



REPUBLIKA E SHQIPERISE  
BASHKIA TIRANE  
DREJTORIA E PERGJITHSHEME E PUNEVE PUBLIKE

# **RAPORT I VLERSIMIT TE NDIKIMIT NE MJEDIS**

**“REHABILITIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË  
ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR”**

**Tiranë, 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 ajrit.....	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 rendesishme 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, ujrat 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 lehtesuese .....	40
9.1 Masat e pergjithshme.....	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, ujrat siperfaqesore dhe nentokesore.....	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 Mjedisor

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 Mjedisor

Përgatitja e Raportit të Vlerësimit Mjedisor është bërë duke u bazuar në Termat e Referencës të Projektit: **“Rehabilitimi I Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar”**

Raporti i Vlerësimit Mjedisor 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 Mjedisor

Një nga konkluzionet e nxjerra nga Vlerësimi Mjedisor është që projekti i objektit: **“Rehabilitimi I Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar”** 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 mjedisore të krijuara të jenë të pranueshme dhe sipas standarteve të aplikuara nga Ministria e Mjedisit.

Për të lehtësuar impaktet e pafavorshme mjedisore të përgjithshme (si psh. drenazhimi, demtime të dherave, ujë 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 Mjedisor (PPM) i cili përmban masat e rekomanduara për lehtësimin dhe monitorimin.

Plani i Menaxhimit Mjedisor 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 Mjedisor konsiston si më poshtë:

- Një plan i Lehtësimit Mjedisor, 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 I Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar”** të përmirësimit të Infrastrukturës 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 themelore 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 rrugëve 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 I Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar”**. 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 mjedisor, 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 përgjegjësisive 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 aktivitetëve 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 përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (vnm) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës 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";

**VKM nr. 628, datë 15.7.2015**"Për miratimin e rregullave teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve)"Kapitulli 7, Vleresimi Mjedisor(ndryshuar me vkm nr. 111, datë 10.2.2016) (i përditësuar);

**Udhëzimi nr. 6527 datë 24.12.2004"Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkaktuar nga mjetet rrugore dhe mënyrat e kontrollit të tyre",** i cili përcakton kufijtë e lejueshëm të elementëve ndotës të ajrit në mjedis, që shkarkohen nga gazet nga përdorimi i automjeteve rrugore, si dhe i kufirit të zhurmave të ndotjes akustike shkaktuar për të njëjtën arsye;

**Udhëzimi Nr. 8 datë 27.11.2007i Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe Ministrisë së Shëndetësisë "Për nivelet kufi të zhurmave në mjedise të caktuara",** i cili përcakton nivelet e zhurmës në mjedise të caktuara, të cilat duhet të merren në konsiderate gjatë realizimit të segmentit rrugor që kalon përmes ose afër qendrave të banuara;

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



### 3. Përshkrimi i projektit

#### 3.1 Vështrim i përgjithshëm

1. **Rruga “Arkitekt Sinani”** ndodhet në Njësinë Administrative Kashar, ka gjatësi rreth 790 ml dhe gjerësi 5-6 ml. Ajo kufizohet me rrugën nacionale “Tiranë-Durrës” dhe me pjesen fundore të rrugës “Ali Pashë Gucia”. Në zonë kryesisht janë objekte të ulta, objekte private 2-4 dhe magazina industriale.



*Rruga “Arkitekt Sinani”*

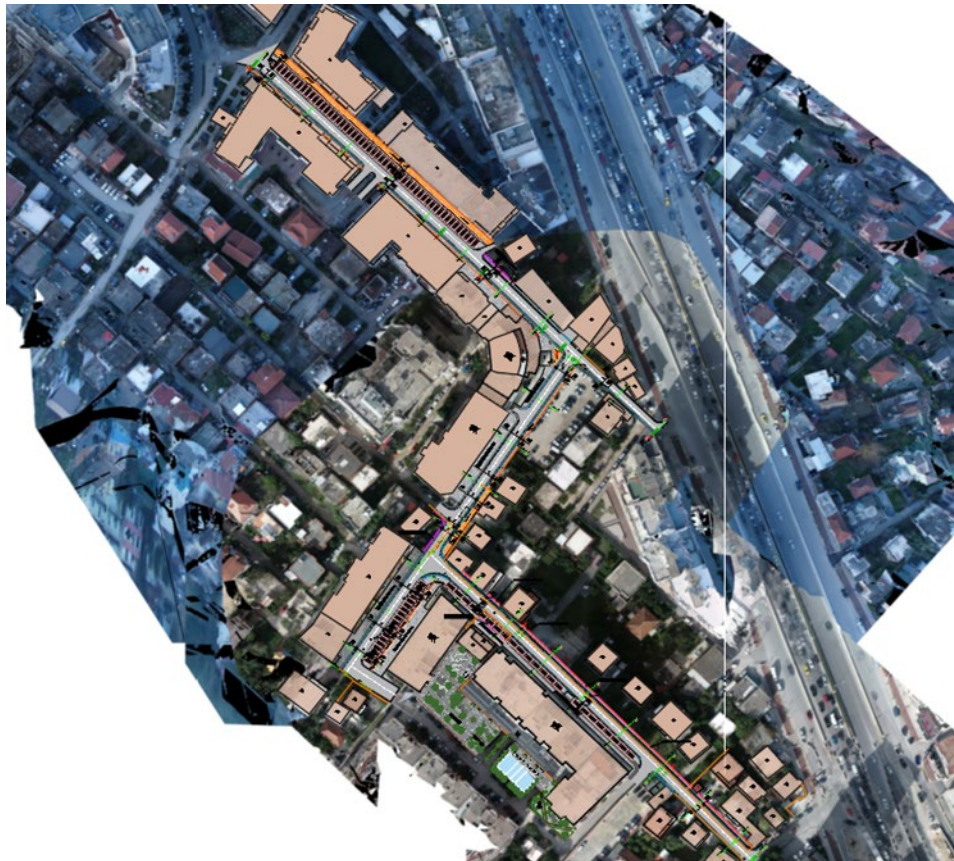
Rruga në të gjithë gjatësinë e saj ka mungesë infrastrukture. Rruga ka mungesë totale të infrastrukturës rrugore dhe ka nevojë emergjente për nderhyrje. Në këtë aks rrugor mungon infrastruktura rrugore, rrjeti i ujërave të shiut, ndricimi, sinjalistika etj. Në studio projektimi kemi propozuar nderhyrje në infrastrukture dhe në gjithë rrjetet inxhinjerie nëntokesore për sistemim sa më të mirë të zonës.

2. **Rruga “Mustafa Krantja”** ndodhet në Njësinë Administrative nr. 6, rruga ka një gjatësi rreth 450 ml dhe gjerësi variabël 5-7 m, aktualisht rruga ka mungesë totale të infrastrukturës rrugore, është zonë me objekte të ulta.



*Rruga “Mustafa Krantja”*

3. **Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”**, ndodhen në Lagjen 14. Të dy rrugët kanë nevojë për rehabilitim total dhe kanë një gjatësi rreth 550 ml.

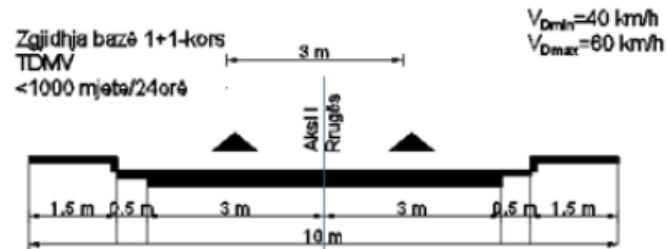


*Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”*

Ruga Arkitekt Sinani dhe Mustafa Krantja jane rruge te kategorise F, kurse rruga Gjergj Elez Alia dhe Lazer Filipi eshte rruge e kategorise E dhe fluksi i levizjes se mjeteve eshte <1000 mjete/24 ore. Shpejtesia minimale e levizjes se mjeteve ne rruge urbane lagje eshte 40km/h, kurse shpejtesia maksimale eshte 60km/h per kategorine E. Per kategorine F shpejtesia minimale eshte 25km/h dhe 60km/h shpejtesia max.

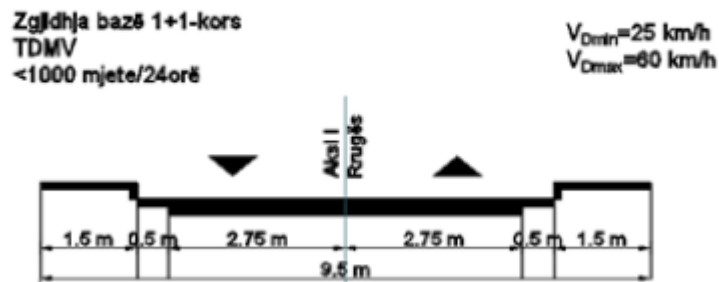
### RRUGË E KATEGORISË E

### RRUGË URBANE LAGJE



### RRUGË E KATEGORISË F

### RRUGË RURALE LOKALE



Sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve (RrTPRr-2), dy rruget, Arkitekt Sinani dhe Mustafa Krantja ne studim jane e kategorise F e modifikuar.

Perberja e Karexhates sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve



Llojet sipas kodit	Shtirirja 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	
AUTORRUGE	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	130 90	2 ose me shume 1 ose me shume	90 40	140 100
		URBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	130 50	2 ose me shume 1 ose me shume	80 40	140 60
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	110 90	2 ose me shume 1 ose me shume	70 40	120 100
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
			C3	60	1	40	70
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	70 50	2 ose me shume 1 ose me shume	50 25	80 60
			URBANE	50	1 ose me shume	40	60
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		50	1 ose me shume	40	60
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	90	1	40	100
		NDËRURBANE	F2	50	1	40	100
		URBANE		50	1 ose me shume	25	60

LLOJET SIPAS KODIT	SHTRIRJA TERRITORIALE			Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankines në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankines në të djathtë (m)	Gjerësia e korsive se emergjences (m)	
				8	9	10		11
1	2	3					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 DYTESORE	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	3.00**	-	-	0.50	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00**	-	-	0.50	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	3.50	-	-	1.00	-
		NDËRURBANE	F2	3.25	-	-	1.00	-
		URBANE		2.75**	-	-	0.50	-

### Shpejtësia e projektimit për rrugët e kategorisë F:

- $V_{min}=25$  (km/ore)
- $V_{max}=60$  (km/ore)

Rruga Gjergj Elez Alia dhe Lazer Filipi është rrugë e kategorisë E

### Përbërja e karrexhatës

Llojet sipas kodit		Shtirirja territoriale		Limiti i shpejtësisë	Numri i korsive për secilin drejtim	Limiti i poshtëm (km/ore)	Limiti i sipërm (km/ore)
1	2	3		4	5	6	7
AUTORRUGE	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 DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1 1	60	100
			C3	60		40	70
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore Rrugë shërbimi	70	2 ose me shume	50	80
				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
		URBANE	F2	90	1	40	100
				50	1 ose me shume	25	60

LLOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE			Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankinës në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankinës në të djathtë (m)	Gjerësia e korsise se emergjences (m)
1	2	3		8	9	10	11	12
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.6	0.7	2.50 *****	3
			Rrugë shërbimi	3.50 **	-	0.5	1.25	-
		URBANE	Rrugë parësore	3.75	1.8	0.7	2.50 *****	3
			Rrugë shërbimi	3.00* **	-	0.5	0.5	-
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.50 ***	0.5	1.75	-
			Rrugë shërbimi	3.50 **	2.00 ****	0.5	1.25	-
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	3.75	-	-	1.5	-
			C2	3.50	--	--	1.25	-
			C3	3.5			1.00	-
URBANE KRYESORE	D	URBAN	Rrugë parësore	3.25*	1.8	0.5	1	-
		E	Rrugë shërbimi	2.75 **	-	0.5	0.5	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00* **	-	-	0.5	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	3.5	-	-	1	-
			F2	3.25	-	-	1	-
		URBANE		2.75 **	-	-	0.5	-

Përbërja e karrexhatës

**Shenim:**

Në rast të një rrugë me nje korsidhe me nje drejtim levizjeje, gjerësia e përgjithshme e korsise plus bankinën e shtruar nuk duhet të jetë më pak se 5.50 m, duke zmadhuar korsinë në një maksimum prej 3.50 m dhe kompensimi i diferencës bëhet në bankinën e shtruar djathtas

LLOJET SIPAS KODIT	SHTRIRJA TERRITORIALE		Gjerësia minimale e trotuarve (m)	Percaktimi i ndalesave	Percaktimi i transporteve publike	Rregullimi i trafikut të kembësoreve	Hyrjet	
1	2	3	17	18	19	20	21	
AUTOSTRADË	A	SUBURBANE	Rruge pasesore	-	Pranohet në hapësira të ndara me hyrje dhe dalje të përqendruara	Nuk lejohet ndalimi	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	-	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Ndalesa të organizuara në zona të vecanta në anë të rrugës automobilistike	Ne bankine	Lejohet
		URBANE	Rruge pasesore	-	Pranohet në hapësira të ndara me hyrje dhe dalje të përqendruara	Nuk lejohet ndalimi	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	1.50	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Hapësira ndalimi ose korsitë rezervuara	Ne trotuarët e mbrojtur	Lejohet
SUBURBANE PARESORE	B	SUBURBANE	Rruge pasesore	-	Pranohet në hapësira të ndara me hyrje dhe dalje të përqendruara ose në vendet e ndalesave	Pranohet në hapësira të ndara me hyrje dhe dalje të përqendruara	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	-	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Ndalesa të organizuara në zona të vecanta në anë të rrugës automobilistike	Ne bankine	Lejohet
SUBURBANE DYTËSORE	C	SUBURBANE	C1	-	Lejohet në vendet e ndalesave	Ndalesa të organizuara në zona të vecanta në anë të rrugës automobilistike	Ne bankine	Lejohet
			C2	-				
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rruge pasesore	1.50	Pranohet në hapësira të ndara me hyrje dhe dalje të përqendruara	Korsitë rezervuar dhe/ose ndalesa të organizuara	Ne trotuarët e mbrojtur	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	1.50	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Vende për të ndaluar	Ne trotuarët e mbrojtur	Lejohet
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		1.50	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Hapësira ndalimi ose korsitë rezervuara	Ne trotuarët e mbrojtur	Lejohet
LOKALE	F	SUBURBANE	F1	-	Lejohet në vendet e ndalesave	Ndalesa të organizuara në zona të vecanta në anë të rrugës automobilistike	Ne bankine	Lejohet
			F2	-				
		URBANE		1.50	Lejohet në hapësira të vecanta (brez i ndalimeve)	Vende për të ndaluar	Ne trotuarët e mbrojtur	Lejohet

Përbërja e karrexhatës

Tabela e Shpejtesive llogaritesse te levizjes

LOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE	EMERTIMI I RRUGEVE	Vp min [km/h]	qmax	f tmax	Reze minimale [m]
AUTOSTRADË	A	SUBURBANE	RRUGË PARËSORE	90	0.07	0.118	339
				40	0.07	0.21	45
		URBANE	RRUGË PARËSORE	80	0.07	0.13	252
				40	0.035	0.21	51
SUBURBANE PARESORE	B	SUBURBANE	RRUGË PARËSORE	70	0.07	0.147	178
				40	0.07	0.21	45
SUBURBANE DYTËSORE	C	SUBURBANE		60	0.07	0.17	118
URBANE KRYESORE	D	URBANE	RRUGË PARËSORE	50	0.05	0.205	77
				25	0.035	0.22	19
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		40	0.035	0.21	51
LOKALE	F	SUBURBANE		40	0.07	0.21	45
		URBANE		20	0.035	0.21	19

Tabela Kufinitë e pjerrësisë tërthore, fërkimit dhe rrezet për rrugë të ndryshme

Klasifikimi i rrugës		Pjerrësia maksimale gjatësore max i [%]
Autostrada	A	5
Rruga parësore ndërrurbane/ rurale	B	6
Rruga dytësore ndërrurbane/ rurale	C	7
Rrugalokale ndërrurbane/ rurale	D	10

Duke ju referuar standarteve të projektimit dhe për të bërë një vlerësim lidhur me klasifikimin e rrugëve u jemi referuar të dhenave të “Kushteve Tenike të Projektimit Gjeometrik të Rrugëve Automobilistike “ në fuqi, është bërë klasifikimi sipas Kat.E, nga të cilat rezultojnë parametrat kryesorë të gjërësive, të shtresave, bankinave, shpejtësitë e projektimit në funksion të terrenit si dhe rrezetmin të kthesave e pjerresite maksimale në rrugë.

#### Shpejtësia e projektimit për rruget e kategorise E:

- Vmin=40( km/ore)
- Vmax= 60 (km/ore)

**Rrezet minimale: 51 m** (Vproj=40 km/ore)

Objekti i studimit duhet parë në prespektive edhe në lidhje me projekte në ngjashme në këto zone të kryeqytetit.



*Per sa me siper keshillojme qe si shpejtesi te lejuar te levizjes te kemi 30km/ore.*

Studim Projektim objekti : “REHABILITIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR” u krye:

- Ne perputhje me Detyren e Projektimit te hartuara nga Bashkia Tirane.
  - Ne perputhje me Standartin Shqiptar te projektimit te rrugeve dhe te standarteve te tjera te miratuara nga institucionet shqiptare.
  - Ne perputhje me vendimet e mara ne mbledhjet e Keshillit Teknik te fazes se Projekt Idese Paraprake dhe fazes se Projekt Idese Perfundimtare te miratuar.
- Per sa me siper do te trajtohen akset si me poshte:

### 1.Rruga “Arkitekt Sinani”

### 2.Rruga “Mustafa Krantja”

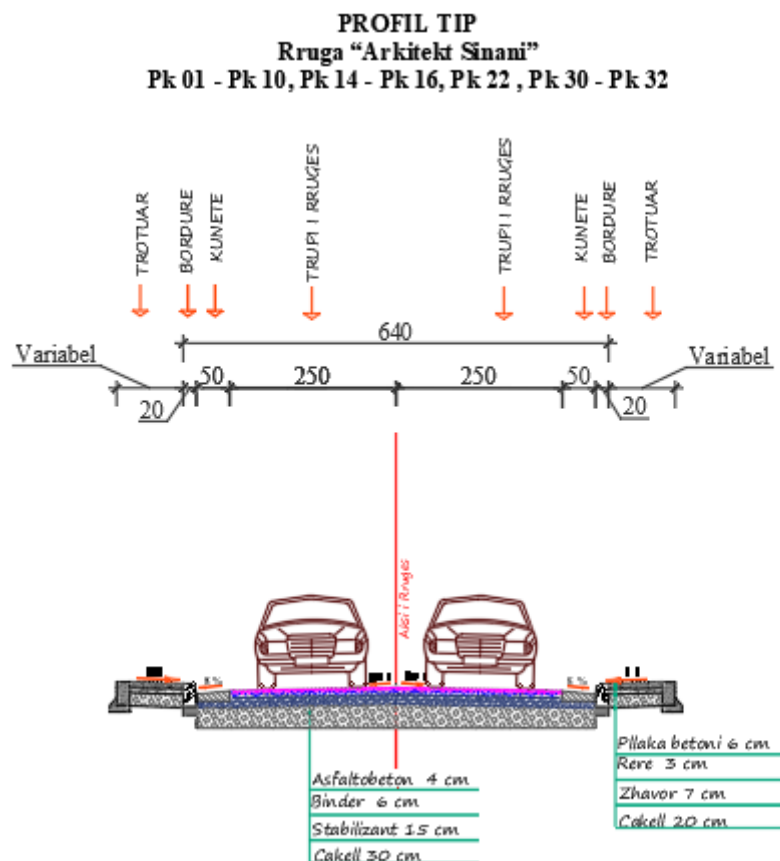
### 3. Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”

#### 1.Rruga “Arkitekt Sinani”

Rruga Arkitekt Sinani ka nje gjatesi afersisht **790 m**.

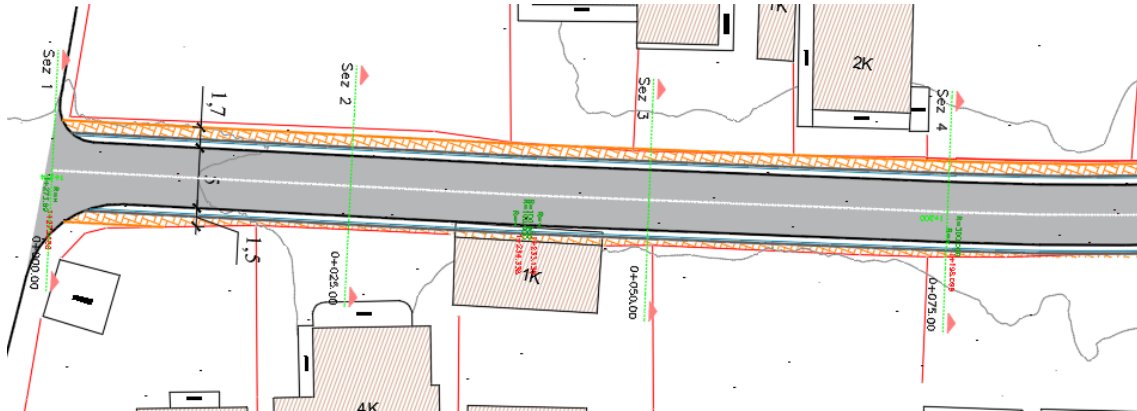
Gjeresia e trupit te rruges eshte propozuar 5m gjeresi asfalt, duke mos patur prishje te objekteve, por prishje te mureve rrethuese te disa shtepive.

Profili tip te cilin propozojme nga Pk.01-Pk.10 ,Pk.14-Pk.16, Pk 30 – Pk 32 eshte si me poshte arkitekti :



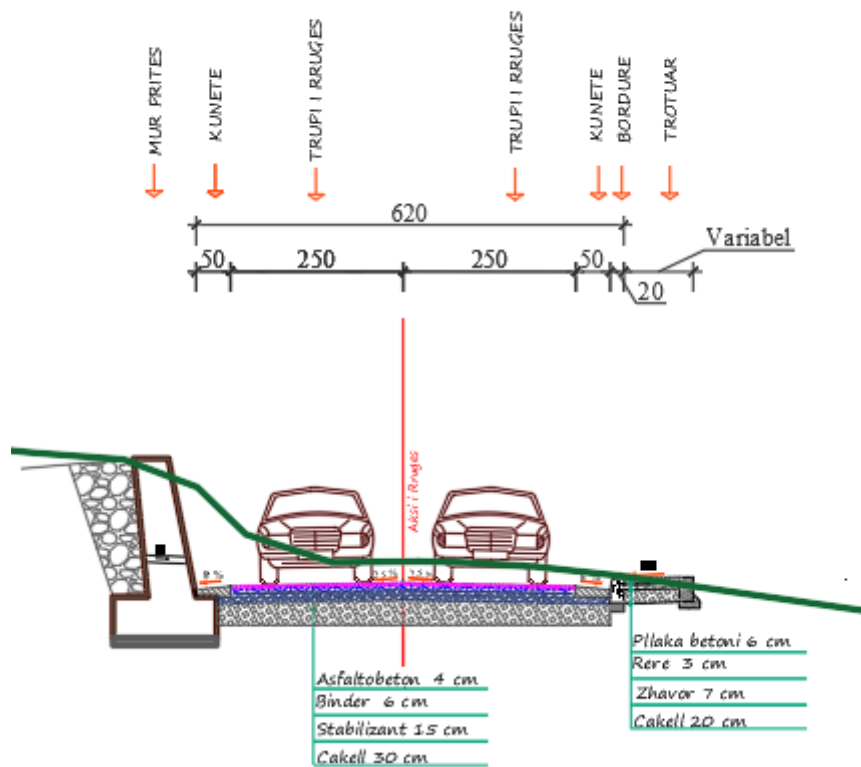
### Kurora e rruges

- 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 2 x variabel (trotuar)
- Gjerësia e asfaltuar e kurores së rruges 5.0 m.
- Gjerësia e kurores së rruges 6.4 m.



Profili tip që propozojmë gjatë piketave Pk 17 tregohet si më poshtë:

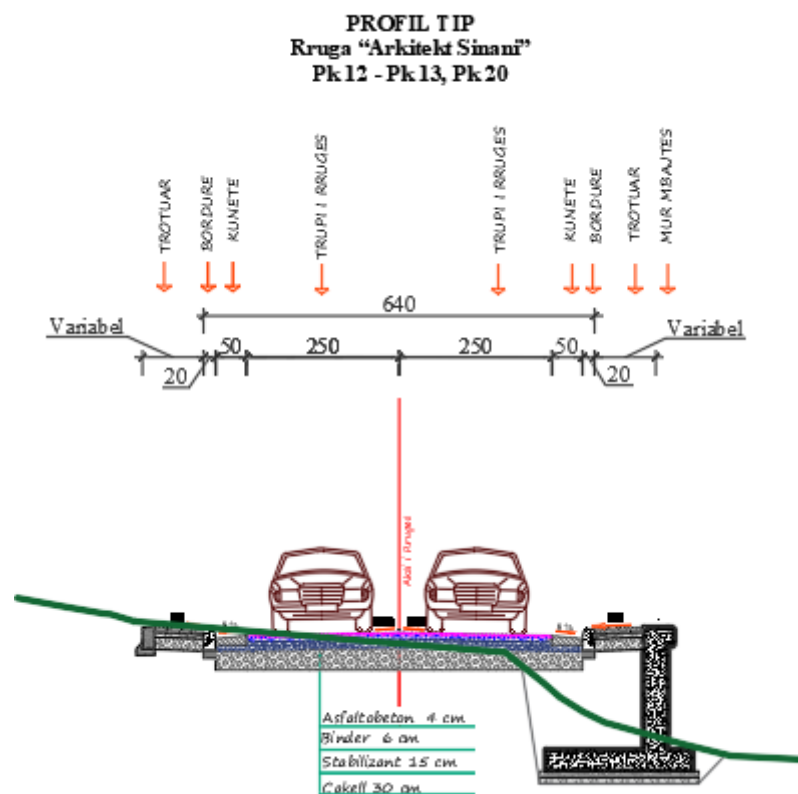
### PROFIL TIP Rruga “Arkitekt Sinani” Pk 17



### Kurora e rruges

- d. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variable (trotuar)+ Mur prites
- e. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- f. Gjerësia e kurores se rruges 6.2 m.

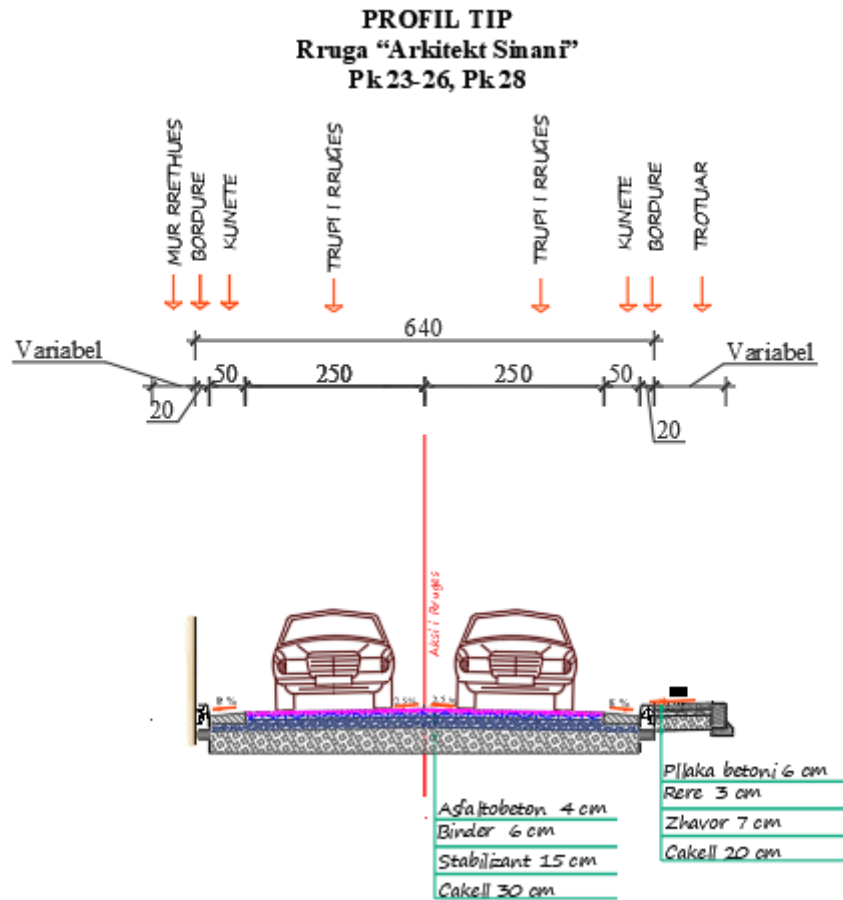
Profili tip qe propozojme gjate piketave Pk 12- Pk 13, Pk 20 tregohet si me poshte:



#### Kurora e rruges

- g. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 2 x variable (trotuar)+ Mur mbajtes
- h. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- i. Gjerësia e kurores se rruges 6.4 m.

Profili tip qe propozojme gjate piketave Pk 23- Pk 26, Pk 28 tregohet si me poshte:

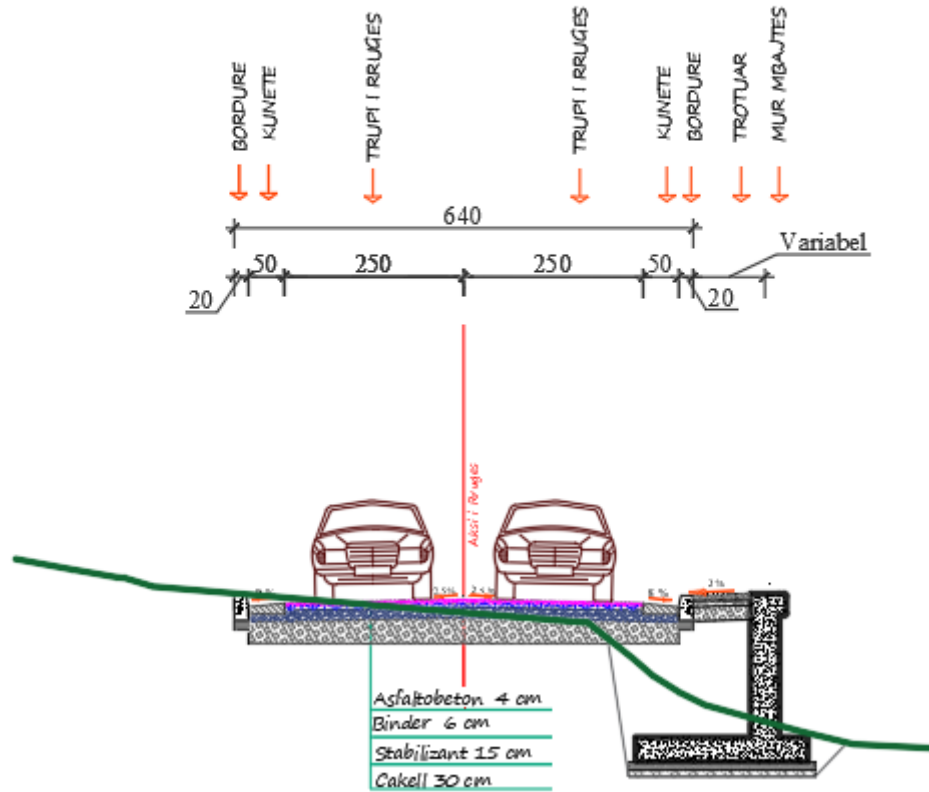


#### Kurora e rruges

- j. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variable (trotuar)+ Mur rrethues
- k. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- l. Gjerësia e kurores se rruges 6.4 m.

Profili tip qe propozojme gjate piketave Pk 11, Pk 21 tregohet si me poshte:

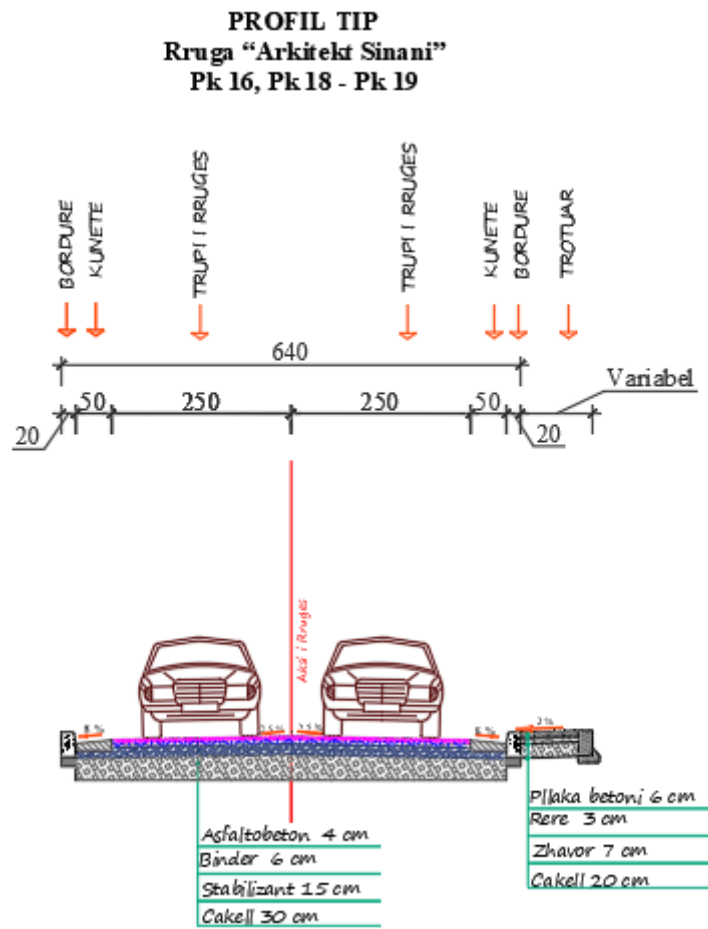
**PROFIL TIP**  
**Rruga “Arkitekt Siman”**  
**Pk 11, Pk 21**



**Kurora e rruges**

- m. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variable (trotuar)+ Mur mbajtes
- n. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- o. Gjerësia e kurores se rruges 6.4 m.

Profili tip qe propozojme gjate piketave Pk 16, Pk 18- Pk 19 tregohet si me poshte:

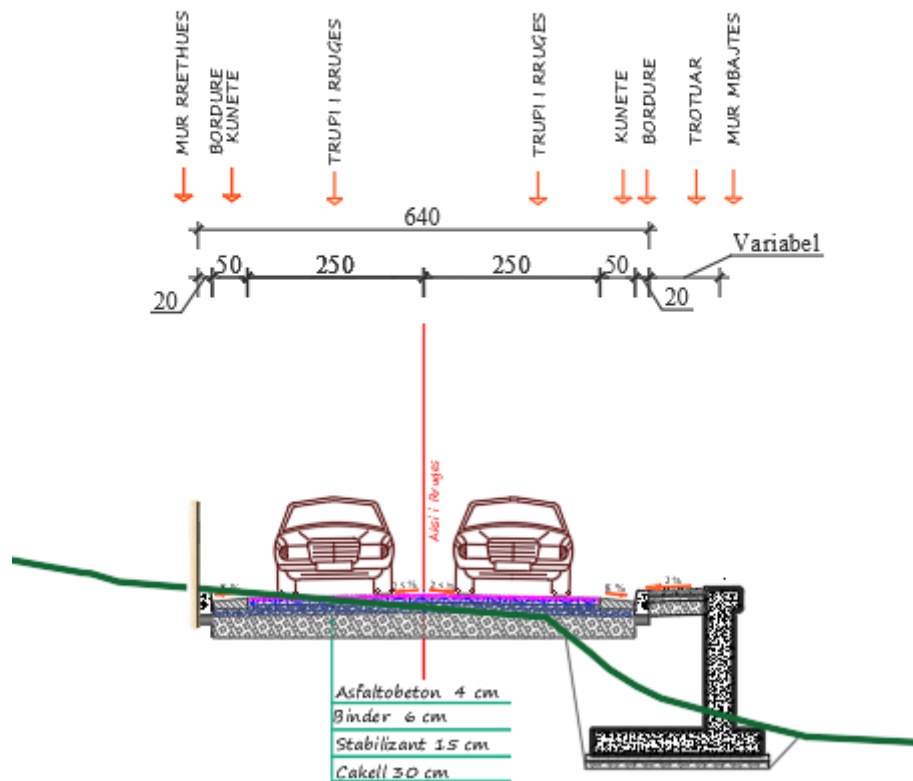


#### Kurora e rruges

- p. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variable (trotuar)
- q. Gjerësia e asfaltuar e kurores së rruges 5.0 m.
- r. Gjerësia e kurores së rruges 6.4 m.

Profili tip që propozojmë gjatë piketave Pk 27, Pk 29 tregohet si më poshte:

**PROFIL TIP**  
**Rruga “Arkitekt Sinani”**  
**Pk 27, Pk 29**



**Kurora e rruges**

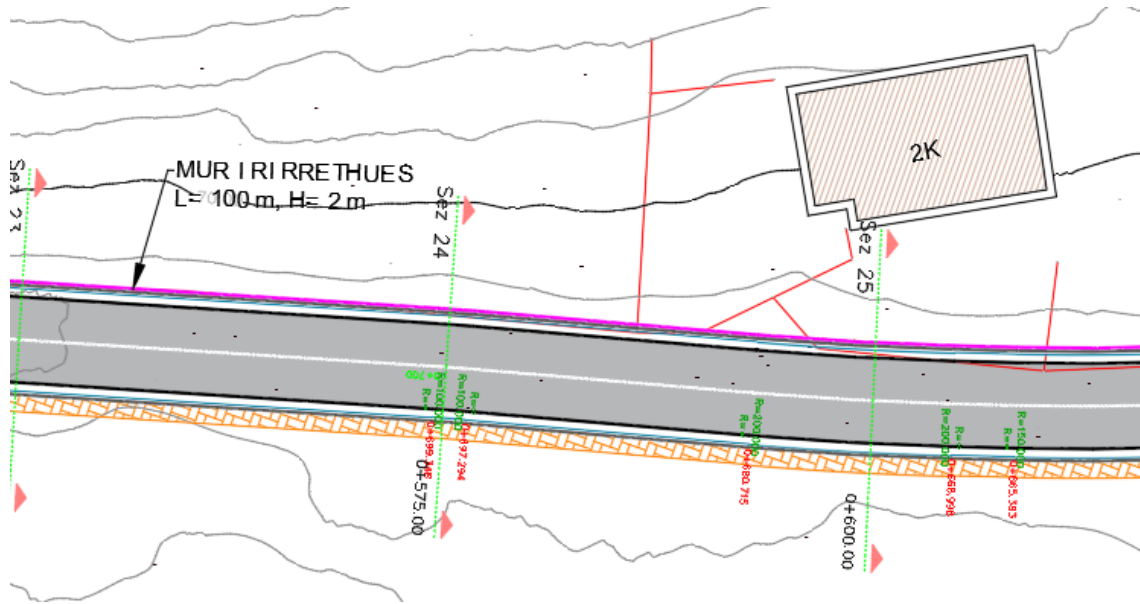
- s. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variable (trotuar)+Mur rrethues Mur mbajtes.
- t. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- u. Gjerësia e kurores se rruges 6.4 m.

**Paketa Asfatike e propozuar per rrugen “Arkitekt Sinani”**

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

**Paketa Asfatike e propozuar per trotuarin e rruges**

- Pllaka betoni 6 cm
- Rere 3 cm
- Zhavor 7cm
- Cakell 20cm



## 2.Rruga “Mustafa Krantja”

Gjatesia e segmentit rrugor është afërsisht **450 ml**. Profili tip të cilin propozojmë nga Pk.09, Pk 18 është si më poshtë:

### Kurora e rruges

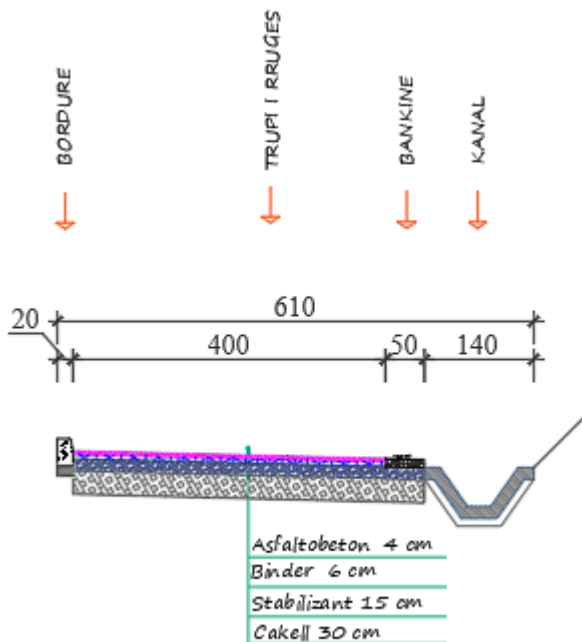
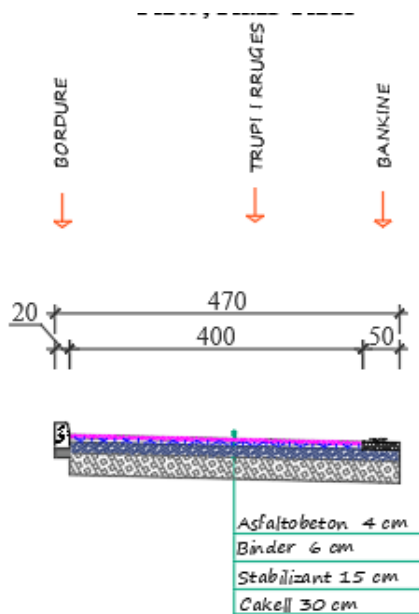
- v. 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 0.20m (bordure)
- w. Gjeresia e asfaltuar e kurores së rruges 4 m.
- x. Gjeresia e kurores së rruges 4.7 m.

Profili tip të cilin propozojmë nga Pk.01-Pk.04, Pk.07-Pk.08 është :

### Kurora e rruges

- y. 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 0.20m (bordure)+ 1 x 1.40m (kanal)
- z. Gjeresia e asfaltuar e kurores së rruges 4 m.
- aa. Gjeresia e kurores së rruges 6.1 m.





Profili tip te cilin propozojme nga Pk.10-Pk.12, Pk.19 eshte si me poshte:

**Kurora e rruges**

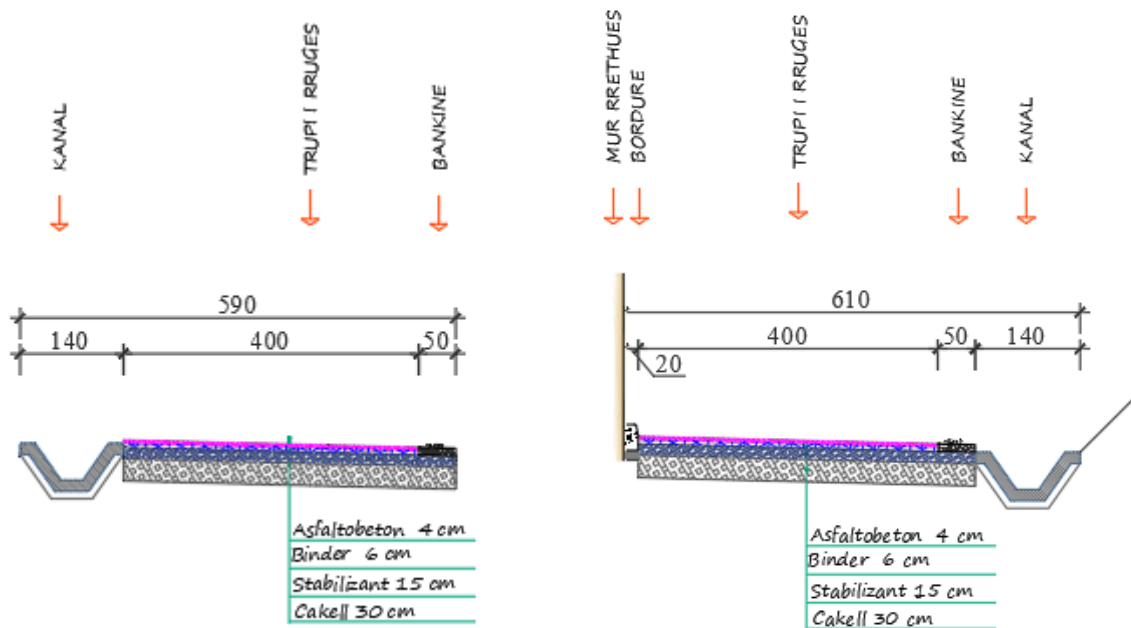
- bb. 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 1.40m (kanal)
- cc. Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- dd. Gjeresia e kurores se rruges 5.9 m.

Profili tip te cilin propozojme nga Pk.05-Pk.06 eshte si me poshte:

**Kurora e rruges**

- ee. 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 1.40m (kanal) + 1 x 0.20m (bordure)+ Mur rrethues
- ff. Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.

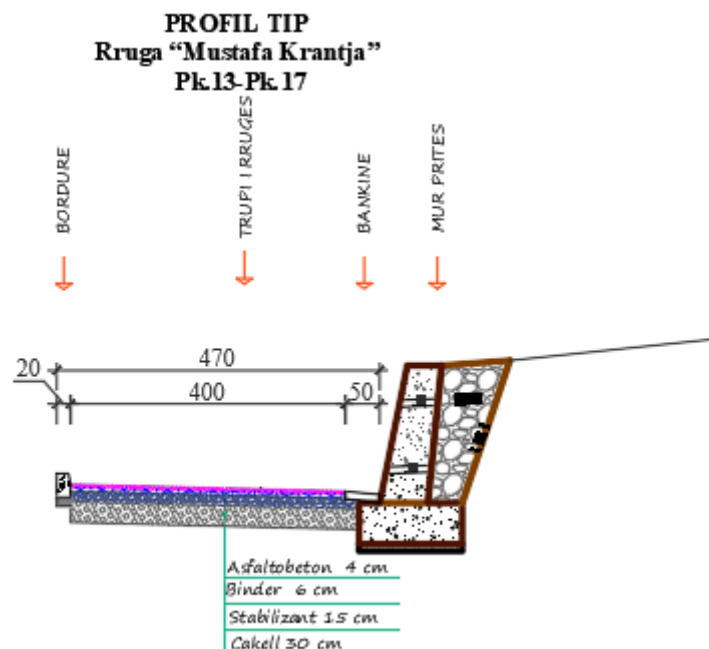
gg. Gjerësia e kurores se rruges 6.1 m.



Profili tip te cilin propozojme nga Pk.13-Pk.17 eshte si me poshte:

#### Kurora e rruges

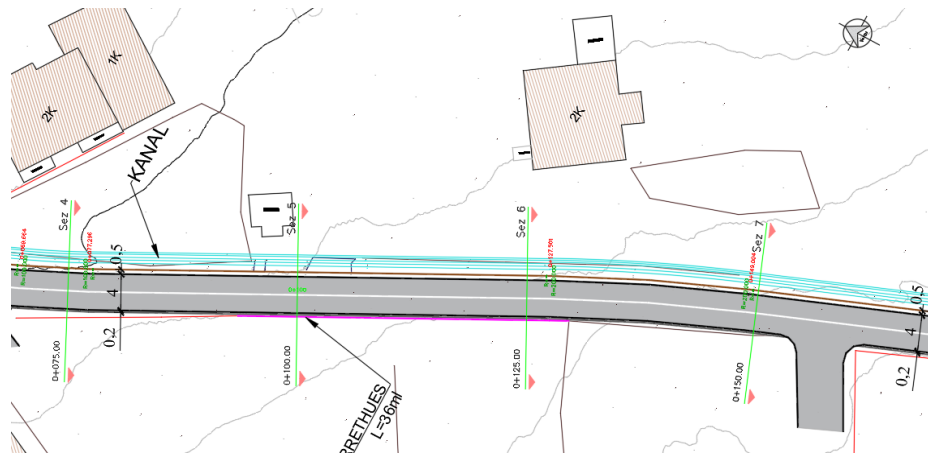
- hh. 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 0.20m (bordure)+ Mur prites
- ii. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- jj. Gjerësia e kurores se rruges 4.7 m.



• **Paketa Asfatike e propozuar per rrugen “Mustafa Krantja”**  
Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltbetoni 4 cm

- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Planimetria e përgjithshme “Mustafa Krantja”

Ne të dyja këto rrugë propozojmë rehabilitimin e infrastrukturës dhe sistemimin e të gjithë rrjeteve inxhinjerie, rrjete të cilat janë përkrahur me poshtë

### 3. Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”

Gjatesia e segmenteve rrugore është afërsisht **550 m** dhe është i kategorisë “E”.

Profilët tip të propozuara tregohen si më poshtë

Profil Tip 1

#### Kurora e rruges

kk. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variabel (trotuar I ri) + trotuar egzistues.

ll. Gjerësia e asfaltuar e kurores së rrugës 5.0 m.

mm. Gjerësia e kurores së rrugës 6.4 m.

Profil Tip 2

#### Kurora e rruges

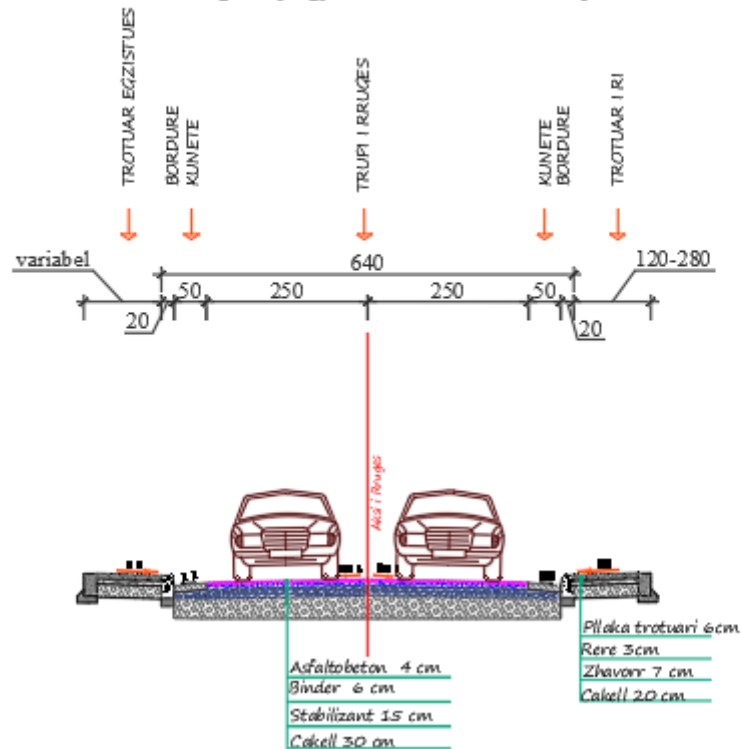
nn. 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)

+ 1 x 2.8m (trotuar I ri) + mur I ri rrethues

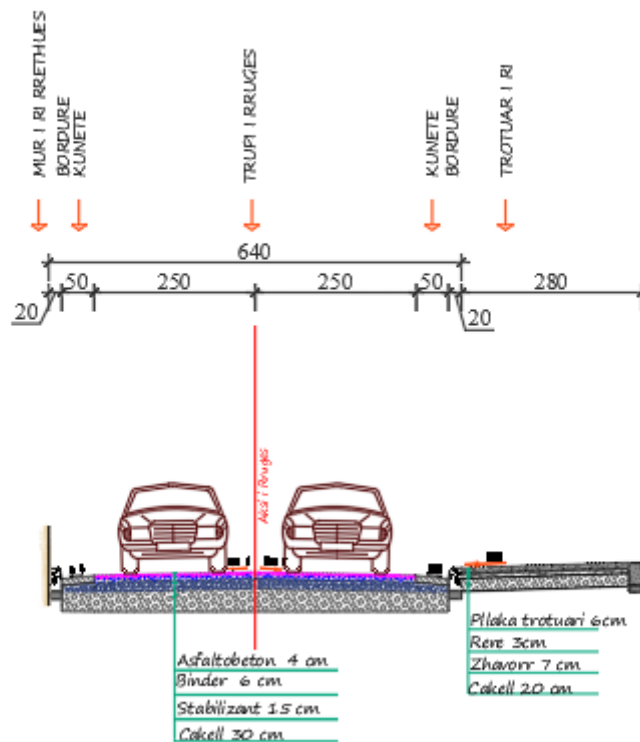
oo. Gjerësia e asfaltuar e kurores së rrugës 5.0 m.

pp. Gjerësia e kurores së rrugës 6.4 m.

**PROFIL TIP 1**  
**Rruga “Gjergj Elez Alia” & “Lazer Filipi”**



**PROFIL TIP 2**  
**Rruga “Gjergj Elez Alia” & “Lazer Filipi”**

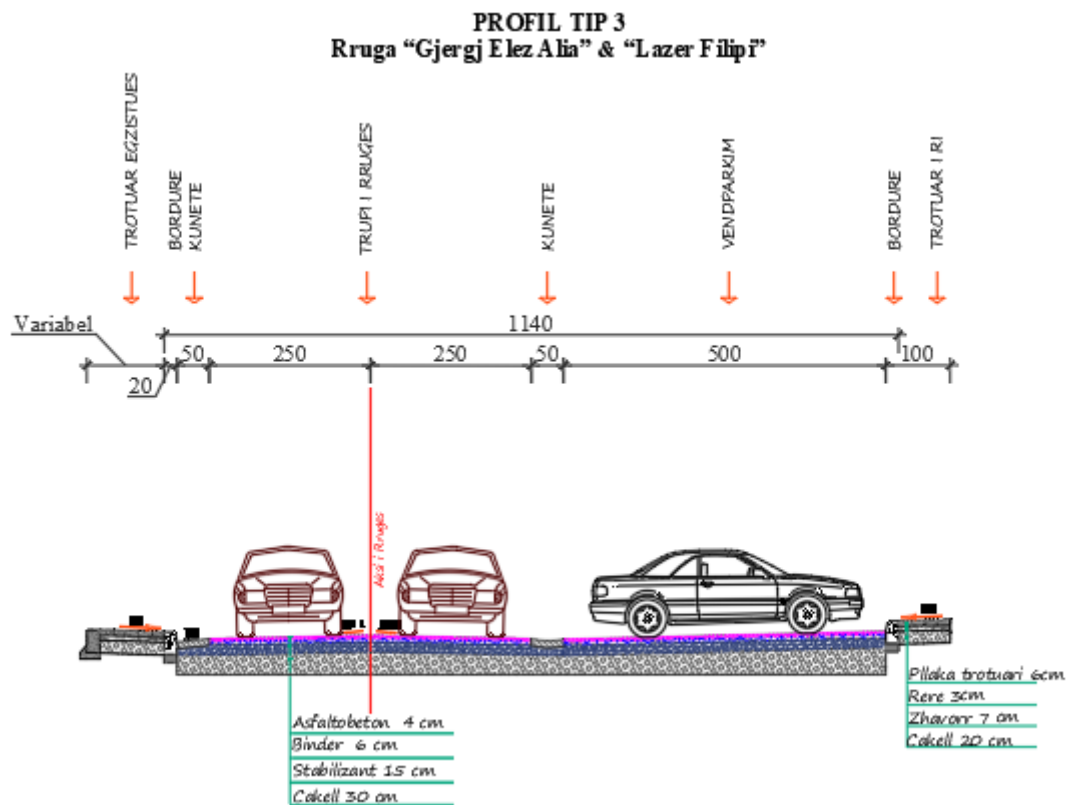


**Profil Tip 3 Kurora e rruges**

qq. 2 x 2.5 m (korsi kalimi)+ 1 x 5.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 1.0 (trotuar I ri)  
+ trotuar egzistues.

rr. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 10.0 m.

ss. Gjerësia e kurores se rruges 11.40 m



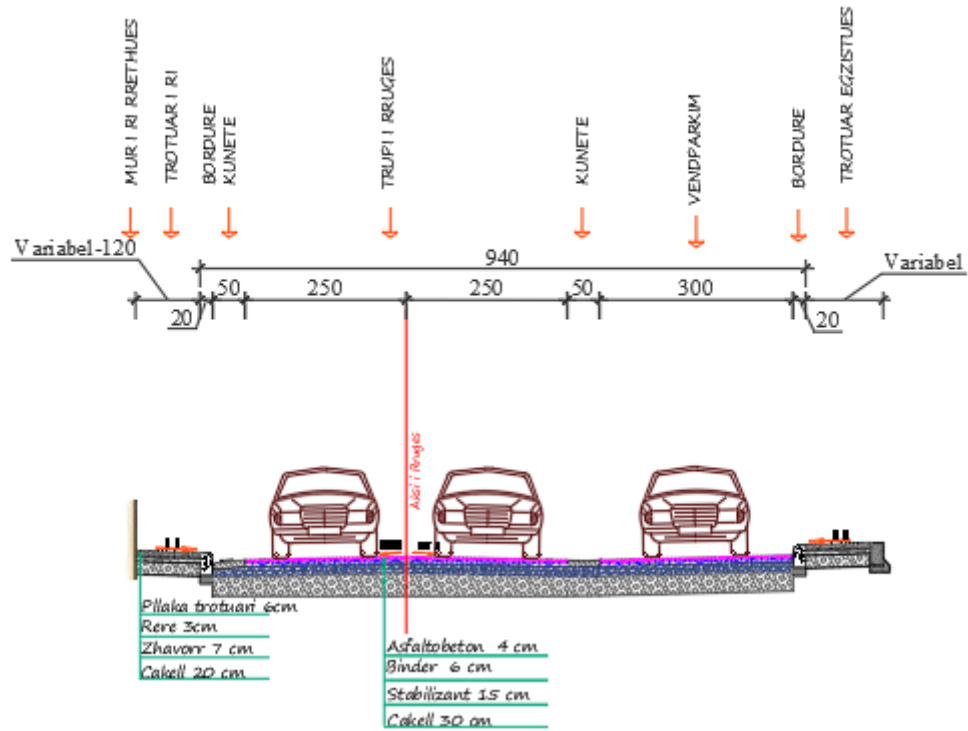
#### Profil Tip 4 Kurora e rruges

tt. 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 3.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kujete) + 2 x 0.2m (bordure) + 2 x variabel (trotuar I ri) + Mur I ri rrethues

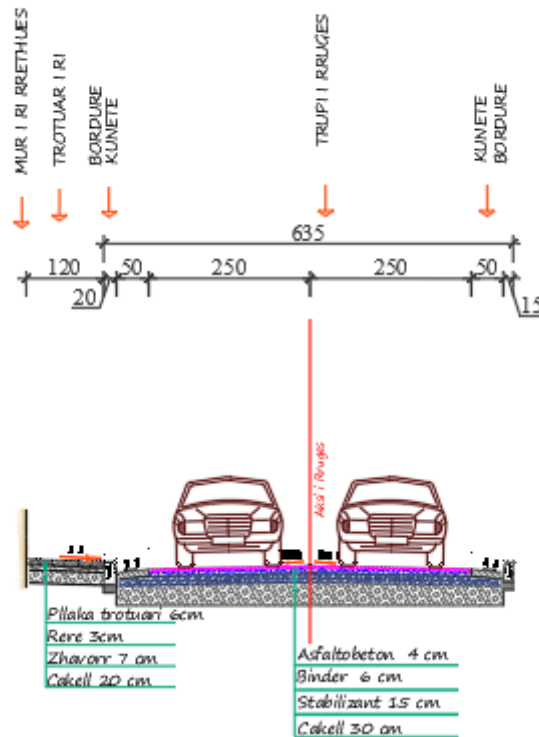
uu. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 8.0 m.

vv. Gjerësia e kurores se rruges 9.40 m.

**PROFIL TIP 4**  
**Rruga “Gjergj Elez Alia” & “Lazer Filipi”**



**PROFIL TIP 5**  
**Rruga “Gjergj Elez Alia” & “Lazer Filipi”**



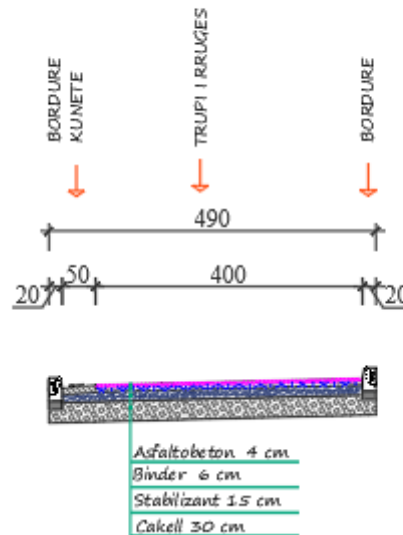
**Profil Tip 5 Kurora e rruges**

- ww. 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)+1 x 1.20 (trotuar I ri)
- xx. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- yy. Gjerësia e kurores se rruges 6.35 m.

**Profil Tip 6 Kurora e rruges**

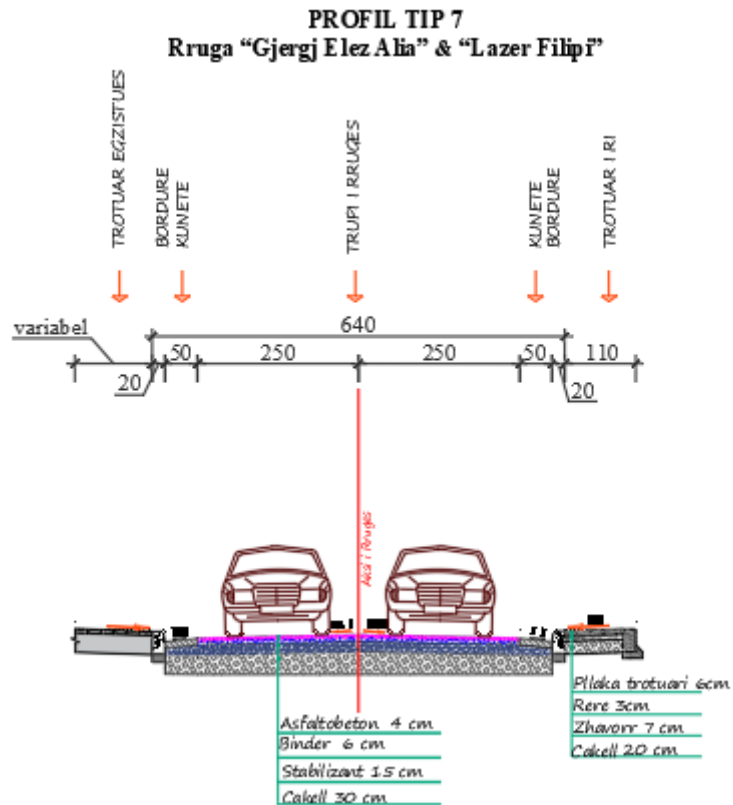
- zz. 1 x 4.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- aaa. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 4.0 m.
- bbb. Gjerësia e kurores se rruges 4.90 m.

**PROFIL TIP 6**  
**Rruga “Gjergj Elez Alia” & “Lazer Filipi”**



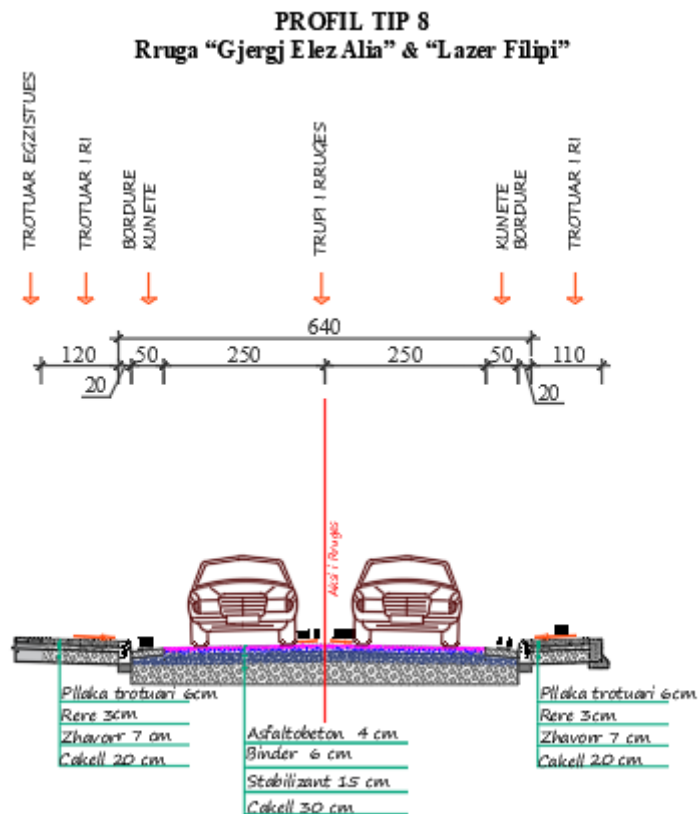
**Profil Tip 7 Kurora e rruges**

- ccc. 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variabel (trotuar egz.)+ 1 x 1.10 (trotuar I ri.)
- ddd. Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- eee. Gjerësia e kurores se rruges 6.40 m.



**Profil Tip 8 Kurora e rruges**

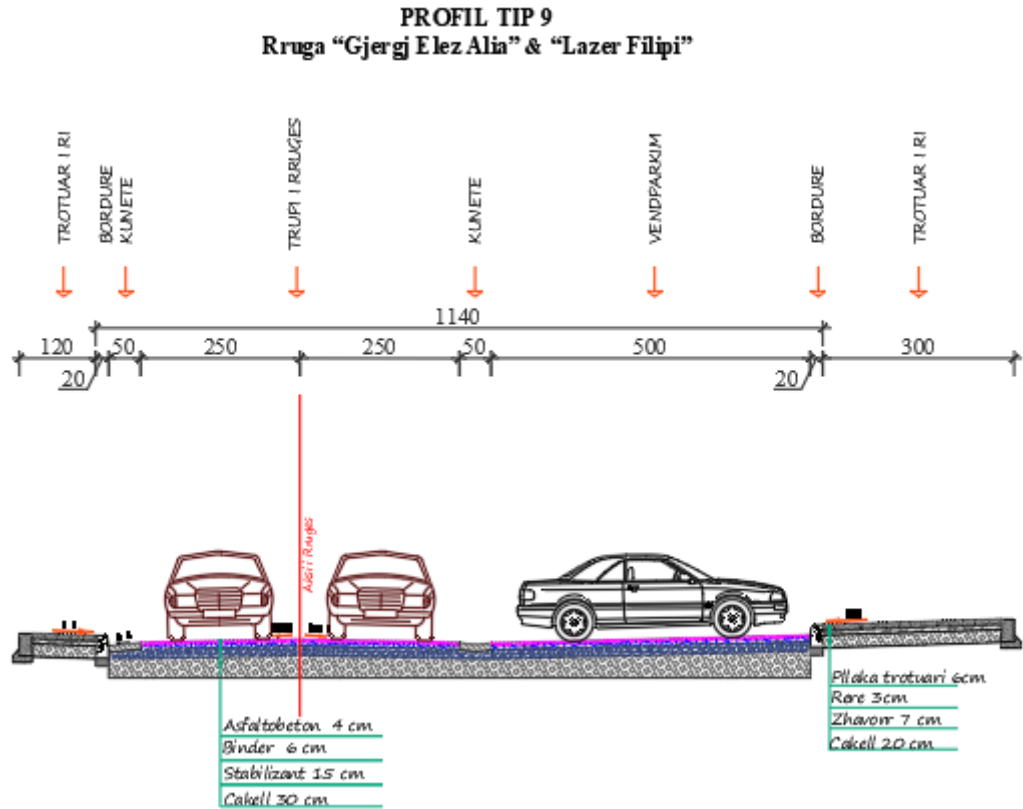
- fff. 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x 1.10m (trotuar I ri.) + 1 x 1.20m (trotuar I ri.) + 1 x variabel (trotuar egz.)
- ggg. Gjerësia e asfaltuar e kurores së rruges 5.0 m.
- hhh. Gjerësia e kurores së rruges 6.40 m.

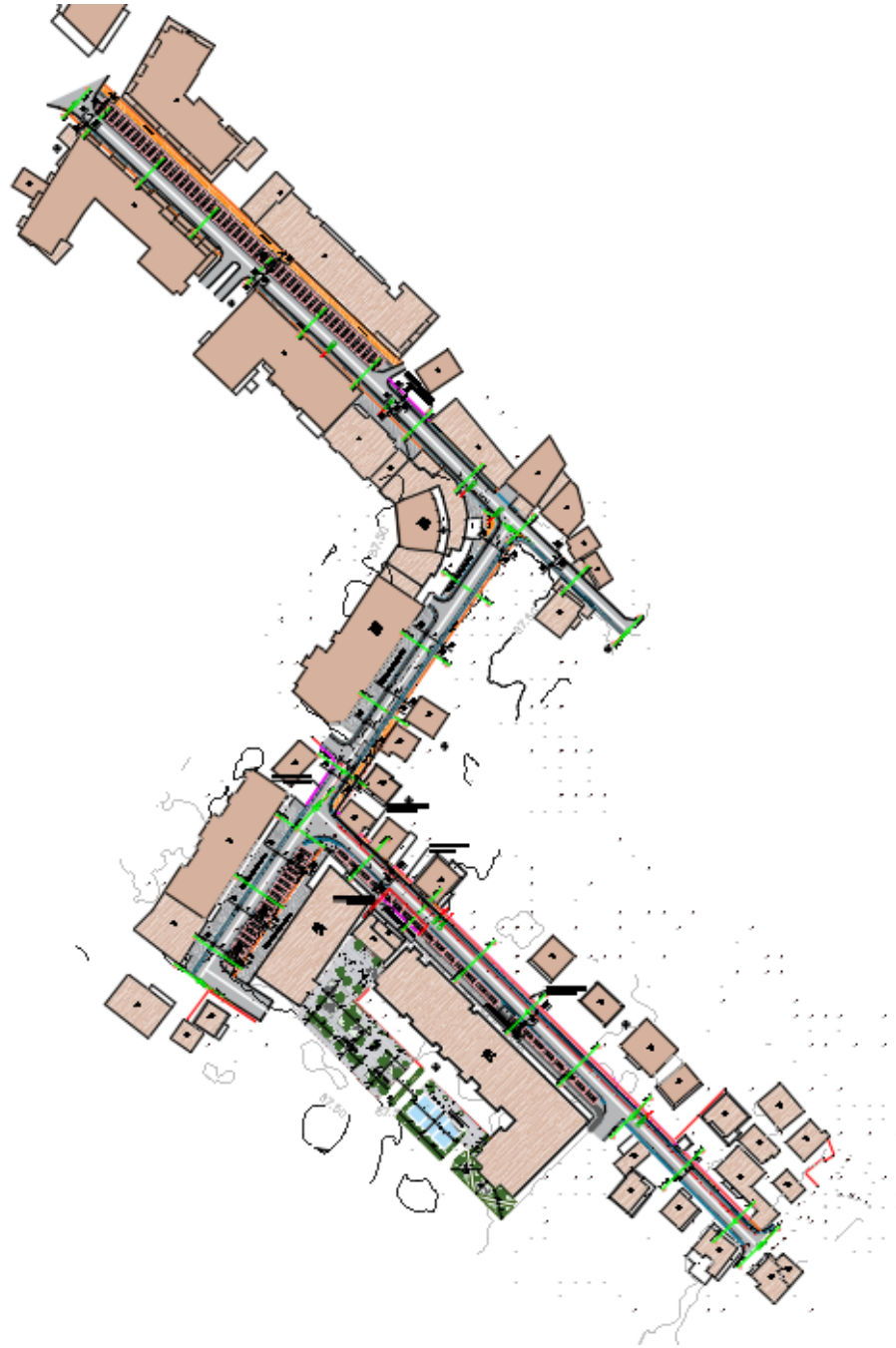




**Profil Tip 9 Kurora e rruges**

- iii. 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 5.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x 3.0m (trotuar I ri.) + 1 x 1.20m (trotuar I ri.)
- jjj. Gjerësia e asfaltuar e kurores së rruges 10.0 m.
- kkk. Gjerësia e kurores së rruges 11.40 m.





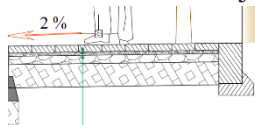
*Planimetria e pergjithshme “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”*

• **Paketa Asfatike e propozuar per rrugen “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”**  
Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm

- Cakell makinerie 30cm
- **Paketa Asfatike e propozuar per trotuarin e rruges**  
Shtresat e trotuarit te projektuar
  - Pllaka betoni 6 cm
  - Rere 3 cm
  - Zhavor 7cm
  - Cakell 20cm

**Trotuaret** jane projektuar te reja per pjesen me te madhe te rruges, Trotuari do te kete nje gjeresi te ndryshme dhe do te shtrohet me pllake trotuari, me nenshtrese betoni (6 cm), rere 3 cm, zhavor (7 cm), cakell 20 si ne detajin e paraqitur me poshte:



Pllaka trotuari 6cm  
Rere 3cm  
Zhavorr 7 cm  
Cakell 20 cm

- Ne perputhje me Detyren e Projektimit te hartuara nga Bashkia Tirane.
- Ne perputhje me Standartin Shqiptar te projektimit te rrugeve dhe te standarteve te tjera te miratuara nga institucionet shqiptare.

*Objekti i studimit duhet pare ne prespektive edhe ne lidhje me projekte ne ngjashme ne kete zone.*

## 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 I Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar**”, të jenë të pranueshme dhe brenda standarteve të aplikuara, të përshkruara nga Ministra 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 banoret e zones.

## 6. Përshkrimi i Burimeve Mjedisore

### 6.1 Burimet Fizike

#### 6.1.1 Topografia

Topografia e zones eshte bere me matje ne terren nga inxhinieri topograf. U rilevua konturi i rruges, pusetat, objektet ekzistuese, muret rrethuese, trotuaret etj. Puna ne terren filloi nepermjet

rikonjucionit ne objekt. Kontrolllet u bazuan në Sistemin e Rrjetit Kombëtar Shqiptar dhe te dhenave te vene ne dispozicion nga Instituti topografikë në Tiranë. Realizimi i punimeve gjeodezike dhe topografike në objekt u krye mbi bazën e kërkesave teknike të përgjithshme dhe specifike të parashikuara në standartet referues. Segmentet në të cilat propozohet ndërhyrje rehabilituese janë si më poshtë :

4. **Rruga “Arkitekt Sinani”** ndodhet në Njësinë Administrative Kashar, ka gjatësi rreth 790 ml dhe gjerësi 5-6 ml. Ajo kufizohet me rrugën nacionale “Tiranë-Durrës” dhe me pjesen fundore te rrugës “Ali Pashë Gucia”. Në zonë kryesisht jan objekte te ulta, objekte private 2-4 dhe magazina industriale.



*Rruga “Arkitekt Sinani”*

Rruga në të gjithë gjatësinë e saj ka mungesë infrastrukture. Rruga ka mungese totale te infrastruktures rrugore dhe ka nevoje emregjente per nderhyrje. Ne kete aks rrugor mungon infrastruktura rrugore, rrjeti i ujrave te shiut, ndricimi, sinjalistika etj. Ne si studio projektimi kemi propozuar nderhyrje ne infrastrukture dhe ne gjithe rrjetet inxhinjerike nentokesore per sistemim sa me te mire te zone.

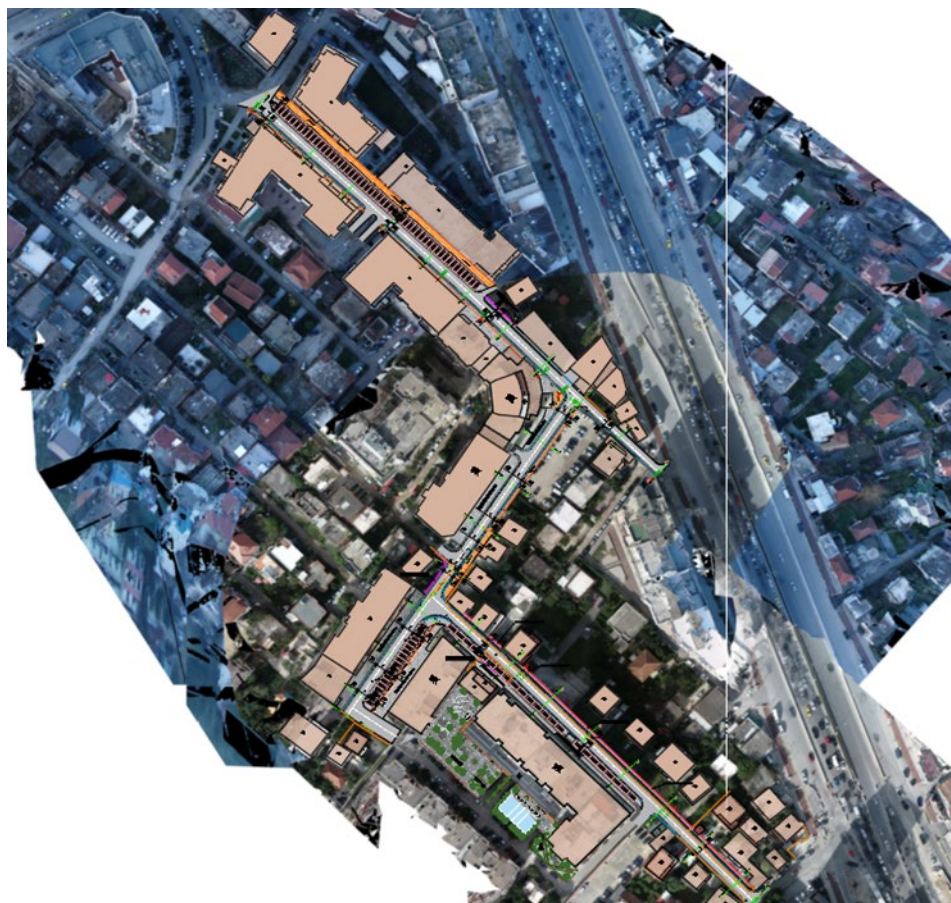
5. **Rruga “Mustafa Krantja”** ndodhet në Njësinë Administrative nr. 6, rruga ka një gjatësi rreth 450 ml dhe gjërësi variabël 5-7 m, aktualisht rruga ka mungese totale të infrastrukturës rrugore, është zone me objekte të ulta.





*Rruga “Mustafa Krantja”*

6. **Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”**, ndodhen në Lagjen 14. Të dy rrugët kanë nevojë për rehabilitim total dhe kanë një gjatësi rreth 550 ml.



*Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”*



## 6.1.2 Gjelogjia

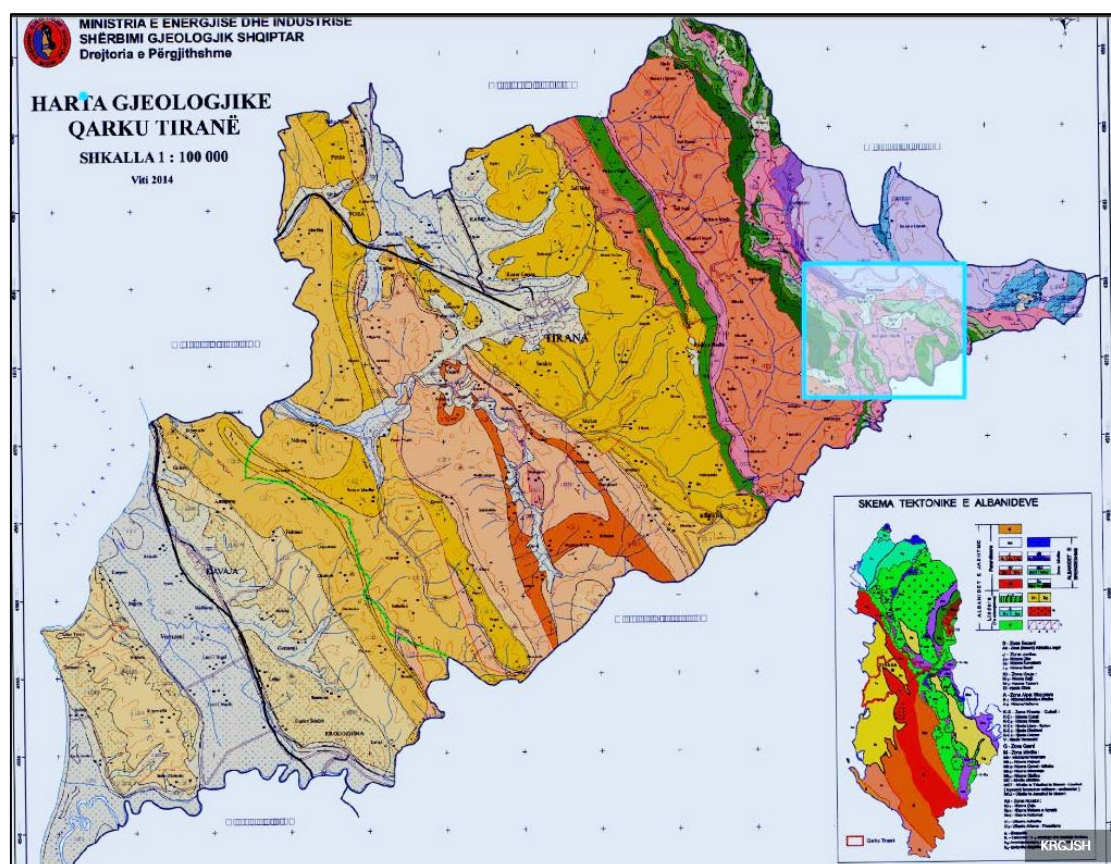
Jane rishikuar te gjitha punimet e meparshme gjeologjike te kryera nga autore te tjere vendas te cilat jane kryer per qellime te tjera por kane vlera njohese. Jane shikuar te gjitha studimet e botuara dhe te pa botuara per zonen ne fjale.

1. Jane studiuar punimet gjeologjike te vjetra qe jane kryer per kete zone, hartat gjeologjike dhe geomorfologjike te zones.
2. Jane kryer punime te ndryshme sipas programit te hartuar me siper, por te kombinuar 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.

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 të Tiranës*  
*Zona kryesore strukturale të Tiranës janë paraqitur në Figurën 2*

## Depozitimet e Tortonianit N<sub>(1<sup>21</sup>)</sub>

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 grupa 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 luhartet, 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.Deopzitimet 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<sup>dl</sup>)

Perfaqesojne mbushjet e tarracave te lumenjëve 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 luhartet ne kufij te gjere nga 2-3m deri ne 8-10m.

Kjo trashesi varet nga pozicioni i studimit si dhe nga kushtet e depozitimit 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 luhartet 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 luhartet ne kufij te gjere. Ndersa persa i perket ngjeshemrise shkalla e tyre luhartet 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 (Q<sup>4a</sup>)**

Depozitimet aluviale vendosen direkt mbi tavanin e derthurjeve të pakove ranoro-argjilore. Keto depozitime përfaqesojnë materialin aluvial të terracave të lumenjeve të Tiranës.

Nga punimet fushore të kryera në këto shesh ndertimi si dhe studimet e kryera në këto zone, trashësia e këtyre depozitimeve luhet nga 7.0 deri 10-40m.

Nga përberja litologjike depozitimet aluviale janë depozitime të ndryshme dhe përfaqesohen nga zhavore e zhure (poplat janë në % të paket), kryesisht gelqerore e me pak ranore e akoma me pak bazike e ultrabazike.

Depozitimet aluviale janë të perpunuara deri në gjysëm të perpunuara.

Shkalla e ngjeshmerisë së tyre është e lartë, ndërsa gjendja e lageshtisë së tyre është e ngopur me ujë.

Materiali mbushes përfaqesohet nga rere e surera në masën 10-30%.

#### **5. Shkëmbinjtë Neogjenike**

Keto shkëmbinj janë me origjinë sedimentare përbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore janë me ngjyrë bezhe në gri janë me çarje dhe shumë të perajruara. Shkalla e perajrimit zvogëlohet me rritjen e thellesisë. Keto depozitime dalin në sipërfaqe në kodrat për rreth qytetit të Tiranës.

##### **6.1.3 Hidrogeologjia**

Nga studimet e kryera në zonën ku ndodhet objekti rezultoi se niveli i ujit nentokesor në dimer dhe në verë është i ndryshëm.

##### **6.1.4 Habitati dhe biodiversiteti**

Asnjë nga speciet e rralla ose jo të rrezikshme të florës dhe faunës gjenden në pjesët e planifikuara të rrugëve. Gjate ndërtimit do të ketë një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla si pastrimi i bimësisë, prerja e pemëve të dobishme 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.

##### **6.1.4.1 Njesia Administrative Nr. 6 + 14 + Kashar**

Komuna Kashar është një prej njesive vendore më të mëdha të Qarkut të Tiranës në Shqipëri. Ajo ka një sipërfaqe prej 282.4 km<sup>2</sup> dhe u themelua në vitin 1992. Komuna ndodhet në perëndim të qytetit të Tiranës dhe ka një popullsi prej rreth 25,000 banorësh.

Relievi i komunës është kryesisht fushor dhe kodrinor, por dominohet nga hapësirat fushore. Klima është kryesisht mesdhetare, me dimër të butë e të lagësht dhe verë të ngrohtë. Komuna Kashar përbëhet nga 7 fshatra, të cilët janë: Yzberish, Mezez, Yrshek, Katundi 1 Ri, Mazrek, Kus, dhe Kashar.

Me ndarjen e re administrative, ky numër ka arritur të rritet në 10 fshatra.

Pozita gjeografike e favorshme e kësaj zone e bën atë një destinacion të përshtatshëm turistik, duke përfshirë burimet kryesore të të ardhurave. Rezervuarët dhe peizazhi kodrinor krijojnë një



panoramë tërheqëse, duke rritur interesin e turistëve vendas dhe të huaj për aktivitete si hipizmi, ciklizmi, dhe të tjera.

Zona e Kasharit ka një traditë të zhvilluar të vreshtarisë dhe bujqësisë. Kjo traditë vazhdon të qëndrojë aktive edhe sot, megjithëse në mënyrë të privatizuar.

### 6.1.5 Kushtet klimaterike

Faktoret klimatike të një rëndësie paresore janë rreshjet dhe menyra e perhapjes së tyre, lageshtia, temperatura dhe era, të cilat ndikojnë në avullimin dhe transpirimin.

Faktoret klimatike të cilët janë marrë në konsideratë në analizë përfshijnë:

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

Të dhënat që mbështesin këto analizë janë marrë nga vendmatjet të zgjedhura.

#### 6.1.5.1 Temperatura e ajrit

Ndonëse territori që përfshin Bashkia e re Tiranë përfshihet në 3 zona klimatike: mesdhetare fushore, mesdhetare kodrinore dhe mesdhetare paramalore, në pjesën më të madhe të tij mbizotëron klima mesdhetare fushore me dimër të butë dhe verë të nxehtë. Një nga elementet bazë që karakterizon klimën e një zone është regjimi i diellzimit, i shprehur me anë të numrit të ditëve të kthjellëta e të vranëta. Për zonën në studim, numri i ditëve të kthjellëta luhet nga 6-7 ditë në muajt e dimrit deri në 16-19 ditë në muajt e verës. Mesatarisht gjatë vitit vrojtohen rreth 1-2 ditë të vranëta në periudhën e verës dhe 10-12 ditë të tilla gjatë e dimrit. Në tabelën e mëposhtme tregohet kohëzgjatja mesatare e ditës sipas muajve si dhe mesatarja e ditëve me temperature mbi 32°C dhe nën 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 ditëve me temp. > 32°C	31	-	-	-	-	-	3	11	15	1	-	-	-	3
Nr. i ditëve me temp. < 0°C	34	10	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	10	3

Për rajonin e Tiranës rezultojnë se vlerat mujore të rrezatimit të përgjithshëm luhet nga 135,6 kal/cm<sup>2</sup> në muajin dhjetor deri në 570 kal/cm<sup>2</sup> 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 mëdha oresh me diell. Vlera e zgjatjes vjetore të diellit është në kufijtë 2600-2700 ore.

Numri i ditëve me diell është nga 320-330 ditë.

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

### 6.1.5.2 Rreshjet

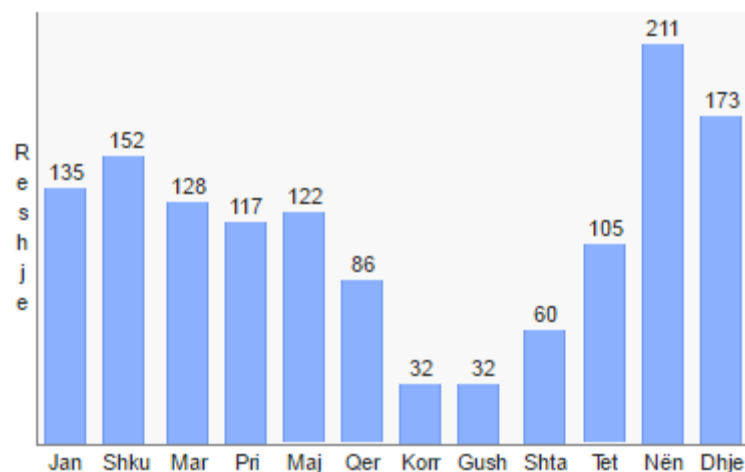
Rreshjet atmosferike janë nga elementet më të rëndësishme klimatike që përcaktojnë veçoritë klimatike të një zone.

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

Për shkak të veprimtarisë ciklonare sasia e madhe e rreshjeve vihen re në gjysmën më të ftohtë të vitit, dhe ajo më e ulët në periudhën e ngrohtë të tij. Zona në studim është një nga zonat që karakterizohet nga sasi rreshjesh të ulëta vjetore mesatarisht 931 mm në vit të cilat bëjnë formë 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 table 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 table 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 periudhe perseritje nje here ne 100 vjet, 50 vjet, 10 vjet dhe 2 vjet.

Nr	Vendmatja	Siguri te ndryshme					
		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 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10"	20"	30"	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10"	20"	30"	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>
Tirane	32	38	46	66	92	128	167	29	35	40	53	80	114	144	25	30	35	47	69	97	123

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

#### 6.1.5.3Bora

10%							20%							50%						
10"	20"	30"	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10"	20"	30"	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10"	20"	30"	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>
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.

#### 6.1.5.4Lagështia e ajrit

Si nje tregues i rendesishem i lagështires 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 tabelës se meposhtme tregojne se vlerat me te larta te lageshtires relative te ajrit vrojtohen ne gjysmen e

ftohte te vitit, gjë që shpjegohet me veprimtarinë ciklonare që vrojtohet në zonën e marrë në studim gjatë kësaj periudhe të vitit.

Vlerat më të larta i takojnë muajve Nentor, Dhjetor dhe Janar. Nderkaq vlerat më të ulëta e lageshtires relative vrojtohen në muajin Korrik dhe Gusht, pikërisht kur mbi rajonet e Mesdheut verëhet një qendrueshmeri anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lageshtires relative është e kundërt me atë të temperaturës së ajrit. Në orët e para të mëngjesit realizohen vlerat më të larta kurse në orët e mesdites (para ose pas mesdites) vlerat më të ulëta.

Në zonën në studim mbizoteron forma qarkullimit perëndimor i cili duke u vendosur nga perëndimi në lindje, sjell me vete masë ajrore të pasura me lageshtirë dhe relativisht të ngrohta. Gjithashtu rritja e sasisë së reshjeve nga fundi i vjeshtës dhe fillimi i pranverës bën që lageshtia relative gjatë vitit të qendrojë në vlera pothuajse të përafërta.

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 gjatë vitit*

Per këtë arsye, zona në studim ka vlerë relativisht të lartë të lageshtires është relative dhe më ndryshime jo shumë të ndjeshme nga muaji në muaj me tjetrin. Amplituda vjetore midis vlerës më të lartë 76% dhe asaj më të ulët 61% është 15%. Lageshtia mesatare vjetore është 70%.

### 6.1.5.5 Mjegulla

Mjegulla është ngjarje atmosferike që vështireson transportin rrugor, detar dhe ajror sidomos kur ka intensitet të madh. Paraprakisht, do të themë se mjegulla si fenomen atmosferik është dukuri e rrallë në Shqipëri. Për pasojë edhe zona në studim preket shumë pak nga kjo dukuri. Për të analizuar mjegullën do të ndalemi në dy aspekte, në numrin e ditëve me mjegull dhe kohezgjatjen e saj në orë. Të dhënat mbi mjegullën jepen në tabelën e mëposhtme:

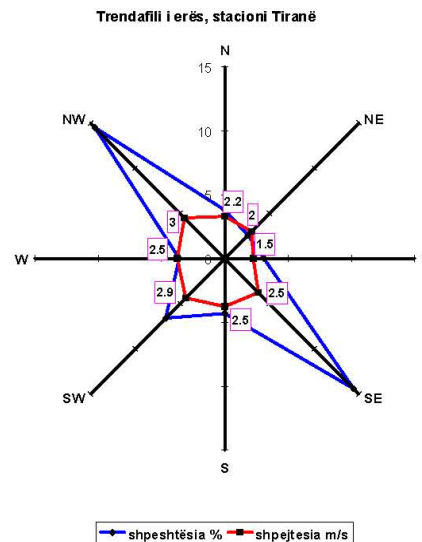
Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Tirane	2.5	2.0	0.7	0.2	0.7	0.1	0.0	0.1	0.4	0.5	1.5	1.6	10.5

*Numri mesatar i ditëve me mjegull*

Nga tabela rezulton se mesatarja vjetore më e madhe është 10.5 ditë me mjegull në Tiranë-kjo është edhe më e madhja në të gjithë Ultesirën Bregdetare, ku në Shkodër është 6.1 ditë dhe në Vlorë 1.5 ditë në vit.

Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tone, mjegulla është një dukuri e rrallë.

Nga analizat e materialit të ngjarjeve atmosferike të elementit mjegull për të cilët jepet numri i ditëve me mjegull, u llogarit edhe koha e zgjatjes së mjegullës. Rezulton se në të gjithë zonën në studim mjegulla zhvillohet pas mesit të natës, rreth orës 2 ose 3 dhe vazhdon deri në orën 9-10 të mëngjesit. Por nuk përjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet në orët e mbremjes. Si rregull, në muajt e periudhës së ngrohtë të vitit, mjegulla zhvillohet rrallë dhe në qoftë se ka



raste qe zhvillohet nuk zgjat shume kohe, p.sh. ne Tirane kohezgjatja mesatare e mjegulles eshte 2 ore e 24 minuta. Kohezgjatja 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 tjeter i rendesishem eshte edhe vleresimi i karakteristikave te ererave ne zonen ne studim. Ne parametrat kryesor te eres perfshihen edhe te dhenat per drejtimin e saj (shpeshtesia sipas drejtimeve te ndryshme) si dhe shpejtesia e saj sipas drejtimeve te 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 drejtimin te eres dhe shpejtesia mesatare sipas drejtimeve*

Vendmatja meteorologjike Tirane karakterizohet nga nje vlere 44% e gjithe vitit me qetesi (nuk ka ere 44% e periudhes vjetore). Shpejtesia 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 eres (SE) Jug-lindje me rastisje ne perqindje 15.8, dhe (NW) jug-perendimi me 15.1%.Ne

periudhen e dimrit rastisja (ne %) e drejtimit te eres eshte per (SE) 20.9% ne pranvere per drejtimin NE eshte 15.4%, ne vere per drejtimin NW eshte 20.1% dhe ne vjeshte per drejtimin SE eshte 14.6%.Shpejtesia e eres ne territorin e zones ne studim ashtu si ne te gjithe vendin tone, eshte ne vartesi te periudhes se vitit. Vlerat me te medha te tyre vrojtohen ne stinen e dimrit kur veprimtaria ciklonare eshte 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	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore	Stinet			
														D	P	V	Vj
Tirane	1.6	1.8	1.7	1.5	1.5	1.3	1.6	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4	1.5	1.6	1.6	1.5	1.3

*Shpejtesite mesatare te eres m/s*

Ne varesi te levizjeve te sistemeve barike dhe orografise se zones qe studiojme, era peson ndryshime te rendesishme. Te dhenat e deritanishme per shpejtesine e eres percaktojne dhe karakteristikat e veçanta lidhur me forcen e saj. Ne tabele jepen te dhenat e rastisjes se eres ne perqindje.

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

*Rastisja e shpejtesise se eres ne %*

Ne kete tabele shihet se shpejtesite nga (0-1 m/s) mbizoteron ne te gjithe 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 gjithe stinet e vitit, shpesh shoqerohen me bresher. Me shume dite me bresher ka ne muajt e dimrit dhe gjysmen e vjeshtes dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Numri me i madh i diteve me bresher vrojtohet ne rrethin e Tiranes 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 bresher 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 rezultojnë se me shumë dite në zonën në studim (Tiranë) ka 30.3 dite në vit. Numri më i madh i diteve me stuhi është në Maj me 4.1 dite. Shkaku kryesor që maksimumi i diteve me stuhi vërehet në muajin Maj do të kërkojë në qarkullimin e masave ajrore dhe në rastin e cikloneve.

Muaji Maj përfshihet në periudhën kur qarkullimi dimeror i atmosferës zëvendësohet me qarkullimin veror të atmosferës me ardhjen e masave ajrore nga deti për në thellësi të territorit të vendit të tonë.

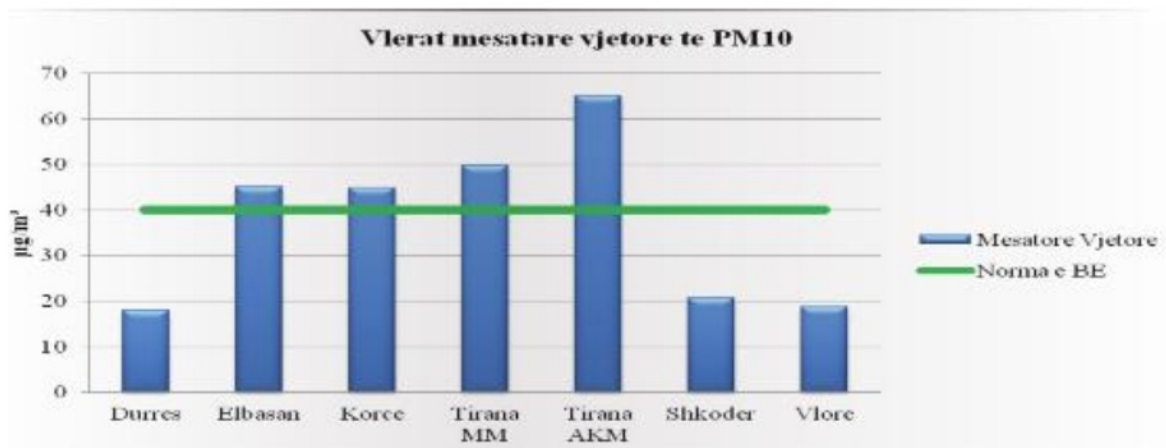
### 6.1.6 Cilësia e ajrit

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, NOx, 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 evidentojnë faktin që çështja më kritike në lidhje me cilësinë e ajrit në Tiranë është përqëndrimi i lartë në të 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, NOx, NH3 dhe

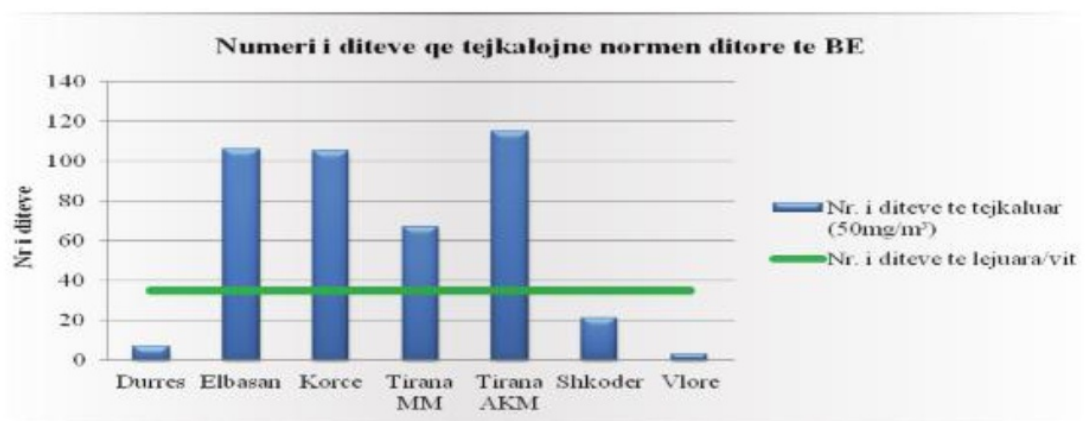


NMVOC.Ekspozimet, si afatshkurtëra edhe afatgjata, kanë treguar se shkaktojnë sëmundje të frymëmarrjes dhe të zemrës, efekte të tjera të dëmshme shëndetsore dhe vdekje (OBSh, 2007).Ekspozimet afatgjata kontribuojnë në rrezikun e kancerit të mushkërive (OBSh, 2008). Në grafikun e mëposhtëm shihet që vlera mesatare vjetore e përqëndrimit 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/m<sup>3</sup>. Vlera më e lartë prej 64.95 µg/m<sup>3</sup> 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 përqëndrimin e PM10 janë kryer me bazë ditore. Për të dy stacionet e Tiranës mbetet problem kryesor pikërisht numri i ditëve që tejkalojnë standartin ditor sipas BE. Numri i ditëve që e tejkalojnë vlerën prej 50 µg/m<sup>3</sup> që është standarti ditor i BE në stacionin AKM është 67 ditë/6 muaj kundrejt 35 ditëve në vit që është limiti i lejuar.

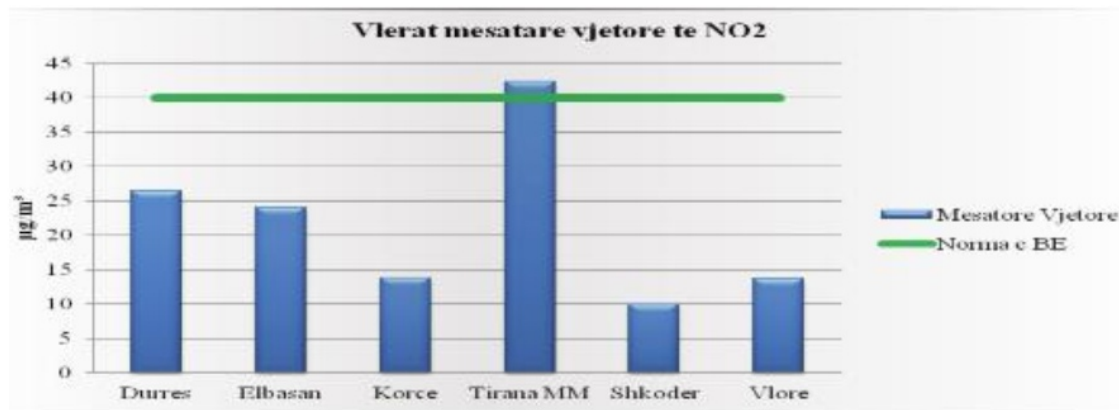


Burimi: Raporti i Gjendjes së Mjedisit 2015, AKM

Gjithashtu matjet e kryera kanë treguar kapërcim të vlerave të lejuara për NO<sub>2</sub>.

**Dioksidi i azotit NO<sub>2</sub>** 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 femijët nën rrezik të rritur për sëmundje të frymëmarrjes (OBSh, 2000).

Vlera më e lartë është regjistruar në stacionin MM dhe është  $42.38\mu\text{g}/\text{m}^3$  përkundëjt 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

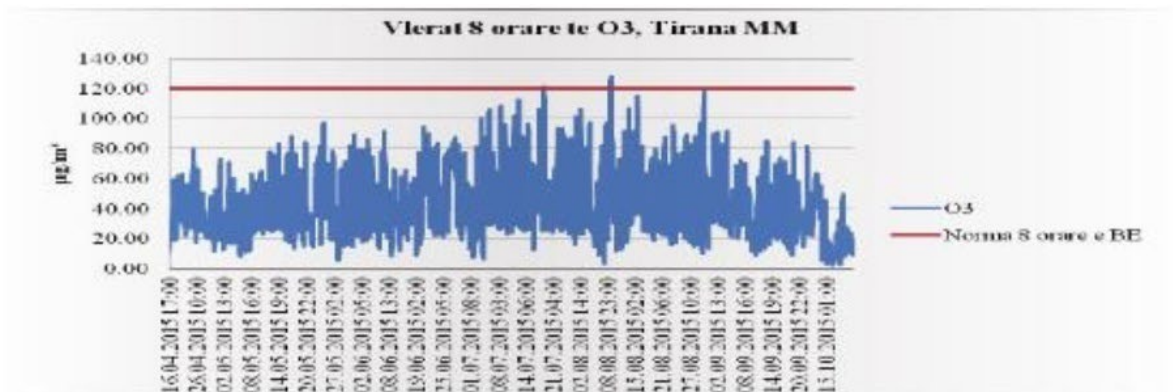
Gjithashtu është monitoruar përqëndrimi në atmosferë të  $\text{SO}_2$  dhe benzenit, të cilët për qytetin e Tiranës kanë rezultuar brenda normave të lejuara. **Dioksidi i squfurit  $\text{SO}_2$**  prodhohet prej djegies së lëndëve djegëse industriale e shtëpiake. Ekspozimi afatshkurtër ndaj përqëndrimeve 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  $\text{SO}_2$ .

**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 lartë 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  $\text{NO}_x$ , CO, NMVOC dhe  $\text{CH}_4$  në praninë edhe të rrezatimit diellor. Niveli i lartë i ozonit mund të shkaktojë probleme të shëndetit respirator. Efektet e ekspozimit afatshkurtër ndaj ozonit  $\text{O}_3$  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 rruzave 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 anginjës 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 industritë shkrirëse të metaleve si kromi e bakri, metalurgjia e gizës dhe çelikut, termocentralet.

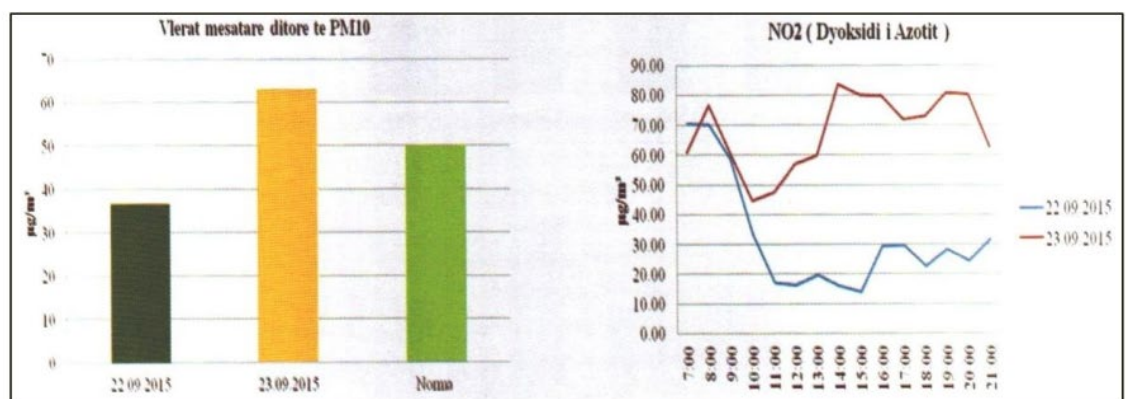
Burimet më të mëdha ndotëse të ajrit janë zjarret, pluhuri, nxjerrja dhe përpunimi i naftës, ngrohja e banesave, prodhimi i çimentos dhe djegia pa kriter e mbeturinave. Por, në cilësinë e ajrit urban dhe ndotjen e tij, kontribuojnë ndjeshëm veçanërisht dy aktivitete të tjerë, që janë transporti dhe ndërtimi.

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 NO<sub>2</sub>, 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.

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 NO<sub>2</sub>.

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/m<sup>3</sup>) 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, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, 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 përkundëjt një ditë të zakonshme me trafik. Veçanërisht e ulur është vlera e PM10, 71% më e ulët se një ditë 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 dioksidi i squfurit SO<sub>2</sub> 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 shkaktë 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

Vrojtimit 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.

Format jetesore mbizoterojnë nga hemikriptofitet (37%), terofitet (28 %) dhe gjeofitet (17%), e cila është deshmë e hapësirave të hapura (celtirave) dhe dendësive relativisht të ulëta 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 sjellë edhe proceset degraduese të bimesive në zonë.

Duke u mbështetur në klasifikimin vertikal në zonën 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 përfaqësohet 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 lentiscus*), 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*), frasher (*Fraxinus ornus*), shkoza (*Carpinus orientalis*) etj. Flora e bimesive 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 ulëta kriptogame, si Likenet (*Lichenes*)- mbi trungjet dhe guret, Briofitet (*Bryophyta*), në toke, drure ose gure, Fierera, (*Pteridophyta*), Kerpudha (*Mycophyta*).



Habitati i shkurreve mesdhetare *Spartium junceum* (Ibe, Tirane)

Zona e dushkajve e cila shtrihet në lartësi 500-1000 m, me perzierje druësh si shparth (*Quercus frainetto*), qarr (*Q. cerris*), bunge (*Q. petraea*), bungebute (*Q. pubescens*), frasher (*Fraxinus excelsior*), shkoze (*Carpinus orientalis*), melleze (*Ostrya carpinifolia*), geshtenje (*Casatanea sativa*), lajthi (*Coryllus avellana*), thane (*Cornus mas*), gorrice (*Pyrus amygdaliformis*), etj.

Zona e ahut që shtrihet në lartësi 1000 - 1600 m dhe kryesohet nga ahu (*Fagus sylvatica*). Ahu gjendet në grumbuj të thjeshtë, deri në lartësi 1570 m, si dhe me perzierje llojesh: panje fletëgjere (*Acer obtusatum*), melleze (*Ostrya carpinifolia*), bunge (*Q. petraea*), frasher (*Fraxinus excelsior*), pishë e zeze (*Pinus nigra*). Në disa maja mbi 1000 m, pylli i ahut është i paprekur, pothuajse natyror.





Zona e kullotave malore është tepër e kufizuar, në lartësi mbi 1500 m. Sipërfaqe të mëdha dhe me vlerë zënë livadhet eumesofile të vendosur në toka relativisht të thella të murrme pyjore.



#### *Kullota alpine në Malin me Gropa*



#### **Fauna**

Habitatet natyrore që gjenden në brendësi të territorit të Bashkisë Tiranë karakterizohen nga një diversitet i lartë dhe gjendje e ruajtur. Sipërfaqja e madhe e zonave të mbrojtura (P.K Mali i Djatit, Peisazhi i mbrojtur Mali me Gropa-Bize-Martanesh), kurora e gjelber e Tiranës, mjediset ujore të përfaqësuar nga lumenj, liqene dhe rezervuare, krijojnë kushte të përshtatshme për jetesën e një numri të lartë gjallesash. Nga inventarizimet e kryera të grupeve të synuara të faunës (gjitarë, shpende, zvarranike, amfibe) rezultoi se gjenden shumë lloje të rëndësishme në nivel kombëtar dhe nderkombëtar. Një numër i madh i vertebrorëve që gjenden në zone gëzojnë mbrojtje strikte (SPS- specie në mbrojtje strikte) ose janë të mbrojtura (9S- specie të mbrojtura) nga ligji shqiptar (Ligji për Mbrojtjen e Faunës dhe aktet rregullatore përkatës).



Llojet	Nr i llojeve qe gjenden ne zonen e Tiranës	Nr. i llojeve ne kisten kombetare	Perqindja % ne raport me nr.total
Gjitare	53	71	74.60
Shpende	130	330	39.30
Zvarranike	28	37	75.60
Amfibe	13	15	86.00

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 sensibel 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. Nivelet e zhurmës vazhdojnë të mbeten të larta, ditë dhe natë. Zhurma ka efekte negative në shëndetin e popullates, ndaj duhet te merrem masat e nevojshme per 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 kryqezimet 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 urbane 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 urbane 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 patrajtuara.
- 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.

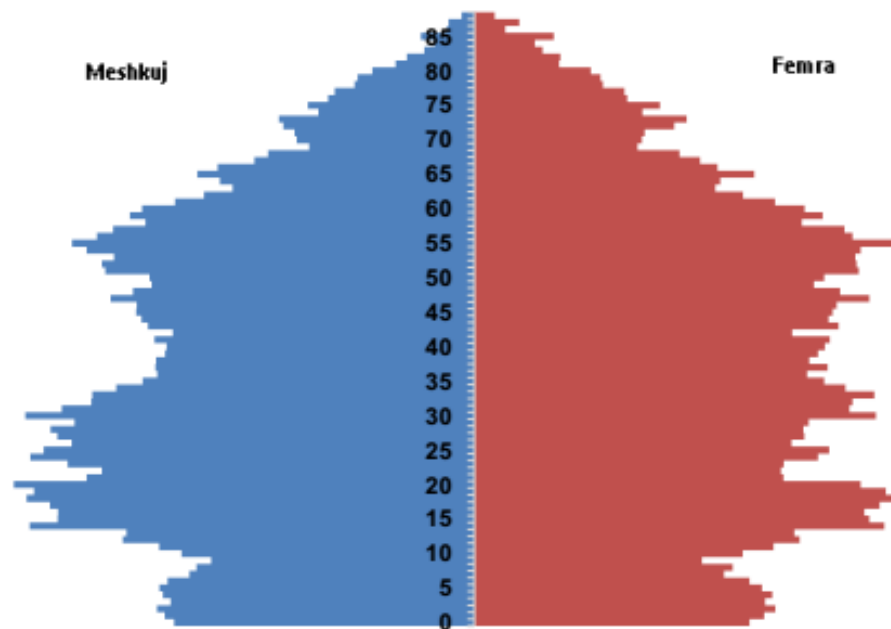
## 6.2 Burimet Ekologjike

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 pakten 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

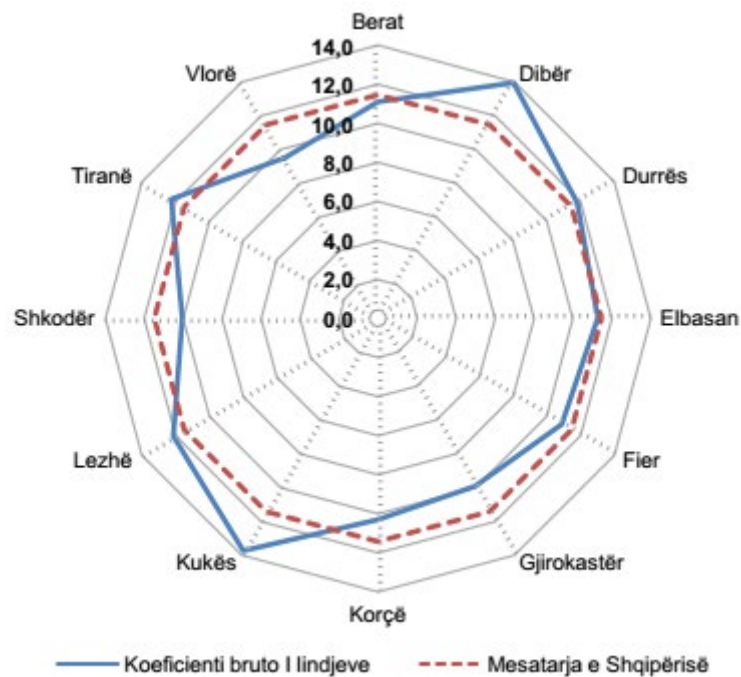
Me popullsinë më të lartë në Shqipëri mbetet Tirana me 811.649 (28,1%) banorë. Nga të gjitha qarqet vetëm Tirana, Durrësi dhe Vlora kanë njohur rritje të popullsisë, ndërsa popullsia e të gjitha qarqeve të tjera ka pësuar rënie. Qarku me rritjen më të madhe të popullsisë është Tirana me një rritje vjetore 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 ulëti me 99,5 meshkuj për 100 femra.



*Pyramidë 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
Gjirokastrë	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 i infrastrukturës rrugore në njësinë administrative nr. 6 + 14 + Kashar**” janë si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet më të rëndësishme pozitive janë:

- Do të lehtësoje dhe permiresoje levizjen.
- Keto rrugë do të krijojnë një lidhje më të mirë për ta

*Efektet negative konsistojnë:*

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

#### **6.4 Arkeologjia dhe Trashëgimia Kulturore**

##### **➤ Monumentet e natyres**

Brenda territorit të Bashkisë Tiranë përfshihen 14 monumente natyre që janë dhe zona të mbrojtura Kategoria III dhe në të cilat zbatohet shkalla e parë e ruajtjes. Një pershkrim i secilit prej tyre jepet më poshtë.

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 në 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 të projektit: **“Rehabilitimi i infrastrukturës rrugore në njësinë administrative nr. 6 + 14 + Kashar”**

#### **7.1 METODOLOGJIA**

Studimi mbi vijën-bazë mjedisore është përdorur si bazë për hartimin e liste-kontrollit që i përshtatet analizës ambjentale për qëllimet e Projektit **“Rehabilitimi i infrastrukturës rrugore në njësinë administrative nr. 6 + 14 + Kashar”**

Ndikimet e mundshme janë klasifikuar në tre fazat e mëposhtme:

- Punimet Paraprake

- Punimet
- Funksionimi.

Krahasimi i situatave "pa projekt" dhe "me projekt" është kryer në formën e Matricës së Çështjeve / Ndikimeve Ambientaliste. Kjo analizë paraqet shkurtimisht çështjet ambientaliste kryesore dhe ndikimet e mundshme pozitive dhe negative për këtë rrugë.

Ndikimet klasifikohen si

- Ndikime ambientaliste tepër negative (—),
- Ndikime ambientaliste negative të moderuara (—),
- Ndikime ambientaliste inekzistente ose të paperfillshme (O)
- Ndikime ambientaliste pozitive (+).

Faza	Parametri Ambiental	“Pa Projekt”	“Me Projekt”
<b>Punimet Paraprake</b>	• Besueshmeria e ndërtimit të rrugës	—	+
	• Besueshmeria e materialeve	O	O
	• Mundësia e ndotjeve	—	+
	• Zenia e tokës dhe zhvendosja e njerezve	O	O
	• Pengese për përdorimin e tokës dhe për aktivitetet ekonomike.	O	O
<b>Punimet</b>	• Pengese për përdorimin e tokës	O	O
	• Humbja e vegjetacionit natyral	O	—
	• Dëmtimi i kanaleve apo abitateve ujore etj	O	O
	• Ndotje e truallit dhe ujit	O	—
	• Probleme akustike, ndotje ajri, trafik etj	O	—
	• Punesim	O	+
<b>Funksionimi</b>	• Shëndeti publik	—	+
	• Ndotje ujrash	—	—
	• Rritja e vlerës së tokës	O	+
	• Zgjerimi i aktivitetit ekonomik	O	+

Në tërësi, projekti mendohet të ketë ndikim pozitiv për popullsinë sidomos për banorët e zonës. Do të përmiresohen perspektivat për punësim afat-shkurter dhe do të ketë avantazhe ekonomike afat-gjate.

## 8. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

### 8.1 Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore

Nuk parashikohet të ketë ndonjë ndikim të rrezikshëm në pasuritë kulturore dhe arkeologjike pasi ekziston një distancë e konsiderueshme ndërmjet rrugës dhe këtyre terreneve të interesit kulturor.

### 8.2 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

Terreni dhe impaktet pamore do të jenë me tepër në vëmendje gjatë fazës së ndërtimit dhe në term afatshkurtër si shërbim lehtësues pasi nuk është specifikuar shumë mire ky shërbim. Një rëndësi shumë e madhe për impaktin pamor dhe terrenin janë fazat e mëposhtme të ndërtimit:

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

Mjetet që do të transportojnë si dherat nga trupi i rrugës, dhe në mjetet që do të vihen material filtrues nga karrierat, duhet të përcaktohen, masa konkrete për organizimin e transportit të tyre, si përdorimi i mjeteve me kazana të lartë, përdorimi i mjeteve me karrocë të padëmtuara, me një disiplinë ngarkimi, për të mos patur mbingarkim të mjeteve. Nëse mjetet nuk plotësojnë faktorët e mësipërm atëherë kemi rënie të mbeturinave gjatë rrugëve të transportit dhe ndotje të ambientit.

Problemi mund të paraqitet në rastet kur kapicat e dheut ku do të merret materiali inert për mbushjen dhe shtrimin e rruges do të vendosen në sheshet kryesore pranë vendbanimeve. Për këtë do të ketë konsultime dhe do të terhiqet opinioni i publikut për vend depozitimit të materialeve inerte. Do të synohet që të identifikohen pamje të fshehura të tyre me qëllim që të mos cenohet bukuria e peisazhit dhe as bimesia përgjatë aksit rrugor.

Një rëndësi për impaktin pamor do të ketë zgjerimet eventuale të karrexhatës së rruges përgjatë akseve të rruges do të shkaktojë demtimin në shkallë të vogël të bimesisë përgjatë rruges. Çdo punim rrugor, edhe në rastin kur ajo ndërtohet në aksin ekzistues të një rruge të mëparshme, ka ndikim në mjedisin ku ajo kalon. Rruga me prezencën e vet dhe me ngjyren e zeze të shtresës së asfaltit është jashtë “ndërtimit” natyror, përpos faktit që ajo krijon probleme konkrete të habitatit ekzistues.

### **8.3 Klima**

Impakti i projektit në klimën e zonës përreth nuk është i rëndësishëm dhe për këtë arsye gjatë të dyja fazave si gjatë ndërtimit dhe ndërhyrjes nuk do të 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 rikonstruktion dhe jo gjurmë e re.

### **8.5 Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore**

Gjatë 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 të qëndrueshme gjatë ndërtimit për të ulur rrezikun e ndotjes së rrjedhave të ujërave.

Gjatë procesit të ndërtimit do të vendosen edhe masat për kontrollin e ndotjes. Këto do të 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, turbulencës dhe nxitjen elektrike.

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

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

Rreziku i ndotjes së dheut dhe ujërave nëntokësorë 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, se 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 zvogëlimit të efektit të shtegtimit të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tillë nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e habitatit. Gjate fazës së ndërhyrjeve pasoja 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 rrugeve 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 pare 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 i infrastrukturës rrugore në njësinë administrative nr. 6 + 14 + Kashar” do të ketë një ndikim të papërfillshëm për banorët e zones.

## 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 veprimtaritë 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 është pozitiv për banorët e zonës

Efektet kryesore pozitive janë:

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

## **8.10 Flora dhe Fauna**

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 masë lehtësimi gjatë 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 mënjeluar 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 gjurmim 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 qe është kërkuar dhe te jete lëshuar konfirmimi nga autoritetet qe 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 qe 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 mënjanimi të impakteve kudo qe shihet si e mundur gjate përzgjedhjes dhe projektimit të Skemës së Propozuar. Ne lidhje me këtë gjurma rrugore është përzgjedhur për te minimizuar impaktin ne zonat e banuara, detajet topografike, pemët dhe ku është e mundur ne pyje. Për këto arsye u zgjodh që dhe rruget 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 gjurmimeve dhe nëse jo duhet të depozitohet në lartësira prej jo më shumë se 2 m.

Ne përfundimin e rrugës, do të ndërmerren inspektive 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 ne ujë mund te konsiderohet një impakt negativ. Megjithatë raporti i VNM i kërkon palës së Kontraktorit qe te zbatoje procedura te qëndrueshme gjate ndërtimit për te ulur rrezikun e ndotjes se rrjedhave te ujërave.

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

Derdhja e materialeve qe shkarkohen nga kantieri i ndërtimit do te trajtohet ne 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 bimesise 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 veprimtaritë 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 të projektuara për kohe afat gjatë janë tepër të ulëta dhe si të tilla ato shkaktojnë shkarkimet tepër të pakta.

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

### 9.2.7 Zhurmat

Gjatë ndërtimit, Kontraktori do të detyrohet të marrë masa të veçanta mbrojtëse ndaj zhurmës në përputhje me rekomandimet e Komunitetit Evropian. Kjo duhet të përfshijë pengesat ndaj zhurmës gjatë periudhës së ndërtimit të kantierit si edhe masat për reduktimin e zhurmave në minimum.

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

- Asnjë impiant në kantier i shfrytëzuar për punë të 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 të 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.

- Makinaria 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 një 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: gërmime 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 sistemojnë mbetjet konform mjedisit, siç specifikohet në ligjin nr 9010 date 13.02.2003– Per administrimin mjedisor te mbetjeve te ngurta . Mbetjet përfshijnë ujrë e përdorura (të papastrë) dhe mbetjet solide, mbetjet e lubrifikantëve dhe mbetjet nga ndërtimet. Kontraktuesi duhet të përgatisi një plan për sistemimin e mbetjeve, i cili duhet të aprovohet nga supervizori 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 të merren masa të veçanta nga ana e kontraktorit, me qëllim që të behet mirëmbajtja e ujit, elektricitetit dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

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

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

- 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 shume 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 ambjentale 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 ambjental**

Plani i Menaxhimit Ambjental (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 Ambjentalist (PLA), që nënvizon masat që duhen marrë për të lehtësuar ndikimet negative gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
- Një Plan Monitorimi Ambjentalist (PMoA), që përcakton parametrat ambjentaliste për t'u observuar dhe raportuar gjatë fazave të ndryshme të Projektit;

Një Plan Menaxhimi Ambjental (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 Pergjegjësitet 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 përmban informacionet e mëposhtme:

- *masat lehtësuese;*
- *plani i monitorimit të ambientit;*
- *masat institucionale që do të ndërmerren gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit të projektit;*
- *veprimet e nevojshme për zbatimin e projektit.*

Plani Monitorimit të Mjedisit do të përcaktojë mënyrat sipas të cilave do të kryhet monitorimi i ndikimeve në ambient dhe zbatimi i masave lehtësuese gjatë fazës së ndërtimit. Monitorimi do të përqendrohet në numrin e kufizuar të ndikimeve të identifikuara gjatë VNM-se për të siguruar efikasitetin e masave lehtësuese të planifikuara.

## **11. MONITORIMI MJEDISOR**

Plani i Monitorimit Mjedisor përcakton mënyrat se si do të behet monitorimi i impakteve mjedisore që do të ndërmerren dhe zbatimin e masave lehtësuese që do përfundohen në fazën e ndërtimit.

Monitorimi do të përqendrohet në impaktet e identifikuara gjatë raportit të VNM për të siguruar ecurishmerinë e masave lehtësuese që janë planifikuar. Më poshtë, në formë tabelare paraqesim përmbledhjen e monitorimit, pergjegjësitet, mënyrat 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"> <li>Dëmtime të strukturës së dheut si pasojë e ruajtjes së materialeve, trafikut të transportit, etj.</li> <li>Humbja e dheut sipërfaqësor gjatë gërmimeve apo hedhjes së materialeve të ndërtimit</li> <li>Erozioni si pasojë e rrjedhjeve sipërfaqësore të pakontrolluara dhe shkarkimit të mbeturinave ujore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mbrojtja e zonave jo-ndërtimore, shmangia e punimeve në zonat e ndjeshme gjatë kushteve me negativitet të lartë, sigurimi i rrugëve për transport, sipas nevojës, riparimi i zonave të dëmtuara</li> <li>Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja mbas mbarimit të ndërtimeve</li> <li>Projektimi i drenazheve e strukturave për të siguruar stabilitetin e dheut sipërfaqësor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontraktori i zbatimit të punimeve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve</li> </ul>
Toka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dëmtime të tokës gjatë ndërtimit.</li> <li>Efektet e gërmimeve / hedhja e dheut dhe materialeve të tjera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mbrojtja e zonave jo-ndërtimore</li> <li>Kryerja e punimeve në mënyrë të tillë që të minimizohet sipërfaqja e ndikuar e tokës</li> <li>Sigurimi i drenazheve dhe stabilizimit të dheut/mbulimit të bimësisë</li> <li>Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja/ripërdorimi mbas mbarimit të ndërtimeve</li> <li>Transportimi/hedhja e materialeve nga/në vende të aprovuara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontraktori i zbatimit të punimeve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve</li> </ul>

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

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



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

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

**Tabela B. Plani i Monitorimit Ambjentalist**

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

## 12.KONKLUZIONE DHE PËRFITIME

Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis të Projekt-Zbatimit: **Rehabilitimi i infrastrukturës rrugore në njësinë administrative nr. 6 + 14 + Kashar** 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 lehësisht 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 vleresimin 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 Vleresimin e Ndikimeve Ambientale
5. Qeveria Shqiptare, Ligji mbi Zhvillimin e Zonave me Prioritet Turistik, Nr 7665, viti 1993
6. Instituti i Hidrometereologjise Klima ne Shqiperi viti 1974
7. Instituti i Hidrometereologjise Hidrologjia ne Shqiperi viti 1984
8. Ministria e Mjedisit – Mars 2004, Permbledhje e Legjislacionit Ambiental ne Shqiperi
9. Ligji i Vleresimit te Ndikimit Ambiental 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 Ambientale Strategjike te Rajonit te Ballkanit
11. UNICEF Dhjetor 2000 Vleresimi i Kushteve Shoqerore dhe Ekonomike ne Shqiper

