



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**  
**BASHKIA TIRANË**  
**RAPORTI I VLËRESIMIT TË**  
**NDIKIMIT NË MJEDIS**

**HARTIMI I PROJEKTIT: "REHABILITIMI  
INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË  
ADMINISTRATIVE DAJT + SHËNGJERGJ + ZALL  
BASTAR"**

**Objekti: "Rruga Për Në Fshatin Priskë"**

**Objekti: "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme"**

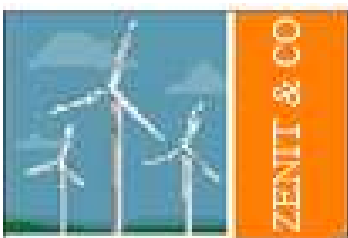
**Objekti: "Rruga e Fshatin Vërri"**

**PROJEKTOI: BASHKIMI I OPERATORËVE**

**Shoqëria "ZENIT&CO" shpk**

**&**

**Shoqëria "FTA Studio" shpk**



**Shoqëria "ZENIT&CO" shpk**  
Adresa: Tiranë  
Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com)



**Shoqëria "FTA Studio" shpk**  
Adresa: Tiranë  
Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com)

Tirane-Albania



Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis

## REPUBLIKA E SHQIPËRISË

### BASHKIA TIRANË

# RAPORTI I VLËRESIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

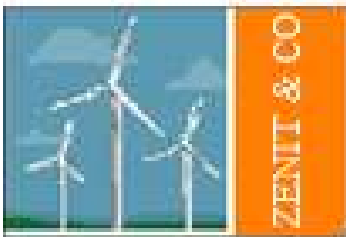
HARTIMI I PROJEKTIT: "REHABILITIMI  
INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË  
ADMINISTRATIVE DAJT + SHËNGJERGJ + ZALL  
BASTAR" OBJEKTI: PËR REALIZIMIN E STUDIM-  
PROJEKTIMIT: "RRUGA PËR NË FSHATIN PRISKË"

PROJEKTOI: BASHKIMI I OPERATORËVE

Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

&

Shoqëria "FTA Studio" shpk



Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

Adresa: Tiranë

Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com)



Shoqëria "FTA Studio" shpk

Adresa: Tiranë

Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com)

Tirane-Albania

## HYRJE - QËLLIMI I KËTIJ DOKUMENTI

"Rruga për në Fshatin Priskë" ndodhet brenda territorit administrativ të Bashkisë Tiranë. Qarku i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë. Ky zhvillim sjell rritjen e konsiderueshme të automjeteve të qytetit, si dhe rritjen e trafikut të cilat kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Raporti i Vleresimit të ndikimit në mjedis do të paraqesë nga njëra anë rëndësinë e zbatimit të projektit "Rruga për në Fshatin Priskë" dhe nga ana tjetër identifikimin e ndikimeve negative kryesore në mjedis, masat zbutëse për të minimizuar sa më shumë të jete e mundshme këto ndikime negative, duke llogaritur se si qëndron ekuilibri ndërmjet tyre për të arritur një zhvillim të qëndrueshëm. Të paraqesë realizimin e këtij projekti dhe zhvillimin ekonomik që përfitohet prej zbatimit të tij por gjithmone duke mbrojtur mjedisin, duke patur parasysh parimin "e zhvillimit të qëndrueshëm". Ky dokument paraqet gjithashtu dhe palet që marrin pjesë, gjatë dhe pas zbatimit të projektit, palet që përfitojnë apo preken nga zbatimi i tij.

## KAPITULLI I

### I. PËRSHKRIMI I PËRGJITHSHEM I OBJEKTIT

Objekti që merret në diskutim në këtë projekt, "Rruga për në Fshatin Priskë" ka shtresa shumë të amortizuara. Në pjesën më të madhe të rrugës ekziston materiali mbushës por nuk ka shtresa asfaltike të rrugës. Për këtë gjë është kërkuar nga autoriteti kontraktues, Bashkia Tiranë të projektohet "Rruga për në Fshatin Priskë" duke krijuar një gjurmë të rrugës me parametra gjeometrike të rregullt, dhe nga ana strukturore shtresa e nenshtresa që të përballojnë trafikun e që krijohet në këtë vijë kalimi.

#### 1.1 POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti "Rruga për në Fshatin Priskë" bën pjesë në Njesinë Administrative Dajt, Bashkia Tiranë

#### 1.2 GJENDJA EKZISTUESE

Rruga ka shtresa asfaltike jashtë normativës vende vende pothuajse të zhdukura duke dalë në bazamentin e materialit mbushës.





Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis





Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis





Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis





Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis





Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis







Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit në  
Mjedis





### 1.3 PERSHKRIMI I PROJEKTIT PROJEKTI I RRUGËVE DHE TROTUAREVE RRJETI RRUGOR

Rruga e percaktuar edhe në projekt, preventiv do të ketë një gjeresi të përgjithshme prej 4.0 m - 5.0, dhe do të përbehet nga:

- trupi i rruges i asfaltuar me gjeresi 4.0 m.
- bankina me gjeresi 0.5 m Stabilizant
- bankina me gjeresi 0.5 m me beton
- Mure Mbajtëse
- Mure Pritëse

Profilat tip të parashikuar për tu aplikuar në këto rrugë në mënyrë të përbledhur janë si vijon:

#### - Shtresat në trup të rruges

Paketa e propozuar e shtresave rrugore e percaktuar nga studimi i kryer do të përmbajë këto shtresa:

- nënbaza me trashësi 2x20 cm (cakell)
- nënbaza me trashësi 1x10 cm (cakell Profilim)
- baza me trashësi 15 cm (profilim me stabilizant)
- shtresat asfaltike (6 cm binder dhe 4 cm shtrese asfaltobeton).

Kjo pakete e shtresave rrugore do të ndërtohet pasi të jenë bërë punimet e skarifikimit të rruges, dhe pasi trupi i rruges (bazamenti) të jetë cilindruar.

Shtresa e parë do të shërbejë edhe si shtrese profiluese e rruges.

#### **Shtresa e Bazës**

Shtresa e bazës është parashikuar të profilohet në të gjithë rrugën me stabilizant me një trashësi totale 15 cm. Kjo përfaqëson një shtrese materiali të selektuar ose stabilizanti me granulometri në kufijtë nga 0.425 mm deri në 20 mm. Rekomandimet për shpërndarjen granulometrike të grimcave të këtij materiali të selektuar jepen në tabelën e mëposhtme:

#### **Shtresat Asfaltike**

Paketa e shtresave asfaltike është llogaritur të jetë 10 cm. Ajo përbehet nga shtresa e lidhëse (binder course) 6 cm dhe shtresa konsumuese (wearing course) 4 cm. Trashësia prej 6 cm e shtresës lidhëse është percaktuar në bazë të vlerës së ESALs =, pasi për vlera ESALs <, trashësia minimale e shtresës së parë asfaltike (binderit) rekomandohet të jetë jo më e vogël se 6 cm.

Për realizimin e asfaltobetoneve agregatet e kombinuara duhet të jenë të graduara mirë (pra, me gradim të vazhdueshëm). Tabela e mësipërme tregon gradimin e rekomanduar për shtresën konsumuese dhe shtresën lidhëse:

Projektimi i perzierjeve për asfaltobetonet e shtresës lidhëse dhe shtresës konsumuese rekomandohet të bëhet mbi bazën e metodës "Marshall". Meqenëse vlera e percaktuar me sipër e ESALs <, rekomandojmë që projektimi i përberësve të asfaltobetonit të fillojë me një përmbajtje bitumi që jep rreth 4% porozitet në perzierje. Vetite e perzierjes së



projektuar te shtresave asfaltike duhet te permbushin kriteret e projektimit sipas metodës "Marshall" te dhena ne Tabelen e meposhtme:

### **Bankinat**

Bankinat jane parashikuar me beton me gjeresi 0.5m nga dy anet e rruges.

### **Projekti i Sinjalistikës Rrugore**

Ne projektin e sinjalistikës rrugore eshte parashikuar Sinjalistika Horizontale dhe ajo Vertikale.

Sinjalistika Horizontale perbehet nga:

Vijezimet

Vijezimi do te behet ne te dy anet e pjeses se asfaltuar, me gjeresi 10 deri 15cm sejcila.

Ne zonat prane degezimeve dhe kryqezimeve rrugore, do te vijezohet me vije te nderprere.

Ne zonat e banuara dhe tek shkolla, do te vijezohet per kalim kembesoresh.

### **STUDIMI GJEOLOGJIK**

Zona ku shtrihet objekti i kontrates "Rruga për në Fshatin Priskë" ndodhet ne Njesine Administrative Dajt, Bashkia Tirane.

#### **2.2 Proceset fiziko gjeologjike dhe gjeodinamike**

Ne studimin e fenomeneve gjeologjike te kesaj zone jemi bazuar ne studimet ekzistuese dhe ne informacionet e reja qe kemi marre nga studimi aktual. Bazuar ne keto te dhena po bejme pershkrimin e fenomeneve gjeologjike qe jane prezente ne formacionet gjeologjike qe takohen ne kete zone.

Fenomenet me te dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike qe verehen ne kete zone jane:

#### **Fenomeni i perajrimit**

Fenomeni i konsolidimit te depozitimeve aluviale

Keto fenomene po i shpjegojme nje nga nje me poshte:

Fenomeni i perajrimit eshte i dukshem tek formacionet rrenjesore qe perbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore jane depozitime te reja dhe me cimentim te dobet argjilor, Keta shkembinj nen veprimin e agjenteve atmosferike transformohen nga shkembinj te bute ne dhera. Ne zonen ku kalon rruga, jane prezente depozitimet aluviale te cilat perajrohen lehte nga lageshtira dhe agjentet e tjera atmosferike.

Konsolidimi i depozitimeve aluviale Keto depozitime perbehen nga shtresa suargjilash, surerash, zhavore. Rekomandojmeqe projektuesi i rrugeve te projektoje masa inxhinierike per te eliminuar uljet e diferencuara ne trupin e rruges prane rrjeteve nentokesore, pusetave dhe elementeve te tjere.

### **3.0 Ndertimi Gjeologjik dhe Hidrogjeologjik**

Ne terren jane kryer matje per ndertimin e hartes gjeologjike 1:10000 dhe per te detajuar profilin gjeologjik te akseve rrugore. bazuar ne punen e kryer po shtjellojme kushtet gjeologjike te ndare ne studimet ekzistuese dhe ne studimet e reja te kryera nga grupi i studimit.

#### **3.1 Depozitimet e Kuaternarit (Q4 pl +al)**

Depozitimet e Kuaternarit ndahen ne depozitime proluviale, depozitime aluviale. Keto depoizitme do te pershkruajme me hollesisht ne menyre te vecante me poshte:

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.

Depozitimet aluviale jane depozitime te lumejve te zones dhe perfaqesohen nga suargjila, argjila, surera, rera dhe zhavore. Jane depozitime pak deri ne mesatarisht te konsoliduara, takohen ne nje pjese te sheshit te studjuar. Keto depozitime nderthuren me tipet e tjera proluviale dhe liqenore. Kane trashesi 15-20.00m.

### 3.2 Shkembinjte Neogjenike

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

### 3.3 Kushtet Hidrogeologjike

Nga studimet e kryera (nga matjet e kryera ne shpimet per disa vite ne punimet e ndryshme qe autoret kane kryer per kete zone) rezulton se niveli i ujit nentokesor ne dimer dhe ne vere eshte i ndryshem. Autoret e ketij studimi kane shfrytezuar te gjitha punimet ekzistuese dhe punimet e reja ne to jane kryer matje ne disa kohe gjate gjithë periudhes se studimit dhe rezulton se ne pjesen me te madhe te zones niveli i ujit nentokesor eshte shume afer sipërfaqes se tokes (- 3.00m) kurse ne vere niveli i ujit nentokesor mund te jete 5-7.00m).

Nga analizat e kryera rezulton se jane ujra neutrale, ato nuk jane agresive ndaj hekurit dhe betonit.

### Karakteristikat Klimatike

Temperatura e ajrit - Persa i perket luhatjes brenda vitit te temperatures se ajrit duhet thene se kemi te bejme me nje regjim tipik ku temperatura minimale vrojtohet ne muajin Janar, 6.9°C, ndersa temperatura maksimale vrojtohet ne muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Ne zonen tone, rendesi paraqesin gjithashtu edhe numri i diteve me temperature nen -10°C, qe quhen dite te akullta. Ne zonen ne te cilen shtrihet objekti ne studim, temperaturat nen -10°C jane teper te rralla.

Dite te ftohta ndodhin gjate periudhes se ftohte te vitit (Nentor-Mars) ku me te shquarit jane muajt Dhjetor dhe Janar, ndersa ditet me temperature nen -5°C jane shume te rralla dhe vetem nje dite eshte ne muajin Janar. Persa i perket temperaturave te ajrit duhet thene se zona ne studim karakterizohet nga nje klime e bute mesdhetare.

Mjegulla - mesatarja vjetore me e madhe eshte 10.5 dite me mjegull ne Tirane-kjo eshte edhe me e madhja ne te gjithë Ultesiren Bregdetare-ku ne Shkoder eshte 6.1 dite dhe ne Vlore 1.5 dite ne vit. Ne pergjithesi ne muajt e stines se veres ne vendmatjen meteorologjike te vendit tone, mjegulla eshte nje dukuri e rralle. Rezulton se ne te gjithë zonen ne studim mjegulla zhvillohet pas mesit te nates, rreth ores 2 ose 3 dhe vazhdon deri ne oren 9-10 te mengjesit. Por nuk perjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet ne oret e mbremjes. Si rregull, ne muajt e periudhes se ngrohte te vitit, mjegulla zhvillohet rralle dhe ne qofte se ka raste qe zhvillohet nuk zgjat shume kohe, p.sh. ne Tirane kohezgjatje 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.



Rreshjet atmosferike - Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti që po studiojme shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, në Ultesirën bregdetare pranë detit Adriatik me një reliev të ulët fushor dhe kodra që rrethojnë nga perëndimi dhe mbrojnë nga ererat bregdetare. Sasia e reshjeve vjetore është rreth 1200 mm. Sasia më e madhe e reshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe më e vogla 770 mm në vit. Në krahasim me vlerën mesatare të territorit Shqiptar (140mm), kjo zonë është më e ulët në sasinë e reshjeve atmosferike.

Bora - Në vendin tonë, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej bores. Kjo veçori është më e theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme. Në zonën në studim bora vërohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri më i madh i ditëve me bore në zonën në studim është rreth 3 ditë në vit. Muaji Janar ka numrin më të madh të ditëve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori. Krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë.

Lageshtia e ajrit - Vlerat më të larta i takojnë muajve Nëntor, Dhjetor dhe Janar. Nderkaq vlerat më të ulëta e lageshtisë relative vërohen në muajin Korrik dhe Gusht, përkundrazi kur mbi rajonet e Mesdheut vërehet një qëndrueshmëri anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lageshtisë 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.

Era - Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim është si në të gjithë vendin tonë, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat më të mëdha të tyre vërohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar. Në këtë stinë shpejtësitë mesatare luhaten rreth 1.6 m/s

Stuhite - Stuhite që për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinën e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Me shumë ditë me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri më i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamez. Tirana gjatë viti ka 8 ditë me breshër. Si rregull, zgjatja e breshërit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim, breshëri vërohet në çdo kohë të vitit por me shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët. Stuhite në zonën në studim mund të ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tonë. Në thellësi të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) stuhite pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimes me atë rajon. **Flora dhe Fauna** - Zona e projektit ka një larmishmëri të habitatit shtazor, ku më poshtë do jete një listë të plotë të specieve të kafshëve të vërejtura në terren. Disa specie të vezhguara të gjarperinjve, zogjve, gjitarëve të vegjël dhe amfibeve përcaktohen në Direktivat e BE për Habitatet e Flores dhe Faunës.

#### Gjitarët:

*Lutra lutra* (vidra e zakonshme)

*Plecotus auritus* (lakuriqi veshgjatë)

*Nyctalus noctula* (lakuriqi i nates)

#### Zogjte:



*Hippolais olivatorum* (çafka e ullirit)

*Sylvia nisoria* (çafke)

**Zvarraniket:**

*Emys orbicularis* (breshke e moçalit)

*Mauremys caspica* (breshke e moçalit)

*Testudo hermanni* (breshke mesdhetare e tokes)

*Natrix tessellata* (gjarper)

*Lacerta trilineata* (hardhuce e gjelber me tre vija)

*Lacerta viridis* (hardhuce e gjelber)

*Podarcis taurica* (hardhuce)

**Amfibet:**

*Rana lessonae* (bretkose e vogel uji)

*Hyla arborea* (zhabe peme)

*Triturus cristatus* (salamander)

*Bufo viridis* (zhabe e gjelber).

**Objektet arkeologjike dhe kulturore** - Ne kete zone nuk takohen as objekte fetare dhe as objekte te cilat futen ne fondin e trashegimise kulturore dhe arkeologjike. Gjate gjithë konsultimit me literaturen dhe studime te kryera per kete zone, nuk jane gjetur objekte arkeologjike ose kulturore dhe nuk ka te dhena qe mund te ekzistojne. Sipas ligjit te Shqiperise, objektet fetare trajtohen si prone private, pervec kur ato zoterohen nga shteti.

**Cilesia e ajrit dhe normat e tij** - Ndotsit primare te prodhuar nga trafiku rrugor jane ato qe emetohen direkt ne atmosfere nga tubat e shkarkimit te automjeteve, te cilet jane dioksidi i karbonit ( $CO_2$ ), monoksidi i karbonit ( $CO$ ), hidrokarburet ( $HC$ ), oksidet e azotit ( $NO_x$ ), oksidet e sulfurit ( $SO_x$ ), dhe grimcat.

Dioksidi i karbonit ( $CO_2$ ) eshte gaz i ngrohjes globale dhe produkt natyral i djegies se benzines dhe naftes. Nuk ka impakt te drejtperdrejte ne shendetin e popullsesise rrethuese.

Perqendrimet e monoksidit te karbonit ( $CO$ ) reduktojne aftesine metabolizuese te njeriut. Simptomat jane pergjumja dhe dhimbja e kokes. Per perqendrimet mbi 0.1 % mund te shkaktoje vdekje.

Keto nivele nuk shkaktohen nga trafiku dhe perqendrimet ne hapsirat rurale jane probleme te rralla. Njerezit e ekspozuar ne  $CO$  mund te sherohen duke u larguar nga vendi i ndotur.

Monoksidi i karbonit ( $CO$ ) eshte problem i vecante per tregtaret, per ata qe punojne per nje kohe te gjate ne ane te rrugeve te mbi populluara, te cilat jane te rrethuara me pallate duke krijuar efektin kanion, i cili perqendron ndotesit ne lartesi te vogla. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes primare,  $HC$  dhe  $NO_x$  dhe si rezultat i reaksioneve fotokimike prodhohen oksidues si ozoni ( $O_3$ ), peroksacetil nitrati ( $PAN$ ) dhe peroksibenzol nitrati ( $PBN$ ). Keto oksidues ne perqendrimet te larta mund te kene nje efekt te gjere ne shendet dhe vegjetacion. Standartet e cilesise se ajrit ne Shqiperi tregohen ne tabelat me poshte.

**Tabela. Standartet ne Shqiperi per cilesine e ajrit ne hapsirat urbane**

(Ne kuptim te ketij vendimi ne normat e cilesise se ajrit nuk perfshihen normat e mjediseve te brendshme te banimit dhe te punes)



**Nr. NDOTESI VLERAT E TIPI I**

**Rendor STANDARDIT STANDARDIT**

**1. Monoksid karboni (CO)**

Mesatare 24-orësh\*\*\*\* 2 mg/m<sup>3</sup> Primar \*

Mesatare 8-orësh 10 mg/m<sup>3</sup> Primar

Mesatare 1-orësh 40 mg/m<sup>3</sup> Primar

**2. Bioksid azoti (NO<sub>2</sub>)**

Mesatare vjetore arithmetike\*\*\* 60 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar \*\*

Mesatare 4-orësh 95 µg/m<sup>3</sup> Sekondar

Mesatare 1-orësh 250 µg/m<sup>3</sup> Primar

**4. Plumb (Pb)**

Mesatare vjetore arithmetike 1.0 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

Mesatare 24-orësh\*\*\*\* 1.5 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

**5. Lende e grimcuar e**

depozituar (LGD)

Mesatare vjetore arithmetike 350 mg/m<sup>2</sup>/dite Primar &  
Sekondar

(Koha e matjes 1 muaj)

**6. Lende e grimcuar pezull (LGP) 140 µg/m<sup>3</sup> Primar &**

Mesatare vjetore arithmetike Sekondar

Mesatare 24-orësh 250 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

**7. Lende e grimcuar**

< 10 mikrometer (PM 10)

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

Mesatare 24-orësh 150 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

**8. Lende e grimcuar**

< 2.5 mikrometer (PM 2.5)

Mesatare vjetore arithmetike 15 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

Mesatare 24-orësh 66 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

**9. Bioksid squfuri (SO<sub>2</sub>)**

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar

Mesatare vjetore arithmetike 35 µg/m<sup>3</sup> Sekondar

Mesatare 24-orësh 120 µg/m<sup>3</sup> Primar

*Standardet primare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur shëndetin e popullatave "te ndjeshme" si azmatiket, fëmijet dhe pleqtë.

*\*\*Standardet sekondare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur mireqenien publike, duke përfshirë mbrojtjen kundrejt uljes së pamjes, demtimit të kafsheve, të mbjellave, bimesise dhe ndertesave.



**Zhurmat** - Pranimi i një niveli të caktuar zhurmash varion nga lagjet, individët dhe periudha e ditës. Zhurma influencon në të gjitha aktivitetet, por problem të veçantë përbën për zonat e ndjeshme siç janë spitalet. Hapesirat e banuara ndikohen zakonisht gjatë orëve të natës dhe në pasditen e vonë (7.00 gjatë verës dhe 6.00 gjatë dimrit), sepse është orar studimi për shkollarët.

Zhurma bashkë me trafikun rrugor zakonisht konsiderohet të jetë pak a shumë në një nivel konstant, ndonëse kjo ndoshta nuk është një paraqitje e drejtë e zhurmave të lindura nga trafiku aktual në seksionin rrugor që përfshin projektin.

Zakonisht si njësi për të matur zhurmat përdoret decibeli (dB). Diferenca më e vogël e nivelit të zhurmës që arrin ta perceptojë veshi i njeriut është afërsisht 3 dB. "A" është një koeficient me anë të të cilit, frekuencave të larta u jepet një ngarkesë ekstra.

Një matje e niveleve të zhurmave është *Leq*. *Leq* është niveli ekuivalent konstant, i cili me kalimin e kohës përmban të njëjtën sasi të energjisë së tingullit sa është niveli i ndryshueshëm i zhurmave të trafikut. Standartet e zhurmave të ambjenteve të ndryshme janë zhvilluar, megjithëse asnjë në Shqipëri. Banka Botërore ka përpunuar vlerat për tipe të ndryshme hapesirash dhe janë të paraqitura në tabelën më poshtë. Këto tregojnë nivelet më të larta të tolerueshme gjatë natës dhe ditës.

**Ekonomia sociale** - Zona e projektit paraqet një hapësirë urbane me një densitet mesatar popullsi, por është dhe një zone e populluar me një aktivitet tregtar socialo-ekonomik i cili reflektohet nga numri i dyqaneve, dhe i aktiviteteve të tjera private, sociale dhe kulturore. Gjithashtu me sistemimin e rrugës do të kemi një rritje intensive të aktiviteteve të tjera private. Duke rritur në këtë mënyrë cilësinë e jetesës së popullatës së zonës si dhe shtimin e vendeve të punës.

## KAPITULLI II

### II. NDIKIMET NË MJEDIS

Gjate ndertimit të rrugës do të vihen re një sërë ndikimesh në mjedis. Këto ndikime do të jenë direkte, si erozioni i tokës gjatë ndertimit, zhurma dhe pluhuri gjatë ndertimit si dhe gjate funksionimit, ose indirekte si ndryshimi i detyruar i përdorimit të tokës dhe zhvillimi ekonomik.

#### Ndikimet gjate fazes së punimeve

##### 2.1 Erozioni i tokës

Si rezultat i operacioneve të çarjeve, të mbushjeve gjatë shtrëngatave të shiut, mund të shkaktohet turbiditet në ujin e përrrenjve. Këto përrrenj mund të krijohen përkohësisht gjatë ditëve me shira të fuqishëm.

Në tabelat më poshtë paraqitet analiza matricore ndikimeve.

**Tabela a. Ndikimet në tokë**

NDIKIMET NË TKË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Erozioni i tokës	X (1)	0





Pjerrësi të paqëndrueshme	X (1)	0
Bordurat me materiale të dëmtuara	X (2)	0
Kompaktësia e tokës	X (4)	0
Ndotja e tokës nga derdhjet e automjeteve	X (5)	-1
Skarifikimi dhe gërryerja	X (6)	0
<b>TOTALI</b>		<b>- 1</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Kjo është për shkak të nevojës për të zgjeruar rrugën, si pasoje e problemeve të sistemit të tokës ranore, e cila mbush gjithë drejtimin e rrugës.

Gërryerja e tokës së rëndë dhe mekanizmi i erozionit mund të gjenerojë probleme të mundshme stabiliteti të ndërtesave ekzistuese me shtesa më të larta.

(2) Nuk ka impakte nëse përdoren teknikat e duhura të menaxhimit të shtresës së sipërme të tokës, pra nëse përdoren për të krijuar një mbulesë vegjetacioni në argjinaturat dhe në pjerrësitë e paqëndrueshme. Megjithatë toka e gërmuar nga rruga duhet të ripërdoret në maksimum për të krijuar mbushje, duke reduktuar impaktet në vendet e tjera.

(3) Në rast të kundërt duhet të konsiderojmë që pikat inerte të tokës do të shtyhen për në sipërfaqe. Ato nuk janë të përdorshme as për breza të ngushtë vegjetacioni, as për qëllime kultivimi dhe përbëjnë një shpërdorim që gjeneron ndikime negative.

(4) Toka e gërmuar mund të ngjeshet nga mjetet e rënda ose buldozerët. Përveç kësaj alternative, mjetet do të detyrohen të ecin kryesisht në seksione paralele. Nëse nuk parandalohet si duhet, ky impakt mund të bëhet i rëndësishëm.

(5) Ky është rasti i substancave ndotëse (vaj, benzinë, graso, etj), të cilat vijnë nga mjetet e përdorura gjatë punimeve të ndërtimit dhe operimeve.

(6) Në këtë rast impaktet e përmendura nuk priten nga materialet kryesore që do të përdoren nga skarifikimi i rrugës dhe nga materialet e ardhura. Materialet e teperta mund të përdoren për ndërtimin e seksioneve të thjeshta.

Në ndonjë rast mund të shkaktohet erozion në zonat dhe segmentet që janë nën rikonstruksion dhe bllokimin e kanalizimeve dhe të tubave të kullimit të cilat nuk do të preken nga rikonstruksioni i rrugës. Ky rrezik mund të zvogëlohet me anë të kontrollit



të operacioneve specifike në vendodhje nga autoritetet e ndërmarrjeve të ujësjellsit dhe kanalizimeve.

Operacione specifike mund të konsiderohen gërmimet pranë objekteve ekzistuese të drenazheve dhe të kanalizimeve, lidhje të reja tubacionesh të drenazheve dhe kanalizimeve me rrjetin ekzistues etj. Reduktimi i këtyre lloj aktiviteteve gjatë rasteve me kohë të keqe, do të zvogëlojë rrezikun e bllokimit/dëmtimit të rrjeteve operacionale.

Duhet t'i kushtohet vëmendje evitimit të ndotjes së ujrave nëntokësore; në studim janë marrë në konsideratë burimet e vogla ujore përreth. Ndotësit kryesorë të prodhuar nga automjetet janë: grimcat solide, të cilat vijnë nga korrozioni, metalet, gomat, sipërfaqja e rrugës, etj, plumbi, kadmiumi dhe komponimet organike (graso, vajrat lubrifikantë etj.). Këto efekte janë të rëndësishme në përrrenjtë në pikat e emisioneve (pikat e shkarkimit të rrjedhjeve).

**Tabela b Ndikimet në ujë nga emisionet**

NDIKIMET NË UJË		IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>		<b>Prani</b>	
Ndotja e ujit nga rrjedhjet rrugore që përmbajnë plumb, zink, pluhur dhe substanca të tjera ndotëse	X (2)	X (1) (2)	-1
Impaktet sekondare të ujit sipërfaqësor dhe nëntokësor të ndotur në kufijtë e rrugës	X (3)		0
Modifikimi i sistemin e drenazhimit	X (4)		0
<b>TOTALI</b>		<b>- 1</b>	

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

- (1) Pluhuri nuk mund të eliminohet ndonëse shkakton impakt të ulët.
- (2) Prania ose mungesa e plumbit, zinkut dhe ndotësve të tjerë varen nga përdorimi korrekt i karburantëve pa plumb dhe nga mirëmbajtja e duhur e motorit. Fitor aksidentale (vaj, benzinë dhe lëndë toksike nga serbatorët) mund të përfaqësojnë ndotësit më të rrezikshëm për përrrenjtë e ujit.  
Për shkak të vjetërsisë së automjeteve, mendohet se një përdorim i karburanteve pa plumb mund ta mbajë këtë ndikim për shumë kohë në të njëjtin nivel.
- (3) Kjo lloj ndotjeje gjenerohet nga kontakti i ujit të ndotur të rrugës, kur arrin ujrave nëntokësore, ku bashkohet me ujë të përdorur nga popullsia. Evitimi i kësaj arrihet duke ndërtuar kanale përgjatë rrugës për të mbledhur ujë të ndotur.
- (4) Ndërtimi i rrugës mund të interferojë në sistemin ekzistues të drenazhimit dhe kanalizimit.



## 2.2 Cilësia e ajrit

Pluhuri nga sipërfaqet e rrugëve të asfaltuara akoma dhe emisionet nga pajisjet e ndërtimit duke përfshirë impiantet e asfaltit ndikon në cilësinë e ajrit. Gjatë ndërtimit sipërfaqja e rrugës do të lihet e zhveshur. Era dhe trafiku do të shkaktojë ngritjen e pluhurave, veçanërisht në stinët e thata. Për të parandaluar këto sipërfaqe me pluhur, ato duhen lagur rregullisht.

Kjo gjë do t'i urdhërohet ekipit të ndërtimit të kontraktuar. Impiantet e asfaltimit mund të emetojnë nivele të larta ndotësish. Kjo mund të parandalohet me anë të kontrolleve të përshtatshme të emisioneve. Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve. Ndikimet në cilësinë e ajrit

NDIKIMET NË CILËSINË E AJRIT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Prodhimi i pluhurit gjatë punimeve	X (2)	-1
Ndotja nga benzina me plumb (plumbi dhe aerosolet)	X (1)	0
Emisionet e monoksidit të karbonit dhe dioksidit të squfurit	X (1)	0
Emisionet nga asfalti dhe nga shtrimi i trotuareve	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>	<b>- 2</b>	

(1) Të dyja impaktet varen nga përdorimi i benzinës me plumb. Megjithatë zona është e hapur dhe me erë, në këtë mënyrë era i fryn larg ndotësit.

(2) Ky impakt mund të prekë jashtëzakonisht lehtë të gjithë banorët e afërt.

## 2.3 Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit

Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit mund të shqetësojë zonat banuese dhe tregtare. Kjo mund të kontrollohet duke kufizuar punën gjatë orarit të ditës. Seksionet e mëposhtme specifikojnë nevojat për monitorimin e zhurmave, kontrollet, kufizimet gjatë orarit ditor dhe të qenit të informuar për aktivitetet e komunitetit. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

### Ndikimet nga zhurmat

NDIKIMET NGA ZHURMAT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Kalimi në zona të populluara	X (1)	-1



Zhurmat dhe vibrimet nga trafiku dhe përdorimi i makinerive të rënda gjatë punimeve.	X (1)	-1
Zhurma nga guroret, goditjet dhe impiantet e asfaltimit	X	0
<b>TOTALI</b>		<b>- 2</b>

(1) Ky lloj impakti do të prekë në përgjithësi të gjitha seksionet e përfshira në projekt.

#### 2.4 Identifikimi i ndikimeve në florë dhe faunë.

Është e lehtë për të bërë një analizë të ndikimeve në florë dhe faunë, sepse në këto zone nuk ka habitate të mirëfillta, sepse zona në pjesën më të madhe është zonë urbane. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në florë dhe faunë

NDIKIMET NË FLORË & FAUNË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
Mungesë	Prani	
Fragmentimi i habitatit	X (1)	0
Kalim në zona të virgjëra	X (1)	0
<b>TOTALI</b>		<b>0</b>

➤ Zgjidhja dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Siç u përshkrua në mjedisin fizik dhe biologjik, rruga prek një zonë që nuk ka biodiversitet, kështu mungojnë impaktet në mjedisin natyral.

#### 2.5 Rrethana të papërshtatshme

#### 2.6 Ndikimet në mjedisin njerëzor

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. Megjithatë sigurimi i këtyre lendeve do të bëhet në zonën perreth.

Hedhja e mbetjeve kryesisht të atyre inerte të cilat do të krijohen nga prishja e disa ndërtesave të uleta duhet të sistemohen në vende të përshtatshme të përcaktuara nga Agjencia Rajonale e Mjedisit të Tiranës dhe të miratuara nga pushteti vendor.

Për këto do të kërkohet kontraktorit të përgatise një plan për magazinimin e perkohshëm të këtyre materialeve.

Ky plan duhet të përgatitet nga kontraktuesi 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 prane Agjencise Rajonale te Mjedisit. Kontraktuesit duhet të përdorin për sistemim të tepricave të materialeve venddepozitim të percaktuar nga pushteti lokal.

Materialet inerte sjellin ndotje për njerëzit dhe degradim të mjedisit. Kontraktuesi duhet të veprojë dhe t'i mbylli këto zona pa rrezikuar kushtet mjedisore.

Rruga do të ndërtohet në gjithë gjatësinë e projektit sipas të drejtave ligjore të vendosura.

### b.Përdorimi i tokës

Ndertimi i rruges do të kërkojë përvetësim toke, për këtë Bashkia Tirane do të planifikojë dhe fondin perkates për shpronësimin e banoreve të prekur.

Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në përvetësimin e tokës

NDIKIMET NË PËRVETËSIMIN E TOKËS DHE RISISTEMIMI	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Risistemimi	X (1)	0
Shpronësimi	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(2) Do të ketë nevojë për shpronësim.

### d.Ndikimet në trashëgiminë kulturore

Ashtu sic është paraqitur me lart në zonën ku do të zbatohet projekti nuk ka objekte fetare, kisha, xhamia, prandaj dhe nuk ka ndikime negative në trashëgiminë kulturore.

Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

### Ndikimet në trashëgiminë kulturore

NDIKIMET NË TRASHGIMIMË KULTURORE	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Dëme të monumenteve me vlera arkeologjike	X (1)	0
<b>TOTALI</b>		<b>0</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën.



(1) Siç është specifikuar edhe më lart, nuk janë identifikuar zona me vlera kulturore dhe historike. **2.7 Shërbimet publike**

## 2.8 Funkionimi i rrugës

Në parim shërbimet publike kryesore do të preken nga projekti. Projekti do të përmirësojë drenazhimin dhe sistemin e kanalizimit, do të rrisë mbrojtjen e linjave elektrike dhe telefonike. Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, këto shërbime mund të krijojnë probleme tek përdoruesit.

Këto probleme mund të ndikojnë më shumë tek përdoruesit përgjatë rrugës gjatë proceseve të lidhjeve të kablllove dhe tubacioneve të reja në rrjetin ekzistues.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë planveprimin e detajuar përpara çdo hapi të aktivitetit të tij në këtë zonë. Ky plan duhet të parashikojë rregullimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në zonën e aktiviteteve si telefoni dhe kabllot elektrike, kabllot optike, tubacionet e furnizimit me ujë, ose objekte të tjera që mund të rezultojnë nga kontrolli i zonës.

Kontraktuesi duhet të koordinojë aktivitetet me sipërmarrjet përgjegjëse që kanë në pronësi (rekuizitet) këto rrjete si Telekom, KESH – i dhe Ndërmarrja e Furnizimit me Ujë, në mënyrë që të reduktojë në maksimum dëmet dhe kohën e realizimit të lidhjeve me rrjetin ekzistues.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe duhet të fillojë implementimin pas miratimit final të punëdhënësit.

### a) Popullsia

Ne kete zone ka popullsi si dhe dhe aktivitete në të gjithë gjatesine e rrugeve qe do te rikonstruktohen. Ndertimi i saj do të çojë në përmirësimin e kushteve sociale dhe ekonomike për komunitetin, por me e rëndesishme do te jete lehtësimi i levizjes me automjete si dhe kryerja e te gjitha veprimeve te komunitetit ne nje kohe shume me te shkurter.

### b) Shëndeti publik

Ndertimi i ketyre rrugeve do te krijoje mundesi per komunitetin për të rritur cilësinë e jetës dhe të shërbimeve të tyre. Përmirësimi i rrugës do të rrisë shpejtësinë e levizjes me automjete në rrugë dhe do të reduktoj qendrimin per nje kohe te gjate ne trafik duke ulur emetimet e gazeve qe shkarkojne automjetet. Nje rol shume te rëndesishem do te kete dhe gjelberimi i cili do jete pjese e ketij projekti, i cili do te ule ne menyre te ndjeshme ndojten e ajrit jo vetem ne zonen e zbatimit te projektit por dhe ne qytetin e Tiranes.

### c) Siguria e rrugës

Ndertimi i rruges do te rrisë shpejtësinë e levizjes së automjetit në rrugë. Megjithatë do të rrisë edhe kufijtë e shikimit.

## Ndikimet në sigurinë e rrugës



NDIKIMET NË SIGURINË E RRUGËS	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Ngadalësimi i trafikut ekzistues, për shkak të qarkullimit të automjeteve gjatë ndërtimit.	X (1)	-1
Lindja e aksidenteve rrugore	X	0
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>

(1) Për shkak të mungesës së alternativave gjatë ndërtimit, mund të krijohet lehtë trafik i rënduar; është e paevitueshme që trafiku ekzistues do të preket rëndë nga qarkullimi i mjeteve të rënda dhe punimet e ndërtimit.

## 2.9 Mjedisi ekonomik

Impaktet pozitive priten për shkak të mundësive së popullsisë lokale për të filluar veprimtari dhe të rivlerësuar ato ekzistuese, për shkak të reduktimit të kohës së udhëtimit dhe mirëmbajtjes më të vogël ndaj automjeteve, për shkak të cilësisë së jetës dhe shërbimeve tregëtare përgjatë rrugës. Te gjithë komponentet do të permiresohen, përfshirë këtu rehabilitimin e sistemit të drenazhimit dhe ujit, si edhe linjat elektrike dhe ndricimin, të cilat do të kenë efekt direkt në permiresimin e jetes jo vetëm të komunitetit që jeton përgjate kësaj rruge por edhe të zonës përreth.

### Përmbledhje e ndikimeve gjate Ndërtimit për komponentet mjedisor

<b>Zona e Projektit</b>	Pjesë rastesore
<b>Erozioni i tokës</b>	<b>-1</b>
<b>Cilesia e Ajrit</b>	<b>-2</b>
<b>Flora dhe Fauna</b>	<b>0</b>
<b>Zhurma</b>	<b>-2</b>
<b>Përvetësimin e tokës</b>	<b>-1</b>
<b>Trashgiminë kulturore</b>	<b>0</b>
<b>Siguria e rrugës</b>	<b>-1</b>
<b>Mjedisi Ekonomik</b>	<b>+6</b>

Pikët totale gjatë ndërtimit:  $(-7 + 6) = -1$

## KAPITULLI III

### III. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR

Termet e Referencës të projektit tregojnë nevojën e përgatitjes së planimetrisë së rrugës me të gjitha komponentët duke përfshirë Rikonstruksionin dhe zgjerimin e rruges, skarpatave mbrojtëse, nenkalimeve për automjetet si dhe mbikalimet për kembesoret, trotualet, brezit të gjelberimit, ndricimin etj.

Projektuesi gjithashtu do të përgatise preventivin e kostos për të gjitha seksionet.



Plani i menaxhimit mjedisor do të përfshijë seksionin e Rrugëve, e cila është caktuar në projekt, në të gjitha fazat e zbatimit të projektit:

- Projektim
- Ndërtim
- Funksionim

### **Masat për impiantet e asfaltimit**

Impiantet e asfaltimit, të cilat bëjnë përzjerjen në temperatura të larta, duhet të vendosen së paku 300 m larg nga receptori më afërt i ndjeshëm. dhe nga subjektet e aprovuara nga supervizori. Drejtuesit e punimeve duhet të instalojnë kontrollues emisionesh.

### **Masat për cilësinë e ajrit**

Përveç masave për impiantet e asfaltit, kontrata do të parashikojë masat që do të sigurojnë që:

- Zjarri i hapur të ndalohet
- Materialet solvente dhe volatile do të përdoren me pëlqimin e konsulentit të supervizimit
- Për çarjet (nqs ka) do të riparohen me mbushje të vogla
- Njësitë që prodhojnë pluhur do të transportohen të mbuluara
- Sipërfaqja e rrugës, zonat e gërmimeve dhe të ndërtimeve do të lagen me ujë për të kontrolluar pluhurin
- Kamionat që transportojnë dhé, rërë ose gurë do të mbulohen me mbulesa për të evituar derdhjen dhe rënien e tyre.

### **Mbetjet dhe masa të tjera sigurie**

Kontraktuesit duhet t'i kërkojë të sistemojë mbetjet konform Ligjit nr.8990, date, 23.03.2003 "Per menaxhimi e integruar te mbetjeve urbane", ne venddepozitimin e percaktuar nga Agjencia Rajonale e Mjedisit dhe te miratuar nga pushteti vendor.

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 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, parrakët 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 zbatueshme dhe të suksesshme.

## **KAPITULLI IV**





#### IV. MONITORIMI

Programi i monitorimit mjedisor është i inkorporuar në projekt dhe përfshin inspektime dhe raportime zone rutinë.

##### 4.1 Monitorimi i tokës dhe erozionit

Gjatë ndërtimit, eksperti mjedisor do të inspektojë të gjitha punimet javore, për t'u siguruar që masat për erozionin e tokës janë implementuar siç duhet.

Nëse kërkesat nuk janë implementuar, ai do të njoftojë menjëherë kontraktuesin dhe supervizori duhet të jetë i përgjegjshëm që të merren masat e duhura dhe korrekte.

Gjatë operimit, eksperti mjedisor do të inspektojë korsitë e rrugës katër herë në vit, në mënyrë që të përcaktojë nëse ndonjë zonë është në mënyrë të veçantë e prekshme nga erozioni i tokës, apo nëse ky erozion po ndodh.

Në rast se ai gjen shenja erozioni aktuale ose potenciale, ai duhet të njoftojë menjëherë përgjegjësin e zyrave të Pushtetit Lokal.

##### 4.2 Monitorimi i cilësisë së ujit

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori. Monitorimi fillestar i cilësisë së ujit rekomandohet në zonat me burimet më të mëdha të ndotjes potenciale të ujit (kampet e ndërtimit dhe burime të tjera të rrjedhjeve të rëndësishme dhe prodhimit të ndotjeve të lëngeta).

Rekomandohet matja e grimcave në suspensë [MES], kërkesës biologjike për oksigjen [BOD], konduktiviteti dhe koliformët fekale dhe nivelet e vajit dhe grasos.

Frekuenca e monitorimit të cilësisë së ujit do të vendoset duke u mbështetur në metodika të miratuara dhe të percaktuara në legjislacionin mjedisor shqiptar.

##### 4.3 Monitorimi i cilësisë së ajrit

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori, përbrenda segmenteve të rehabilitimit me gjatësi të mjaftueshme për të garantuar këtë lloj monitorimi.

Monitorimi i ajrit do të kryhet kryesisht për Lenden e Ngurte pezull LNP, Lenden e ngurte të depozituar LGD, pluhurat PM10 dhe PM2.5 me aparatura për ndotësit e ajrit, e rastet kur do të kërkohej mund të kryhet dhe monitorimi i gazeve me aparatura të percaktuara.

Kontrolli për respektimin e normave të lejuara do të kryhet nga Inspektoriati i Mjedisit si dhe nga Institucione të percaktuara për këtë qëllim siç janë Agjencia e Mjedisit dhe Pyjeve, Instituti i Shëndetit Publik

##### 4.4 Monitorimi i zhurmave

Kontratat e ndërtimit do të kërkojnë monitorim me aparatura Suonometra, një herë përpara fillimit të ndërtimeve, për të vendosur drejtimet kryesore të impakteve që do të maten. Monitorimi fillestar i zhurmave do të kërkohej vetëm aty ku kohëzgjatja e potencialit të impakteve dhe receptorët e ndjeshëm të justifikojë këtë monitorim.

Monitorimi me aparate dhe nga institucione të specializuara duhet të bëhet sipas metodikave të standartizuara dhe në frekuenca të percaktuara nga legjislacioni në fuqi.

##### 4.5 Raportimi



Pushteti Lokal duhet të përgatise një raport vjetor duke detajuar rezultatet e programit monitorues.

#### 4.6 Forcimi institucional

Në mënyrë që të jemi në gjendje të ndërmarrim një monitorim kompetent (të përshtatshëm) të projektit të rikonstruksionit dhe zgjerimit të këtij segmenti rrugor, Pushteti Lokal do të emërojë një specialist mjedisi i cili do të jetë përgjegjës për Njësinë e Monitorimit të Projektit në Degen e Punëve Publike. Ky nënpunës do të rekrutohet ndërmjet ekspertit lokal të kualifikuar. Këtyre ekspertëve do t’u bëhet trajnim shtesë nëpërmjet kontratave sipas ligjeve në fuqi.

Plani i Lehtesimit Mjedisor

Tabela e mëposhtme, përmbledh çeshtjet kryesore ambientale, veprimet e nevojshme dhe masat zbutese për të mbrojtur mjedisin, dhe përgjegjësitë e paleve të ndryshme.

Lehtesimi Mjedisor

Masat zbutese		
<b>Zhurmat</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta	Faza e Funkionimit Monitorimi i zhurmave në frekuenca të caktuara për të përcaktuar nivelin e zhurmave të shkaktuar nga levizja e automjeteve Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje e punimeve përfshirë matjet periodike të zhurmave
<b>Emetimet në ajër</b>		
Faza e funksionimit Të hartohet një plan i përgjithshëm mbi ndotjen e ajrit për qytetin e Tiranës (në mënyrë të pavarur nga UJT) Faza e ndërtimit Ngarkesat e kamionëve do të mbulohen për të parandaluar emetimet e pluhurit. Ujitja e kalimeve aktive. Prishja e shtëpive gjatë periudhave me shi. Shkatërrimi me faza i shtëpive që do të prishen	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve	
<b>Vibrimet</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta. Në zonat sensitive të	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve



	dhëna bazë për gjendjen e ndërtesave ekzistuese	
<b>Ndikimet sociale dhe ekonomike - Bizneset dhe aktivitetet ekonomike</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar për humbjen e shtëpive ose rivendosje e bizneseve në zonat e ristrehimit	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Humbja e tokës</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar ose ristrehim	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Humbje/dëmtim i strukturs</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar ose ristrehim Asistencë e veçantë për njerëzit vulnerabël/me probleme	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Efekti barriere</b>	Faza e funksionimit Rrugë të veçanta për këmbësorët dhe përdoruesit e biçikletave. Instalimi i semaforëve gjatë rrugës për të siguruar kalime të sigurt	Shenime vjetore për siguri
<b>Peisazhi</b>	Faza e ndërtimit Mbrojtja e strukturave vegjetative të tilla si gardhet me shkurre gjatë fazës së ndërtimit Faza e funksionimit Zbukurimi i peisazhit gjatë rrugës (mbjellja e pemëve) Konfigurimi i peisazhit për të përmirësuar habitatet	Faza e ndërtimit Monitorim ekologjik
<b>Korridoret e shtegimit të faunës</b>	Faza e ndërtimit Ura në korridoret për jetën e egër në tri vende (shih përshkrimin e të dhënave bazë) dhe sistem udhërrëfimi për të ruajtur udhët e shtegimit Udhëkryqve veçmas korridoreve (pjesë e projektit)	
<b>Cilesia e ujrave nentokesore</b>	Faza e ndërtimit Largimi i duhur i materialeve të ndotura, nëse ka Pastrimi i landfilleve që janë potencialisht të ndotur Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve	



	dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik	
<b>Cilesia e ujerave sipërfaqesore</b>	Faza e ndërtimit Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik (p.sh.pyjet gjatë bregut), si rrjedhojë ndotja e ujrave nëntokësore mund të parandalohet	Faza e ndërtimit Kontrolli i cilësisë së ujerave

## KAPITULLI V

### V. PLANI I RISISTEMIMIT

#### 5.1 IDENTIFIKIMI I TE INTERESUARVE NE PROJEKT

Grupet e Mundshme të Interesit në projekt janë identifikuar si më poshtë:

- Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht:
- Njerëzit që shpërngulen fizikisht nga Projekti (që duhet të shpërngulen për shkak të Projektit sepse ata banojnë në tokën e kërkuar për Projektin),
- Njerëz që zhvendosen ekonomikisht nga Projekti (njerëz që mund të preken nga marrja e tokës por nuk zhvendosen fizikisht, p.sh. pronarët e tokës të cilët nuk banojnë në sipërfaqen e tokës që do të merret për Projektin),
- Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës:
- Njerëz që jetojnë në zonën e Projektit, potencialisht të prekur nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit (p.sh. nga zhurma) por jo të shpërngulur fizikisht apo ekonomikisht nga Projekti,
- Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin:
- Njerëzit që nuk banojnë në zonën e Projektit dhe nuk ndikohen apo preken drejtpërdrejt nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit por që janë të interesuar për çështjet e transportit publik, mjedisore apo sociale në Tiranë,
- Politikë-bërësit dhe zyrtarët që merren me çështjet e transportit, mjedisit dhe ato sociale në Pushtetin Qendror dhe Bashkinë e Tiranës. • Organizatat e shoqërisë civile përfshirë partitë politike, sindikatat, shoqatat e biznesit, organizatat jo qeveritare, të interesuara për çështjet e transportit, të mjedisit dhe sociale në Tiranë, në rrafsh kombëtar dhe ndërkombëtar,
- Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre:
- Bizneset që marrin pjesë në tender ose kontraktohen për ndërtimin e Projektit (kontraktorë dhe konsulentë lokalë apo ndërkombëtarë dhe nën-kontraktorët e tyre),
- Punëtorët e përfshirë nga kontraktorët për ndërtimin e Projektit,



## 5.2 PLANI I KONSULTIMEVE ME PUBLIKUN

Tabela e mëposhtme tregon veprimtaritë e konsultimeve paraprake me publikun për grupet e ndryshme të interesit të identifikuar me sipër.

Grupi i interesit	Veprimtaria e konsultimeve me publikun	Afati kohor
Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Intervista individuale për rishikimin dhe kompensimin c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin	a. seanca degjimore b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Organizatrat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre	a. Seancë informacioni për tenderuesit e ardhshëm b. Mekanizmi i ankimimeve për punonjësit	

Identifikimi i të interesuarve në projekt u bë me anë të një analize, e cila parashikon përgjigjen e këtyre pyetjeve:

- Kush varet nga ky projekt?
- Kush është i interesuar në përfundimin e projektit?
- Kush do të influencojë në projekt dhe si?
- Kush do të punojë kundër projektit?

Tabela më poshtë shpjegon rezultatin e kësaj analize. Kutitë e evidentuara janë paraqitur edhe në planimetrinë e objekteve që preken nga projekti.

Nr.	Të Interesuarit	Interesimi në projekt	Influenca në projekt	Rëndësia relative në analizën e të prekurve
1	Banore te zones	+++	++	+
2	Njesia Bashkiake	+++	+++	+
3	Banor autoktonë të zonës	++	-	---
4	Komuniteti i zonës	+++	++	+
6	Qeveria Qendrore	++	+++	+
7	Pronarët me qira	+++	+	--
8	Pronarët e ligjshëm	+++	+	---
9	Pronarët e paligjshëm	++	-	---
10	Rezidentët	+++	+	---
12	Kontraktori	+++	--	+++
13	Publiku i interesuar	+	+	+
14	Investitori	+++	+++	+

### Shpjegues

[ + + + ] = ndikim i lartë pozitiv

[ + + ] = ndikim mesatar pozitiv



[ + ] = ndikim i ulët pozitiv

[ - ] = ndikim i ulët negativ

[ - - ] = ndikim mesatar negativ

[ - - - ] = ndikim i lartë negativ

## KONKLUSIONE DHE PËRFUNDIME

Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis "*Rruga për në Fshatin Priskë*" është vlerësimi në mënyrë konkrete të impakteve mjedisore dhe sociale. Ndertimi i kësaj rruge, do të përmirësojë ndjeshëm qarkullimin e mjeteve si dhe të këmbesoreve, duke krijuar atyre kushte normale të ecjes në rrugë.

Zbatimi i këtij projekti do të lehtësojë levizjen e automjeteve pa shkakton trafik duke minimizuar në maksimum ndotjen akustike dhe ndotje të cilësive të ajrit në këto zone të kryeqytetit.

Nga kjo VNM arrijmë këto përfundime:

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

Nga ky Raport nxjerrim konkluzionin se ndikimet negative janë të papërfillshme në krahasim me rëndësinë që ka ndertimi i kësaj rruge.

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



## REPUBLIKA E SHQIPËRISË

### BASHKIA TIRANË

# RAPORTI I VLËRESIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

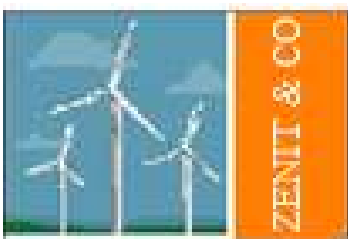
HARTIMI I PROJEKTIT: "REHABILITIMI  
INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË  
ADMINISTRATIVE DAJT + SHËNGJERGJ + ZALL  
BASTAR" OBJEKTI: PËR REALIZIMIN E STUDIM-  
PROJEKTIMIT: "RRUGA PËR NË FSHATIN FEZAJ  
DHE RRUGËT E BRËNDSHME"

PROJEKTOI: BASHKIMI I OPERATORËVE

Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

&

Shoqëria "FTA Studio" shpk



Shoqëria "ZENIT&CO" shpk  
Adresa: Tiranë  
Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com)



Shoqëria "FTA Studio" shpk  
Adresa: Tiranë  
Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com)

Tirane-Albania

Shoqëria "ZENIT&CO" shpk & Shoqëria "FTA Studio" shpk Adresa: Tiranë  
Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com) & Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com) Cel: +355 69 56 47 337

## HYRJE - QËLLIMI I KËTIJ DOKUMENTI

"Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" ndodhet brenda territorit administrativ të Bashkisë Tirane.

Qarku i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë. Ky zhvillim sjell rritjen e konsiderueshme të automjeteve të qytetit, si dhe rritjen e trafikut të cilat kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Raporti i Vleresimit të ndikimit në mjedis do të paraqesë nga njëra anë rëndësinë e zbatimit të projektit "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" dhe nga ana tjetër identifikimin e ndikimeve negative kryesore në mjedis, masat zbutëse për të minimizuar sa më shumë të jete e mundshme këto ndikime negative, duke llogaritur se si qëndron ekuilibri ndërmjet tyre për të arritur një zhvillim të qëndrueshëm. Të paraqesë realizimin e këtij projekti dhe zhvillimin ekonomik që perfitohet prej zbatimit të tij por gjithmone duke mbrojtur mjedisin, duke patur parasysh parimin "e zhvillimit të qëndrueshëm". Ky dokument paraqet gjithashtu dhe palet që marrin pjesë, gjatë dhe pas zbatimit të projektit, palet që perfitojnë apo preken nga zbatimi i tij.

## KAPITULLI I

### I. PËRSHKRIMI I PËRGJITHSHEM I OBJEKTIT

Objekti që merret në diskutim në këtë projekt, "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" ka shtresa shumë të amortizuara. Në pjesën më të madhe të rrugës ekziston materiali mbushës por nuk ka shtresa asfaltike të rrugës. Për këtë gjë është kërkuar nga autoriteti kontraktues, Bashkia Tirane të projektohet "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" duke krijuar një gjurmë të rrugës me parametra gjeometrike të rregullt, dhe nga ana strukturore shtresa e nenshtresa që të përballojnë trafikun e që krijohet në këtë vije kalimi.

### 1.1 POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" bën pjesë në Njësinë Administrative Zall Bastar, Bashkia Tirane

### 1.2 GJENDJA EKZISTUESE

Gjendet materiali mbushës por kjo rrugë nuk është prekur përse i përket shtresave asfaltike të metejshme.







Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit:  
"Rehabilitimi Infrastrukturës Rrugore Në Njësinë  
Administrative Dajt + Shëngjergj + Zall Bastar"

Vlëresimi i  
Ndikimit  
në Mjedis





### 1.3 PERSHKRIMI I PROJEKTIT PROJEKTI I RRUGËVE DHE TROTUAREVE RRJETI RRUGOR

Rruga e percaktuar edhe ne projekt, preventiv do te kete nje gjeresi te pergjithshme prej 4.0 m - 5.0, dhe do te perbehet nga:

- trupi i rruges i asfaltuar me gjeresi 4.0 m.
- bankina me gjeresi 0.5 m Stabilizant
- bankina me gjeresi 0.5 m me beton
- Mure Mbajtese
- Mure Pritese

Profilat tip te parashikuar per tu aplikuar ne kete rruge ne menyre te perbledhur jane si vijon:

- **Shtresat ne trup te rruges**

Paketa e propozuar e shtresave rrugore e percaktuar nga studimi i kryer do te permbaje keto shtresa:

- nenbaza me trashesi 2x20 cm (cakell)
- nenbaza me trashesi 1x10 cm (cakell Profilim)
- baza me trashesi 15 cm (profilim me stabilizant)
- shtresat asfaltike (6 cm binder dhe 4 cm shtrese asfaltobeton).

Kjo pakete e shtresave rrugore do te ndertohet pasi te jene bere punimet e skarifikimit te rruges, dhe pasi trupi i rruges (bazamenti) te jete cilindruar.

Shtresa e pare do te sherbeje edhe si shtrese profiluese e rruges.

#### **Shtresa e Bazes**

Shtresa e bazes eshte parashikuar te profilohet ne te gjithe rrugen me stabilizant me nje trashesi totale 15 cm. Kjo perfaqeson nje shtrese materiali te selektuar ose stabilizanti me granulometri ne kufijte nga 0.425 mm deri ne 20 mm. Rekomandimet per shperndarjen granulometrike te grimcave te ketij materiali te selektuar jepen ne tabelen e meposhtme:

#### **Shtresat Asfaltike**



Paketa e shtresave asfaltike është llogaritur të jete 10 cm. Ajo perbehet nga shtresa e lidhese (binder course) 6 cm dhe shtresa konsumuese (wearing course) 4 cm. Trashesia prej 6 cm e shtreses lidhese është percaktuar ne baze te vleres se ESALs =, pasi per vlera ESALs <, trashesia minimale e shtreses se pare asfaltike (binderit) rekomandohet te jete jo me e vogel se 6 cm.

Per realizimin e asfaltobetoneve agregatet e kombinuara duhet te jene te graduara mire (pra, me gradim te vazhdueshem). Tabela e mesiperme tregon gradimin e rekomanduar per shtresen konsumuese dhe shtresen lidhese:

Projektimi i perzierjeve per asfaltobetonet e shtreses lidhese dhe shtreses konsumuese rekomandohet te behet mbi bazen e metodës "Marshall". Meqenese vlera e percaktuar me siper e ESALs <, rekomandojme qe projektimi i perberesve te asfaltobetonit te filloje me nje permbajtje bitumi qe jep rreth 4% porozitet ne perzierje. Vetite e perzierjes se projektuar te shtresave asfaltike duhet te permbushin kriteret e projektimit sipas metodës "Marshall" te dhena ne Tabelen e meposhtme:

### **Bankinat**

Bankinat jane parashikuar me beton me gjeresi 0.5m nga dy anet e rruges.

### **Projekti i Sinjalistikës Rrugore**

Ne projektin e sinjalistikës rrugore është parashikuar Sinjalistika Horizontale dhe ajo Vertikale.

Sinjalistika Horizontale perbehet nga:

Vijezimet

Vijezimi do te behet ne te dy anet e pjeses se asfaltuar, me gjeresi 10 deri 15cm sejcila. Ne zonat prane degezimeve dhe kryqezimeve rrugore, do te vijezohet me vije te nderprere.

Ne zonat e banuara dhe tek shkolla, do te vijezohet per kalim kembesoresh.

### **STUDIMI GJEOLOGJIK**

Zona ku shtrihet objekti i kontrates "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" ndodhet ne Njesine Administrative Zall Bastar, Bashkia Tirane.

#### **2.2 Proceset fiziko gjeologjike dhe gjeodinamike**

Ne studimin e fenomeneve gjeologjike te kesaj zone jemi bazuar ne studimet ekzistuese dhe ne informacionet e reja qe kemi marre nga studimi aktual. Bazuar ne keto te dhena po bejme pershkrimin e fenomeneve gjeologjike qe jane prezente ne formacionet gjeologjike qe takohen ne kete zone.

Fenomenet me te dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike qe verehen ne kete zone jane:

#### **Fenomeni i perajrimit**

Fenomeni i konsolidimit te depozitimeve aluviale

Keto fenomene po i shpjegojme nje nga nje me poshte:

Fenomeni i perajrimit është i dukshem tek formacionet rrenjesore qe perbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore jane depozitime te reja dhe me cimentim te dobet argjilor, Keta shkembinj nen veprimin e agjenteve atmosferike transformohen nga shkembinj te bute ne dhera. Ne zonen ku kalon rruga, jane prezente depozitimet aluviale te cilat perajrohen lehte nga lageshtira dhe agjentet e tjera atmosferike.

Konsolidimi i depozitimeve aluviale Keto depozitime perbehen nga shtresa suargjilash, surerash, zhavore. Rekomandojmeqe projektuesi i rrugeve te projektoje masa



inxhinierike për të eliminuar uljet e diferencuara në trupin e rruges pranë rrjeteve nentokesore, pusetave dhe elementeve të tjera.

### 3.0 Ndertimi Gjeologjik dhe Hidrogeologjik

Në terren janë kryer matje për ndertimin e hartës gjeologjike 1:10000 dhe për të detajuar profilin gjeologjik të akseve rrugore. Bazuar në punën e kryer po shtjellojme kushtet gjeologjike të ndarë në studimet ekzistuese dhe në studimet e reja të kryera nga grupi i studimit.

#### 3.1 Depozitimet e Kuarternarit (Q4 pl +al)

Depozitimet e Kuarternarit ndahen në depozitime proluviale, depozitime aluviale. Keto depozitime do të përshkruajmë me hollësi në mënyrë të vecantë më poshtë:

Depozitimet proluviale përfaqësohen nga suargjila, surera, suargjila zhavorore, zhavore dhe rera. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera të depozitimeve sidomos me depozitimet aluviale liqenore.

Depozitimet aluviale janë depozitime të lumëve të zonës dhe përfaqësohen nga suargjila, argjila, surera, rera dhe zhavore. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera proluviale dhe liqenore. Kanë trashësi 15-20.00m.

#### 3.2 Shkëmbinjte 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 përreth qytetit të Tiranës.

#### 3.3 Kushtet Hidrogeologjike

Nga studimet e kryera (nga matjet e kryera në shpimet për disa vite në punimet e ndryshme që autoret kanë kryer për këto zone) rezultojnë se niveli i ujit nentokesor në dimer dhe në verë është i ndryshëm. Autoret e këtij studimi kanë shfrytëzuar të gjitha punimet ekzistuese dhe punimet e reja në të njëjtën kohë gjatë gjithë periudhës së studimit dhe rezultojnë se në pjesën më të madhe të zonës niveli i ujit nentokesor është shumë afër sipërfaqes së tokës (- 3.00m) kurse në verë niveli i ujit nentokesor mund të jetë 5-7.00m).

Nga analizat e kryera rezultojnë se janë ujra neutrale, ato nuk janë agresive ndaj hekurit dhe betonit.

#### Karakteristikat Klimatike

Temperatura e ajrit - Përsa i përket luhatjes brenda vitit të temperaturës së ajrit duhet theksuar se kemi të bëjmë me një regjim tipik ku temperatura minimale vërehet në muajin Janar, 6.9°C, ndërsa temperatura maksimale vërehet në muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Në zonën tone, rëndësi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën -10°C, që quhen ditë të akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti i studimit, temperaturat nën -10°C janë tepër të rralla.

Ditët e ftohta ndodhin gjatë periudhës së ftohtë të vitit (Nëntor-Mars) ku më të shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperaturë nën -5°C janë shumë të rralla dhe vetëm një ditë është në muajin Janar. Përsa i përket temperaturave të ajrit duhet theksuar se zona e studimit karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.



Mjegulla - mesatarja vjetore me e madhe është 10.5 dite me mjegull në Tirane-kjo është edhe me e madhja në të gjithë Ultesiren Bregdetare-ku në Shkoder është 6.1 dite dhe në Vlore 1.5 dite në vit. Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tone, mjegulla është një dukuri e rrallë. 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 që zhvillohet nuk zgjat shumë kohe, p.sh. në Tirane kohezgjatja mesatare e mjegullës është 2 orë e 24 minuta. Kohezgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës në Tirane është realizuar më 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 orë e 43 minuta.

Rreshjet atmosferike - Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e rreshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti që po studiojmë shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, në Ultesiren bregdetare pranë detit Adriatik me një reliev të ulët fushor dhe kodra që e rrethojnë nga perëndimi dhe e mbrojnë nga ererat bregdetare. Sasia e rreshjeve vjetore është rreth 1200 mm. Sasia me e madhe e rreshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe me e vogla 770 mm në vit. Në krahasim me vlerën mesatare të territorit Shqiptar (140mm), kjo zonë është me e ulët në sasinë e rreshjeve atmosferike.

Bora - Në vendin tone, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e rreshjeve vjen prej bores. Kjo veçori është me e theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme. Në zonën në studim bora vërohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri me i madh i ditëve me bore në zonën në studim është rreth 3 dite në vit. Muaji Janar ka numrin me të madh të ditëve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori. Krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë.

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

Era - Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim është si në të gjithë vendin tone, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat me të mëdha të tyre vërohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar. Në këto stinë shpejtësitë mesatare luhaten rreth 1.6 m/s

Stuhite - Stuhite që për vendin tone janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinën e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Me shumë dite me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri me i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamez. Tirana gjatë vitit ka 8 dite me breshër. Si rregull, zgjatja e breshërit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim, breshëri vërohet në çdo kohë të vitit por me shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët. Stuhite në zonën në studim mund të



ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tona. Në thellesitë të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) stuhitë pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimës me atë rajon. **Flora dhe Fauna** - Zona e projektit ka një larmishmëri të habitatit shtazor, ku më poshtë do jete një listë e plotë e specieve të kafshëve të vërejtura në terren. Disa specie të vezhguara të gjarperinjve, zogjve, gjitarëve të vegjël dhe amfibeve përcaktohen në Direktivat e BE për Habitatet e Flores dhe Faunës.

#### **Gjitaret:**

*Lutra lutra* (vidra e zakonshme)

*Plecotus auritus* (lakuriqi veshgjatë)

*Nyctalus noctula* (lakuriqi i natës)

#### **Zogjte:**

*Hippolais olivetorum* (çafka e ullirit)

*Sylvia nisoria* (çafke)

#### **Zvarraniket:**

*Emys orbicularis* (breshkë e moçalit)

*Mauremys caspica* (breshkë e moçalit)

*Testudo hermanni* (breshkë mesdhetare e tokës)

*Natrix tessellata* (gjarper)

*Lacerta trilineata* (hardhuca e gjelber me tre vijat)

*Lacerta viridis* (hardhuca e gjelber)

*Podarcis taurica* (hardhuca)

#### **Amfibet:**

*Rana lessonae* (bretkose e vogël uji)

*Hyla arborea* (zhabe pemë)

*Triturus cristatus* (salamander)

*Bufo viridis* (zhabe e gjelber).

**Objektet arkeologjike dhe kulturore** - Në këto zone nuk takohen as objekte fetare dhe as objekte të cilat futen në fondin e trashëgimisë kulturore dhe arkeologjike. Gjatë gjithë konsultimit me literaturën dhe studime të kryera për këto zone, nuk janë gjetur objekte arkeologjike ose kulturore dhe nuk ka të dhëna që mund të ekzistojnë. Sipas ligjit të Shqipërisë, objektet fetare trajtohen si pronë private, përveç kur ato zotërohen nga shteti.

**Cilesia e ajrit dhe normat e tij** - Ndotsit primare të prodhuar nga trafiku rrugor janë ato që emetohen direkt në atmosferë nga tubat e shkarkimit të automjeteve, të cilat janë dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>), monoksidi i karbonit (CO), hidrokarburet (HC), oksidet e azotit (NO<sub>x</sub>), oksidet e sulfurit (SO<sub>x</sub>), dhe grimcat.

Dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>) është gaz i ngrohjes globale dhe produkt natyral i djegies së benzines dhe naftës. Nuk ka impakt të drejtperdrejtë në shëndetin e popullsisë rrethuese.

Perqendrimit të monoksidit të karbonit (CO) reduktojnë aftësinë metabolizuese të njeriut. Simptomat janë përgjumja dhe dhimbja e kokës. Për perqendrimet mbi 0.1 % mund të shkaktojnë vdekje.



Keto nivele nuk shkaktohen nga trafiku dhe perqendrimet ne hapsirat rurale jane probleme te rralla. Njerezit e ekspozuar ne CO mund te sherohen duke u larguar nga vendi i ndotur.

Monoksidi i karbonit (CO) eshte problem i veçante per tregtaret, per ata qe punojne per nje kohe te gjate ne ane te rrugeve te mbi populluara, te cilat jane te rrethuara me pallate duke krijuar efektin kanion, i cili perqendron ndotesit ne lartesi te vogla. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes primare, HC dhe NOX dhe si rezultat i reaksioneve fotokimike prodhohen oksidues si ozoni (O3), peroksacetil nitrati (PAN) dhe peroksibenzol nitrati (PBN). Keto oksidues ne perqendrimet te larta mund te kene nje efekt te gjere ne shendet dhe vegjetacion. Standartet e cilesise se ajrit ne Shqiperi tregohen ne tabelat me poshte.

**Tabela. Standartet ne Shqiperi per cilesine e ajrit ne hapsirat urbane**

(Ne kuptim te ketij vendimi ne normat e cilesise se ajrit nuk perfshihen normat e mjediseve te brendshme te banimit dhe te punes)

<p><b>Nr. NDOTESI VLERAT E TIPI I</b>  <b>Rendor STANDARDIT STANDARDIT</b>  <b>1. Monoksid karboni (CO)</b>                  Mesatare 24-oresh**** 2 mg/m3 Primar *                  Mesatare 8-oresh 10 mg/m3 Primar                  Mesatare 1-oresh 40 mg/m3 Primar</p>
<p><b>2. Bioksid azoti (NO2)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike*** 60 µg/m3 Primar &amp; Sekondar **                  Mesatare 4-oresh 95 µg/m3 Sekondar                  Mesatare 1-oresh 250 µg/m3 Primar</p>
<p><b>4. Plumb (Pb)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 1.0 µg/m3 Primar &amp; Sekondar                  Mesatare 24-oresh**** 1.5 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>5. Lende e grimcuar e depozituar (LGD)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 350 mg/m2/dite Primar &amp; Sekondar                  (Koha e matjes 1 muaj)</p>
<p><b>6. Lende e grimcuar pezull (LGP) 140 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</b>                  Mesatare vjetore arithmetike Sekondar                  Mesatare 24-oresh 250 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>7. Lende e grimcuar &lt; 10 mikrometer (PM 10)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m3 Primar &amp; Sekondar                  Mesatare 24-oresh 150 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>8. Lende e grimcuar</b></p>



< 2.5 mikrometer (PM 2.5)

Mesatare vjetore arithmetike 15 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
 Sekondar

Mesatare 24-orësh 66 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
 Sekondar

### 9. Bioksid squfuri (SO<sub>2</sub>)

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar

Mesatare vjetore arithmetike 35 µg/m<sup>3</sup> Sekondar

Mesatare 24-orësh 120 µg/m<sup>3</sup> Primar

*Standardet primare* janë kufij që sherbejnë për të mbrojtur shendetin e popullatave "te ndjeshme" si azmatiket, femijet dhe pleqte.

*\*\*Standardet sekondare* janë kufij që sherbejnë për të mbrojtur mireqenien publike, duke përfshirë mbrojtjen kundrejt uljes së pamjes, demtimit të kafsheve, të mbjellave, bimesise dhe ndertesave.

**Zhurmat** - Pranimi i një niveli të caktuar zhurmash varion nga lagjet, individët dhe periudha e ditës. Zhurma influencon në të gjitha aktivitetet, por problem të veçantë përbën për zonat e ndjeshme siç janë spitalet. Hapesirat e banuara ndikohen zakonisht gjatë orëve të natës dhe në pasditen e vonë (7.00 gjatë verës dhe 6.00 gjatë dimrit), sepse është orar studimi për shkollarët.

Zhurma bashkë me trafikun rrugor zakonisht konsiderohet të jetë pak a shumë në një nivel konstant, ndonëse kjo ndoshta nuk është një paraqitje e drejtë e zhurmave të lindura nga trafiku aktual në seksionin rrugor që përfshin projektin.

Zakonisht si njësi për të matur zhurmat përdoret decibeli (dB). Diferenca më e vogël e nivelit të zhurmës që arrin ta perceptojë veshi i njeriut është afërsisht 3 dB. "A" është një koeficient me anë të të cilit, frekuencave të larta u jepet një ngarkesë ekstra.

Një matje e niveleve të zhurmave është *Leq*. *Leq* është niveli ekuivalent konstant, i cili me kalimin e kohës përmban të njëjtën sasi të energjisë së tingullit sa është niveli i ndryshueshëm i zhurmave të trafikut. Standartet e zhurmave të ambjentëve të ndryshme janë zhvilluar, megjithëse asnjë në Shqipëri. Banka Botërore ka përpunuar vlerat për tipe të ndryshme hapesirash dhe janë të paraqitura në tabelën më poshtë. Këto tregojnë nivelet më të larta të tolerueshme gjatë natës dhe ditës.

**Ekonomia sociale** - Zona e projektit paraqet një hapësirë rurale me një densitet të ulët popullsie. Synohet që me sistemimin e rruges do të kemi një rritje intensive të aktiviteteve private, agroturizmit, investimeve në bujqësi etj. Duke rritur në këtë mënyrë cilësinë e jetesës së popullatës së zonës si dhe shtimin e vendeve të punës.

## KAPITULLI II

### II. NDIKIMET NË MJEDIS

Gjate ndertimit të rruges do të vihen re një sërë ndikimesh në mjedis. Këto ndikime do të jenë direkte, si erozioni i tokës gjatë ndërtimit, zhurma dhe pluhuri gjatë ndërtimit si dhe gjate funksionimit, ose indirekte si ndryshimi i detyruar i përdorimit të tokës dhe zhvillimi ekonomik.

#### Ndikimet gjate fazes së punimeve

##### 2.1 Erozioni i tokës



Si rezultat i operacioneve të çarjeve, të mbushjeve gjatë shtrëngatave të shiut, mund të shkaktohet turbiditet në ujin e përrrenjve. Këto përrrenj mund të krijohen përkohësisht gjatë ditëve me shira të fuqishëm.

Në tabelat më poshtë paraqitet analiza matricore ndikimeve.

**Tabela a. Ndikimet në tokë**

NDIKIMET NË TKË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Erozioni i tokës	X (1)	0
Pjerrësi të paqëndrueshme	X (1)	0
Bordurat me materiale të dëmtuara	X (2)	0
Kompaktësia e tokës	X (4)	0
Ndotja e tokës nga derdhjet e automjeteve	X (5)	-1
Skarifikimi dhe gërryerja	X (6)	0
<b>TOTALI</b>	<b>- 1</b>	

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Kjo është për shkak të nevojës për të zgjeruar rrugën, si pasoje e problemeve të sistemit të tokës ranore, e cila mbush gjithë drejtimin e rrugës.

Gërryerja e tokës së rëndë dhe mekanizmi i erozionit mund të gjenerojë probleme të mundshme stabiliteti të ndërtesave ekzistuese me shtesa më të larta.

(2) Nuk ka impakte nëse përdoren teknikat e duhura të menaxhimit të shtresës së sipërme të tokës, pra nëse përdoren për të krijuar një mbulesë vegjetacioni në argjinaturat dhe në pjerrësitë e paqëndrueshme. Megjithatë toka e gërmuar nga rruga duhet të ripërdoret në maksimum për të krijuar mbushje, duke reduktuar impaktet në vendet e tjera.

(3) Në rast të kundërt duhet të konsiderojmë që pikat inerte të tokës do të shtyhen për në sipërfaqe. Ato nuk janë të përdorshme as për breza të ngushtë vegjetacioni, as për qëllime kultivimi dhe përbëjnë një shpërdorim që gjeneron ndikime negative.

(4) Toka e gërmuar mund të ngjeshet nga mjetet e rënda ose buldozerët. Përveç kësaj alternative, mjetet do të detyrohen të ecin kryesisht në seksione paralele. Nëse nuk parandalohet si duhet, ky impakt mund të bëhet i rëndësishëm.



(5) Ky është rasti i substancave ndotëse (vaj, benzinë, graso, etj), të cilat vijnë nga mjetet e përdorura gjatë punimeve të ndërtimit dhe operimeve.

(6) Në këtë rast impaktet e përmendura nuk priten nga materialet kryesore që do të përdoren nga skarifikimi i rrugës dhe nga materialet e ardhura. Materialet e teperta mund të përdoren për ndërtimin e seksioneve të thjeshta.

Në ndonjë rast mund të shkaktohet erozion në zonat dhe segmentet që janë nën rikonstruksion dhe bllokimin e kanalizimeve dhe të tubave të kullimit të cilat nuk do të preken nga rikonstruksioni i rrugës. Ky rrezik mund të zvogëlohet me anë të kontrollit të operacioneve specifike në vendodhje nga autoritetet e ndërmarrjeve të ujësjellsit dhe kanalizimeve.

Operacione specifike mund të konsiderohen gjurmimet pranë objekteve ekzistuese të drenazheve dhe të kanalizimeve, lidhje të reja tubacionesh të drenazheve dhe kanalizimeve me rrjetin ekzistues etj. Reduktimi i këtyre lloj aktiviteteve gjatë rasteve me kohë të keqe, do të zvogëlojë rrezikun e bllokimit/dëmtimit të rrjeteve operacionale.

Duhet t’i kushtohet vëmendje evitimit të ndotjes së ujrave nëntokësore; në studim janë marrë në konsideratë burimet e vogla ujore përreth. Ndotësit kryesorë të prodhuar nga automjetet janë: grimcat solide, të cilat vijnë nga korrozioni, metalet, gomat, sipërfaqja e rrugës, etj, plumbi, kadmiumi dhe komponimet organike (graso, vajrat lubrifikantë etj.). Këto efekte janë të rëndësishme në përrrenjtë në pikat e emisioneve (pikat e shkarkimit të rrjedhjeve).

**Tabela b Ndikimet në ujë nga emisionet**

NDIKIMET NË UJË		IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>		<b>Prani</b>	
Ndotja e ujit nga rrjedhjet rrugore që përmbajnë plumb,zink,pluhur dhe substanca të tjera ndotëse	X (2)	X (1) (2)	-1
Impaktet sekondare të ujit sipërfaqësor dhe nëntokësor të ndotur në kufijtë e rrugës	X (3)		0
Modifikimi i sistemin e drenazhimit	X (4)		0
<b>TOTALI</b>			<b>- 1</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Pluhuri nuk mund të eliminohet ndonëse shkakton impakt të ulët.

(2) Prania ose mungesa e plumbit, zinkut dhe ndotësve të tjerë varen nga përdorimi korrekt i karburantëve pa plumb dhe nga mirëmbajtja e duhur e motorit. Firot



aksidentale (vaj, benzinë dhe lëndë toksike nga serbatorët) mund të përfaqësojnë ndotësit më të rrezikshëm për përrrenjtë e ujit.

Për shkak të vjetërsisë së automjeteve, mendohet se një përdorim i karburanteve pa plumb mund ta mbajë këtë ndikim për shumë kohë në të njëjtin nivel.

(3) Kjo lloj ndotjeje gjenerohet nga kontakti i ujit të ndotur të rrugës, kur arrin ujrat nëntokësore, ku bashkohet me ujin e përdorur nga popullsia. Evitimi i kësaj arrihet duke ndërtuar kanale përgjatë rrugës për të mbledhur ujin e ndotur.

(4) Ndërtimi i rrugës mund të interferojë në sistemin ekzistues të drenazhimit dhe kanalizimit.

## 2.2 Cilësia e ajrit

Pluhuri nga sipërfaqet e rrugëve të pasfaltuara akoma dhe emisionet nga pajisjet e ndërtimit duke përfshirë impiantet e asfaltit ndikon në cilësinë e ajrit. Gjatë ndërtimit sipërfaqja e rrugës do të lihet e zhveshur. Era dhe trafiku do të shkaktojë ngritjen e pluhurave, veçanërisht në stinët e thata. Për të parandaluar këto sipërfaqe me pluhur, ato duhen lagur rregullisht.

Kjo gjë do t'i urdhërohet ekipit të ndërtimit të kontraktuar. Impiantet e asfaltimit mund të emetojnë nivele të larta ndotësisë. Kjo mund të parandalohet me anë të kontrolleve të përshtatshme të emisioneve. Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve. Ndikimet në cilësinë e ajrit

NDIKIMET NË CILËSINË E AJRIT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Prodhimi i pluhurit gjatë punimeve	X (2)	-1
Ndotja nga benzina me plumb (plumbi dhe aerosolet)	X (1)	0
Emisionet e monoksidit të karbonit dhe dioksidit të squfurit	X (1)	0
Emisionet nga asfalti dhe nga shtrimi i trotuareve	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>		<b>- 2</b>

(1) Të dyja impaktet varen nga përdorimi i benzinës me plumb. Megjithatë zona është e hapur dhe me erë, në këtë mënyrë era i fryn larg ndotësit.

(2) Ky impakt mund të prekë jashtëzakonisht lehtë të gjithë banorët e afërt.

## 2.3 Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit

Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit mund të shqetësojë zonat banuese dhe tregtare. Kjo mund të kontrollohet duke kufizuar punën gjatë orarit të ditës. Seksionet e mëposhtme specifikojnë nevojat për monitorimin e zhurmave, kontrollet, kufizimet gjatë orarit ditor



dhe të qëniet të informuar për aktivitetet e komunitetit. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

### Ndikimet nga zhurmat

NDIKIMET NGA ZHURMAT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Kalimi në zona të populluara	X (1)	-1
Zhurmat dhe vibrimet nga trafiku dhe përdorimi i makinerive të rënda gjatë punimeve.	X (1)	-1
Zhurma nga guroret, goditjet dhe impiantet e asfaltimit	X	0
<b>TOTALI</b>	<b>- 2</b>	

(1) Ky lloj impakti do të prekë në përgjithësi të gjitha seksionet e përfshira në projekt.

### 2.4 Identifikimi i ndikimeve në florë dhe faunë.

Është e lehtë për të bërë një analizë të ndikimeve në florë dhe faunë, sepse në këto zone nuk ka habitate të mirëfillta, sepse zona në pjesën më të madhe është zonë urbane. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në florë dhe faunë

NDIKIMET NË FLORË & FAUNË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Fragmentimi i habitatit	X (1)	0
Kalim në zona të virgjëra	X (1)	0
<b>TOTALI</b>	<b>0</b>	

➤ Zgjidhja dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Siç u përshkrua në mjedisin fizik dhe biologjik, rruga prek një zonë që nuk ka biodiversitet, kështu mungojnë impaktet në mjedisin natyral.

### 2.5 Rrethana të papërshtatshme

### 2.6 Ndikimet në mjedisin njerëzor



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. Megjithatë sigurim i ketyre lendeve do te behet ne zonen perreth.

Hedhja e mbetjeve kryesisht te atyre inerte te cilat do te krijohen nga prishja e disa ndertesve te uleta duhet te sistemohen ne vende te pershtatshme te percaktuara nga Agjencia Rajonale e Mjedisit te Tiranës dhe te miratuara nga pushteti vendor. Per kete do i kerkohet kontraktorit te pergatise nje plan per magazinimin e perkohshem te ketyre materialeve.

Ky plan duhet të përgatitet nga kontraktuesi 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 prane Agjencise Rajonale te Mjedisit. Kontraktuesit duhet të përdorin për sistemim të tepricave të materialeve venddepozitimin e percaktuar nga pushteti lokal.

Materialet inerte sjellin ndotje për njerëzit dhe degradim të mjedisit. Kontraktuesi duhet të veprojë dhe t'i mbylli këto zona pa rrezikuar kushtet mjedisore.

Rruga do të ndërtohet në gjithë gjatësinë e projektit sipas të drejtave ligjore të vendosura.

#### **b.Përdorimi i tokës**

Ndertimi i rruges do të kërkojë përvetësim toke, per kete Bashkia Tirane do te planifikoje dhe fondin perkates per shpronësimin e banoreve te prekur.

Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në përvetësimin e tokës

NDIKIMET NË PËRVETËSIMIN E TOKËS DHE RISISTEMIMI	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Risistemimi	X (1)	0
Shpronësimi	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(2) Do të ketë nevojë për shpronësim.

#### **d.Ndikimet në trashëgiminë kulturore**



Ashtu sic eshte paraqitur me lart ne zonen ku do te zbatohet projekti nuk ka objekte fetare, kisha, xhamia , prandaj dhe nuk ka ndikime negative ne trashegimine kulturore. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

**Ndikimet në trashëgiminë kulturore**

NDIKIMET NË TRASHGIMIMË KULTURORE	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
Mungesë	<b>Prani</b>	
Dëme të monumenteve me vlera arkeologjike	X (1)	0
<b>TOTALI</b>	<b>0</b>	

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën.

(1) Siç është specifikuar edhe më lart, nuk janë identifikuar zona me vlera kulturore dhe historike.

**2.8 Funksionimi i rrugës**

Në parim shërbimet publike kryesore do të preken nga projekti. Projekti do të përmirësojë drenazhimin dhe sistemin e kanalizimit, do të rrisë mbrojtjen e linjave elektrike dhe telefonike. Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, këto shërbime mund të krijojnë probleme tek përdoruesit.

Këto probleme mund të ndikojnë më shumë tek përdoruesit përgjatë rrugës gjatë proceseve të lidhjeve të kabllove dhe tubacioneve të reja në rrjetin ekzistues.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë planveprimin e detajuar përpara çdo hapi të aktivitetit të tij në këtë zonë. Ky plan duhet të parashikojë rregullimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në zonën e aktiviteteve si telefoni dhe kabllo të elektrike, kabllo optike, tubacionet e furnizimit me ujë, ose objekte të tjera që mund të rezultojnë nga kontrolli i zonës.

Kontraktuesi duhet të koordinojë aktivitetet me sipërmarrjet përgjegjëse që kanë në pronësi (rekuizitet) këto rrjete si Telekom, KESH – i dhe Ndërmarrja e Furnizimit me Ujë, në mënyrë që të reduktojë në maksimum dëmet dhe kohën e realizimit të lidhjeve me rrjetin ekzistues.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe duhet të fillojë implementimin pas miratimit final të punëdhënësit.

**a) Popullsia**

Ne kete zone ka popullsi si dhe dhe aktivitete në të gjithë gjatesine e rrugeve qe do te rikonstruktohen. Ndertimi i saj do të çojë në përmirësimin e kushteve sociale dhe ekonomike për komunitetin, por me e rendesishme do te jete lehtësimi i levizjes me automjete si dhe kryerja e te gjitha veprimeve te komunitetit ne nje kohe shume me te shkurter.



### b) Shëndeti publik

Ndertimi i ketyre rrugeve do te krijoje mundesi per komunitetin për të rritur cilësinë e jetës dhe të shërbimeve të tyre. Përmirësimi i rrugës do të rrisë shpejtësinë e levizjes me automjete në rrugë dhe do të reduktoj qëndrimin për një kohë të gjatë në trafik duke ulur emetimet e gazeve që shkarkojnë automjetet. Një rol shumë të rëndësishëm do të ketë dhe gjelberimi i cili do të jetë pjesë e këtij projekti, i cili do të ulë në mënyrë të ndjeshme ndodjen e ajrit jo vetëm në zonën e zbatimit të projektit por dhe në qytetin e Tiranës.

### c) Siguria e rrugës

Ndertimi i rruges do te rrisë shpejtësinë e levizjes së automjetit në rrugë. Megjithatë do të rrisë edhe kufijtë e shikimit.

### Ndikimet në sigurinë e rrugës

NDIKIMET NË SIGURINË E RRUGËS	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Ngadalësimi i trafikut ekzistues, për shkak të qarkullimit të automjeteve gjatë ndërtimit.	X (1)	-1
Lindja e aksidenteve rrugore	X	0
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>

(1) Për shkak të mungesës së alternativave gjatë ndërtimit, mund të krijohet lehtë trafik i rënduar; është e paevitueshme që trafiku ekzistues do të preket rëndë nga qarkullimi i mjeteve të rënda dhe punimet e ndërtimit.

### 2.9 Mjedi ekonomik

Impaktet pozitive priten për shkak të mundësive së popullsisë lokale për të filluar veprimtari dhe të rivlerësuar ato ekzistuese, për shkak të reduktimit të kohës së udhëtimit dhe mirëmbajtjes më të vogël ndaj automjeteve, për shkak të cilësisë së jetës dhe shërbimeve tregëtare përgjatë rrugës. Te gjithë komponentet do të përmiresohen, përfshirë këtu rehabilitimin e sistemit të drenazhimit dhe ujit, si edhe linjat elektrike dhe ndricimin, të cilat do të kenë efekt direkt në përmirësimin e jetës jo vetëm të komunitetit që jeton përgjatë kesaj rruge por edhe të zonës përreth.

### Përmbledhje e ndikimeve gjatë Ndërtimit për komponentet mjedisor

Zona e Projektit	Pjesë rastesore
Erozioni i tokës	-1
Cilesia e Ajrit	-2



Flora dhe Fauna	0
Zhurma	-2
Përvetësimin e tokës	-1
Trashgiminë kulturore	0
Siguria e rrugës	-1
Mjedisi Ekonomik	+6

Pikët totale gjatë ndërtimit:  $(-7 + 6) = -1$

## KAPITULLI III

### III. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR

Termet e Referencës të projektit tregojnë nevojën e përgatitjes së planimetrisë së rrugës me të gjitha komponentët duke përfshirë Rikonstrukcionin dhe zgjerimin e rruges, skarpatave mbrojtëse, nenkalimeve për automjetet si dhe mbikalimet për kembesoret, trotualet, brezit të gjelberimit, ndricimin etj.

Projektuesi gjithashtu do të përgatise preventivin e kostos për të gjitha seksionet.

Plani i menaxhimit mjedisor do të përfshijë seksionin e Rrugëve, e cila është caktuar në projekt, në të gjitha fazat e zbatimit të projektit:

- Projektim
- Ndërtim
- Funksionim

#### Masat për impiantet e asfaltimit

Impiantet e asfaltimit, të cilat bëjnë përzjerjen në temperatura të larta, duhet të vendosen së paku 300 m larg nga receptori më afërt i ndjeshëm. dhe nga subjektet e aprovuara nga supervizori. Drejtuesit e punimeve duhet të instalojnë kontrollues emisionesh.

#### Masat për cilësinë e ajrit

Përveç masave për impiantet e asfaltit, kontrata do të parashikojë masat që do të sigurojnë që:

- Zjarri i hapur të ndalohet
- Materialet solvente dhe volatile do të përdoren me pëlqimin e konsulentit të supervizimit
- Për çarjet (nqs ka) do të riparohen me mbushje të vogla
- Njësitë që prodhojnë pluhur do të transportohen të mbuluara
- Sipërfaqja e rrugës, zonat e gërmimeve dhe të ndërtimeve do të lagen me ujë për të kontrolluar pluhurin
- Kamionat që transportojnë dhé, rërë ose gurë do të mbulohen me mbulesa për të evituar derdhjen dhe rënien e tyre.

#### Mbetjet dhe masa të tjera sigurie





Kontraktuesit duhet t'i kërkohej të sistemojë mbetjet konform Ligjit nr.8990, date, 23.03.2003 "Per menaxhimi e integruar te mbetjeve urbane", ne venddepozitim in e percaktuar nga Agjencia Rajonale e Mjedisit dhe te miratuar nga pushteti vendor. 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 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 zbatueshme dhe të suksesshme.

## **KAPITULLI IV**

### **IV. MONITORIMI**

Programi i monitorimit mjedisor është i inkorporuar në projekt dhe përfshin inspektime dhe raportime zone rutinë.

#### **4.1 Monitorimi i tokës dhe erozionit**

Gjatë ndërtimit, eksperti mjedisor do të inspektojë të gjitha punimet javore, për t'u siguruar që masat për erozionin e tokës janë implementuar siç duhet.

Nëse kërkesat nuk janë implementuar, ai do të njoftojë menjëherë kontraktuesin dhe supervizori duhet të jetë i përgjegjshëm që të merren masat e duhura dhe korrekte.

Gjatë operimit, eksperti mjedisor do të inspektojë korsitë e rrugës katër herë në vit, në mënyrë që të përcaktojë nëse ndonjë zonë është në mënyrë të veçantë e prekshme nga erozioni i tokës, apo nëse ky erozion po ndodh.

Në rast se ai gjen shenja erozioni aktuale ose potenciale, ai duhet të njoftojë menjëherë përgjegjësin e zyrave të Pushtetit Lokal.

#### **4.2 Monitorimi i cilësisë së ujit**

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori. Monitorimi fillestar i cilësisë së ujit rekomandohet në zonat me burimet më të mëdha të ndotjes potenciale të ujit (kampet e ndërtimit dhe burime të tjera të rrjedhjeve të rëndësishme dhe prodhimit të ndotjeve të lëngeta).

Rekomandohet matja e grimcave në suspensë [MES], kërkesës biologjike për oksigjen [BOD], konduktiviteti dhe koliformët fekale dhe nivelet e vajit dhe grasos.

Frekuenca e monitorimit të cilësisë së ujit do të vendoset duke u mbështetur në metodika të miratuara dhe të percaktuara në legjislacionin mjedisor shqiptar.

#### **4.3 Monitorimi i cilësisë së ajrit**



Monitorimi para ndërtimit, për të vendodur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori, përbrenda segmenteve të rehabilitimit me gjatësi të mjaftueshme për të garantuar këtë lloj monitorimi.

Monitorimi i ajrit do të kryhet kryesisht për Lenden e Ngurte pezull LNP, Lenden e ngurte të depozituar LGD, pluhurat PM10 dhe PM2.5 me aparatura për ndotësit e ajrit, e rastet kur do të kërkohej mund të kryhet dhe monitorimi i gazeve me aparatura të percaktuara.

Kontrolli për respektimin e normave të lejuara do të kryhet nga Inspektoriati i Mjedisit si dhe nga Institucione të percaktuara për këto qëllime siç janë Agjencia e Mjedisit dhe Pyjeve, Instituti i Shëndetit Publik

#### **4.4 Monitorimi i zhurmave**

Kontratat e ndërtimit do të kërkojnë monitorim me aparatura Suonometra, një herë përpara fillimit të ndërtimeve, për të vendosur drejtimet kryesore të impakteve që do të maten. Monitorimi fillestar i zhurmave do të kërkohej vetëm aty ku kohëzgjatja e potencialit të impakteve dhe receptorët e ndjeshëm të justifikojë këtë monitorim.

Monitorimi me aparate dhe nga institucione të specializuara duhet të bëhet sipas metodikave të standartizuara dhe në frekuenca të percaktuara nga legjislacioni në fuqi.

#### **4.5 Raportimi**

Pushteti Lokal duhet të përgatise një raport vjetor duke detajuar rezultatet e programit monitorues.

#### **4.6 Forcimi institucional**

Në mënyrë që të jemi në gjendje të ndërmarrim një monitorim kompetent (të përshtatshëm) të projektit të rikonstruksionit dhe zgjerimit të këtij segmenti rrugor, Pushteti Lokal do të emërojë një specialist mjedisi i cili do të jetë përgjegjës për Njësinë e Monitorimit të Projektit në Degen e Punëve Publike. Ky nënpunës do të rekrutohet ndërmjet ekspertit lokal të kualifikuar. Këtyre ekspertëve do t'u bëhet trajnim shtesë nëpërmjet kontratave sipas ligjeve në fuqi.

Plani i Lehtesimit Mjedisor

Tabela e meposhtme, përmbledh çeshtjet kryesore ambientale, veprimet e nevojshme dhe masat zbutese për të mbrojtur mjedisin, dhe përgjegjësitë e paleve të ndryshme.

Lehtesimi Mjedisor

#### **Masat zbutese**



<b>Zhurmat</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta	Faza e Funkcionimit Monitorimi i zhurmave në frekuenca të caktuara për të percaktuar nivelin e zhurmave të shkaktuar nga levizja e automjeteve Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje e punimeve përfshirë matjet periodike të zhurmave
<b>Emetimet në ajër</b>		
Faza e funksionimit Të hartohet një plan i përgjithshëm mbi ndotjen e ajrit për qytetin e Tiranës (në mënyrë të pavarur nga UJT) Faza e ndërtimit Ngarkesat e kamionëve do të mbulohen për të parandaluar emetimet e pluhurit. Ujitja e kalimeve aktive. Prishja e shtëpive gjatë periudhave me shi. Shkatërrimi me faza i shtëpive që do të prishen	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve	
<b>Vibrimet</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta. Në zonat sensitive të dhëna bazë për gjendjen e ndërtesave ekzistuese	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve
<b>Ndikimet sociale dhe ekonomike - Bizneset dhe aktivitetet ekonomike</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar për humbjen e shtëpive ose rivendosje e bizneseve në zonat e ristrehimit	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Humbja e tokës</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar ose ristrehim	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Humbje/dëmtim i struktues</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar ose ristrehim Asistencë e veçantë për njerëzit vulnerabël/me probleme	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtëm i ristrehimit
<b>Efekti barriere</b>	Faza e funksionimit Rrugë të veçanta për këmbësorët dhe përdoruesit e	Shenime vjetore për sigurinë



	biçikletave. Instalimi i semaforëve gjatë rrugës për të siguruar kalime të sigurta	
<b>Peisazhi</b>	Faza e ndërtimit Mbrojtja e strukturave vegjetative të tilla si gardhet me shkurre gjatë fazës së ndërtimit Faza e funksionimit Zbukurimi i peizazhit gjatë rrugës (mbjellja e pemëve) Konfigurimi i peisazhit për të përmirësuar habitatet	Faza e ndërtimit Monitorim ekologjik
<b>Korridoret e shtegtimit te faunes</b>	Faza e ndërtimit Ura në korridoret për jetën e egër në tri vende (shih përshkrimin e të dhënave bazë) dhe sistem udhërrëfimi për të ruajtur udhët e shtegtimit Udhëkryqe veçmas korridoreve (pjesë e projektit)	
<b>Cilesia e ujrave nentokesore</b>	Faza e ndërtimit Largimi i duhur i materialeve të ndotura, nëse ka Pastrimi i landfilleve që janë potencialisht të ndotur Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik	
<b>Cilesia e ujrave sipërfaqesore</b>	Faza e ndërtimit Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik (p.sh.pyjet gjatë bregut), si rrjedhojë ndotja e ujrave nëntokësore mund të parandalohet	Faza e ndërtimit Kontrolli i cilësisë së ujrave

## KAPITULLI V

### V. PLANI I RISISTEMIMIT

#### 5.1 IDENTIFIKIMI I TE INTERESUARVE NE PROJEKT

Grupet e Mundshme të Interesit në projekt janë identifikuar si më poshtë:

- Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht:

- Njerëzit që shpërngulen fizikisht nga Projekti (që duhet të shpërngulen për shkak të Projektit sepse ata banojnë në tokën e kërkuar për Projektin),
- Njerëz që zhvendosen ekonomikisht nga Projekti (njerëz që mund të preken nga marrja e tokës por nuk zhvendosen fizikisht, p.sh. pronarët e tokës të cilët nuk banojnë në sipërfaqen e tokës që do të merret për Projektin),
- Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës:
- Njerëz që jetojnë në zonën e Projektit, potencialisht të prekur nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit (p.sh. nga zhurma) por jo të shpërngulur fizikisht apo ekonomikisht nga Projekti,
- Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin:
- Njerëzit që nuk banojnë në zonën e Projektit dhe nuk ndikohen apo preken drejtpërdrejt nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit por që janë të interesuar për çështjet e transportit publik, mjedisore apo sociale në Tiranë,
- Politikë-bërësit dhe zyrtarët që merren me çështjet e transportit, mjedisit dhe ato sociale në Pushtetin Qendror dhe Bashkinë e Tiranës. • Organizatat e shoqërisë civile përfshirë partitë politike, sindikatat, shoqatat e biznesit, organizatat jo qeveritare, të interesuara për çështjet e transportit, të mjedisit dhe sociale në Tiranë, në rrafsh kombëtar dhe ndërkombëtar,
- Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre:
- Bizneset që marrin pjesë në tender ose kontraktohen për ndërtimin e Projektit (kontraktorë dhe konsulentë lokalë apo ndërkombëtarë dhe nën-kontraktorët e tyre),
- Punëtorët e përfshirë nga kontraktorët për ndërtimin e Projektit,

## 5.2 PLANI I KONSULTIMEVE ME PUBLIKUN

Tabela e mëposhtme tregon veprimtaritë e konsultimeve paraprake me publikun për grupet e ndryshme të interesit të identifikuar më sipër.

Grupi i interesit	Veprimtaria e konsultimeve me publikun	Afati kohor
Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Intervista individuale për ristrehimin dhe kompensimin c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin	a. seanca degjimore b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre	a. Seancë informacioni për tenderuesit e ardhshëm b. Mekanizmi i ankimimeve për punonjësit	

Identifikimi i të interesuarve në projekt u bë me anë të një analize, e cila parashikon përgjigjen e këtyre pyetjeve:

- Kush varet nga ky projekt?
- Kush është i interesuar në përfundimin e projektit?
- Kush do të influencojë në projekt dhe si?
- Kush do të punojë kunder projektit?

Tabela më poshtë shpjegon rezultatin e kësaj analize. Kutitë e evidentuara janë paraqitur edhe në planimetrinë e objekteve që preken nga projekti.

Nr.	Të Interesuarit	Interesimi në projekt	Influenca në projekt	Rëndësia relative në analizën e të prekurve
1	Banore te zones	+++	++	+
2	Njesia Bashkiake	+++	+++	+
3	Banor autoktonë të zonës	++	-	---
4	Komuniteti i zonës	+++	++	+
6	Qeveria Qendrore	++	+++	+
7	Pronarët me qira	+++	+	--
8	Pronarët e ligjshëm	+++	+	---
9	Pronarët e paligjshëm	++	-	---
10	Rezidentët	+++	+	---
12	Kontraktori	+++	--	+++
13	Publiku i interesuar	+	+	+
14	Investitori	+++	+++	+

### Shpjegues

[ + + + ] = ndikim i lartë pozitiv

[ + + ] = ndikim mesatar pozitiv

[ + ] = ndikim i ulët pozitiv

[ - ] = ndikim i ulët negativ

[ - - ] = ndikim mesatar negativ

[ - - - ] = ndikim i lartë negativ

### KONKLUZIONE DHE PËRFUNDIME

Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis "Rruga për në Fshatin Fezaj dhe Rrugët e Brëndshme" është vlerësimi në mënyrë konkrete të impakteve mjedisore dhe sociale.

Ndertimi i kësaj rruge, do përmirësojë ndjeshëm qarkullimin e mjeteve si dhe të kembësoreve, duke krijuar atyre kushtet normale të ecjes në rrugë.



Zbatimi i këtij projekti do të lehtësojë levizjen e automjeteve pa shkaktuar trafik duke minimizuar në maksimum ndotjen akustike dhe ndotje të cilesisë së ajrit në këto zone të kryeqytetit.

Nga kjo VNM arritëm këto përfundime:

- 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

Nga ky Raport nxjerrim konkluzionin se ndikimet negative janë të paperfillshme në krahasim me rëndësinë që ka ndertimi i kësaj rruge.

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



## REPUBLIKA E SHQIPËRISË

### BASHKIA TIRANË

# RAPORTI I VLËRESIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

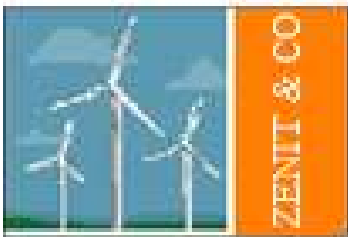
HARTIMI I PROJEKTIT: "REHABILITIMI  
INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË  
ADMINISTRATIVE DAJT + SHËNGJERGJ + ZALL  
BASTAR" OBJEKTI: PËR REALIZIMIN E STUDIM-  
PROJEKTIMIT: "RRUGA E FSHATIN VËRRI"

PROJEKTOI: BASHKIMI I OPERATORËVE

Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

&

Shoqëria "FTA Studio" shpk



Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

Adresa: Tiranë

Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com)



Shoqëria "FTA Studio" shpk

Adresa: Tiranë

Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com)

Tirane-Albania



## HYRJE - QËLLIMI I KËTIJ DOKUMENTI

"Rruga e Fshatin Vërrri" ndodhet brenda territorit administrativ të Bashkisë Tiranë.

Qarku i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë. Ky zhvillim sjell rritjen e konsiderueshme të automjeteve të qytetit, si dhe rritjen e trafikut të cilat kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Raporti i Vleresimit të ndikimit në mjedis do të paraqesë nga njëra anë rëndësinë e zbatimit të projektit "Rruga e Fshatin Vërrri" dhe nga ana tjetër identifikimin e ndikimeve negative kryesore në mjedis, masat zbutëse për të minimizuar sa më shumë të jete e mundshme këto ndikime negative, duke llogaritur se si qendron ekuilibri ndërmjet tyre për të arritur një zhvillim të qendrueshëm. Të paraqesë realizimin e këtij projekti dhe zhvillimin ekonomik që përfitohet prej zbatimit të tij por gjithmone duke mbrojtur mjedisin, duke patur parasysh parimin "e zhvillimit të qendrueshëm". Ky dokument paraqet gjithashtu dhe palet që marrin pjesë, gjatë dhe pas zbatimit të projektit, palet që përfitojnë apo preken nga zbatimi i tij.

## KAPITULLI I

### I. PËRSHKRIMI I PËRGJITHSHEM I OBJEKTIT

Objekti që merret në diskutim në këtë projekt, "Rruga e Fshatin Vërrri" ka shtresa shumë të amortizuara. Në pjesën më të madhe të rrugës ekziston materiali mbushës por nuk ka shtresa asfaltike të rrugës. Për këtë gjë është kërkuar nga autoriteti kontraktues, Bashkia Tiranë të projektohet "Rruga e Fshatin Vërrri" duke krijuar një gjurmë të rrugës me parametra gjeometrike të rregullt, dhe nga ana strukturore shtresa e nënshtresa që të përballojnë trafikun e që krijohet në këtë vijë kalimi.

#### 1.1 POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti "Rruga e Fshatin Vërrri" bën pjesë në Njesinë Administrative Shëngjergj, Bashkia Tiranë

#### 1.2 GJENDJA EKZISTUESE

Gjendet materiali mbushës por kjo rrugë nuk është prekur për të përket shtresave asfaltike të metejshme.







### 1.3 PERSHKRIMI I PROJEKTIT PROJEKTI I RRUGËVE DHE TROTUAREVE RRJETI RRUGOR

Rruga e percaktuar edhe ne projekt, preventiv do te kete nje gjeresi te pergjithshme prej 4.0 m - 5.0, dhe do te perbehet nga:

- trupi i rruges i asfaltuar me gjeresi 4.0 m.
- bankina me gjeresi 0.5 m Stabilizant
- bankina me gjeresi 0.5 m me beton
- Mure Mbajtese
- Mure Pritese

Profilat tip te parashikuar per tu aplikuar ne kete rruge ne menyre te perbledhur jane si vijon:

- **Shtresat ne trup te rruges**

Paketa e propozuar e shtresave rrugore e percaktuar nga studimi i kryer do te permbaje keto shtresa:

- nenbaza me trashesi 2x20 cm (cakell)
- nenbaza me trashesi 1x10 cm (cakell Profilim)
- baza me trashesi 15 cm (profilim me stabilizant)
- shtresat asfaltike (6 cm binder dhe 4 cm shtrese asfaltobeton).

Kjo pakete e shtresave rrugore do te ndertohet pasi te jene bere punimet e skarifikimit te rruges, dhe pasi trupi i rruges (bazamenti) te jete cilindruar.

Shtresa e pare do te sherbeje edhe si shtrese profiluese e rruges.

#### **Shtresa e Bazes**

Shtresa e bazes eshte parashikuar te profilohet ne te gjithe rrugen me stabilizant me nje trashesi totale 15 cm. Kjo perfaqeson nje shtrese material te selektuar ose stabilizanti me granulometri ne kufijte nga 0.425 mm deri ne 20 mm. Rekomandimet per shperndarjen granulometrike te grimcave te ketij material te selektuar jepen ne tabelen e meposhtme:

#### **Shtresat Asfaltike**



Paketa e shtresave asfaltike është llogaritur të jete 10 cm. Ajo përbehet nga shtresa e lidhese (binder course) 6 cm dhe shtresa konsumuese (wearing course) 4 cm. Trashësia prej 6 cm e shtresës lidhese është përcaktuar në baze të vlerës së ESALs =, pasi për vlera ESALs <, trashësia minimale e shtresës së pare asfaltike (binderit) rekomandohet të jete jo më e vogël se 6 cm.

Për realizimin e asfaltobetoneve agregatet e kombinuara duhet të jenë të graduara mirë (pra, me gradim të vazhdueshëm). Tabela e mesiperme tregon gradimin e rekomanduar për shtresën konsumuese dhe shtresën lidhese:

Projektimi i perzierjeve për asfaltobetonet e shtresës lidhese dhe shtresës konsumuese rekomandohet të bëhet mbi bazën e metodës "Marshall". Meqenëse vlera e përcaktuar me sipër e ESALs <, rekomandojmë që projektimi i përberësve të asfaltobetonit të fillojë me një përmbajtje bitumi që jep rreth 4% porozitet në perzierje. Vetite e perzierjes së projektuar të shtresave asfaltike duhet të përmbushin kriteret e projektimit sipas metodës "Marshall" të dhëna në Tabelën e mëposhtme:

#### **Bankinat**

Bankinat janë parashikuar me beton me gjëresi 0.5m nga dy anet e rruges.

#### **Projekti i Sinjalistikës Rrugore**

Në projektin e sinjalistikës rrugore është parashikuar Sinjalistika Horizontale dhe ajo Vertikale.

Sinjalistika Horizontale përbehet nga:

#### **Vijezimet**

Vijezimi do të bëhet në të dy anet e pjesës së asfaltuar, me gjëresi 10 deri 15cm sejcila. Në zonat pranë degezimeve dhe kryqezimeve rrugore, do të vijezohet me vije të ndërprere.

Në zonat e banuara dhe tek shkolla, do të vijezohet për kalim kembesoresh.

#### **STUDIMI GJEOLOGJIK**

Zona ku shtrihet objekti i kontratës "Rruga e Fshatit Vërri" ndodhet në Njësinë Administrative Shëngjergj, Bashkia Tiranë.

#### **2.2 Proceset fiziko gjeologjike dhe gjeodinamike**

Në studimin e fenomeneve gjeologjike të kësaj zone jemi bazuar në studimet ekzistuese dhe në informacionet e reja që kemi marrë nga studimi aktual. Bazuar në këto të dhëna po bëjmë përshkrimin e fenomeneve gjeologjike që janë prezente në formacionet gjeologjike që takohen në këto zone.

Fenomenet më të dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike që vërehen në këto zone janë:

#### **Fenomeni i perajrimit**

Fenomeni i konsolidimit të depozitimeve aluviale

Këto fenomene po i shpjegojmë një nga një më poshtë:

Fenomeni i perajrimit është i dukshëm tek formacionet rrenjesore që përbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore janë depozitime të reja dhe me cimentim të dobët argjilor. Këta shkëmbinj nën veprimin e agjenteve atmosferike transformohen nga shkëmbinj të butë në dhëra. Në zonën ku kalon rruga, janë prezente depozitimet aluviale të cilat përjrohen lehtë nga lageshtira dhe agjentet e tjera atmosferike.

Konsolidimi i depozitimeve aluviale Këto depozitime përbehen nga shtresa suargjilash, surerash, zhavore. Rekomandojmë që projektuesi i rrugëve të projektoje masa



inxhinierike për të eliminuar uljet e diferencuara në trupin e rruges pranë rrjeteve nentokesore, pusetave dhe elementeve të tjera.

### 3.0 Ndertimi Gjeologjik dhe Hidrogeologjik

Në terren janë kryer matje për ndertimin e hartës gjeologjike 1:10000 dhe për të detajuar profilin gjeologjik të akseve rrugore. Bazuar në punën e kryer po shtjellojme kushtet gjeologjike të ndarë në studimet ekzistuese dhe në studimet e reja të kryera nga grupi i studimit.

#### 3.1 Depozitimet e Kuarternarit (Q4 pl +al)

Depozitimet e Kuarternarit ndahen në depozitime proluviale, depozitime aluviale. Keto depozitime do të përshkruajmë me hollësi në mënyrë të vecantë më poshtë:

Depozitimet proluviale përfaqësohen nga suargjila, surera, suargjila zhavorore, zhavore dhe rera. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera të depozitimeve sidomos me depozitimet aluviale liqenore.

Depozitimet aluviale janë depozitime të lumëve të zonës dhe përfaqësohen nga suargjila, argjila, surera, rera dhe zhavore. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera proluviale dhe liqenore. Kanë trashësi 15-20.00m.

#### 3.2 Shkëmbinjte 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 përreth qytetit të Tiranës.

#### 3.3 Kushtet Hidrogeologjike

Nga studimet e kryera (nga matjet e kryera në shpimet për disa vite në punimet e ndryshme që autoret kanë kryer për këto zone) rezultojnë se niveli i ujit nentokesor në dimer dhe në verë është i ndryshëm. Autoret e këtij studimi kanë shfrytëzuar të gjitha punimet ekzistuese dhe punimet e reja në të njëjtën kohë gjatë gjithë periudhës së studimit dhe rezultojnë se në pjesën më të madhe të zonës niveli i ujit nentokesor është shumë afër sipërfaqes së tokës (- 3.00m) kurse në verë niveli i ujit nentokesor mund të jetë 5-7.00m).

Nga analizat e kryera rezultojnë se janë ujra neutrale, ato nuk janë agresive ndaj hekurit dhe betonit.

#### Karakteristikat Klimatike

Temperatura e ajrit - Përsa i përket luhatjes brenda vitit të temperaturës së ajrit duhet theksuar se kemi të bëjmë me një regjim tipik ku temperatura minimale vërehet në muajin Janar, 6.9°C, ndërsa temperatura maksimale vërehet në muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Në zonën tone, rëndësi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën -10°C, që quhen ditë të akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti i studimit, temperaturat nën -10°C janë tepër të rralla.

Ditët e ftohta ndodhin gjatë periudhës së ftohtë të vitit (Nëntor-Mars) ku më të shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperaturë nën -5°C janë shumë të rralla dhe vetëm një ditë është në muajin Janar. Përsa i përket temperaturave të ajrit duhet theksuar se zona e studimit karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.



Mjegulla - mesatarja vjetore me e madhe është 10.5 dite me mjegull në Tirane-kjo është edhe me e madhja në të gjithë Ultesiren Bregdetare-ku në Shkoder është 6.1 dite dhe në Vlore 1.5 dite në vit. Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tone, mjegulla është një dukuri e rrallë. 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 që zhvillohet nuk zgjat shumë kohë, p.sh. në Tirane kohezgjatja mesatare e mjegullës është 2 orë e 24 minuta. Kohezgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës në Tirane është realizuar më 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 orë e 43 minuta.

Rreshjet atmosferike - Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e rreshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti që po studiojme shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, në Ultesiren bregdetare pranë detit Adriatik me një reliev të ulët fushor dhe kodra që e rrethojnë nga perëndimi dhe e mbrojnë nga ererat bregdetare. Sasia e rreshjeve vjetore është rreth 1200 mm. Sasia me e madhe e rreshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe me e vogla 770 mm në vit. Në krahasim me vlerën mesatare të territorit Shqiptar (140mm), kjo zonë është me e ulët në sasinë e rreshjeve atmosferike.

Bora - Në vendin tone, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e rreshjeve vjen prej bora. Kjo veçori është me e theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme. Në zonën në studim bora vërohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri me i madh i ditëve me bore në zonën në studim është rreth 3 dite në vit. Muaji Janar ka numrin me të madh të ditëve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori. Krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë.

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

Era - Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim është si në të gjithë vendin tone, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat me të mëdha të tyre vërohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar. Në këto stinë shpejtësitë mesatare luhaten rreth 1.6 m/s

Stuhite - Stuhite që për vendin tone janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinën e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Me shumë dite me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri me i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamez. Tirana gjatë vitit ka 8 dite me breshër. Si rregull, zgjatja e breshrit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim, breshëri vërohet në çdo kohë të vitit por me shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët. Stuhite në zonën në studim mund të



ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tona. Në thellesitë të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) stuhitë pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimës me atë rajon. **Flora dhe Fauna** - Zona e projektit ka një larmishmëri të habitatit shtazor, ku me poshtë do jete një listë të plotë të specieve të kafshëve të vërejtura në terren. Disa specie të vezhguara të gjarperinjve, zogjve, gjitarëve të vegjël dhe amfibeve përcaktohen në Direktivat e BE për Habitatet e Flores dhe Faunës.

#### **Gjitaret:**

*Lutra lutra* (vidra e zakonshme)

*Plecotus auritus* (lakuriqi veshgjatë)

*Nyctalus noctula* (lakuriqi i natës)

#### **Zogjte:**

*Hippolais olivetorum* (çafka e ullirit)

*Sylvia nisoria* (çafke)

#### **Zvarraniket:**

*Emys orbicularis* (breshkë e moçalit)

*Mauremys caspica* (breshkë e moçalit)

*Testudo hermanni* (breshkë mesdhetare e tokës)

*Natrix tessellata* (gjarper)

*Lacerta trilineata* (hardhuca e gjelber me tre vijë)

*Lacerta viridis* (hardhuca e gjelber)

*Podarcis taurica* (hardhuca)

#### **Amfibet:**

*Rana lessonae* (bretkose e vogël uji)

*Hyla arborea* (zhabe pemë)

*Triturus cristatus* (salamander)

*Bufo viridis* (zhabe e gjelber).

**Objektet arkeologjike dhe kulturore** - Në këto zone nuk takohen as objekte fetare dhe as objekte të cilat futen në fondin e trashëgimisë kulturore dhe arkeologjike. Gjatë gjithë konsultimit me literaturën dhe studime të kryera për këto zone, nuk janë gjetur objekte arkeologjike ose kulturore dhe nuk ka të dhëna që mund të ekzistojnë. Sipas ligjit të Shqipërisë, objektet fetare trajtohen si pronë private, përveç kur ato zotërohen nga shteti.

**Cilesia e ajrit dhe normat e tij** - Ndotsit primare të prodhuar nga trafiku rrugor janë ato që emetohen direkt në atmosferë nga tubat e shkarkimit të automjeteve, të cilat janë dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>), monoksidi i karbonit (CO), hidrokarburet (HC), oksidet e azotit (NO<sub>x</sub>), oksidet e sulfurit (SO<sub>x</sub>), dhe grimcat.

Dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>) është gaz i ngrohjes globale dhe produkt natyral i djegies së benzines dhe naftës. Nuk ka impakt të drejtperdrejtë në shëndetin e popullsisë rrethuese.

Perqendrimit e monoksidit të karbonit (CO) reduktojnë aftësinë metabolizuese të njeriut. Simptomat janë përgjumja dhe dhimbja e kokës. Për perqendrimet mbi 0.1 % mund të shkaktojnë vdekje.



Keto nivele nuk shkaktohen nga trafiku dhe perqendrimet ne hapsirat rurale jane probleme te rralla. Njerezit e ekspozuar ne CO mund te sherohen duke u larguar nga vendi i ndotur.

Monoksidi i karbonit (CO) eshte problem i veçante per tregtaret, per ata qe punojne per nje kohe te gjate ne ane te rrugeve te mbi populluara, te cilat jane te rrethuara me pallate duke krijuar efektin kanion, i cili perqendron ndotesit ne lartesi te vogla. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes primare, HC dhe NOX dhe si rezultat i reaksioneve fotokimike prodhohen oksidues si ozoni (O3), peroksacetyl nitrati (PAN) dhe peroksibenzol nitrati (PBN). Keto oksidues ne perqendrimet te larta mund te kene nje efekt te gjere ne shendet dhe vegjetacion. Standartet e cilesise se ajrit ne Shqiperi tregohen ne tabelat me poshte.

**Tabela. Standartet ne Shqiperi per cilesine e ajrit ne hapsirat urbane**

(Ne kuptim te ketij vendimi ne normat e cilesise se ajrit nuk perfshihen normat e mjediseve te brendshme te banimit dhe te punes)

<p><b>Nr. NDOTESI VLERAT E TIPI I</b>  <b>Rendor STANDARDIT STANDARDIT</b>  <b>1. Monoksid karboni (CO)</b>                  Mesatare 24-oresh**** 2 mg/m3 Primar *                  Mesatare 8-oresh 10 mg/m3 Primar                  Mesatare 1-oresh 40 mg/m3 Primar</p>
<p><b>2. Bioksid azoti (NO2)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike*** 60 µg/m3 Primar &amp; Sekondar **                  Mesatare 4-oresh 95 µg/m3 Sekondar                  Mesatare 1-oresh 250 µg/m3 Primar</p>
<p><b>4. Plumb (Pb)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 1.0 µg/m3 Primar &amp; Sekondar                  Mesatare 24-oresh**** 1.5 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>5. Lende e grimcuar e depozituar (LGD)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 350 mg/m2/dite Primar &amp; Sekondar                  (Koha e matjes 1 muaj)</p>
<p><b>6. Lende e grimcuar pezull (LGP) 140 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</b>                  Mesatare vjetore arithmetike Sekondar                  Mesatare 24-oresh 250 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>7. Lende e grimcuar &lt; 10 mikrometer (PM 10)</b>                  Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m3 Primar &amp; Sekondar                  Mesatare 24-oresh 150 µg/m3 Primar &amp; Sekondar</p>
<p><b>8. Lende e grimcuar</b></p>





< 2.5 mikrometer (PM 2.5)

Mesatare vjetore arithmetike 15 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

Mesatare 24-orësh 66 µg/m<sup>3</sup> Primar &  
Sekondar

### 9. Bioksid squfuri (SO<sub>2</sub>)

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar

Mesatare vjetore arithmetike 35 µg/m<sup>3</sup> Sekondar

Mesatare 24-orësh 120 µg/m<sup>3</sup> Primar

*Standardet primare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur shëndetin e popullatave "te ndjeshme" si azmatiket, femijet dhe pleqte.

*\*\*Standardet sekondare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur mireqenien publike, duke përfshirë mbrojtjen kundrejt uljes së pamjes, demtimit të kafsheve, të mbjellave, bimesise dhe ndertesave.

**Zhurmat** - Pranimi i një niveli të caktuar zhurmash varion nga lagjet, individët dhe periudha e ditës. Zhurma influencon në të gjitha aktivitetet, por problem të veçantë përbën për zonat e ndjeshme siç janë spitalet. Hapesirat e banuara ndikohen zakonisht gjatë orëve të natës dhe në pasditen e vonë (7.00 gjatë verës dhe 6.00 gjatë dimrit), sepse është orar studimi për shkollarët.

Zhurma bashkë me trafikun rrugor zakonisht konsiderohet të jetë pak a shumë në një nivel konstant, ndonëse kjo ndoshta nuk është një paraqitje e drejtë e zhurmave të lindura nga trafiku aktual në seksionin rrugor që përfshin projektin.

Zakonisht si njësi për të matur zhurmat përdoret decibeli (dB). Diferenca më e vogël e nivelit të zhurmës që arrin ta perceptojë veshi i njeriut është afërsisht 3 dB. "A" është një koeficient me anë të të cilit, frekuencave të larta u jepet një ngarkesë ekstra.

Një matje e niveleve të zhurmave është *Leq*. *Leq* është niveli ekuivalent konstant, i cili me kalimin e kohës përmban të njëjtën sasi të energjisë së tingullit sa është niveli i ndryshueshëm i zhurmave të trafikut. Standardet e zhurmave të ambjentëve të ndryshme janë zhvilluar, megjithëse asnjë në Shqipëri. Banka Botërore ka përpunuar vlerat për tipe të ndryshme hapesirash dhe janë të paraqitura në tabelën më poshtë. Këto tregojnë nivelet më të larta të tolerueshme gjatë natës dhe ditës.

**Ekonomia sociale** - Zona e projektit paraqet një hapësirë urbane me një densitet të lartë popullsie, jo vetëm banorë të qytetit të Tiranës por është dhe një zone e populluar me një aktivitet të lartë tregtare socialo-ekonomike i cili reflektohet nga numri i dyqaneve, dhe i aktiviteteve të tjera private, sociale dhe kulturore. Gjithashtu me sistemimin e rruges do të kemi një rritje intensive të aktiviteteve të tjera private. Duke rritur në këtë mënyrë cilësinë e jetesës së popullatës së zonës si dhe shtimin e vendeve të punës.

## KAPITULLI II

### II. NDIKIMET NË MJEDIS

Gjate ndertimit të rruges do të vihen re një sërë ndikimesh në mjedis. Këto ndikime do të jenë direkte, si erozioni i tokës gjatë ndërtimit, zhurma dhe pluhuri gjatë ndërtimit si dhe gjate funksionimit, ose indirekte si ndryshimi i detyruar i përdorimit të tokës dhe zhvillimi ekonomik.

## Ndikimet gjate fazes se punimeve

### 2.1 Erozioni i tokës

Si rezultat i operacioneve të çarjeve, të mbushjeve gjatë shtrëngatave të shiut, mund të shkaktohet turbiditet në ujin e përrrenjve. Këto përrrenj mund të krijohen përkohësisht gjatë ditëve me shira të fuqishëm.

Në tabelat më poshtë paraqitet analiza matricore ndikimeve.

**Tabela a. Ndikimet në tokë**

NDIKIMET NË TKË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>		<b>Prani</b>
Erozioni i tokës	X (1)	0
Pjerrësi të paqëndrueshme	X (1)	0
Bordurat me materiale të dëmtuara	X (2)	0
Kompaktësia e tokës	X (4)	0
Ndotja e tokës nga derdhjet e automjeteve	X (5)	-1
Skarifikimi dhe gërryerja	X (6)	0
<b>TOTALI</b>		<b>- 1</b>

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Kjo është për shkak të nevojës për të zgjeruar rrugën, si pasoje e problemeve të sistemit të tokës ranore, e cila mbush gjithë drejtimin e rrugës.

Gërryerja e tokës së rëndë dhe mekanizmi i erozionit mund të gjenerojë probleme të mundshme stabiliteti të ndërtesave ekzistuese me shtesa më të larta.

(2) Nuk ka impakte nëse përdoren teknikat e duhura të menaxhimit të shtresës së sipërme të tokës, pra nëse përdoren për të krijuar një mbulesë vegjetacioni në argjinaturat dhe në pjerrësitë e paqëndrueshme. Megjithatë toka e gërmuar nga rruga duhet të ripërdoret në maksimum për të krijuar mbushje, duke reduktuar impaktet në vendet e tjera.

(3) Në rast të kundërt duhet të konsiderojmë që pikat inerte të tokës do të shtyhen për në sipërfaqe. Ato nuk janë të përdorshme as për breza të ngushtë vegjetacioni, as për qëllime kultivimi dhe përbëjnë një shpërdorim që gjeneron ndikime negative.



(4) Toka e gërmuar mund të ngjeshet nga mjetet e rënda ose buldozerët. Përveç kësaj alternative, mjetet do të detyrohen të ecin kryesisht në seksione paralele. Nëse nuk parandalohet si duhet, ky impakt mund të bëhet i rëndësishëm.

(5) Ky është rasti i substancave ndotëse (vaj, benzinë, graso, etj), të cilat vijnë nga mjetet e përdorura gjatë punimeve të ndërtimit dhe operimeve.

(6) Në këtë rast impaktet e përmendura nuk priten nga materialet kryesore që do të përdoren nga skarifikimi i rrugës dhe nga materialet e ardhura. Materialet e teperta mund të përdoren për ndërtimin e seksioneve të thjeshta.

Në ndonjë rast mund të shkaktohet erozion në zonat dhe segmentet që janë nën rikonstrukcion dhe bllokimin e kanalizimeve dhe të tubave të kullimit të cilat nuk do të preken nga rikonstrukcioni i rrugës. Ky rrezik mund të zvogëlohet me anë të kontrollit të operacioneve specifike në vendodhje nga autoritetet e ndërmarrjeve të ujësjellsit dhe kanalizimeve.

Operacione specifike mund të konsiderohen gërmimet pranë objekteve ekzistuese të drenazheve dhe të kanalizimeve, lidhje të reja tubacionesh të drenazheve dhe kanalizimeve me rrjetin ekzistues etj. Reduktimi i këtyre lloj aktiviteteve gjatë rasteve me kohë të keqe, do të zvogëlojë rrezikun e bllokimit/dëmtimit të rrjeteve operacionale.

Duhet t'i kushtohet vëmendje evitimit të ndotjes së ujrave nëntokësore; në studim janë marrë në konsideratë burimet e vogla ujore përreth. Ndotësit kryesorë të prodhuar nga automjetet janë: grimcat solide, të cilat vijnë nga korrozioni, metalet, gommat, sipërfaqja e rrugës, etj, plumbi, kadmiumi dhe komponimet organike (graso, vajrat lubrifikantë etj.). Këto efekte janë të rëndësishme në përrrenjtë në pikat e emisioneve (pikat e shkarkimit të rrjedhjeve).

**Tabela b Ndikimet në ujë nga emisionet**

NDIKIMET NË UJË		IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>		<b>Prani</b>	
Ndotja e ujit nga rrjedhjet rrugore që përmbajnë plumb, zink, pluhur dhe substanca të tjera ndotëse	X (2)	X (1) (2)	-1
Impaktet sekondare të ujit sipërfaqësor dhe nëntokësor të ndotur në kufijtë e rrugës	X (3)		0
Modifikimi i sistemit të drenazhimit	X (4)		0
<b>TOTALI</b>			<b>- 1</b>



➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

- (1) Pluhuri nuk mund të eliminohet ndonëse shkakton impakt të ulët.
- (2) Prania ose mungesa e plumbit, zinkut dhe ndotësve të tjerë varen nga përdorimi korrekt i karburantëve pa plumb dhe nga mirëmbajtja e duhur e motorit. Fiot aksidentale (vaj, benzinë dhe lëndë toksike nga serbatorët) mund të përfaqësojnë ndotësit më të rrezikshëm për përrenjtë e ujit.  
 Për shkak të vjetërsisë së automjeteve, mendohet se një përdorim i karburanteve pa plumb mund ta mbajë këtë ndikim për shumë kohë në të njëjtin nivel.
- (3) Kjo lloj ndotjeje gjenerohet nga kontakti i ujit të ndotur të rrugës, kur arrin ujrat nëntokësore, ku bashkohet me ujin e përdorur nga popullsia. Evitimi i kësaj arrihet duke ndërtuar kanale përgjatë rrugës për të mbledhur ujin e ndotur.
- (4) Ndërtimi i rrugës mund të interferojë në sistemin ekzistues të drenazhimit dhe kanalizimit.

## 2.2 Cilësia e ajrit

Pluhuri nga sipërfaqet e rrugëve të pasfaltuara akoma dhe emisionet nga pajisjet e ndërtimit duke përfshirë impiantet e asfaltit ndikon në cilësinë e ajrit. Gjatë ndërtimit sipërfaqja e rrugës do të lihet e zhveshur. Era dhe trafiku do të shkaktojë ngritjen e pluhurave, veçanërisht në stinët e thata. Për të parandaluar këto sipërfaqe me pluhur, ato duhen lagur rregullisht.

Kjo gjë do t'i urdhërohet ekipit të ndërtimit të kontraktuar. Impiantet e asfaltimit mund të emetojnë nivele të larta ndotësish. Kjo mund të parandalohet me anë të kontrolleve të përshtatshme të emisioneve. Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve. Ndikimet në cilësinë e ajrit

NDIKIMET NË CILËSINË E AJRIT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Prodhimi i pluhurit gjatë punimeve	X (2)	-1
Ndotja nga benzina me plumb (plumbi dhe aerosolet)	X (1)	0
Emisionet e monoksidit të karbonit dhe dioksidit të squfurit	X (1)	0
Emisionet nga asfalti dhe nga shtrimi i trotuareve	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>	<b>- 2</b>	

- (1) Të dyja impaktet varen nga përdorimi i benzinës me plumb. Megjithatë zona është e hapur dhe me erë, në këtë mënyrë era i fryn larg ndotësit.
- (2) Ky impakt mund të prekë jashtëzakonisht lehtë të gjithë banorët e afërt.

### 2.3 Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit

Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit mund të shqetësojë zonat banuese dhe tregtare. Kjo mund të kontrollohet duke kufizuar punën gjatë orarit të ditës. Seksionet e mëposhtme specifikojnë nevojat për monitorimin e zhurmave, kontrollet, kufizimet gjatë orarit ditor dhe të qenit të informuar për aktivitetet e komunitetit. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

#### Ndikimet nga zhurmat

NDIKIMET NGA ZHURMAT	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Kalimi në zona të populluara	X (1)	-1
Zhurmat dhe vibrimet nga trafiku dhe përdorimi i makinerive të rënda gjatë punimeve.	X (1)	-1
Zhurma nga guroret, goditjet dhe impiantet e asfaltimit	X	0
<b>TOTALI</b>		<b>- 2</b>

(1) Ky lloj impakti do të prekë në përgjithësi të gjitha seksionet e përfshira në projekt.

### 2.4 Identifikimi i ndikimeve në florë dhe faunë.

Është e lehtë për të bërë një analizë të ndikimeve në florë dhe faunë, sepse në këto zone nuk ka habitate të mirëfillta, sepse zona në pjesën më të madhe është zonë urbane. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në florë dhe faunë

NDIKIMET NË FLORË & FAUNË	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Fragmentimi i habitatit	X (1)	0
Kalim në zona të virgjëra	X (1)	0
<b>TOTALI</b>		<b>0</b>

➤ Zgjidhja dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Siç u përshkrua në mjedisin fizik dhe biologjik, rruga prek një zonë që nuk ka biodiversitet, kështu mungojnë impaktet në mjedisin natyral.



**2.5 Rrethana të papërshtatshme**  
**2.6 Ndikimet në mjedisin njerëzor**

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. Megjithatë sigurim i ketyre lendeve do te behet ne zonen perreth.

Hedhja e mbetjeve kryesisht te atyre inerte te cilat do te krijohen nga prishja e disa ndertesve te uleta duhet te sistemohen ne vende te pershtatshme te percaktuara nga Agjencia Rajonale e Mjedisit te Tiranës dhe te miratuara nga pushteti vendor. Per kete do i kerkohet kontraktorit te pergatise nje plan per magazinimin e perkohshem te ketyre materialeve.

Ky plan duhet të përgatitet nga kontraktuesi 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 pranë Agjencise Rajonale te Mjedisit. Kontraktuesit duhet të përdorin për sistemim të tepricave të materialeve venddepozitimin e percaktuar nga pushteti lokal.

Materialet inerte sjellin ndotje për njerëzit dhe degradim të mjedisit. Kontraktuesi duhet të veprojë dhe t'i mbylli këto zona pa rrezikuar kushtet mjedisore.

Rruga do të ndërtohet në gjithë gjatësinë e projektit sipas të drejtave ligjore të vendosura.

**b.Përdorimi i tokës**

Ndertimi i rruges do të kërkojë përvetësim toke, per kete Bashkia Tirane do te planifikoje dhe fondin perkates per shpronësimin e banoreve te prekur.

Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në përvetësimin e tokës

NDIKIMET NË PËRVETËSIMIN E TOKËS DHE RISISTEMIMI	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIM I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Risistemimi	X (1)	0
Shpronësimi	X (2)	-1
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>



➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(2) Do të ketë nevojë për shpronësim.

**d.Ndikimet në trashëgiminë kulturore**

Ashtu sic është paraqitur me lart ne zonen ku do te zbatohet projekti nuk ka objekte fetare, kisha, xhamia , prandaj dhe nuk ka ndikime negative ne trashegimine kulturore.

Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

**Ndikimet në trashëgiminë kulturore**

NDIKIMET NË TRASHGIMIMË KULTURORE	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
Mungesë	<b>Prani</b>	
Dëme të monumenteve me vlera arkeologjike	X (1)	0
<b>TOTALI</b>	<b>0</b>	

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën.

(1) Siç është specifikuar edhe më lart, nuk janë identifikuar zona me vlera kulturore dhe historike. **2.7 Shërbimet publike**

**2.8 Funkcioni i rrugës**

Në parim shërbimet publike kryesore do të preken nga projekti. Projekti do të përmirësojë drenazhimin dhe sistemin e kanalizimit, do të rrisë mbrojtjen e linjave elektrike dhe telefonike. Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, këto shërbime mund të krijojnë probleme tek përdoruesit.

Këto probleme mund të ndikojnë më shumë tek përdoruesit përgjatë rrugës gjatë proceseve të lidhjeve të kabllove dhe tubacioneve të reja në rrjetin ekzistues.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë planveprimin e detajuar përpara çdo hapi të aktivitetit të tij në këtë zonë. Ky plan duhet të parashikojë rregullimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në zonën e aktiviteve si telefoni dhe kabllot elektrike, kabllot optike, tubacionet e furnizimit me ujë, ose objekte të tjera që mund të rezultojnë nga kontrolli i zonës.

Kontraktuesi duhet të koordinojë aktivitetet me sipërmarrjet përgjegjëse që kanë në pronësi (rekuizitet) këto rrjete si Telekom, KESH - i dhe Ndërmarrja e Furnizimit me Ujë, në mënyrë që të reduktojë në maksimum dëmet dhe kohën e realizimit të lidhjeve me rrjetin ekzistues.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe duhet të fillojë implementimin pas miratimit final të punëdhënësit.

**a) Popullsia**

Ne kete zone ka popullsi si dhe dhe aktivitete në të gjithë gjatesine e rrugeve qe do te rikonstruktohen. Ndertimi i saj do të çojë në përmirësimin e kushteve sociale dhe

ekonomike për komunitetin, por me e rendesishme do te jete lehtesimi i levizjes me automjete si dhe kryerja e te gjitha veprimeve te komunitetit ne nje kohe shume me te shkurter.

#### b) Shëndeti publik

Ndertimi i ketyre rrugeve do te krijojë mundesi per komunitetin për të rritur cilësinë e jetës dhe të shërbimeve të tyre. Përmirësimi i rrugës do të rrisë shpejtësinë e levizjes me automjete në rrugë dhe do të reduktoj qendrimin per nje kohe te gjate ne trafik duke ulur emetimet e gazeve qe shkarkojne automjetet. Nje rol shume te rendesishem do te kete dhe gjelberimi i cili do jete pjese e ketij projekti, i cili do te ule ne menyre te ndjeshme ndojten e ajrit jo vetem ne zonen e zbatimit te projektit por dhe ne qytetin e Tiranës.

#### c) Siguria e rrugës

Ndertimi i rruges do te rrisë shpejtësinë e levizjes së automjetit në rrugë. Megjithatë do të rrisë edhe kufijtë e shikimit.

### Ndikimet në sigurinë e rrugës

NDIKIMET NË SIGURINË E RRUGËS	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE	VLERËSIMI I NDIKIMEVE
<b>Mungesë</b>	<b>Prani</b>	
Ngadalësimi i trafikut ekzistues, për shkak të qarkullimit të automjeteve gjatë ndërtimit.	X (1)	-1
Lindja e aksidenteve rrugore	X	0
<b>TOTALI</b>		<b>-1</b>

(1) Për shkak të mungesës së alternativave gjatë ndërtimit, mund të krijohet lehtë trafik i rënduar; është e paevitueshme që trafiku ekzistues do të preket rëndë nga qarkullimi i mjeteve të rënda dhe punimet e ndërtimit.

### 2.9 Mjedisi ekonomik

Impaktet pozitive priten për shkak të mundësive së popullsisë lokale për të filluar veprimtari dhe të rivlerësuar ato ekzistuese, për shkak të reduktimit të kohës së udhëtimit dhe mirëmbajtjes më të vogël ndaj automjeteve, për shkak të cilësisë së jetës dhe shërbimeve tregëtare përgjatë rrugës. Te gjithë komponentet do te permiresohen, perfshirë këtu rehabilitimin e sistemit te drenazhimit dhe ujit, si edhe linjat elektrike dhe ndricimin, te cilat do te kene efekt direkt ne permiresimin e jetes jo vetem te komunitetit qe jeton përgjate kesaj rruge por edhe te zones përreth.

#### Përmbledhje e ndikimeve gjate Ndertimit per komponentet mjedisor





Zona e Projektit	Pjesë rastesore
Erozioni i tokës	-1
Cilesia e Ajrit	-2
Flora dhe Fauna	0
Zhurma	-2
Përvetësimin e tokës	-1
Trashgiminë kulturore	0
Siguria e rrugës	-1
Mjedisi Ekonomik	+6

Pikët totale gjatë ndërtimit:  $(-7 + 6) = -1$

### KAPITULLI III

#### III. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR

Termet e Referencës të projektit tregojnë nevojën e përgatitjes së planimetrisë së rrugës me të gjitha komponentët duke përfshirë Rikonstrukcionin dhe zgjerimin e rruges, skarpatave mbrojtëse, nenkalimeve për automjetet si dhe mbikalimet për kembesoret, trotuaret, brezit të gjelberimit, ndricimin etj.

Projektuesi gjithashtu do të përgatise preventivin e kostos për të gjitha seksionet.

Plani i menaxhimit mjedisor do të përfshijë seksionin e Rrugëve, e cila është caktuar në projekt, në të gjitha fazat e zbatimit të projektit:

- • Projektim
- • Ndërtim
- • Funksionim

#### Masat për impiantet e asfaltimit

Impiantet e asfaltimit, të cilat bëjnë përzjerjen në temperatura të larta, duhet të vendosen së paku 300 m larg nga receptori më afërt i ndjeshëm. dhe nga subjektet e aprovuara nga supervizori. Drejtuesit e punimeve duhet të instalojnë kontrollues emisionesh.

#### Masat për cilësinë e ajrit

Përveç masave për impiantet e asfaltit, kontrata do të parashikojë masat që do të sigurojnë që:

- Zjarri i hapur të ndalohet
- Materialet solvente dhe volatile do të përdoren me pëlqimin e konsulentit të supervizimit
- Për çarjet (nqs ka) do të riparohen me mbushje të vogla
- Njësitë që prodhojnë pluhur do të transportohen të mbuluara
- Sipërfaqja e rrugës, zonat e germimeve dhe të ndërtimeve do të lagen me ujë për të kontrolluar pluhurin
- Kamionat që transportojnë dhé, rërë ose gurë do të mbulohen me mbulesa për të evituar derdhjen dhe rënien e tyre.



### **Mbetjet dhe masa të tjera sigurie**

Kontraktuesit duhet t'i kërkohej të sistemojë mbetjet konform Ligjit nr.8990, date, 23.03.2003 "Per menaxhimi e integruar te mbetjeve urbane", ne venddepozitim e percaktuar nga Agjencia Rajonale e Mjedisit dhe te miratuar nga pushteti vendor. 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 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, parrakët 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 zbatueshme dhe të suksesshme.

## **KAPITULLI IV**

### **IV. MONITORIMI**

Programi i monitorimit mjedisor është i inkorporuar në projekt dhe përfshin inspektime dhe raportime zone rutinë.

#### **4.1 Monitorimi i tokës dhe erozionit**

Gjatë ndërtimit, eksperti mjedisor do të inspektojë të gjitha punimet javore, për t'u siguruar që masat për erozionin e tokës janë implementuar siç duhet.

Nëse kërkesat nuk janë implementuar, ai do të njoftojë menjëherë kontraktuesin dhe supervizori duhet të jetë i përgjegjshëm që të merren masat e duhura dhe korrekte.

Gjatë operimit, eksperti mjedisor do të inspektojë korsitë e rrugës katër herë në vit, në mënyrë që të përcaktojë nëse ndonjë zonë është në mënyrë të veçantë e prekshme nga erozioni i tokës, apo nëse ky erozion po ndodh.

Në rast se ai gjen shenja erozioni aktuale ose potenciale, ai duhet të njoftojë menjëherë përgjegjësin e zyrave të Pushtetit Lokal.

#### **4.2 Monitorimi i cilësisë së ujit**

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori. Monitorimi fillestar i cilësisë së ujit rekomandohet në zonat me burimet më të mëdha të ndotjes potenciale të ujit (kampet e ndërtimit dhe burime të tjera të rrjedhjeve të rëndësishme dhe prodhimit të ndotjeve të lëngeta).

Rekomandohet matja e grimcave në suspensë [MES], kërkesës biologjike për oksigjen [BOD], konduktiviteti dhe koliformët fekale dhe nivelet e vajit dhe grasos.

Frekuenca e monitorimit të cilësisë së ujit do të vendoset duke u mbështetur ne metodika te miratuara dhe te percaktuara ne legjislacionin mjedisor shqiptar.



#### 4.3 Monitorimi i cilësisë së ajrit

Monitorimi para ndërtimit, për të vendodur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori, përbrenda segmenteve të rehabilitimit me gjatësi të mjaftueshme për të garantuar këtë lloj monitorimi.

Monitorimi i ajrit do të kryhet kryesisht për Lenden e Ngurte pezull LNP, Lenden e ngurte të depozituar LGD, pluhurat PM10 dhe PM2.5 me aparatura për ndotësit e ajrit, e rastet kur do të kërkohej mund të kryhet dhe monitorimi i gazeve me aparatura të percaktuara.

Kontrolli për respektimin e normave të lejuara do të kryhet nga Inspektoriati i Mjedisit si dhe nga Institucione të percaktuara për këto qëllime siç janë Agjencia e Mjedisit dhe Pyjeve, Instituti i Shëndetit Publik

#### 4.4 Monitorimi i zhurmave

Kontratat e ndërtimit do të kërkojnë monitorim me aparatura Suonometra, një herë përpara fillimit të ndërtimeve, për të vendosur drejtimet kryesore të impakteve që do të maten. Monitorimi fillestar i zhurmave do të kërkohej vetëm aty ku kohëzgjatja e potencialit të impakteve dhe receptorët e ndjeshëm të justifikojë këtë monitorim. Monitorimi me aparate dhe nga institucione të specializuara duhet të bëhet sipas metodikave të standartizuara dhe në frekuenca të percaktuara nga legjislacioni në fuqi.

#### 4.5 Raportimi

Pushteti Lokal duhet të përgatise një raport vjetor duke detajuar rezultatet e programit monitorues.

#### 4.6 Forcimi institucional

Në mënyrë që të jemi në gjendje të ndërmarrim një monitorim kompetent (të përshtatshëm) të projektit të rikonstruksionit dhe zgjerimit të këtij segmenti rrugor, Pushteti Lokal do të emërojë një specialist mjedisi i cili do të jetë përgjegjës për Njësinë e Monitorimit të Projektit në Degen e Punëve Publike. Ky nënpunës do të rekrutohet ndërmjet ekspertit lokal të kualifikuar. Këtyre ekspertëve do t'u bëhet trajnim shtesë nëpërmjet kontratave sipas ligjeve në fuqi.

Plani i Lehtësimit Mjedisor

Tabela e mëposhtme, përmbledh çështjet kryesore ambientale, veprimet e nevojshme dhe masat zbutese për të mbrojtur mjedisin, dhe përgjegjësitë e paleve të ndryshme.

Lehtësimit Mjedisor



<b>Masat zbutese</b>		
<b>Zhurmat</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana te vecanta	Faza e Funkcionimit Monitorimi i zhurmave ne frekuenca te caktuara per te percaktuar nivelin e zhurmave te shkaktuar nga levizja e automjeteve Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje e punimeve përfshirë matjet periodike të zhurmave
<b>Emetimet ne ajer</b>		
Faza e funksionimit Të hartohet një plan i përgjithshëm mbi ndotjen e ajrit për qytetin e Tiranës (në mënyrë të pavarur nga UJT) Faza e ndërtimit Ngarkesat e kamionëve do të mbulohen për të parandaluar emetimet e pluhurit. Ujitja e kalimeve aktive. Prishja e shtëpive gjatë periudhave me shi. Shkatërrimi me faza i shtëpive qe do te prishen	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje te punimeve	
<b>Vibrimet</b>	Faza e ndërtimit Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta. Në zonat sensitive të dhëna bazë për gjendjen e ndërtesave ekzistuese	Faza e ndërtimit Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje te punimeve
<b>Ndikimet sociale dhe ekonomike - Bizneset dhe aktivitetet ekonomike</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar për humbjen e shtëpive ose rivendosje e bizneseve në zonat e ristrehimit	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtem i ristrehimit
<b>Humbja e tokes</b>	Faza e ndertimit Kompensim financiar ose ristrehim	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtem i ristrehimit
<b>Humbje/demtim i struktures</b>	Faza e ndërtimit Kompensim financiar ose ristrehim Asistencë e veçantë për njerëzit vulnerabël/ me probleme	Faza e ndërtimit Monitorim i jashtem i ristrehimit
<b>Efekti barriere</b>	Faza e funksionimit	Shenime vjetore per sigurine



	Rrugë të veçanta për këmbësorët dhe përdoruesit e biçikletave. Instalimi i semaforëve gjatë rrugës për të siguruar kalime të sigurt	
<b>Peisazhi</b>	Faza e ndërtimit Mbrojtja e strukturave vegjetative të tilla si gardhet me shkurre gjatë fazës së ndërtimit Faza e funksionimit Zbukurimi i peizazhit gjatë rrugës (mbjellja e pemëve) Konfigurimi i peisazhit për të përmirësuar habitatet	Faza e ndërtimit Monitorim ekologjik
<b>Korridoret e shtegtimit të faunes</b>	Faza e ndërtimit Ura në korridoret për jetën e egër në tri vende (shih përshkrimin e të dhënave bazë) dhe sistem udhërrëfimi për të ruajtur udhët e shtegtimit Udhëkryqe veçmas korridoreve (pjesë e projektit)	
<b>Cilesia e ujrave nentokesore</b>	Faza e ndërtimit Largimi i duhur i materialeve të ndotura, nëse ka Pastrimi i landfilleve që janë potencialisht të ndotur Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik	
<b>Cilesia e ujrave sipërfaqesore</b>	Faza e ndërtimit Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik (p.sh.pyjet gjatë bregut), si rrjedhojë ndotja e ujrave nëntokësore mund të parandalohet	Faza e ndërtimit Kontrolli i cilësisë së ujrave

## KAPITULLI V

### V. PLANI I RISISTEMIMIT

#### 5.1 IDENTIFIKIMI I TE INTERESUARVE NE PROJEKT

Grupet e Mundshme të Interesit në projekt janë identifikuar si më poshtë:

- Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht:



- Njerëzit që shpërngulen fizikisht nga Projekti (që duhet të shpërngulen për shkak të Projektit sepse ata banojnë në tokën e kërkuar për Projektin),
- Njerëz që zhvendosen ekonomikisht nga Projekti (njerëz që mund të preken nga marrja e tokës por nuk zhvendosen fizikisht, p.sh. pronarët e tokës të cilët nuk banojnë në sipërfaqen e tokës që do të merret për Projektin),
- Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës:
- Njerëz që jetojnë në zonën e Projektit, potencialisht të prekur nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit (p.sh. nga zhurma) por jo të shpërngulur fizikisht apo ekonomikisht nga Projekti,
- Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin:
- Njerëzit që nuk banojnë në zonën e Projektit dhe nuk ndikohen apo preken drejtpërdrejt nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit por që janë të interesuar për çështjet e transportit publik, mjedisore apo sociale në Tiranë,
- Politikë-bërësit dhe zyrtarët që merren me çështjet e transportit, mjedisit dhe ato sociale në Pushtetin Qendror dhe Bashkinë e Tiranës. • Organizatat e shoqërisë civile përfshirë partitë politike, sindikatat, shoqatat e biznesit, organizatat jo qeveritare, të interesuara për çështjet e transportit, të mjedisit dhe sociale në Tiranë, në rrafsh kombëtar dhe ndërkombëtar,
- Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre:
- Bizneset që marrin pjesë në tender ose kontraktohen për ndërtimin e Projektit (kontraktorë dhe konsulentë lokalë apo ndërkombëtarë dhe nën-kontraktorët e tyre),
- Punëtorët e përfshirë nga kontraktorët për ndërtimin e Projektit,

## 5.2 PLANI I KONSULTIMEVE ME PUBLIKUN

Tabela e mëposhtme tregon veprimtaritë e konsultimeve paraprake me publikun për grupet e ndryshme të interesit të identifikuar më sipër.

Grupi i interesit	Veprimtaria e konsultimeve me publikun	Afati kohor
Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Intervista individuale për ristrehimin dhe kompensimin c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës	a. Seanca të dëgjimeve publike b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin	a.seanca degjimore b. Takim i hapur c. Mekanizmi i ankimimeve	
Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre	a. Seancë informacioni për tenderuesit e ardhshëm b. Mekanizmi i ankimimeve për punonjësit	



Identifikimi i të interesuarve në projekt u bë me anë të një analize, e cila parashikon përgjigjen e këtyre pyetjeve:

- Kush varet nga ky projekt?
- Kush është i interesuar në përfundimin e projektit?
- Kush do të influencojë në projekt dhe si?
- Kush do të punojë kunder projektit?

Tabela më poshtë shpjegon rezultatin e kësaj analize. Kutitë e evidentuara janë paraqitur edhe në planimetrinë e objekteve që preken nga projekti.

Nr.	Të Interesuarit	Interesimi në projekt	Influenca në projekt	Rëndësia relative në analizën e të prekurve
1	Banore te zones	+++	++	+
2	Njesia Bashkiake	+++	+++	+
3	Banor autoktonë të zonës	++	-	---
4	Komuniteti i zonës	+++	++	+
6	Qeveria Qendrore	++	+++	+
7	Pronarët me qira	+++	+	--
8	Pronarët e ligjshëm	+++	+	---
9	Pronarët e paligjshëm	++	-	---
10	Rezidentët	+++	+	---
12	Kontraktori	+++	--	+++
13	Publiku i interesuar	+	+	+
14	Investitori	+++	+++	+

### Shpjegues

[ + + + ] = ndikim i lartë pozitiv

[ + + ] = ndikim mesatar pozitiv

[ + ] = ndikim i ulët pozitiv

[ - ] = ndikim i ulët negativ

[ - - ] = ndikim mesatar negativ

[ - - - ] = ndikim i lartë negativ

### KONKLUZIONE DHE PËRFUNDIME

Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis "Rruga e Fshatin Vërrë", është vlerësimi në mënyrë konkrete të impakteve mjedisore dhe sociale. Ndërtimi i kësaj rruge, do të përmirësojë ndjeshëm qarkullimin e mjeteve si dhe të këmbesoreve, duke krijuar atyre kushte normale të ecjes në rrugë.



Zbatimi i ketij projekti do të lehtësojë levizjen e automjeteve pa shkaktuar trafik duke minimizuar në maksimum ndotjen akustike dhe ndotje të cilesisë së ajrit në këto zone të kryeqytetit.

Nga kjo VNM arritëm këto përfundime:

- 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

Nga ky Raport nxjerrim konkluzionin se ndikimet negative janë të paperfillshme në krahasim me rëndësinë që ka ndertimi i kesaj rruge.

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

**BOE Shoqëria "ZENIT&CO" shpk & Shoqëria "FTA Studio" shpk**

Përfaqesura

**Shoqëria "ZENIT&CO" sh.p.k**

Administrator

**Ing.Arqile PERI**