me 108,0 meshkuj për 100 femra, ndërkohë që në qarkun e Tiranës ky raport është më i ulët me 99,5 meshkuj për 100 femra.



Piramida e Popullsisë

Qarqet	1 Janar 2015			1 Janar 2016		
	MF	M	F	MF	M	F
Gjithsej	2.892.302	1.461.485	1.430.817	2.886.026	1.461.326	1.424.700
Berat	142.644	72.477	70.167	139.815	71.289	68.526
Dibër	136.443	70.394	66.049	134.153	69.644	64.509
Durrës	276.124	140.158	135.966	278.775	141.887	136.888
Elbasan	301.324	153.334	147.990	298.913	152.875	146.038
Fier	314.935	160.606	154.329	312.448	159.901	152.547
Gjirokastër	72.183	36.743	35.440	70.331	35.731	34.600
Korçë	224.111	114.238	109.873	221.706	113.040	108.666
Kukës	85.440	43.506	41.934	84.035	42.935	41.100
Lezhë	136.781	69.256	67.525	135.613	69.089	66.524
Shkodër	218.470	109.165	109.305	215.483	107.659	107.824
Tiranë	800.791	399.022	401.769	811.649	404.738	406.911
Vlorë	183.056	92.586	90.470	183.105	92.538	90.567

Popullsia sipas Qarqeve dhe gjinisë



Koeficienti bruto i lindjeve sipas Qarqeve

Impaktet e zbatimit të projektit “**Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë**” janë si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet më të rëndësishme pozitive janë:

- Rruga do të lehtësojë levizjen e automjeteve dhe rritjen e volumit të transportit.

- Do të lehtësojë dhe permiresojë levizjen.
- Kjo rrugë do të krijojë një lidhje më të mirë për ta

Efektet negative konsistojnë:

- Gjate ndertimit do të ketë pluhur dhe zhurma (me shume se zakonisht),

Ne menyre me te drejtperdrejte ndertimi i rrugeve ka impakte negative ne lidhje me funksionimin e rrjetit te ujesjellsit. Mirëpo, nderprerja e tyre per shkak te ndertimit te rruges do te jete e shkurter pasi furnizimi me uje trajtohet vetem ne qender te fshatit shen meri, pasi gjate gjithë gjatesise se rruges nuk ka tubacione te ujesjellsit.

6.4 Arkeologjia dhe Trashëgimia Kulturore

➤ Monumentet e natyres

Brenda territorit te Bashkise Tirane perfshihen 14 monumente natyre qe jane dhe zona te mbrojtura Kategoria III dhe ne te cilat zbatohet shkalla e pare e ruajtjes. Nje pershkrim i secilit prej tyre jepet me poshte.

1. Shpella e Zeze, Shpella e Shutrese, Shpella e Valit, Tarraca detare e Dajtit, Gryka e Skoranes, Gryka e Murdharit, Shkalla e Tujanit etj.

➤ Monumentet e Kultures

Qarku i Tiranës ka 183 monumente kulture të shpallura, prej të cilave, 168 ndodhen në rrethin e Tiranës dhe 15 në rrethin e Kavajës. Trashëgimia kulturore e Qarkut Tiranë është shumë e larmishme. Nëse i referohemi rrethit të Tiranës, mjafton të përmendim zbulimet arkeologjike, për të kuptuar vlerat kulturore të këtij rrethi. Copa enësh prej balte, eshtra njerëzish, vegla pune etj, të gjetura në shpellën e Pëllumbasit, në rrëzë të malit të Dajtit, vërtetojnë epokën prehistorike të këtij rajoni.

Për periudhën kohore deri në mesjetë, zbulimet e tjera, si dëshmi të lashta të kësaj treve, që fillojnë prej mozaikëve të një dyshemeje e deri tek ato të kohëve të sotshme, siç ishin zbulimet tek kalaja e Tiranës etj, janë vlerësuar si ndërtime të shekullit 2-3 të erës sonë, çka do të thotë se i përkasin mbarimit të periudhës romake.

Nuk ka ndonjë ndikim ne pasuritë kulturore dhe arkeologjike pasi ekziston një distancë e konsiderueshme ndërmjet rrugës së propozuar dhe këtyre terreneve të interesit kulturor.

7. ANALIZA E NDIKIMIT NË MJEDIS

Ky Kapitull analizon ndikimet ambjentale pozitive dhe negative te projektit: **“Rehabilitimi Infrastruktural rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”**

7.1 METODOLOGJIA

Studimi mbi vijen-baze mjedisore eshte perdorur si baze per hartimin e liste-kontrollit qe i pershtatet analizes ambjentale per qellimet e Projektit **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”**.

Ndikimet e mundshme jane klasifikuar ne tre fazat e meposhtme:

- Punimet Paraprake
- Punimet
- Funkcionimi.

Krahasimi i situatave *"pa projekt"* dhe *"me projekt"* eshte kryer ne formen e Matrices se Çeshtjeve / Ndikimeve Ambjentaliste. Kjo analize paraqet shkurtimisht çeshtjet ambjentaliste kryesore dhe ndikimet e mundshme pozitive dhe negative per këte rrugë.

Ndikimet klasifikohen si

- Ndikime ambjentaliste teper negative (—),
- Ndikime ambjentaliste negative te moderuara (—),
- Ndikime ambjentaliste inekzistente ose te paperfillshme (O)
- Ndikime ambejntaliste pozitive (+).

Faza	Parametri Ambjental	“Pa Projekt”	“Me Projekt”
Punimet Paraprake	<ul style="list-style-type: none"> • Besueshmeria e ndërtimit të rrugës • Besueshmeria e materialeve • Mundesia e ndotjeve • Zenia e tokes dhe zhvendosja e njerezve • Pengese per perdorimin e tokes dhe per aktivitetet ekonomike. 	<p>—</p> <p>O</p> <p>—</p> <p>O</p> <p>O</p>	<p>+</p> <p>O</p> <p>+</p> <p>O</p> <p>O</p>
Punimet	<ul style="list-style-type: none"> • Pengese per perdorimin e tokes • Humbja e vegjetacionit natyral • Dentimi i kanaleve apo abitateve ujore etj • Ndotje e truallit dhe ujit • Probleme akustike, ndotje ajri, trafik etj • Punesim 	<p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>O</p>	<p>O</p> <p>—</p> <p>O</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>+</p>
Funksionimi	<ul style="list-style-type: none"> • Shendetet publik • Ndotje ujrash • Rritja e vleres se tokes • Zgjerimi i aktivitetit ekonomik 	<p>—</p> <p>—</p> <p>O</p> <p>O</p>	<p>+</p> <p>—</p> <p>+</p> <p>+</p>

Ne teresi, Projekti mendohet te kete ndikim pozitiv per popullsine sidomos per 1000 banoret e zones.Do te permiresohen perspektivat per punesim afat-shkurter dhe do te kete avantazhe ekonomike afat-gjate.

8. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

8.1 Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore

Vendi ku kalon projekti, perfaqeson Njesine administrative Shengjergj, Bashkia Tirane. Nuk parashikohet të ketë ndojë ndikim të rrezikshëm ne pasuritë kulturore dhe arkeologjike pasi ekziston një distancë e konsiderueshme ndërmjet rrugës dhe këtyre terreneve te interesit kulturor.

8.2 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

Terreni dhe impaktet pamore do te jene me tepër ne vëmendje gjate fazës se ndërtimit dhe ne term afatshkurtër si shërbim lehtësues pasi nuk është specifikuar shume mire ky shërbim.

Një impakt pamor do ndihet si çështje edhe për shqetësimin pamor dhe bllokimin pamor për shkak te pemëve dhe humbjes se pamjes përreth, ndryshimi i nivelit te rrugës dhe trafikut te ndërtimit.

Një rëndësi shume te madhe për impaktin pamor dhe terrenin janë fazat e mëposhtme te ndërtimit:

- Një shqetësim ne përgjithësi nga ndërtimi;
- Ndërtim i bankinave;
- Impakti ne pemët anash rruges.

Në zbatimin e projektit te **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”** skema e propozuar nuk do te kete ndikim pasi segmentet rrugore jane ne rruge ekzistuese te cilat do te ruajne gjeresine e vet.

Mjetet qe do te transportojne si dherat nga trupi i rrugës, dhe ne mjetet qe do vihen material filtrues nga karrierat, duhet te percaktohen, masa konkrete per organizimin e transportit te tyre, si perdorimi i mjeteve me kazana te larte, perdorimi i mjeteve me karrocери te pademtuarra, me nje disipline ngarkimi, per te mos patur mbingarkim te mjeteve. Nese mjetet nuk plotesojne faktoret e mesiperme atehe kemi renie te mbeturinave gjate rrugëve te transportit dhe ndotje te ambientit.

Problemi mund te paraqitet ne rastet kur kopicat 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.

Nje rendesi per impaktin pamor do te kete zgjerimet eventuale te karrexhates se rruges pergjate akseve te rruges do te shkaktoje demtimin ne shkalle te vogel te bimesise pergjate rruges. Çdo punim rrugor, edhe ne rastin kur ajo ndertohet ne aksin ekzistues te nje rruge te meparshme, ka ndikim ne mjedisin ku ajo kalon. Rruga me prezencen e vet dhe me ngjyren e zeze te shtreses se asfaltit eshte jashte “ndertimit” natyror, perpos faktit qe ajo krijon probleme konkrete te habitatit ekzistues.

8.3 Klima

Impakti i projektit ne klimën e zonës përreth nuk është i rëndësishëm dhe për këtë arsye gjate te dyja fazave si gjate ndërtimit dhe ndërhyrjes nuk do ketë asnjë kërkesë për shërbime lehtësuese.

8.4 Gjeologjia, Gjeomorfologjia dhe dherat

Skema e propozuar nuk do të ketë ndonjë impakt direkt në gjeologjinë e rajonit pasi rruga do të jetë rikonstruksion dhe jo gjurme e re.

8.5 Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore

Gjate ndërtimit shkarkimi i mundshëm i materialeve në ujë mund të konsiderohet një impakt negativ. Megjithatë raporti i VNM i kërkon palës së Kontraktorit që të zbatojë procedurën e qëndrueshme gjatë ndërtimit për të ulur rrezikun e ndotjes së rrjedhave të ujërave.

Gjate procesit të ndërtimit do të vendosen edhe masat për kontrollin e ndotjes. Këto do përfshijnë kushtin për gardhimet.

Derdhja e materialeve që shkarkohen nga kantieri i ndërtimit do të trajtohet në përputhje me llojin e tyre. Në rastin e një derdhje serioze të kimikateve apo lëngjeve gjatë ndërtimit, do të përcaktohet nga ana e Kontraktorit një program për matjet e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore.

Testimi i ujërave nëntokësore duhet të bëjë matje në terren të pH, turbulencën dhe nxitjen elektrike.

Për periudhën kur rruga është në ndërtim e sipër, duhet të merren masa lehtësuese për kohë të gjatë para se të nisë kontrolli i ndotjes dhe parandalimi i rrezikut.

Do të kryhen kontrole të hollësishme të kantierit për të përcaktuar me saktësi vendndodhjen dhe kushtet e ujërave nëntokësore dhe kushtet e dheut.

Rreziku i ndotjes së dheut dhe ujërave nëntokësore është i pranishëm gjatë fazave ndërtimore dhe operative, në rast se tretësit dhe karburantet nuk ruhen dhe transportohen në mënyrë të përshtatshme. Marrja e masave të zakonshme të diktimit që merren për t'u ruajtur nga rrjedhjet aksidentale dhe për "mirëmbajtje të mirë" do të kufizojnë këto rreziqe. Efektet aktuale nuk parashikohen pra të jenë të rëndësishme.

8.6 Habitati dhe biodiversiteti

Gjate ndërtimit do të ketë një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla si pastrimi i bimësisë, mbushjet, etj.

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 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 shtegimit të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tillë nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e habitatit. Gjate fazës së ndërhyrjeve pasojat me dëmtuese mund të jetë vrasja e kafshëve (qenve, mace) që kalon rrugën. Humbja e tokës dhe shkatërrimi i habitateve për shkak të ndërtimit të rrugës është i paevitueshëm. Humbja e habitateve me vlerë do të konsiderohet si një problem dhe do merren masa që në pjesët ku do të jetë i nevojshëm largimi i bimësisë, pas përfundimit të punimeve të rehabilitohet zona duke mbjellë anash rrugës bimësi apo pemë.

8.7 Cilësia e ajrit

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

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

“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë” ndikimi do të jetë i papërfillshëm për banorët e zonës, pasi gjate gjithë gjatësisë së rruges nuk ka shtepi banimi. Shtepite ndodhen në qendër të fshatit dhe në ato zone do të merren masa për mos ngritjen e pluhurit duke e lagur rrugën gjatë punimeve.

8.8 Zhurmat

Burimet e zhurmës dhe vibrimet gjatë kësaj faze do të vijnë nga makineritë e ndërtimit (buldozerë, ekskavatorë, etj) dhe kamionët që transportojnë materialet e ndërtimit. Zhurma e krijuar nuk do të jetë e ndryshme nga zhurma e përgjithshme e krijuar nga punimet e ndërtimeve civile. Zhurma pritet të jetë e moderuar por e përkohshme.

Gjate fazës së ndërtimit do ketë një numër të madh të makinerive të ndërtimit gjatë rrugës pasi natyra e punës në një kantier ndërtimi është tepër normal sesa një nivel i lartë i zhurmave që mund të shkaktohet. Megjithatë, impakti nga veprimtari e ndërtimit do jetë i përkohshëm dhe do të shoqërohet gjithashtu me ecurinë e punimeve gjatë rrugës.

8.9 Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike

Impakti mund të jete si negativ dhe pozitiv.

Efektet më të rëndësishme negative janë:

- Rruga e re do behet pengese për fëmijët që shkojnë në shkollë dhe për njerëzit që shkojnë në dyqane etj;

Efektet kryesore pozitive janë:

- Rikonstruksioni i rrugës do të sjellë një zhvillim në këtë zonë
- Kjo rrugë do krijojë një lidhje më të mirë nepermjet zonave;
- Kjo rrugë do të përmirësojë jetën në komunitet të banorëve.

8.10 Flora dhe Fauna

Rruga që do të ndërtohet do të ndikojë në jetën e botës bimore dhe shtazore sepse rruga ndodhet në zone rurale. Është shumë e rëndësishme të pastrohen kanalet që ndodhen buzë rrugës pasi ato me kalimin e kohës kanë ndikuar negativisht në ekosistemin e zonës. Gjithashtu ky projekt ndikon tek bimësia pasi ndodhen shumë pranë rrugës. Do të priten disa shkurre apo pemë për efekt të rrugës të cilat nuk kanë një rëndësi të veçantë.

9. MASAT E PROPOZUARA LEHTËSUESE

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

9.1 Masat e përgjithshme

Si një mase lehtësimi gjate ndërtimit, kontraktori i rrugës do detyrohet të përgatisë një plan ambjental që siguron se:

- Punime ndërtimi 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,
- Zonat me depozitime të përkohshme dhe kantieret e punëtorëve duhen rehabilituar për përdorimet e tyre origjinale pas përfundimit të punimeve,
- Pemë tepër të vlefshme duhet të mbrohen.

9.2 Masat e veçanta

9.2.1 Arkeologjia dhe Trashëgimia Kulturore

Gjatë zbatimit të projektit të rrugës është e nevojshme që të zbatohen të gjitha parametrat e nevojshme për gjurmimin dhe të realizohet një mbikëqyrje e kujdesshme në rast se ndeshemi me rrënoja arkeologjike.

Megjithatë nëse gjate gjurmimeve mund të gjenden rrënoja arkeologjike, punimet do të ndalojnë menjëherë, asnjë nuk do lejohet të lëvizë apo të marre ndonjë send të gjetur dhe do të njoftohen menjëherë autoritetet përkatëse. Punimet do të rinisin serish vetëm pasi të jene bere matjet përkatëse ne mënyrën që është kërkuar dhe te jete lëshuar konfirmimi nga autoritetet që puna te vazhdoje serish. Gjate gjurmimeve ne këto zona me rëndësi arkeologjike duhet te kushtohet një vëmendje e veçantë nga autoritetet shtetërore apo nga një arkeolog shtetëror mbikëqyrës.

Gjate ndërtimit propozohet që një arkeolog i kualifikuar të vëzhgojë pastrimin e sipërfaqes ose përgatitjen e punimeve të dheut në zonën ku nuk janë kryer teste para fillimit të ndërtimit.

9.2.2 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

Një konsiderate e veçante i është dhënë mënjanimit të impakteve kudo që shihet si e mundur gjate përzgjedhjes dhe projektimit të Skemës së 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 rrugët e propozuara të kalojnë në gjurmët e rrugëve ekzistuese në mënyrë që impakti mjedisor të ishte sa më i vogël.

9.2.3 Gjeologjia, Dherat dhe Gjeomorfologjia

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 gjurmëve dhe nëse jo duhet të depozitohet në lartësira prej jo më shumë se 2 m.

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

9.2.4 Hidrologjia, Ujërat Sipërfaqësore dhe Nëntokësore

Gjate ndërtimit shkarkimi i mundshëm i materialeve në ujë mund të konsiderohet një impakt negativ. Megjithatë raporti i VNM i kërkon palës së Kontraktorit që të zbatojë procedurën e qëndrueshme gjatë ndërtimit për të ulur rrezikun e ndotjes së rrjedhave të ujërave.

Gjate procesit të ndërtimit do të vendosen edhe masat për kontrollin e ndotjes. Këto do përfshijnë kushtin për gardhimet.

Derdhja e materialeve që shkarkohen nga kantieri i ndërtimit do të trajtohet në përputhje me llojin e tyre. Në rastin e një derdhje serioze të kimikateve apo lëngjeve gjatë ndërtimit, do të përcaktohet nga ana e Kontraktorit një program për matjet e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore.

9.2.5 Habitati dhe Biodiversiteti

Humbja e tokës dhe shkatërrimi i habitateve për shkak të ndërtimit të rrugës është i paevitueshëm. Megjithatë përzgjedhja e gjurmës së rrugës gjatë fazës së projektimit është tepër e rëndësishme. Edhe pse kemi të bëjmë me një rikonstruksion të një gjurme rruge humbja e tokës dhe e bimesisë do të konsiderohet si një problem dhe do merren masa që në pjesët ku do të jetë i nevojshëm largimi i bimësisë, pas përfundimit të punimeve të rehabilitohet zona duke mbjellë anash rrugës bimësi apo pemë.

Për të minimizuar impaktin nga ndërtimi i gjithë zhurmave dhe dridhjeve, kontrata do limitojë veprimtarinë e ndërtimit gjatë orëve të arsyeshme, normalisht ndërmjet orës 23 deri në 07 të mëngjesit. Mënyrat më të mira që duhen praktikuar duke përfshirë një impiant të mirëmbajtjes së përshtatshme, që do të punojë në minimizimin e zhurmës që vijnë nga punimet në kantier. Të gjitha automjetet dhe impiantet mekanike do të përshtaten me silenciatorë kundër zhurmave dhe do të mirëmbahen në gjendje të mirë pune gjatë gjithë periudhës së kontratës. Kompresorë do të përshtaten me modele që duhet të vihen në mënyrë të përshtatshme dhe do të izolohen me kapakë akustike të cilët do të mbahen të mbyllura kurdo që makineritë janë në përdorim e sipër dhe do të përshtaten me anë të mjeteve pneumatike ndihmëse me silenciatorët e përshtatshëm.

9.2.6 Cilësia e Ajrit

Nivelet e trafikut te projektuara për kohe afat gjate janë tepër te ulëta dhe si te tilla ato shkaktojnë shkarkimet tepër te pakta.

Gjate fazës se ndërtimit zbatimi i sistemeve për ngjeshjen e pluhurit siç është lagia me ujë e rrugëve e cila do te ndërmerret nga kontraktori për te limituar deri diku shkarkimet e pluhurit. Përveç kësaj makineria e ndërtimit do te nevojitet për te përmbushur te gjitha standardet e shkarkimit qe udhëzon BE.

9.2.7 Zhurmat

Gjate ndërtimit, Kontraktori do te detyrohet te marre masa te veçanta mbrojtëse ndaj zhurmës ne përputhje me rekomandimet e Komunitetit Evropian. Kjo duhet te përfshijë pengesat ndaj zhurmës gjate periudhës se ndërtimit te kantierit si edhe masat për reduktimin e zhurmave ne minimum.

Këto masa do të sigurojnë masat e mëposhtme tepër të rëndësishme që duhen aplikuar:

- Asnjë impiant në kantier i shfrytëzuar për punë te caktuara nuk do të lejohet që të shkaktojë zhurmë publike për shkak të zhurmave;
- Më e mira e mundshme nga ana praktike, bëhet duke përfshirë një impiant të përshtatshëm për mirëmbajtje, i cili do shfrytëzohet për te minimizuar zhurmën që vjen nga ndërhyrjet në terren;
- Të gjitha automjetet dhe makineritë mekanike do të përshtaten mirë me të gjithë silenciatorët e mundshëm dhe të mirëmbajtur në gjendje të mirë pune gjatë gjithë zgjatjes së kontratës.
- Kompresorët duhet të përshtaten sipas modeleve përkatëse me kapakët e radhitur dhe të mbyllur mirë, të cilët do të mbahen mbyllur për sa kohë që makineritë janë në punë dhe të gjitha mjetet e tjera shtesë pneumatike që do të përshtaten me silenciatorët përkatës.
- Makineria që do ketë shfrytëzim të herë pas hershëm do të mbyllet herë pas here në kohën kur nuk do të nevojitet për shfrytëzim.
- Çdo lloj impianti, siç janë gjeneratorët apo pompat që janë të nevojshme për ndërhyrje dhe pas orëve të ligjshme të punës do të mbështillen me një pjesë akustike apo ekran të lëvizshëm.

9.2.8 Rrethana të papërshtatshme

Rrethana të papërshtatshme dhe mbyllja e zonave të huazuara për materialet e përdorura në ndërtimin e rrugës, mund të shkaktojnë dëmtim të mjedisit natyral dhe pamje të papëlqyeshme. Kërkesat për sigurimin e zhavorrit nga shtretërit e lumenjve jepen në ligjin Nr. 8093/96, Neni 20.

Hedhja e papërshtatshme e tepricave të materialeve mund të dëmtojë mjedisin njerëzor dhe natyral, gjithashtu të krijojë pamje të papëlqyeshme. Duhet të përgatitet nga kontraktuesi nje plan përpara fillimit të aktivitetit. Në këtë plan kontraktuesi duhet të përcaktojë qartë sasinë e materialit që do të magazinohet përkohësisht dhe cila pjesë e tij do të transportohet në destinacionin final të sistemuar. Detajimet e këtij plani duhet të specifikojnë gjithashtu

natyrën e materialit që do të sistemohet dhe origjinën e tij. Për shembull: gjurmime në kanale, shtresa e sipërme e tokës, shkrifërim i sipërfaqes ekzistuese të rrugës, etj.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe më pas të adresohet për miratim final nga Komisioni Mjedisor. Kontraktuesi mund të propozojë mundësi të tjera për vende të tjera pasi të ketë siguruar lejet e nevojshme nga Komisioni Mjedisor .

Veprime të papërshtatshme dhe mbyllja e zonave të punës është një ndikim tjetër. Materialet inerte sjellin ndotje për njerëzit dhe degradim të mjedisit. Kontraktuesi duhet të veprojë dhe t'i mbylli këto zona pa rrezikuar kushtet mjedisore.

9.2.9 Mbetjet dhe masa të tjera sigurie

Kontraktuesit duhet t'i kërkohet të sistemojë mbetjet konform mjedisit, siç specifikohet në ligjin nr 9010 date 13.02.2003– Per administrimin mjedisor te mbetjeve te ngurta . Mbetjet përfshijnë ujrat e përdorura (të papastra) dhe mbetjet solide, mbetjet e lubrifikantëve dhe mbetjet nga ndërtimet. Kontraktuesi duhet të përgatiti një plan për sistemimin e mbetjeve, i cili duhet të aprovohet nga supervizorit dhe Bashkia Tirane.

Në mbarim të punës kontraktuesi duhet të heqë dhe të pastrojë të gjitha kampet e punës në përputhje me ruajtjen e kushteve mjedisore. Kontrata duhet të përmbajë masa për rrugët e tërthorta dhe ndërprerjen e trafikut, prishje procedimi (nëse ka ndonjë) dhe procedura përgjigjeje urgjente në rast aksidentesh dhe katastrofash natyrore.

Kontrata duhet të përmbajë masa për ndalimin e punimeve dhe njoftimin e konsulentit të supervizimit në rast gjetjeje relikesh kulturore ose arkeologjike.

Siguria e rrugës

Konsulenti i specializuar internacional do të ndërmarrë një program revizionues për sigurinë e rrugës duke kryer inspektimin e projektit dhe dokumentave të tenderimit. Kjo do të specifikojë masat mbrojtëse të projektit, sinjalistikën vertikale dhe horizontale, parrmakët mbrojtës dhe masa të tjera të nevojshme për sigurinë maksimale të rrugës.

Këto masa do të përfshihen në planimetritë e kontratës dhe me shpjegimin e duhur teknik. Revizionime të tjera të sigurisë së rrugës do të ndërmerren gjatë ndërtimit dhe operimit, për të siguruar që masat janë të implementuara dhe të suksesshme.

9.3 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, elektricitetit dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

Rehabilitimi i rrugës do te inkurajoje ne gjithë zhvillimin e zonës përreth. Nga ana tjetër, aktivitete të tjera duhet te zhvillohen ne zonën përreth duke siguruar pjesën me te rëndësishme te infrastrukturës.

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

- Sektori i zhvillimit të rrugëve urbane të ndihmohet edhe më mirë duke e bërë komunitetin më të vetëdijshëm dhe duke përmirësuar infrastrukturën.
- Interesat dhe prioritetet për tu harmonizuar sa më mirë me njëra tjetrën për të rritur edhe me shumë zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

9.3.1 Konsultimi Publik

Konsultimet janë një pjesë tepër e rëndësishme e procesit të VNM. Konsultimet në çështjet ambientale janë bazuar në ‘Konventën e Aarhus’, e cila përshtat një pikëpamje me bazë të drejtë dhe fokusohet në ndërveprimet mes autoriteteve të publikut dhe vetë publikut në një përmbajtje më demokratike.

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

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

10. Plani i menaxhimit ambiental

Plani i Menaxhimit Ambientale (PMA) përcakton mënyrat se si do të behet monitorimi i impakteve ambientale që do të ndërmerren dhe zbatimin e masave lehtësuese që do përfundohen në fazën e ndërtimit.

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

Drafti i PMA konsiston në sa më poshtë:

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

Një Plan Menaxhimi Ambientale (PMA) është përgatitur si pjesë e studimit të VNM-se me qëllim që të përcaktojë masat për ruajtjen e mjedisit dhe procedurat që nevojiten për tu përshtatur me projektin si edhe për të njohur Përgjegjësitë e tyre gjatë zbatimit. PMA do të kompletohet kur procesi i projektimit do të ketë përfunduar dhe metodologjia e punës së Kontraktorit njihet dhe është përcaktuar përfundimisht. Kjo mund të rishikohet gjatë zbatimit të projektit.

PMA permban 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.

11. MONITORIMI MJEDISOR

Plani i Monitorimit Mjedisor percakton menytrat se si do te behet monitorimi i impakteve mjedisore qe do te ndermerren dhe zbatimin e masave lehtesuese qe do perfundohen ne fazen e ndertimit.

Monitorimi do te perqendrohet ne impaktet e identifikuar gjate raportit te VNM per te siguruar ecurishmerine e masava lehtesuese qe jane planifikuar. Me poshte, ne forme tabelare paraqesim permbledhjen e monitorimit, pergjegjesite, menytrat dhe afatet.

Tabela A. Plani i Lehtësimit Ambientalist

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

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Burimet Ujore	<ul style="list-style-type: none"> • Ndërprerja e drenazhimit sipërfaqësor dhe nëntokësor gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, krijimi i ujit të ndenjtur • Ndotja/infektimi i burimeve nga punimet ndërtimore, mbeturinat njerëzore apo të kafshëve përfshi karburantet & vajrat, mbetjet e rrezikshme, mbeturinat ujore, sedimentet, etj. • Rritje e rrjedhjeve dhe e rrezikut të përmbytjeve 	<ul style="list-style-type: none"> • Projektimi i kujdesshëm – ruajtja e drenazhimeve natyrore kur është e mundur, të konsiderohen shtrirje alternative • Ruajtja e kujdesshme e materialeve dhe mbeturinave të rrezikshme, sigurimi i drenazhimeve të përshtatshme për mbeturinat ujore dhe derdhje e kujdesshme e mbeturinave • Të zbutet shpejtësia dhe volumi i rrjedhjeve, të sigurohen struktura mbajtëse/sedimentimi sipas nevojës 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> • Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Cilësia e Ajrit	<ul style="list-style-type: none"> • Pluhuri gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, sipas sipërfaqes së rrugës • Tymrat e trafikut gjatë fazës ndërtimore dhe rritje e mundshme mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> • Të kontrollohet pluhuri me ujë • Të kontrollohen metodat e ndërtimit dhe impianti, afatet e punimeve • Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale gjatë dhe mbas fazës ndërtimore • Projektim i kujdesshëm, sidomos në pikat me rrezikshmëri 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> • Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

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

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

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

Tabela B. Plani i Monitorimit Ambientalist

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

12.KONKLUZIONE DHE PËRFITIME

Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis të Projekt-Zbatimit: **“Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 5 + 13 + Farkë”** është vlerësimi në mënyrë konkrete të impakteve mjedisore dhe sociale. Përmirësimi i infrastrukturës ekzistuese është objektivi kryesor i projektit.

Nga kjo VNM arritëm këto përfitime:

- Identifikimin e të gjitha ndikimeve, sidomos ato negative
- Identifikimin e mënyrave alternative për projektin që pason.
- Ofruar modele metodash lehtësisht të zbatueshme .
- Reduktim të impaktit mjedisor.
- Reduktim të impaktit social.
- Reduktim të strukturave/objekteve që prekeshin nga projekti.

Në këtë vlerësim garantojmë një projekt lehtësisht të zbatueshëm dhe të menaxhueshëm nga investitori.

LITERATURA

Literatura dhe materialet e ndryshme të përdorura në raportin e përmbledhur të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis:

1. Bashkimi Evropian, 1997, Direktiva e Keshillit 97/11/EC mbi vlerësimin e ndikimeve ambientale të disa projekteve publike dhe private
2. Qeveria Shqiptare, viti 2002, Ligji Nr. 8934 mbi Mbrojtjen e Mjedisit
3. Qeveria Shqiptare, viti 1993, Ligji Nr. 7664 mbi Mbrojtjen e Mjedisit
4. Qeveria Shqiptare, viti 2003, Ligji Nr. mbi Vlerësimin e Ndikimeve Ambientale
5. Qeveria Shqiptare, Ligji mbi Zhvillimin e Zonave me Prioritet Turistik, Nr 7665, viti 1993
6. Instituti i Hidrometeorologjisë Klima në Shqipëri viti 1974
7. Instituti i Hidrometeorologjisë Hidrologjia në Shqipëri viti 1984

8. Ministria e Mjedisit – Mars 2004, Permbledhje e Legjislacionit Ambjental ne Shqiperi
9. Ligji i Vleresimit te Ndikimit Ambjental mbi Token dhe Shperndarjen e saj Nr 7491 dhe 7501 date 19/1/1991
10. Qendra Rajonale e Ambjentit (REC) Qershor 2000, Raport mbi Shqiperine ne kuader te Analizes Ambjentale Strategjike te Rajonit te Ballkanit
11. UNICEF Dhjetor 2000 Vleresimi i Kushteve Shoqerore dhe Ekonomike ne Shqiperi.