



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**

**BASHKIA LIBRAZH'D**

## **RAPORTI**

### **VLERESIMIT TE NDIKIMIT NE MJEDIS**

**PËR OBJEKTIN:**

**"Asfaltim i rruges Lunik-Prevalle (loti 2), Njesia Administrative Lunik, Bashkia Librazhd".**

### **PROJEKT ZBATIMI**



SHOQERIA "SIRE-ALB" sh.p.k

E-mail: [sire-alb@outlook.com](mailto:sire-alb@outlook.com)

Viti 2024

## 1–Hyrje

Rrethi i Librazhdit është njëri nga 36-të rrethet e Shqipërisë. Rrethi bën pjesë në Qarkun të Elbasanit. Rrethi i Librazhdit ka 84,000 banorë (sipas 2004), një sipërfaqe prej 1,102 km<sup>2</sup> dhe kryeqendër Librazhdin.

Kufizohet në veri me rrethet Bulqizë dhe Tiranë në perëndim me Rrethin e Elbasanit, në jug me Rrethin e Gramshit, në juglindje me Rrethin e Pogradecit dhe në lindje me shtetin e Maqedonisë. Librazhdi ka një gjatësi kufitare prej 42 km dhe ka tërësisht një relief kodrinoro-malor. Relievin e bëjnë më të larmishëm fushgropat si ajo e Domosdovës në Përrenjas dhe ajo e Studnës me atë të Letmit. Lartësia maksimale mbi nivelin e detit është 2253 m në majën e Kuqe të malit Shebenik.

Fshati konsiderohet si fshati më i vogël ndër fshatrat e tjera të zonës.

Pozita gjeografike, konfiguracioni i relievit, lartësia absolute mbi nivelin e detit dhe largësia nga deti Adriatik ka mundësuar natyrën kontinentale të klimës e cila duket në dimrin e ftohtë e të lagësht dhe në verën e shkurtër, të nxehtë e të thatë. Temperatura mesatare vjetore është 13.4 grade Celsius, temperatura max. e regjistruar është 40.7 grade Celsius më 14 shtator 1957 dhe temperatura minimale është regjistruar në vitin 1968 e cila ishte -15.7 grade Celsius.

1857 lloje bimesh spontane, enëzore, të cilat përfaqësojnë 58 % të florës e Shqiptare ose 16 % të florës së Europës e renditin Librazhdin në një ndër rrethet më të pasura të vendit me bimë të llojeve të ndryshme. Gjenden të gjitha katet bimore dhe mbulesa bimore zë rreth 72 % të territorit të Rrethit të Librazhdit.

Infrastruktura e dobët rrugore ka ndikuar negativisht edhe në frekuentimin e shkollës nga nxënësit e fshatarave të bashkisë, në kushtet kur transporti publik, apo transporti i nxënësve është shërbim i dobët. Infrastruktura e dobët rrugore pengon edhe zhvillimin e bujqësisë në njësitë administrative por dhe zhvillimin kulturor dhe turistik të zonë fshatra të cilët janë: Lunik , Prevalle , Veri Prevalle , etj.

Luniku karakterizohet nga klimë mesdhetare malore, me verë të nxehtë dhe të thatë, dimri është i lagësht dhe i butë. Era e murlanit, karakteristike për Fterrën e bën dimrin të acartë, ndërsa në verë, era sjell lagështi.

Studimi dhe projektimi i këtij aksi rrugor është mbështetur në grumbullimin e të dhënave të disiplinave të ndryshme në këto zone duke filluar nga veçoritë fiziko - gjeografike, trualli, pasuritë natyrore dhe nëntokësore, uji, bujqësia, biodiversiteti, pyjet, peshkimi, hidro – gjeologjia, të dhëna demografike, përdorimi i terreneve, energjia, mbetjet urbane, edukimi etj., pasi kaluan në disa stadi diskutimi dhe përmirësimi, janë konceptuar pjesa me e madhe në këtë dokument të integruar me një fokus të qartë të mbrojtjes së natyrës.

Asfaltimi i rruges Lunik-Prevalle (loti 2", ndodhet në Jug të fshatit Prevalle dhe rrethohet nga mali me të njëjtin emër në lindje dhe me zonën e Funares Lumin e Lunikut në perëndim, ku do shtrihet i gjithë aksi rrugor deri në afërsi të lumit të Lunikut. Rruga e cila do asfaltohet fillon që në hyrje të rruges së fshatit Lunik ku gjatë periudhës së studimit dhe projektimit të këtij aksi rrugor sapo ishte përfunduar, su dhe shtrihet deri në pjesën afër lumit gjatë fundit të Prevalles.

Infrastruktura rrugore që ndodhet në këtë fshat është në një gjendje jo të mirë, është pak të thuhet e amortizuar dhe e dëmtuar, vështirëson lëvizjen e banorëve drejt qendrave të tjera sidomos në periudhat e ftohta dhe me rreshje shiu. Rruga për në fshatin Lunik dhe Prevalle tregon një shtresë zhavorri të brishtë vende-vende të sunduar nga ujërat shkak mos nivelimi i aksit ekzistues rrugor. Makina të rënda

sjellin materiale ndërtimore, gjë e cila duhet marrë parasysh. Rruga në fshatin Lunik- Prevalle ndodhet mbi formacion përgjithësisht shkëmbor. Infrastruktura e dobët rrugore ka ndikuar negativisht edhe në frekuentimin e shkollës nga nxënësit e fshtarave të bashkisë, në kushtet kur transporti publik, apo transporti i nxënësve është shërbim i dobët. Infrastruktura e dobët rrugore pengon edhe zhvillimin e bujqësisë në njësitë administrative por dhe zhvillimin kulturor dhe turistik të zonës.

Segmenti rrugor Lunik-Prevalle (loti 2) ” ka nje gjatesi totale prej rreth 2.4 km.

Gjendja jo e mire e ketij segmenti rrugor ka krijuar veshtiresi edhe ne jeten e banoreve te zones, aksesibilitetin e te gjitha kategorive te mjeteve dhe bllokimin e aktiviteteve te mundshme ekonomike te kesaj zone me resurse te medha agri-turistike .

Nga hapja e trasese dhe ndertimi deri ne shtresen e stabilizantit kane kaluar shume vite. Duke patur parasysh dhe terrenin malor me dimer te gjate (ngrica e debore), rruga ka pesuar demtime nder vite.

Rruga e cila do asfaltohet fillon qe ne hyrje te rruges se fshatit Lunik dhe shtrihet deri ne pjesen afer lumit gjate fundit te Prevalles. (Njesia administrative Lunik), bashkia Librazhd .

Njesite administrative perfituese eshte: Lunik, bashkia Librazhd.

Aktualisht, rruga eshte e paasfaltuar vetem me shtresen e zhavorrit ne te tere gjatesine e saj.

E gjithë gjatesia e rruges është me zhavor por faktoret atmosferike si reshjet ,gerryerjet e krijuara ne trupin e rruges si pasoje e mossistemimit te ujrave te shiut kane sjelle deformimin e trupit te rruges.Gropat e shumta te krijuara ne rruge bejne qe levizja me mjet te jete e veshtire sidomos ne kohet me shi dhe per kete arsye te jete jo lehtesisht e aksesueshme.

Në këto kushte ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe social merr ne konsiderate ndikimet ne mjedis dhe ate social qe i referohen procesit te sistemimit dhe asfaltimit te rruges, pasi ndikimet e tjera ne biodiversitet , tjetersim te përdorimit te tokes , bimesi , shpronësime jane analizuar ne raportet e meparshme dhe nuk jane me relevante për proceset ndërtimore qe do te kryhen tashme ne kete rruge.

Figura 1: Pozita gjeografike e njesise Administrative Lunik”



## 2.1 Kuadri Ligjor Mjedisor dhe Institucional që Lidhet me Projektin

## 2.1.1 Kuadri Ligjor I Shqipërisë

Kuadri ligjor për Mbrojtjen e Mjedisit në Republikën e Shqipërisë është në përputhje me standardet e BE-së.

Në bazë të ligjit nr. 10440 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis” ;neni 8, ky projekt kërkon “Vlerësim Paraprak Të Ndikimit në Mjedis ” ,sipas shtojcës 2; pika 10/ gërma(d): “Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I).

Legjislacioni Shqiptar përcakton strukturën e përmbajtjes së raportit të vlerësimit të ndikimit në mjedis që të jetë sa më konciz në informacionin që duhet të përfshijë sipas VKM 686, datë 29.7.2015 “Për miratimin e rregullave, të përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”.

Ligji Nr. 10431 datë 10.03.2011 “Për Mbrojtjen e Mjedisit”. Ky ligj ka për qëllim mbrojtjen e mjedisit në një nivel të lartë, ruajtjen dhe përmirësimin e tij, parandalimin dhe pakësimin e rreziqeve ndaj jetës e shëndetit të njeriut, sigurimin dhe përmirësimin e cilësisë së jetës, në dobi të brezave të sotëm dhe të ardhshëm, si dhe sigurimin e kushteve për zhvillimin e qëndrueshëm të vendit.

**Përmbledhja e kuadrit ligjor dhe institucional:**

Legjislacioni mjedisor është ndërtuar për të mbrojtur dhe parandaluar komponentë të veçantë dhe të rëndësishëm të mjedisit. Kështu, ndër më specifiket që lidhen me projektin përmendim:

*Tabela:Përmbledhje e kuadrit ligjor mjedisor*

Kuadri Ligjor	
Ligji Nr.10 431 datë 9.6.2011	Për mbrojtjen e Mjedisit
Ligji Nr. 10440, datë 07.07.2011	Për vlerësimin e ndikimit në mjedis
Ligji Nr. 10448, datë 14.07.2011	Për lejet e mjedisit
Ligji Nr.9362, datë 24.03.2005	Për shërbimin e mbrojtjes së bimëve
Ligj nr. 10463 dt. 22.09.2011	Për menaxhimin e integruar të mbetjeve
Ligji Nr.8897, datë 16.05.2002	Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
Ligji Nr.9587, datë 20.07.2006	Për mbrojtjen e biodiversitetit
Ligji Nr.8906, datë 6.6.2002	Për zonat e mbrojtura I ndryshuar me: - Ligjin Nr.9868, datë 04.02.2008
Ligji Nr. 9774, datë 12.07.2007	Për administrimin e zhurmës në mjedis
Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014	“Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit” i ndryshuar me Ligjin Nr. 73/2015, datë 09.7.2015 "Për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin Nr. 107/2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”
Në Parlamentin e Republikës së Shqipërisë janë miratuar edhe disa ligje në kuadër të përfshirjes së vendit tonë në Protokolle dhe Marrëveshje të ndryshme. Ndër to përmendim	
Ligji Nr. 9672, datë 26.10.2000	Për ratifikimin e konventës së Aarhusit “Për të drejtën e publikut për të pasur informacion dhe përfshirjen në

	vendimmarrje, si dhe për t'iu drejtuar gjykatës për çështjet e mjedisit”.
Ligji Nr. 9334, datë 16.12.2004	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Protokollin e Kiotos në konventën për ndryshimet klimatike (UNFC).
Ligji Nr. 9048, datë 07.04.2003	“Për Trashëgiminë Kulturore”, i ndryshuar. Ky ligj ka për qëllim shpalljen dhe mbrojtjen e trashëgimisë kulturore ne territorin e Republikës se Shqipërisë
<b>Vendime të Këshillit të Ministrave</b>	
VKM Nr 714 date 06.11.2019	“Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin e këshillit të ministrave nr. 686, datë 29.7.2015 ‘për miratimin e rregullave, të përgjegjësiave e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore’”, të ndryshuar
VKM 686, datë 29.7.2015	Për miratimin e rregullave, të përgjegjësiave e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”
VKM Nr. 912, datë 11.11.2015	“ Për Miratimin E Metodologjisë Kombëtare Të Procesit Të Vlerësimit Të Ndikimit Në Mjedis”
VKM Nr. 587, datë 7.07.2010	Për monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike.
VKM Nr. 676, datë 20.12.2002	Për shpalljen e zonave të mbrojtura monument natyror
VKM Nr.804, datë 4.11.2003	Për miratimin e listës së specieve të florës shqiptare që vihen në mbrojtje.
VKM Nr. 177, datë 31.3.2005	Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjedisve ujore pritëse.
VKM Nr.435, datë 12.09.2002	Për miratimin e normave të shkarkimeve në ajër në Republikën e Shqipërisë.
VKM 434 date 08.06.2016)	“Për Rregullat Për paraqitjen E Kërkesës, Mbajtjen Dhe Plotësimin E Dokumentacionit Teknik, Kriteret Dhe Proçedurat E Zvogëlimit Të Sipërfaqes Dhe Të Vëllimit Të Fondit Pyjor”,
VKM Nr.803, datë 4.12.2003	Për standardet e cilësisë së ajrit.
VKM Nr.994, datë 02.07.2008	Për tërheqjen e mendimit të publikut në vendimmarrje për mjedisin.
VKM Nr. 271, datë 6.4.2016	“Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin Nr. 408, datë 13.5.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit”, të ndryshuar.
VKM Nr. 408, datë 13.5.2015	“Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”
VKM. Nr. 671, datë 29.7.2015	“Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”
VKM Nr. 502, datë 13.7.2011	“Për miratimin e rregullores uniforme të kontrollit të zhvillimit të territorit
<b>Udhëzime dhe Rregullore</b>	
Udhëzimi Nr. 1037/1, datë 12.04.2011	Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore
Udhëzimi Nr. 8, datë 27.11.2007	Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara
Udhëzimi Nr. 6527, datë 24.12.2004	Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkaktuar nga mjetet

## 2.1.2 Kerkesat sipas standartit të EBRD

Politika Mjedisore Dhe Sociale : Miratuar nga Këshilli i Administrimit, në mbledhjen e datës 7 maj 2014.

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) është e angazhuar të promovojë “zhvillim të qëndrueshëm dhe që mbështet mjedisin” në të gjithë gamën e veprimtarive të saj në fushën e investimeve dhe bashkëpunimit teknik, në zbatim të Marrëveshjes themeluese të BERZH-it<sup>1</sup>.

Banka beson se qëndrueshmëria mjedisore dhe sociale<sup>2</sup> është aspekti themelor i arritjes së rezultateve në përputhje me mandatin e saj për tranzicionin dhe konfirmon se projektet që nxisin qëndrueshmërinë mjedisore dhe sociale gëzojnë përparësinë më të lartë në veprimtaritë e saj.

### ➤ Kriteret e performancës (KP)

Projektet pritet të përmbushin praktikën e mirë ndërkombëtare në lidhje me qëndrueshmërinë mjedisore dhe sociale. Kriteria specifike të performancës për fushat e qëndrueshmërisë mjedisore dhe sociale, janë si më poshtë:

KP 1 – Vlerësimi dhe menaxhimi i çështjeve dhe ndikimeve mjedisore dhe sociale KP

2 – Kushtet e punës

KP 3 – Eficienca e burimeve, kontrolli dhe parandalimi i ndotjes KP

4 – Siguria dhe shëndeti

KP 5 – Marrja e tokës, shpërngulja e detyruar dhe zhvendosja ekonomike

KP 6 – Ruajtja e biodiversitetit dhe menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore

KP 7 – Popullsia indigjene

KP 8 – Trashëgimia kulturore

KP 9 – Ndërmjetësit financiarë

KP 10 – Dhënia e informacionit dhe angazhimi i palëve të interesit

Sipas standardit të BERZH-it, projektet janë klasifikuar në projektin e kategorisë A, B ose C.

Projektet e kategorisë A mund të rezultojnë në ndikime potencialisht të rëndësishme të padëshirueshme mjedisore dhe / ose sociale të cilat nuk mund të identifikohen ose vlerësohen lehtësisht dhe do t'i kërkojnë klientit të kryejë një vlerësim gjithëpërfshirës të Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS). Procesi i VNMS do të përfshijë një fazë të parashikimit për të identifikuar ndikimet e mundshme mjedisore dhe sociale në të ardhmen të lidhura me projektin. VNMS do të përfshijë një ekzaminim të alternativave të mundshme teknikisht dhe financiarisht për burimin e ndikimeve të tilla, përfshirë alternativën jo-projekt, dhe do të dokumentojë arsyetimin për zgjedhjen e kursit të veçantë të veprimit të propozuar. Ai gjithashtu do të identifikojë mundësitë e mundshme të përmirësimit dhe do të rekomandojë çdo masë të nevojshme për të shmangur, ose kur shmangia nuk është e mundur, minimizojë dhe zbutë ndikimet e pafavorshme. Procesi i VNMS-së do të përfshijë gjithashtu një proces të zbulimit dhe konsultimit publik siç specifikohet në KP 10.

<sup>1</sup> Neni 2.1, nënpika vii e Marrëveshjes themeluese të Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

<sup>2</sup> Në kuptim të kësaj Politike, fjala sociale përdoret për ato çështje që u përkasin personave të prekur nga projekti dhe komuniteteve të tyre, si dhe punonjësve dhe kanë të bëjnë me statusin shoqëror-ekonomik, pozitën e pambrojtura, identitetin gjinor, të drejtat e njeriut, orientimin seksual, trashëgiminë kulturore, kushtet e punës, shëndetin dhe sigurinë dhe pjesëmarrjen në vendimmarrje.

Për projektet e Kategorisë B, ku ndikimet e mundshme negative në të ardhmen mjedisore dhe sociale janë tipike specifike të sitet / ose identifikohen dhe adresohen me lehtësi përmes masave zbutëse, klienti do të ndërmarrë një vlerësim mjedisor dhe shoqëror që është në përpjesëtim me natyrën, madhësinë dhe vendndodhjen e projektit, si dhe karakteristikat e ndikimeve dhe rreziqeve të mundshme. Vlerësimi do të karakterizojë ndikimet e mundshme negative në të ardhmen të lidhura me projektin, do të identifikojë mundësitë e mundshme të përmirësimit, dhe do të rekomandojë çdo masë të nevojshme për të shmangur, ose kur shmangia nuk është e mundur, minimizoni dhe zbutni ndikimet e pafavorshme.

Për projektet e Kategorisë A dhe B që përfshijnë impinatet ekzistuese, do të kërkohet një vlerësim i çështjeve mjedisore dhe sociale të operacioneve të kaluara dhe ato aktuale. Qëllimi i këtij vlerësimi është të identifikojë rreziqet, detyrimet dhe mundësitë e mundshme që lidhen me pajisjet dhe instalimet ekzistuese, për të konfirmuar statusin aktual të pajtueshmërisë rregullatore dhe për të vlerësuar sistemet ekzistuese të menaxhimit të klientit dhe performancën e përgjithshme ndaj KP.

Për projektet e Kategorisë C, të cilat ka të ngjarë të kenë ndikime minimale ose aspak negative në të ardhmen mjedisore dhe sociale dhe që identifikohen dhe adresohen lehtësisht përmes masave zbutëse, klienti do të zbatojë një ESMS proporcion me ndikimet dhe rreziqet në përputhje me paragrafët 14-22 të këtij PR dhe monitorojë dhe raportojë mbi pajtueshmërinë e projektit me PR, sipas paragrafëve 23-28 të PR 1.

Ky projekt nuk është në listën e kategorizuar si projekte të tipit A .

Bazuar në projektin teknik që do të zbatohet mbi gjurmen e rrugës ekzistuese tashme të ndërtuar vite më parë, në bazë të këtij projekti do të shtrohet shtresa asfaltike dhe do të vendoset sinjalistika e rrugës ekzistuese, bazuar në ndikimet në mjedis dhe social që do të ketë gjatë fazës së ndërtimit ato vlerësohen minimale dhe adresohen lehtësisht përmes masave zbutëse.

## **2.2 Qëllimi, objektivat dhe metodologjia e ndjekur për hartimin e VNM-së**

### **2.2.1 Qëllimi dhe Objektivat e VNM-së**

Objektivi kryesor i hartimit të VNM-së është të identifikojë ndikimet e mundshme negative mjedisore gjatë zhvillimit të projektit duke marrë në konsideratë:

- Analizën e alternativave dhe ndikimet mjedisore shoqëruese;
- Të sigurohet që burimet janë përdorur si duhet dhe në mënyrë eficientë;
- Të identifikohen masat e duhura për zbutjen e ndikimeve të mundshme të propozimit;
- Të vendosen kushtet për ndërtimin;

Ky raport i Vlerësimit të Ndikimit të Mjedis bazuar në qëllimin e projektit është hartuar:

- Të japë informacion mbi vendndodhjen e sheshit të projektit dhe të analizojë tiparet mjedisore;
- Të japë informacion mbi projektin teknik, për fazën parapregaditore, të ndërtimit dhe rehabilitimit.
- Të vlerësojë ndikimet e mundshme në mjedisin përreth dhe në banorët e zones ku do zhvillohet projekti.
- Të përshkruajë masat për reduktimin apo evitimin e impakteve të analizuara;
- Të hartojë planin për monitorimin e mjedisit për të mbajtur nën kontroll ndikimet
- Të informojë institucionet vendore, komunitetin dhe grupet e tjera të interesit për zhvillimin e projektit;
- Të nxjerrë konkluzione dhe rekomandime mbi rëndësinë e projektit në lidhje me ndikimet negative dhe pozitive si dhe rëndësinë sociale të tij.

Objektivat e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis përfshijnë përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme të drejtpërdrejta e jo të drejtpërdrejt mjedisore gjatë zbatimit apo mos zbatimit të projektit.

Ndikimet mjedisore të projektit janë vlerësuar në lidhje me gjendjen e mjedisit në territorin e

### 2.2.2 Metodologjia e ndjekur për hartimin e VNM-së

implementimit të projektit referuar projektit teknik të ndërtimit të kesaj rruge.

Hartimi i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bazuar referuar VKM Nr. 686, datë 29.7.2015 “Për miratimin e rregullave, të përgjegjësiave e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”.

Aspektet më të rëndësishme të procesit paraprak të VNM-së janë identifikimi i ndikimeve që mund të shkaktojë projekti, konsultimet me palët e tjera të interesuara/të ndikuara dhe vendimi, nëse kërkohet një VNM e thelluar për projektin e propozuar.

Duke pasur si qëllim kryesor vendimmarrje më të mira, për të vendosur për nevojën e VNM-së (paraprake ose të thelluar), për informacionin e nevojshëm që duhet të përfshihet në raportin e VNM-së, si dhe raporte VNM-je të cilësisë së lartë, është e nevojshme të kalohet, së pari, nëpërmjet Listës së Kontrollit të Klasifikimit (Shoshitje - Screening Checklist).

**Tabela.2:Lista e kontrollit**

Faza 1 Lista e kontrollit - Informacioni për t'u siguruar për VNM-në paraprake	Lista e kontrollit	
Përshkrimi i projektit të propozuar	PO	PO
a) Përshkrimi i qëllimit të projektit të propozuar	PO	PO
b) Planimetria e vendndodhjes së projektit, ku të pasqyrohen në hartë topografike sipërfaqja e tokës së kërkuar, kufijtë e sipërfaqes së tokës së kërkuar, fotografi dhe të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes së tokës, që do të përdoret për kohësisht apo përherë nga projekti gjatë fazës së ndërtimit apo të funksionimit të veprimtarisë së projektit	PO	PO
c) Informacion për qendrat e banuara në zonën ku propozohet të zbatohet projekti, shoqëruar me fotografi dhe me të dhëna për distancën nga vendi ku propozohet projekti e për njësinë e qeverisjes vendore (bashkia/komuna), që administron territorin ku propozohet projekti	PO	PO
ç. Skicat dhe planimetritë e objekteve të projektit dhe strukturave të projektit	PO	PO
d) Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike, përfshirë kapacitetet prodhuese/përpunuese, sasi të lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit	PO	PO
dh) Të dhëna për infrastrukturën e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me ujë, shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja	PO	PO
e) Program për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar të funksionimit të projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes pas mbarimit të funksionimit të projektit	PO	PO
ë) Mënyrat dhe metodat që do të përdoren për ndërtimin e objekteve të projektit	PO	PO
f) Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre (materiale ndërtimi, ujë dhe energji)	PO	PO
g) Informacion për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit	PO	PO
gj) Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret	PO	PO
h) Të dhëna për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasi të ujit të nevojshëm, energjisë, lëndëve djegëse dhe për mënyrën e sigurimit të tyre	PO	PO



i) Të dhëna për aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit, si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.	PO	PO
j) Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit	PO	PO
Raporti paraprak i VNM-së ku përfshihen	PO	PO
a) Një përshkrim i shkurtër i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti, i shoqëruar dhe me imazhe	PO	PO
b) Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të saj	PO	PO
c) Një identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit, përfshirë ndikimet në biodiversitet, ujë, tokë, ajër dhe shëndet	PO	PO
ç) Një përshkrim i shkurtër për shkarkimet e mundshme në mjedis, të tilla si: ujëra të ndotura, gaze dhe pluhur, zhurmë, si dhe prodhimi i mbetjeve	PO	PO
d) Informacion për peshën, evoluimin në kohë, kumulativitetin dhe kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuara	PO	PO
dh) Të dhëna për shtrirjen e mundshme hapësinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendndodhja e projektit dhe vlerat e ndikuara që përfshihen në të	PO	PO
e) Mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar dhe mundësinë e kthimit të mjedisit të ndikuar, të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme, përfshi edhe tokën bujqësore, si dhe kostot financiare të përafërta për rehabilitimin	PO	PO
ë) Masat e mundshme për shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis	PO	PO
f) Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar (nëse projekti ka natyrë të tillë)	PO	PO
g) Program monitorimi për masat zbutëse, të cituara në pikën "i" të kësaj tablele	PO	PO
gj) Informacion mbi ndikimet pozitive që mund të sjellë zhvillimi i projektit të propozuar	PO	PO
h) Raporti paraprak i VNM-së duhet të jetë i nënshkruar nga personi fizik/juridik i licencuar nga QKL-ja,	PO	PO
i) Raporti paraprak i VNM-së duhet të jetë i shoqëruar me licencën e personit fizik/juridik të lëshuar nga QKL-ja, dhe certifikatën/certifikatat e ekspertit/ëve të certifikuar nga ministri i Mjedisit, me anë të të cilave është pajisur me licencën lëshuar nga QKL-ja	PO	PO

**3.1 Qëllimi i Projektit të Propozuar.Konsiderata të Përgjithshme mbi Projektin**

**Qëllim i këtij projekti është :Përgatitja e projektit të zbatimit për punimet e mbetura ne këtë segment rrugor.**

Objektivi kryesor i projektit “Asfaltim i rruges Lunik-Prevalle (loti 2),” është përmirësimi i infrastrukturës rrugore, si pjese e nje lidhje te rendesishme rrugor lokale, i cili lidh jdy fshatra te rendesishem te njesise administrative

**Ndërhyrjet e projektuara në këtë projekt janë:**

- “Asfaltim i rruges Lunik-Prevalle (loti 2),” me karakter rural, qe kalon ne gjurmen ekzistuese me gjatesi 2.4 km ne total, me nje karrexhate, me dy drejtime kalimi me gjeresi 3.5 m. Rruga do te jete e perfunduar me te gjithë elementet e saj , drenazhim, struktura dhe sinjalistike
- Ndertimi I shtresave asfaltike te rruges.
- Mbrojtja e skarpatave te erroduara ose te paqendrueshme
- Stabilizimi I nje rreshkitjeje potenciale me mure mbajtes

**Objektivi i pergjithshem:** Është përmirësimi i parametrave planimetrike të këtij rrjeti rrugor, ndërtimi i paketes së shtresave rrugore, realizimi i strukturave mbrojtese te nevojshme, realizimi i një sinjalistike rrugore sipas standardeve ne fuqi, masat inxhinierike te nevojshme per qendrueshmerine e rruges, ndertimi i kanaleve anesore te rruges, krijimin e hapësirave te gjelbra etj.

**3.2 Planimetria e Vendndodhjes së Projektit**

3.2.1 Vendodhja , sipërfaqja e zonës së projektit ,koordinatat sipas sistemit koordinativ GAUS KRUGE:

Segmenti rrugor “Lunik-Prevalle” me gjatesi 2.4Km.

Segmenti rrugor fillon qe ne hyrje te rruges se fshatit Lunik dhe shtrihet deri ne pjesen afer lumit gjate fundit te Prevalles.Njesite administrative perfituese jane: Njesia Administrative Lunik

Referuar segmenteve te ndryshme, rruga mund te jete e kufizuar nga skarpata te larta ose jo ne varesi te terrenit se ku shtrihet gjurma e rruges. Ne vijim jepem disa foto ilustruese te gjendjes ekzistuese te rruges, te siguruara gjate procesit te inspektimit ne terren.

### 3.3 Të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të objektit

#### *Gjendja ekzistuese e zonës së projektit*

Sic eshte pershkruar me sipër ky projekt synon asfaltimin dhe sistemimin e rruges. Në këto kushte nuk do kemi gjurme te re e cila do te preket nga ky projekt

Nga inspektimi ne terren eshte vleresuar gjendja e pergjithshme e rruges, skarpatave, mureve mbajtes, drenazhimeve dhe rrjeteve inxhinierike per te dale ne masat e nevojshme per te cilat zona ne studim ka nevojte. Referuar segmenteve te ndryshme, rruga mund te jete e kufizuar nga skarpata te larta ose jo ne varesi te terrenit se ku shtrihet gjurma e rruges. Pothuajse pergjate te gjithe rruges eshte konstatuar se rruga ka pesuar demtime ne shtresa, kryesisht ne shtresen e sipërme te saj (shtreses se zhavorrit/ toke natyrale), por ne segmente te tjera edhe ne shtresen e nenbazes. Gjeometria e rruges eshte e kushtezuar nga gjurma e rruges ekzistuese. Ne vijim jepen disa foto ilustruese te gjendjes ekzistuese te rruges, te siguruar gjate procesit te inspektimit ne terren.





Figurë :Paraqitja e gjendjes ekzistuese e rruges së projektit

**Gjatë gjithë aksit i cili zhvillohet në zonë fushore ka vepra arti si më poshtë:**

- Tombino  $\phi 600 \div \phi 800$  gjithësej 2 cope Ura me HD –2m gjithësej 1 copë.

Te gjitha edhe te tjera te evidentuara gjate shikimit dhe vizites fizike disa here ne objekt jane konsideruar te riparohen , te adaptohen te gjitha normat dhe standartet per kategorizimin e ketij aksi ne menyre qe te behet sa me funksional dhe sa i sigurte ne qarkullimin rrugor . Ura e mesiperme do te behet e re ne menyre qe te vijojë sipas drejtimit te aksit te rruges dhe te ndrihet ne kuote pasi edhe rruga eshte ne nivel te ulet sa nje shi i vogel dhe rruga ndodhet nen uje . Me perfundimin e ketij rikonstruksioni kjo siperfaqe rruge do te mbi uje e kalueshme per te perballuar emergjencat qe mund te ndodhin .

### 3.4 Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit

#### 3.4.1 Njësia vendore administrative e zonës së projekti

Segmenti rrugor fillon qe ne hyrje te rruges se fshatit Lunik dhe shtrihet deri ne pjesen afer lumit gjate fundit te Prevalles

### 3.4.2 Bashkia Librazhd : Njësitë administrative pjesë të zonës së projektit:

Njesite administrative perfituese jane: Njesia Administrative Lunik.

Librazhdi kufizohet në veri me bashkinë Bulqizë, në lindje me Republikën e Maqedonisë, në jug me bashkinë Përrenjas dhe në perëndim me bashkitë Elbasan dhe Tiranë. Kryeqendra e Bashkisë është qyteti i Librazhdit.

Popullsia: Sipas Censurit të vitit 2011, Librazhdi ka një popullsi prej 31,892 banorësh. Ndërkohë që sipas Regjistrimit Civil, kjo bashki numëron 44,181 banorë. Bashkia e re shtrihet në një sipërfaqe prej 793.36 km<sup>2</sup>. Sipas regjistrimit civil, densiteti i popullsisë është 55.68 banorë/km<sup>2</sup> sipas ndërsa sipas censurit, densiteti është 40 banorë/km<sup>2</sup>.

Bashkia e re e Librazhdit shtrihet në lindje të Shqipërisë, në një zonë me bimësi të pasur, hapësira të gjera pyjore dhe burime të shumta hidrike. Librazhdi u shpall qytet në vitin 1958 si një qendër e industrisë ushqimore dhe e shfrytëzimit të pyjeve. Në censusin e vitit 2001, qyteti i Librazhdit numëroi rreth 7 mijë banorë. Nga bashkia e re, pjesa më e madhe e popullsisë së kësaj bashkie jeton në zonat rurale.

Parku kombëtar Shebenik- Jabllanicë përbën një ndër pasuritë e rralla natyrore dhe me biodiversitet të larmishëm të bashkisë së Librazhdit. Përveç këtij parku, treva numëron edhe 26 monumente të tjera natyrore, të listuara si të kategorisë së parë.

Kjo bashki përbëhet nga 7 njësi administrative, të cilat janë:

- Librazhd,
- Qendër Librazhd,
- Hotolisht,
- Lunik,
- Stëblevë,
- Polis
- Ostenjë.



**Tabela librazhd Njësitë administrative, qytetet dhe fshatrat**

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitë administrative sipas RAT	Qytetet dhe fshatrat nën juridiksion të bashkisë	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrimit Civil	Sipërfaqja KM <sup>2</sup>
Elbasan	Qyteti Librazhd	<b>Librazhd</b>	Qyteti Librazhd	31,892	44,181	793.36
		<b>Qendër Librazhd</b>	Fshatrat; Librazhd Qëndër, Arrëz, Babje, Dorëz, Dragostunjë, Katurman, Gizavesh, Librazhd Katund, Marinaj, Qarrishtë, Spathar, Togëz, Merqizë, Semes			
		<b>Hotolisht</b>	Fshatrat; Hotolisht, Dardhë, Vulçan, Buzgarë, Kokrevë, Vehçan, Xhyrë, Çerçan			
		<b>Lunik</b>	Fshatrat; Lunik, Prevall, Dranovicë, Kostenjë, Letëm, Zgosht, Koshorisht			
		<b>Stëblevë</b>	Fshatrat; Stëblevë, Zabzun, Borovë, Llangë, Sebisht, Moglicë, Prodan			
		<b>Polis</b>	Fshatrat; Polis, Mirakë, Gostimë, Sheh, Gurëshpatë, Vilan			
		<b>Ostenjë</b>	Fshatrat; Ostenjë, Floq, Gurakuq, Ballgjin, Rinas, Zdrajsh Verri, Zdrajsh, Neshtë, Mëxixë, Funarës			

Të gjitha njësitë administrative janë aktualisht pjesë e rrethit të Librazhdit dhe qarkut të Elbasanit. Bashkia e re ka nën administrimin e saj një qytet dhe 52 fshatra.

Bashkia e re e Librazhdit ka potencial për zhvillimin e turizmit malor. Mbrojtja e parkut kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe përfshirja e tij në guidat e turizmit malor në vend do të krijonte një perspektivë të re zhvillimi për Librazhdin dhe banorët e këtyre zonave.

Paralelisht me resurset natyrore, zona e Librazhdit shquhet për folklorin e pasur, kostumet popullore të veçanta dhe zanatin e ndërtimit të shtëpive. Kjo zonë ka kultivuar gjithashtu mjeshtërinë e përpunimit të gurit dhe të drurit.

### 3.4.5 Objektet e Trashëgimisë Kulturore

Referuar pranisë së ndonje objekti të monumenteve apo trashëgimisë kulturore në zonën e projektit apo pranë saj , konfirmojmë që nuk ka ndonje evidence e cila të ketë të rregjistruar ndonje monument të trashëgimisë së kulturës apo arkeologjisë në zonën e projekti apo pranë saj.

Ne afersi me zonën e projektit nuk ndodhen ndërtesa monumente kulturore vlerat e të cilave mund të ndikohet nga projekti.

Ne zbatim të nenit 48, ligji Nr 9048 dt.07.04.2003 (i ndryshuar):"Ne rast se pas fillimit të punimeve zbulohen gjurmë ose objekte me vlera arkeologjike-etnologjike punimet ndërpriten dhe njoftohen organet e qeverisjes vendore.

Sic shikohet nga harta në vijim ,të gjitha objektet e rëndësisë kulturore apo arkeologjike janë të evindetuara dhe të distancuara nga gjurma e projektit dhe nuk ndikohet aspak prej projektit të rikonstruksionit . Distanca me e vogël ndaj objektit me të afert arkeologjik është rreth 1 km me aksin e gjurmës së projektit.

## 3.5 Skicat Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit. Mënyrat dhe Metodatat për Ndërtimin e Objekteve të Projektit.

### 3.5.1 Skicat, Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

Në vijim po paraqesim skicat dhe planimetrit e objekti të që do ndërtohen.

Bazuar në Termat të References, kategoria e rruges do të ruhet e njëjta me atë që është gjurma ekzistuese.

Seksioni i terthor i projektuar, sipas projekteve të mëparshme është me gjerësi korsie 3.5 m , me kurbetë 0.5 m në një anë dhe 0.5 m bankine në anën tjetër.

### 3.5.2 Mënyrat dhe Metodatat që do të Përdoren për Ndërtimin e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

#### **Perzgjedhja e vendit për ngritjen e kantierit:**

Perzgjedhja e vendit të kantierit duhet të bëhet në bashkëpunim me Mbikqyresin e punimeve si dhe me autoritetet e pushtetit lokal. Vendi i perzgjedhur duhet të jetë mundësisht larg banesave dhe të mos ketë impakt negativ në mjedisin e zonës . Pozicioni i kantierit duhet të ketë parasysh zonat urbane dhe të vendosen në një pikë ku nuk ndërhyjnë në jetën dhe aktivitetin e përditshëm normal të zonave. Gjithsesi pozicionimi i kantierit duhet të jetë efikas dhe i shpejtë në çdo pikë të objektit.

Duke marrë parasysh karakteristikat e mëposhtme të rrugëve :

1. Rruga "Lunik-Prevallë" ka gjatësi totale 2.4 km Projektuesi konsideron të mjaftueshëm ndërtimi e një kantieri.

Kantieret do të ketë në përberje sektorët në funksion të punimeve, si më poshtë:

- Sektori i ndërtimit të trupit të rrugës dhe shtresave
- Sektorët e ndërtimit të veprave të artit sipas pozicionit të tyre
- Sektori i shërbimeve shtesë

Si rrugë e emërtuar e "kantierit" që do të shërbejnë për levizjen dhe ngritjen e sektoreve është parashikuar të jetë vetë trupi i rrugës ekzistuese, me përjashtim të rasteve ku nuk ka mundësi ose nuk është e nevojshme.

Pozicioni i vendit te ngritjes se kantierit te studiohet dhe dakortesohet me autoritetet lokale dhe mbikqyresin e punimeve.

#### **Organizimi i kantierit:**

Ne kete plan organizimi projektimi ka marre parasysh disa kriteret te rendesishme te cilat jane:

- Evidentimi i pikave ku rruget lidhen me rruget ekzistuese si dhe menaxhimi i trafikut ne keto nyje.
- Minimizimi ne maksimum i zhurmave dhe i ndotjes ne te gjitha zonat e banuar ne zonen e projektit.
- Te minimizojte nderhyrjet qe behen ne terren jashte atyre te parashikuara ne projekt.
- Ndarja e kantierit ne sektor, duke realizuar ato ne nje distance sipas pozicionit te veprave te medha.
- Kantieri duhet te kete rruge te pershtatshme dhe nga mjete te ndihmes se shpejte per raste te emergjencave.

Kantieri do te jete i vendosur ne nje zone sa me te sheshte dhe nje nje pozicion te tille qe te aksesohen sa me shpejte te gjitha rruget qe do te ndertohen.

Krahas kushteve teknike te zbatimit per ngritjen e kantierit, te cilat kontraktori duhet ti respektojte me rigorozitet, nuk eshte per tu anashkaluar dhe evidentimi dhe pozicionimi i pikave te furnizimit me materiale ndertimi, uje dhe energji elektrike.

Kantieri i ngritur duhet te jene i pajisur me:

- Rruge lidhese me rrugen ekzistuese
- Te kete energji elektrike 24ore/dite
- Te kete uje te pijshem 24ore/dite
- Te kete qendren e ndihmes se shpejte
- Te jete i rrethuar, dhe te pajisur me tabelat informuese.

Ne perfundim te punimeve siperfaqja dhe zona perreth kantierit duhet te rikthehen ne gjendjen e meparsHEME.

Brenda zone se rrethimit duhet te jene te organizuar zyrat e kontraktorit, mbikeqyresit te punimeve, parkimet, vendet e depozitimit te materialeve, fjetoret, mensa, ambientet e tjera ndihmese, gjeneratori, etj.

Punimet ne rruge fillojne me rilevimet topografike te zones se projektit dhe verifikimet me projektin e rruges.

### **3.6 Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit. Lëndët e para dhe produktet përfundimtare të projektit**

Procese kryesore ndërtimore qe do zbatohen për ndërtimin e rruges.

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

Të gjitha skicat dhe detajet teknike janë të përshkruara ne Projektin teknik dhe relacionin përkatës

. Proceset kryesore jane:

- Germime dhe mbushje ;
- Punime betoni, ndertim strukturash betoni,mure mbajtes dhe prites,mur me pilota, tombino,
- Punime drenazhimi



- Punime asfaltike, mbishtresa rrugore;
- Punime sinjalistike rrugore;

### 3.6.1 Makineritë dhe pajisjet kryesore që do të përdoren për projektin.

Pajisje dhe makineritë kryesore që do të përdoren gjatë fazës së ndërtimit janë zakonisht ato të përdorura në një projekt ndërtimi dhe përfshijnë:

- Excavatore për germim;
- Kamione për transport të materialit të germuar dhe material mbushës;
- Kamioncina për transport materialit ndërtimi dhe punetori;
- Pickup për transport punetorie dhe materiale ndërtimi;
- Pompe betoni për hedhjen e betonit në objekt;
- Betoniera transport betoni;
- Sonde
- Vinc kulle
- Fadrome
- Impaint i levizshëm asfaltimi për rrugën

### 3.6.2 Produktet përfundimtare të projektit

Në fund të projektit do të jetë ndërtuar :

- Sistemim Asfaltimi I Aksit rrugor me gjatësi 2.4 km
- Mbrojtja e skarpave të errduara ose të paqendrueshme
- Mure mbajtës betoni.

## 3.7 Informacion për infrastrukturën e nevojshme për zhvillimin e projektit.

Zona ku do të ndërmerret Projekti i zbatimit për ndërtimin e rrugës ofron gjithë infrastrukturën e nevojshme për zbatimin e këtij projekti.

Konsulenti siguron ndërtimin e kantierëve në afërsi të zonave të banuara në mënyrë që të jete me lehtë sigurimi i infrastrukturës së nevojshme si furnizim me ujë, energji elektrike etj. Mund të ketë nevojë për investime si vendosja e shtyllave të përkohshme apo shtrirje kabëlli në distanca.

Uji që do të përdoret gjatë punimeve të ndërtimit do të sigurohet nga autobote që do furnizohen në baze të kontratës me Ndermarrjen e Ujesjelles Kanalizimeve Librazhd.

Nga aktivitetet në kantier nuk do të ketë gjenerim të ujërave të ndotura apo mbetje. Për punonjësit që do operojnë në projekt do vendosen tualetet portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualetëve dhe shkarkimin e ujrave të zeza në impiante trajtimi. Mbetjet e ngurta që do të gjeneruara nga zhvillimi i projektit do të grumbullohen në venddepozitimet e miratuara të njësisë vendore përkatëse dhe jashtë parkut kombëtar Shebenik-Jabllanice.

### 3.7.1 Infrastruktura e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik

Për shkak të karakterit të punimeve që do të kryhen nuk do të ketë nevojë për rrjet të mirefillte për furnizim me energji elektrike. Në rast në afërsi të zonës ku punohejt do të ketë nevojë për energji kontraktori duhet të jete i pajisur me gjenerator me lende djegëse për cdo rast.

---

### 3.7.2 Infrastruktura e nevojshme për furnizimin me ujë

Uji që do të përdoret gjatë punimeve të ndërtimit do të sigurohet nga autobote që do furnizohen në baze të kontratës me Ndermarrjen e Ujesjelles Kanalizimeve respektive të Librazhdit.

---

### 3.7.3 Shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve

Nga aktivitetet në kantiere do të ketë gjenerim të ujërave të ndotura apo mbetje. Për punonjësit që do operojnë në projekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualetëve dhe shkarkimin e ujërave të zeza në impiante trajtimi. Mbetjet e ngurta që do të gjeneruara nga zhvillimi i projektit do të grumbullohen në venddepozitimin e mbetjeve të miratuara nga pushteti vendor përkatës.

Ujrat e përdorura për nevojat teknologjike (larje sheshi, betoniere) që do duhen më pas të shkarkohen do të grumbullohen brenda kantiereve të ndërtimit në një gropë ekologjike (eco pit) dhe do të ripërdoret për nevojat teknologjike (brenda kantiereve të ndërtimit) ose do të shkarkohet pasi të jetë vecuar ndare materiali inert (llumrat inerte të eco pit) dhe të jetë analizuar përmbajtja e ujërave para se të shkarkohet në ujrat pritesë sipas normave të shkarkimit<sup>3</sup>. Materiali inert i gropës (llumrat inerte të eco pit) do të menaxhohet si mbetje inerte. Ujrat gri dhe ujrat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktorëve të licensuar për menaxhimin e ujërave të ndotura sipas kontratave dypalëshe. Ujrat gri dhe ujrat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktorëve të licensuar për menaxhimin e ujërave të ndotura sipas kontratave dypalëshe.

---

### 3.7.4 Informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja

Zona ku do të ndërmerret Projekti i zbatimit për ndërtimin e rrugës ofron gjithë infrastrukturën e nevojshme për zbatimin e këtij projekti.

Për të realizuar punimet e zbatimit dhe nuk është parë e nevojshme hapja e rrugëve të reja të aksesit pasi rruga ekzistuese e cila do sistemohet dhe asfaltohet ofron të gjitha facilitetet për lëvizjen e automjeteve. Kjo rrugë edhe pse e pa asfaltuar përdoret nga përdoruesit e rrugës.

---

<sup>3</sup> VENDIM Nr. 177, datë 31.3.2005 PËR NORMAT E LEJUARA TË SHKARKIMEVE TË LENGËTA DHE KRITERET E ZONIMIT TË MJEDISEVE UJORE PRITËS

---

### 3.8.3 Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre

Per realizimin e proceseve teknologjike te lart-permendura do te linde e nevojshme perdorimi i lendeve te para; kryesisht material ndertimi.

Lendet e para qe do nevojiten do te jene: rere e lare, cakell,zhavorr ,cimento,asfalto beton, struktura monolite betoni, hekur betoni i zakonshem ,energji elektrike, uje, stabilizant ,gjeotekstil , multimat etj. Materialet dhe lendet e para te cilat do te blihen do te jene te cilesise me te larte dhe do te merren nga prodhues apo tregtare te licensuar, shumica e te cileve ndodhen ne nje distance prej pak kilometrash nga sheshi i objekti.

Materialet e ndertimit do te sigurohen:

- Shfrytezim i mundesive te perdorimit te materialeve te gjeneruara (dhera).
- Seleksionimi dhe fraksionimi i dherave qe do gjenerohen nga punimet e germimit per ndertimin e projektit.Keto dhera do ruhen perkohesisht brenda sheshit te kantierit dhe do te riperdoren si dhe material mbushes nese do te jete e nevojshme.

Ne lidhje me vetite e materialeve te ndertimit, nga studimet dhe nga literatura e perdorur per kete qellim jane vleresuar disa vendburime qe jane te perfaqesuar nga materiale ndertimi te tipit zhavore dhe materiale ndertimi te tipit gelqeror.

- Vetite e materialeve te ndertimit te perdorur per objekte inxhinierike te trasese.
- Vetite e materialeve te ndertimit te perdorur per objekte inxhinierike te shtresave te rruges, asfaltit dhe betoneve.
- Nga studimet qe ne kemi kryer dhe nga literatura e perdorur per kete qellim jane vleresuar:
- Lokalizimi i vendburime te materialeve te ndertimit qe jane me te aferta ne lidhje me gjurmen e projektit
- Vleresimi i vendburime egzistuese te materialeve te ndertimit qe jane me te aferta ne lidhje me gjurmen e projektit .
- Mbrojtja e gjeomjedisit si rezultat i shfrytezimit te vendburimeve te materialeve te ndertimit.
- Materialet e ndertimit duhet te kenaqin kushtet teknike si material ndertimi per ndertim rrugesh te ketij niveli.

---

### 3.8.4 Informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit

Aktualisht nuk ka informacion mbi mundësinë e zhvillimit të projekteve të tjera të ngjashme në afërsi me gjurmën e projektit ,efektet kumulative të të cilave do duhej të merreshin në konsideratë gjatë hartimit të vlerësimit të ndikimit në mjedis për këtë projekt.

---

### 3.8.5 Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret

Meqëse zhvillimi i këtij projekti është vazhdim i një projekti te nisur më pare , gjurma e të cilit është tashme e hapur /(trajektorja ) dhe nëpërmjet këtij projekti synohet të behet asfaltimi dhe sistemimi i saj, analiza e alternativave nuk ka marrë ne konsideratë analizën e aleternativave të vendodhjes /gjurmës së projektit , pasi ky element tashmë është ezauruar vite me pare kur është projektuar gjurma e projektit.Edhe impaktet ne lidhje me analizen e alternativave të vendodhjes jane analizuar ne kohen e projektimit te gjurmës së projektit.

Analiza e teknologjisë së projektit nuk prezanton ndonje risi nga pikpamja e imapkteve mjedisore , pasi sipas ketij projekti do behet thjesht asfaltimi i traseses se rruges ( e ndërtuar vite me pare për te cilat jane marre edhe lejet/aprovimet përkatëse).

Për këte arsye , bazuar ne karakteristikat e projektit po shqyrtojmë alternativën e mos berit asgje ndaj alternativës së zhvillimit të këtij projektit.

- 1- Alternativa 1 :”Mos berja asgje “
- 2- Alternativa 2: Sistemim asfaltimi i rruges

**Kriteret e vlerësimit**

**A. Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti**

- Dëmtim i vegjetacionit
- Ndikim ne zonat e mbrojtura
- Ndikim në Burimet ujore

**B. Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet**

- Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shendeti i komunitetit )
- Mbetjet e gjeneruara
- Cilësia e jëtëssë komunitetit

**C. Infrastruktura , turizmi .**

- Gjendja e infrastruktures
- Ndikim negativ ne turizmin e zonës

**Sistemi i vlerësimit:**

Sistemi i vlerësimit është bazuar në të dhënat e vrojtimeve në terren kombinuar me gjykimin e ekspertëve sipas disiplinave përkatëse. Në fund të analizës, për secilën alternativë janë dhënë vlerësimet sipas kriterëve. Sistemi i pikëzimit përmban pesë shkallë që variojnë nga 0-4. Sa më e ulët shkalla e vlerësimit, aq më pak projekti pritet të ndikojë në mjedisin fizik dhe social pritë

**Sistemi i vlerësimit me pikë të ndikimeve të pritshme**

<b>Vlerësimi (me pikë)</b>	<b>Shkalla e ndikimit (negativ)</b>
0	S’ka ndikim
1	Ndikim i ulët/jo i rëndësishëm
2	Ndikim i mesëm/i konsiderueshëm
3	Ndikim i lartë
4	Ndikim shumëi lartë

**Tabela 8: Analiza e Alternativa**

**Alternativa 1: "Mos berja asgje"**

Kriteret sipas fushave		Vlerësim i sasior	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike
<b>Natyralliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti</b>			
1	Dëmtim i vegjetacionit	3	Për shkak të rrugës e cila është e pasfaltuar , gjatë qarkullimit të automjeteve ngrihet pluhur e cila dëmton vegjetacionin përreth rrugës si dhe ambientit , vecanërisht kjo në kohe të thatë .
2	Ndikim në zonat e mbrojtura	3	Mos asfaltimi i rrugës ndikon negativisht në bimësinë e zonës ( pluhurave )vecanërisht përgjatë kufirit me zonën e mbrojtur Shebenik-Jabllanicë National Park, ku një pjesë e rruges prej rreth 13.5 km është në perimetrin e zonës së mbrojtur .
3	Ndikim në Burimet ujore	2	Mos asfaltimi i rrugës krijon probleme në rritjen e sedimenteve pranë burimeve ujore për shkak të rreshjeve të shiut të cilat marrin dhera nga traseja dhe perfundojnë në ujrat sipërfaqësore Gjithashtu edhe pluhurat e depozituara në bimesi , nëpërmjet rreshjeve perfundojnë në ujrat sipërfaqësore duke rritur lëndën e ngurtë në to.
<b>Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet</b>			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shëndeti i komunitetit )	3	Nga mos asfaltimi i rruges ( alternativa e mos berja asgje ), kemi ekspozim të zonave të banuara , vecanërisht të atyre shume pranë trasesë së rrugës ndaj pluhurave ,zhurmave , gazeve të makinave të cilat në rastin e një rruge të pashtuar janë shume më të larta krahasur ndaj qarkullimit të automjeteve pranë një rruge të shtruar dhe të pajisur me infrastrukturën përkatëse të rrugës .Kjo ndikon negativisht edhe në shëndetin e banorëve pranë zonave të banuara.Ky ndikim është vecanërisht i lartë në kohe të thate dhe me erë.
5	Mbetjet e gjeneruara	0	Sipas kësaj alternative nuk kemi asnjë ndikim në këtë indikator të mjedisit
6	Cilësia e jetës së komunitetit	3	Aktualisht kemi një ndikim të madh në për shkak të ekspozimit ndaj pluhurave të automjeteve të cilat kalojnë në një rrugë të pashtuar , të cilët ekspozohen ndaj zhurmave të shtuara duke prishur cilësinë e jetës.Levizja përgjatë një rruge të pashtuar shton kohën e qarkullimit të automjeteve , ul sigurinë rrugore të cilat të gjitha ndikojnë në cilësinë e jetës së komunitetit dhe përdoruesëve të rrugës.
<b>C. C.Infrastruktura , turizmi .</b>			
7	Gjendja e infrastruktures	3	Rrugë e pashtuar , gjendje jo e mirë infrastrukture
8	Ndikim negativ në turizmin e zonës	3	Aktualisht kemi një ndikim të negativ në turizmin e zonës për shkak të gjendjes së dobët të infrastrukturës.
<b>Gjithsej</b>		<b>20</b>	

➤ **Alternativa 2: Projekti i perzgjedhur**

Kriteret sipas fushave		Vlerësimi sasi	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike
<b>Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti</b>			
1	Dëmtim i vegjetacionit	1	Gjatë fazës së ndërtimit do të kemi një ndikim në vegjetacionin përreth për shkak të pluhurit dhe gazeve të gjeneruara nga faza ndërtimore ( asfaltimit ) të rrugës. Gjatë fazës operacionale nuk do kemi ndikim në vegjetacion. Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës ndërtimore nuk pritet të kemi dëmtim / shkulje të vegjetacionit , pasi ky ndikim është kryer tashmë në fazën e ndërtimit të trasesë dhe ky ndikim është vlerësuar në raportet e mëparshme të ndikimit në mjedis.
2	Ndikim në zonat e mbrojtura	1	Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) do të kemi një ndikim në vegjetacionin përreth për shkak të pluhurit dhe gazeve të gjeneruara gjatë asfaltimit të rrugës, nga levizja e automjeteve .Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës operacionale nuk do kemi ndikim në vegjetacion.
3	Ndikim në Burimet ujore	1	Gjatë asfaltimit të rrugës mund të kemi rritje të sedimenteve pranë burimeve ujore për shkak të rrëshjeve të shiut të cilat marrin dhera nga traseja dhe përfundojnë në ujrat sipërfaqësore. Gjithashtu edhe pluhurat e depozituara në bimesi , nëpërmjet rrëshjeve përfundojnë në ujrat sipërfaqësore duke rritur lëndën e ngurtë në to. Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës operacionale nuk do kemi këtë ndikim.
<b>Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet</b>			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shëndeti i komunitetit )	2	Gjatë fazës së asfaltimit të rrugës do kemi ndikim afatshkurter në komunitet për shkak të ekspozimit të tyre ndaj zhurmave , gazeve dhe pluhurave të automjeteve që do operojnë në rrugë për asfaltim dhe transport të materialeve .Ky ndikim do jetë vetëm në fazën e asfaltimit . Gjatë fazës operacionale nuk do kemi këtë ndikim .
5	Mbetjet e gjeneruara	2	Gjatë fazës së asfaltimit do kemi gjenerim të mbetjeve inerte ( asfaletë, konkrete , materiale ndërtimore ) të cilat do gjenerohen si mbetje relativisht jo të konsiderueshme dhe që do duhet të menaxhohen nëpërmjet depozitimit të tyre në landfille të miratuara.Në kohën e riciklimit i asfaletëve mbetje si dhe mbetjeve të tjera të riciklueshme ( ambalazhe letre , plastike , hekur ) do jetë një mënyrë efiçente për reduktimin e mbetjeve dhe përdorimin efiçent të burimeve natyrore. Gjatë fazës operacionale nuk do kemi mbetje të gjeneruara.
6	Cilësia e jetës së komunitetit	1	Komuniteti me pranë aksit të rrugës ( disa prej të cilave ndodhen e dhe rreth 20 m larg aksit të rrugës) do ndikohen relativisht nga zhurmat e automjeteve nga përdoruesit e rrugës.Ky ndikim do jetë aftshkurter por me masë zbutëse është i reduktuar ( krijimi i barrierave natyrore me pemë

Kriteret sipas fushave		Vlerësimi sasi	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike
			përgjate aksit të rrugëve do permisoje jo vetëm cilësinë e ajrit por do reduktojë edhe nivelin e zhurmave.
<b>C. C.Infrastruktura , turizmi .</b>			
7	Gjendja e infrastruktures	0	Asfaltimi i rrugës nuk ka asnjë ndikim negativ në gjendjen e infrastruktures , kundërshtoi ka efekt pozitiv.
8	Ndikim negativ në turizmin e zonës	0	Asfaltimi i rrugës nuk ka asnjë ndikim negativ në turizmin e zonës , kundërshtoi ka efekt pozitiv.
	<b>Gjithsej</b>	<b>8</b>	

### Rezultatet e vleresimit dhe konkluzionet

Kriteret dhe nen-kriteret		A1	A2
Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti			
1	Dëmtim i vegjetacionit	3	1
2	Ndikim ne zonat e mbrojtura	3	1
3	Ndikim në Burimet ujore	2	1
Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shendeti I komunitetit )	3	2
5	Mbetjet e gjeneruara	0	2
6	Cilësia e jëtës së komunitetit	3	1
Infrastruktura , turizmi .			
7	Gjendja e infrastruktures	3	0
8	Ndikim negative ne turizmin e zonës	3	0
<b>Vlerësimi total</b>		<b>20</b>	<b>8</b>

Sic viher re nga analiza e dy alternativave, alternativa “ mos berja asgje “ ka impakte negative afatgjate me te medha në mjedis dhe ate social , krahasuar me impaktet ne mjedis nga zhvillimi i këtij projekti , impaktet negative te te cilave jane te vleresuara minimale dhe te perkohshme .



---

3.8.6 Të dhëna për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasinë e ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre

Në përfundim të ndërtimit të shtresës asfaltike të rrugës dhe venien në funksion të plotë të rrugës nga përdoruesit e saj, rruga do ketë nevojë për mirëmbajtje rutine të saj (në të cilën përfshihen pastrimi i saj nga dhera të sjella nga rreshjet, mbetje urbane sporadike, pastrim vegjetacioni të anëve të rrugës, pastrim i kanaleve kulluese anës rrugës, riparim sinjalistike etj.). Konsumi i burimeve natyrore si ujë, energji elektrike apo lëndës së djegëshme për mirëmbajtjen rutine të rrugës nuk konsiderohen si të rëndësishme nga pikpamja e konsumit të burimeve natyrore dhe nuk është pjesë e këtij projekti.

---

3.8.7 Aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit (si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.)

Për ndërtimin e projektit nuk do jete e nevojshme kryerja e aktiviteteve shtese si ndertim i kampeve apo rezidencave. Punonjesit qe do punesohen do jene lokale dhe stafi inxhinierik do sistemohet ne shtepite e tyre te banimit. Per punonjesit ( stafin inxhinierik ) i cili do perfshihet ne projekt dhe nuk eshte banues i zonës apo ne afersi me te , do te sigurohet fjetja dhe dietat nga kompania ndertuese sipas regullave dhe kuadrin ligjor te punes.

Megjense rajoni mundeson burime te mira te mjaftueshme njerezore per realizimin e projektit , përparësi në punësim do jete banoret e zonës.

---

3.8.8 Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.

Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.

Para fillimit të punimeve kontraktori në bashkëpunim me investitorin dhe autoritetet e pushtetit lokal, të pajiset me azhurnimin e rrjeteve inxhinierike ekzistuese mbi dhe nëntokësore, mbi bazen e të cilave do të marrin lejet përkatëse.

Investitori/ Ndërtuesi duhet të pajiset me lejet përkatëse bazuar në Ligjin 10081, datë 23.2.2009 “Për Licencat, Autorizimet dhe Lejet në Republikën e Shqipërisë”.

Investitori /ndertuesi duhet te jete pajisur me aprovimin nga institucionet mjedisore per “Vleresimin Paraprak te Ndikimit ne Mjedis , pas aplikimit te raportit te VNM para fillimit të ndërtimit të objektit.

Investitori /ndertuesi duhet te jete pajisur me Lejen e ndërtimit para fillimit të punimeve ndërtimore.

---

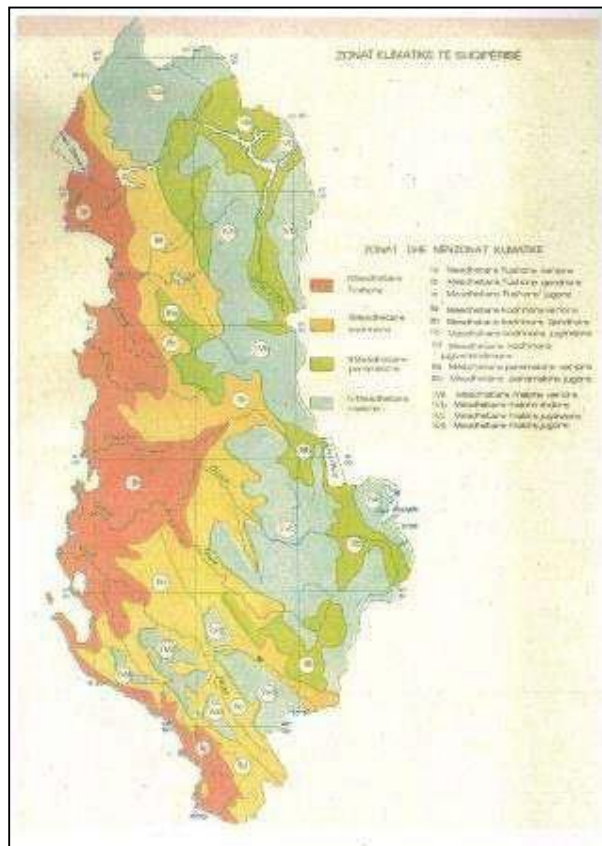
3.8.9 Kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/ autorizimin/licencimin e projektit.

Projektuesi i këtij projekti është i pajisur me të gjitha licencat e nevojshme për projektim dhe për vlerësim të ndikimit në mjedis .

Ndërtuesi i këtij projekti do duhet të jete i pajisur me licencat per ndertim sipas legjislacionit te Shqipërisë

#### 4.1 Klima

Kushtet klimatike të zonës në studim sipas ndarjes klimatike të vendit tonë bëjnë pjesë në zonën klimatike Mesdhetare Malore Lindore (IVb), e cila karakterizohet prej një klime të ashpër të ngjashme me nënzonen veriore. Zona e projektit shfaq një shkallë të lartë kontinentaliteti dhe karakterizohet nga një verë e freskët dhe dimër i ftohtë.



Figurë 46: Harta e zonave klimatike të Shqipërisë

##### 4.1.1 Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit është një ndër elementët kryesorë në përcaktimin e veçorive klimatike të vendit tonë, me regjimin e saj mesatar, me ecurinë e saj vjetore e ditore, si dhe me vlerat ekstreme ndikon në strukturat ndërtimore.

Temperatura mesatare vjetore e pjesës së larte te zones (me lartësi 1100 m-1300 m mbi nivelin e detit) është 7-10°C, ndërsa në zonat më të larta arrijn deri në 2-6°C.

Vlerat e temperaturave minimale absolute ndryshojnë nga -10°C deri në -15°C. Në dimrat më të ftohtë, kjo vlerë zbrit deri në -20°C. Megjithëse rrallëherë, në pika të caktuara, temperaturat mund të zbresin deri në vlerën -30°C.

Në lartësi më të vogla, numri i ditëve me ngricë (me temperaturë minimale më të vogël se 0°C) mund të arrijë 120-150 ditë/vit. Në lartësi më të mëdha, zgjatja e ngricës mund të arrijë deri në 180 ditë. Janari është muaji më i ftohtë dhe si pasojë ka një temperaturë mesatare të ulët: nga 2°C deri -3°C në lartësi të ulta, -4°C deri -6°C në lartësi më të mëdha, dhe me ralle deri në -10°C në pika të caktuara e në kushte të veçanta. Nga fundi i

muajt prill dhe fillimi i majit, deri në muajin tetor, temperatura mesatare është më e larte se 10°C, me një zgjatje afërsisht për 6 muaj (maj-tetor).

#### 4.1.2 Rreshjet

Reshjet jane nje element i rëndesishem ne projektimin e rrugeve, vecanerisht te dhenat mbi intensitetin e reshjeve.

Vlerat mujore te reshjeve per llogaritjen e mesatares vjetore jepen ne tabelën e mëposhtme, dhe pasohen nga paraqitja grafike respektive e shperndarjes se tyre nder-vjetore.

Muaji	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Rreshjet (mm)	112.7	104.1	97.5	92.3	87.2	60.5	43.3	47.9	65.7	107.5	152.3	154.6	1126

Bora fillon në fund të nëntorit dhe vazhdon deri në fillim të prillit. Numri i ditëve me borë është rreth 60- 80, me më tepër se 90 ditë në pika të caktuara, e në disa zona vrojtohet një shtresë e përhershme bore.

#### 4.2 Kushtet Gjeologjike Inxhinjrike te Zonës së Projektit

Për sqarimin e kushteve gjeologo-inxhinjrike të rrugës auto «Lunik-Prevall »dhe përcaktimin evidentimin e kërkesave të cituar më lart u kryen këto punime fushore dhe kamerale:

1-U kryen vrojtme të detajuara në gjurmën e rrugës auto «Lunik-Prevall», shoqëruar dhe prerje tërthore gjeologjike në zonat problematike.

2-U studjuua literatura gjeologjike si dhe ajo gjeologjike-inxhinjrike si dhe hidrogjeologjike të kryera për zonën Lunik-Prevall nga Shërbimi Gjeologjik Shqiptar.

3- U shfryrëzua eksperienca e autorit në këtë fushë.



Fig-: (pozicioni i gjurmës së rrugës auto Lunik-Prevall)

### **INTERVALI NGA PIKA 1-2.(0.00-105ml)**

Kordinatat e pikës **Nr-1**(fillimi i rrugës) në UTM Zone 34N janë:

**E=443475.93**

**N=4571227.56**

**Z= 690 m**

Kordinatat e pikës **Nr-2** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443442.34**

**N= 4571300.52**

**Z= 695 m**

### **Ndërtimi gjeologo-litologo-inxhinierik i truallit të ndërtimit**

Mbi bazën e vrojtimeve të kryera në teren në intervalin e rrugës 0,00-105 ml (nga mulliri tek përroi malor) kemi deluvione të shpatit të ngjeshura të përfaqësuar nga copra dhe blloqe shkëmbore të madhësës së ndryshme nga disa centimetra deri në 3 metra dhe material argjilorë në masën 40-50%. Duke qenë se kjo shtresë ka të pranishëm ujërat sipërfaqesore is dhe ato nëntokësore shtresa argjilore tretet nga qarkullimi i ujërave dhe krijohen ulje të sipërfaqes së rrugës auto gjatë qarkullimit të mjeteve të transportit. Sasia e ujërave që përshkruajnë këtë shtresë është e konsiderueshme sidomos në mot me lagështirë.

Për të eliminuar këtë fenomen gjeologo-inxhinierik që në të ardhmen jep ulje të nivelit të rrugës, plasaritje të shtresave zhavorike dhe asfaltike rekomandohet:

1-Përforcimi i mureve ekzistuese dhe ndërtimi i mureve të ri mbajtës në pjesën përendimore të këtij segmenti. Muret të jenë të tipit kullus të ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore.

2- Eliminimi i ujerava sipërfaqësore si dhe atyre nëntokësore duke bërë sistemimin e tyre me kanale kulluse në pjesen lindore. Niveli i kanalit të kullimit të ujërave sipërfaqësore të jetë 30-40 centimetra poshtë shtresave zhavorike të rrugës auto.

**INTERVALI NGA PIKA 2-3. (105.00-400ml)**

Kordinatat e pikës **Nr-2** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443442.34**  
**N= 4571300.52**  
**Z= 695 m**

Kordinatat e pikës **Nr-3** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443231.28**  
**N= 4571434.17**  
**Z= 698 m**

**Intervali:105-400.00 metër:**

Depozitime deluviale si dhe gravitative (të rrëshqitura në kohëra gjeologjike) që tani janë të stabilizuara të përfaqësuar nga blloqet dhe copat gelqerorësh të madhesive të ndryshme nga disa centimetra deri në dhjetra metra si dhe material argjilorë i ardhur nga qarkullimi i ujërave sipërfaqësore. Gëlqerorët brekciözë janë pjesërisht të çimentuar si rezultat i qarkullimit të ujërave sipërfaqësore në periudha të gjata gjeologjike. Në aspektin gjeologjiko-inxhinjierik ky interval rrugë:

- 1- Nuk ka probleme rrëshqitje apo ulje të bazamentit të rrugës.
- 2- Trashësia e shtresave zhavorike të jete sipas standarte normale të ndërtimit të rrugëve.

**INTERVALI NGA PIKA 3-4. (400.00-700ml)**

Kordinatat e pikës **Nr-3** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443231.28**  
**N= 4571434.17**  
**Z= 698 m**

Kordinatat e pikës **Nr-4** në UTM Zone 34N janë:

**E= 442935.84**  
**N= 4571483.90**  
**Z= 700 m**

**Intervali: 400.00-700.00 metër:**

Depozitime flihidale të eocenit të përfaqësuar nga ndërthurje ritmike ranore-mergele, argjila të çimentuara dhe me trashësi që shkojnë deri në 200 metra. Relievi në veri të këtij intervali është i pjerrët dhe të gjithë ujërat sipërfaqësore si dhe ato nëntokësore grumbullohen në nivelin e rrugës auto duke i kthyer shtresat argjilore në plastike. Kthimi i këtyre shtresave në plastike në periudhat e lagështirës prish ekuilibrin e shtresave zhavorike si dhe ato të asfaltit dhe si e tillë rruga prishet.

Në këtë intervalë rruge rekomandohet:

- 1- Heqja e shtresës argjilore në dyshemene e rrugës dhe rritja e trashësisë dhe granulometrisë së shtresave zhavorike.
- 2- Kullimi i ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore në pjesën veriore të rrugës auto.
- 3- Hapja e dranazhimeve në dy zona ku kemi të pranishëm daljen e ujit në trajtë burimi dhe derdhja e tyre sipas rekomandimeve të studimit.

#### **INTERVALI NGA PIKA 4-5.(700-2000.00ml)**

Kordinatat e pikës **Nr-4** në UTM Zone 34N janë:

**E= 442935.84**

**N= 4571483.90**

**Z= 700 m**

Kordinatat e pikës **Nr-5** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443027.40**

**N= 4572124.36**

**Z= 685 m**

#### **Intervali: 700.00-2000.00 metër:**

Depozitime flishidale te eocenit të përfaqësuar nga nderthurje ritmike ranore-mergele, argjila të çimentuara dhe ma trashësi që shkojnë deri në 200 metra. Relievi në lindje të këtij intervali është i tillë që ujërat sipërfaqësore nuk grumbullohen në nivelin e rruges auto. Nuk vërehen rreshqitje gravitative në këtë segment të rruges auto.

Në pikëpamjen gjeologo-inxhinjrike ky intervale përfaqësohet nga: 1-

Shtresa të qëndrueshme gjeologo-inxhinjrike, parreshqitje.

2- Në hedhjen e shtresave zhavorike të perdoren standarte normale të ndërtimit të rrugeve.

#### **INTERVALI NGA PIKA 5-6 .(2000-2100)**

Kordinatat e pikës **Nr-5** në UTM Zone 34N janë:

**E= 443027.40**

**N= 4572124.36**

**Z= 698 m**

Kordinatat e pikës **Nr-6** në UTM Zone 34N janë:

**E= 442938.59**

**N= 4572166.25**

**Z= 675**

#### **Intervali: 2000.00-2100.00 metër:**

Depozitime flishidale te eocenit të përfaqësuar nga nderthurje ritmike ranore-mergele, argjila të çimentuara dhe ma trashësi që shkojnë deri në 200 metra. Relievi në veri të këtij intervali është i pjerrët dhe të gjithë ujërat sipërfaqësore si dhe ato nëntokësore grumbullohen në nivelin e rrugës auto duke i kthyer

shtresat argjilore në plastike. Kthimi i këtyre shtresave ne plastike në periudhat e lagështirës prishë ekulibrin e shtresave zhavorike si dhe ato të asfalitit.

Në këtë intervalë rruge rekomandohet:

- 3- Rritja e trashësisë dhe granulometrisë së shtresave zhavorike.
- 4- Kullimi i ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore në pjesën veriore të rrugës auto.
- 5- Hapja e nje dranazhimi të nje burimi uji nentokesor dhe derdhja e tijë ne perroin e fshatit Prevallit i cili ndodhet 10 ml ne veri të këtij segmenti rruge.

#### **INTERVALI NGA PIKA 6-7 .(2100-2100)**

Kordinatat e pikës **Nr-5** në UTM Zone 34N janë:

**E= 442938.59**

**N= 4572166.25**

**Z= 675 m**

Kordinatat e pikës **Nr-6** në UTM Zone 34N janë:

**E= 442601.87**

**N= 4572156.60**

**Z= 625**

#### **Intervali: 2100.00-2600.00 metër:**

Depozitime flishidale te eocenit të përfaqësuar nga nderthurje ritmike ranore-mergele, argjila të çimentuara dhe ma trashësi që shkojnë deri në 200 metra.

Relievi në veri të këtij ntervali është i pjerët dhe të gjithë ujërat sipërfaqësore si dhe ato nëntokësore grumbullohen në nivelin e rrugës auto duke i kthyer shtresat argjilore në plastike. Kthimi i këtyre shtresave ne plastike në periudhat e lagështirës prishë ekulibrin e shtresave zhavorike si dhe ato të asfalitit.

Në këtë intervalë rruge rekomandohet:

- 6- Rritja e trashësisë dhe granulometrisë së shtresave zhavorike.
- 7- Kullimi i ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore në pjesën veriore të rrugës auto.
- 8- Hapja e nje dranazhimi të nje burimi uji nentokesor dhe derdhja e tijë ne perroin e fshatit Prevallit i cili ndodhet 10-15 ml ne jugë të këtij segmenti rruge.

#### **1. PERFUNDIME E REKOMANDIME**

- Në ndërtimin gjeologo inxhinierik të gjurmës së rrugës auto «**Lunik-Prevall**» marrin pjesë depozitimet e kuaternarit (Q4 sot) qe perfaqesohen nga deluvione të shpatit si dhe ato gravitative të moshës së kuaternarit si dhe depozitimet flishoidale te eocenit e qujtur ndryshe si flishi i zonës së krastës që nderton pjesën kryesore të rrugës.
- Për çdo interval rruge është dhëne ndërtimi gjeologjik si dhe rekomandimet perkatëse për ndërtimin e kësaj rruge.
- Zhvillimi i punimeve të rrugës në zonat problematike të shprehura me lart të bëhet gjithmone duke u konsultuar me hartusin e studmit gjeologo-inxhinjerike të rrgës auto.

### 5.1 Përshkrimi i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti

Sic është përshkruar edhe ne kapitujt e mesipërme , nëpërmjet këtij projekti synohet asfaltimi i segmentit rrugor “Lunik- Prevalle” i cili është ndertuar vite me pare deri ne shtresen e stabilizantit.

Ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe social merr ne konsiderate ndikimet ne mjedis dhe ate social qe i referohen procesit te sistemimit dhe asfaltimit te rrugës , pasi ndikimet e tjera ne biodiversitet , tjetersim te përdorimit te tokes , bimesi , shpronësime jane analizuar ne raportet e meparshme dhe nuk jane me relevante për proceset ndërtimore qe do te kryhen tashme ne kete rruge .

Meqëse asfaltimi i rruges do te behet mbi nje gjurmë egzistuese e cila nuk ka vegetacion , vlerësimi i mbulesës bimore mbi gjurmën e rrugës nuk është e aplikueshme për këtë projekt pasi rruga është ne gjendjen ku është bere ndertimi i saj deri ne shtresen e stabilizantit dhe pritet vetem hedhja e asfaltit dhe vendoska e sinjalistikës

Sic tregohet edhe ne fotot ne vijim nuk ka bimesi ne gjurmen e zonës së projektit ku do te zhvillohet projekti.



Figurë 50:Paraqitja e mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti( nuk ka vegetacion ne gjurmën ku do zhvillohet projekti )

Ne lidhje me vlerësimin e bimesise , biodiversitetit, impaktin ne biodiversitet nga zhvillimi i ketij projekti i cili merr ne konsiderate biodiversitetin ne afersi me zonen e projektit ( deri ne 5 m nga trajektorja e rruges) referojuni

- Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Projec\_ RSK\_July 2020
- Biodiversity Baseline Assessment Zgosht to Cereneç road scheme; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020
- Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020



## 5.2 Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të tij Ujërat sipërfaqësorë

Gjurma e rrugës së projektit intersekton burme ujore sipërfaqësore përrrenj, lumenj .

Meqëse ka përfunduar ndertimi i rruges ( hapja e trasesës ekzistuese deri ne shtresën e zhavorrit)dhe mbetet vetëm asfaltimi i saj dhe sistemi , ndikimi në ujrata sipërfaqësore gjatë ndërtimit të rrugës ka përfunduar tashme dhe në këtë vlerësim të ndikimit në mjedis do merret ne konsiderat vetëm ndikimi që mund të ndodh ne ujerat sipërfaqësore gjate asfaltimit të rrugës.

### 5.2.1 Burimet e ujit të pijshëm në zonën e projektit

Në gjurmën e projektit nuk janë identifikuar intersektime apo prani të burimeve të ujit të pijshëm.

Nuk ka asnjë burim i ujit të pijshem në afërsi me zonën e projektit i cili do mund të ndikohej nga faza ndërtimore apo më pas .

### 5.2.2 Përshkrim i Zonave të Mbrojtura dhe Monumentet e Natyrës

Rrjeti i Zonave të Mbrojtura, brenda Shqipërisë, përmban disa kategori, të cilat mund të përcaktohen si më poshtë:

Kategoria I: Rezerva Vetëm për qëllime Natyrore/ Rezerva për qëllime Shkencore

Kategoria II: Park Kombëtar

Kategoria III: Monument Natyror

Kategoria IV: Rezerva Natyrore të Administruara/Zonë e Administruar e Specieve dhe Habitaveve

Kategoria V: Zonë Peisazhi e Mbrojtur

Kategoria VI: Zonë e Mbrojtur për Shumë Përdorime.

Referuar Hartës së Zonave të Mbrojtura të publikuar nga AKZM

([http://akzm.gov.al/index.php?option=com\\_k2&vieë=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en](http://akzm.gov.al/index.php?option=com_k2&vieë=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en)),

rezulton se zona e projektit nuk ndërpret zona të mbrojtura dhe monumente të natyrës.



Figurë 58:Harta e zonave të mbrojtura Shqipëtare

### 6.1 Identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit.

Sistemim asfaltim i rruges ashtu sikurse edhe aktivitetet e tjera ndërtimore që zhvillohet në mjedis shoqërohet me impakte pozitive dhe negative që janë pjesë e atij kompromisi që shoqëria jonë ka zgjedhur për t'u zhvilluar.

Sic është përshkruar edhe në kapitujt respektivë , nëpërmjet këtij projekti synohet asfaltimi i segmentit rrugor, rruge e cila është ndërtuar vite me parë deri në shtresën e stabilizantit, por pa e asfaltuar.

Në këto kushte ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis do marrë në konsideratë vetëm proceset e asfaltimit dhe sistemimit të rrugës , referuar proceseve të punës të përshkruara në projektin teknik.

Vlerësimi i ndikimeve të mundshme në mjedis i projektit të propozuar është bërë gjykuar mbi faktorët që lidhen me natyrën e veprimtarisë, teknologjinë e përdorur, mënyrën e funksionimit, lëndët e para të përdorura dhe mbetjet e gjenerura, të gjitha nën kontekstin e mjedisit fizik, biologjik dhe socio-ekonomik. Identifikimi i ndikimeve të mundshme në mjedis është analizuar sipas fazave të veprimtarisë si më poshtë:

Sipas natyrës ndikimet klasifikohen në dy grupe të mëdha:

- Ndikime të kthyeshme;
- Ndikime të pakthyeshme;

Të dy llojet e ndikimeve mund të minimizohen në terma relativë ku qëllimi kryesor është mbajtja e ndikimit brenda sipërfaqes së çdo objekti dhe krijimi i kushteve natyrore për të siguruar riaktivizim të proceseve komplekse të natyrës dhe rigjenerim të biodiversitetit.

Vetë natyra e aktivitetit të propozuar dikton ndikime dhe efekte të përhershme ose ndikime mbetëse në karakterin e mjedisit të sapokrijuar përgjatë gjithë tërësisë së tij, për zbutjen e të cilave propozohen masa konkrete.

### 6.2 Metodat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis

Zgjedhja e metodës për parashikimin e ndikimeve negative në mjedis për fazën ndërtimore të zhvillimit të projektit është bazuar në projektin teknik për asfaltimin e rruges Lunik – Prevalle, vendodhjes së gjurmës së projektit , kohëzgjatjen e fazës ndërtimore , gjendjen aktuale të cilësisë së mjedisit përreth zonës së projektit

.Për të vlerësuar ndikimet e pritshme në mjedis grupi hartues është bazuar në:

- Krijimin e një baze të dhënash me përgjigjet mbi pyetjet lidhur me problematikat mjedisore dhe analizimin e tyre;
- Analizimin e zbatimit të projektit ;
- Përputhshmëria e plotë projekti me ligjet dhe rregulloret përkatëse;
- Ndikimi nga projekti në kushtet sociale-ekonomike të komunitetit pritës dhe shëndeti i banorëve;

- Ndikimet afatgjatë ose të përhershëm në sistemet ekologjike ose pasuritë natyrore të lokalitetit apo ato që paraqesin interes kombëtar ose rajonal?
- Vlerësimi nëse do të ndikohen komponentët e ndryshëm të ekosistemit të

zonës? Analizimi i zbatimit të projektit:

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

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

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

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

### **6.3 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis**

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

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

#### **6.3.1 Impakti mbi Tokë**

- Impakti i përhershëm :Tjetërsim në përdorimin e tokës

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

- Impakti gjatë fazës së asfaltimit dhe sistemit të rrugës sipas standartit të kërkuar:

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

- Gjatë fazes operacionale, vënies në funksionim  
Nuk pritet të ketë ndikim në cilësinë e tokës pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

---

### 6.3.2 *Impakt në burimet ujore*

- Impakti gjatë fazes së ndërtimit

Gjatë punimeve ndërtimore potencialisht mund të kemi rritje e lëndës së ngurtë në ujërat sipërfaqësore si pasojë e shpëlarjes së sipërfaqeve të tokës (në kohë me reshje).

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

---

### 6.3.3 *Impakti në Cilësinë e Ajrit*

- Impakti gjatë fazës ndërtimore

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

Potencialisht do kemi emetime të gazeve nga djegia e karburantit të makinerive dhe pajisjeve që operojnë në kantier (gaze CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve) si dhe gjatë proceseve të asfaltimit të rruges.

---

### 6.3.4 *Impakti mbi biodiversitetin*

- Impakti gjatë fazës ndërtimore:

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese të një rruge tashme të ndërtuar deri në shtresën e stabilizantit vite më parë, nuk do kemi demtim të mbulesës vegetative pasi nuk kemi mbulesë vegetative në gjurmën egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rruges, nga levizja e automjeteve për gjatë aksit egzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet fare pranë saj.

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

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi ndikim të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit, e cila do shqetësohet nga zhurma e makinerive dhe pajisjeve vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet pranë Parkut "Park Kombëtar" të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë"

Gjithashtu gjatë fazës së operimit të rruges (pas përfundimit të asfaltimit të saj) potencialisht do kemi ndikim në kafshet e zonës të cilat mund të vriten /demtohen aksidentalisht nga përdoruesit e rruges.

---

### 6.3.5 *Impakti Vizual dhe Peisazhi*

- Impakti nga faza ndërtimore:

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

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

Gjate fazes se ndertimit ,perkohesisht do të ndikohet negativisht peisazhi.Ky ndikim do te jete i perkohshem.

---

### 6.3.6 *Impakti nga Zhurmat*

#### ➤ Faza ndertimore

Lidhur me emetimin e zhurmave gjatë fazës ndërtimore, duhet theksuar se ky ndikim është i përkohshëm. Burimet e zhurmës mund të jenë të shumta dhe mund të shkatohen nga pajisjet gjeneratorët, makinerit, kamionët transportues etj .Impakti i zhurmës do ndihet në zonën e kantierit dhe në afersi me objektet e banimit pranë tyre .Keto zhurma ndikojne ne komunitetin qe ndodhet prane por edhe ne faunen perreth zones se projektit.

#### ➤ Gjate fazës se operimit :

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

Gjithesesi do kemi nje nivel te zhurmave nga levizja e automjeteve pergjate aksit te rruges vecanerisht e ndjeshme kjo prane objekteve te banimit por edhe ne faunen perreth zones se projektit.

---

### 6.3.7 *Impakti në Trafikun Rrugor*

#### ➤ *Faza ndertimore*

Gjate fazes ndertimore pritet te kete impakt ne trafik, i cili do duhet te menaxhohet nepermjet nje plani te menaxhimit te trafikut te hartuar nga kompania zhvilluese dhe te miratuar nga organet kompetente.

#### ➤ Gjate fazës se operimit:

Ndërtimi i këtij projekti do të përmisojë dukshëm gjendjen e rrugës /infrastrukturën rrugore dhe rrjedhimisht do reduktojne problemet qe lidhen me trafikun aktual (si zhurmat ,cilesinë e mjedisit , ajrit , ceshtjet sociale , rrishtun ne shendetin human )përgjate rrugës egzistuese aktualisht të pa asfaltuar.

---

### 6.3.8 *Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike*

#### Faza Ndërtimore

Gjurma e projektit dhe në afërsi te saj nuk ka pranë asnje objekt të vlerave arkeologjike apo të rendësisë kulturore.

Kryerja e veprimeve ndërtimore do te bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbeshtur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashegimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

---

### 6.3.9 *Impakti ndaj Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human*

#### *Impakti nga ndertimi:*

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit

dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

#### **Faza pas ndërtimit**

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

---

#### **6.3.10 Ndikimet Sociale**

##### **Ndikimet negative :**

Implementimi i këtij projekti behet mbi nje gjurme egzistuese ( trupi i rruges deri ne shtresat asfaltike eshte tashme i ndertuar ) dhe impakti mbi shpronësimet per kete projekt eshte marre ne konsiderate ne lejet e merpashme per kete projekt ,ndaj ne parim nuk pritet te kete shpronësim nga zbatimi i këtij projekti Gjithësesi nese gjate zbatimit te këtij projekti mund te duhet te kemi shpronësim per siperfaqe te caktuara toke ne lidhje me standartet , procedurat dhe politikat e shpronësimeve eshte hartuar Resetalmetn Action Plan ( draft ) i cili percakton parimet , standartet dhe procedurat qe do duhet te ndiqen per kete proces ne permbushje te kerkesave ligjore te shqiperise por edhe standatret e BERZH.

Ky plan do duhet te finalizohet sipas specifikave ne terren kur do lind nevoja per shpronësim.

##### **Ndikimet Pozitive Sociale**

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

- Permiresimin e gjëndjes se rruges e rrjedhimisht standartin e rruges , i cili do te shoqërohet rrjedhimisht edhe me permiresim e zhvillim te infrastrukturës rrugore te rajonit , përmisimin e cilesise se jetes per banoret dhe perdoruesit e rruges.
- Reduktimi i emetimeve te grimcave të ngurta në ajër për shkak të qarkullimit në rrugë aktualisht jo të asfaltuar , reduktimin e nivelit të zhurmave nga qarkullimi i automjeteve në rruge jo të asfaltuar , permisimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges .
- Punësimi i përkohshem për komunitetin i cili do të të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do te merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje e standartit te shërbimeve per komunitetin

---

#### **6.3.11 Gjenerim mbetjesh**

Gjatë proceseve të gërmimit do të gjenerohen mbetje nga gërmimet kryesisht dhera por edhe material shkembor Nga ky material është vlerësuar që të përdoret si material mbushës

Matreriali tjetër do te depozitohet ne vendepozitim (dhera nga germimet )

Kjo sasi do depozitohet në venddepozitimet e miratuara nga pushteti lokal ose do perdoret për rehabilitime te zonave t ë ndikuara nga erozioni të cilat kerkojne masa dherash si materil mbushje sipas rastit në afërsi me zonën e projektit dhe ne bashkepunim me pushtetin vendor dhe komuntitetin .

Gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

Sasia e mbetjeve të gjeneruara do të jetë kryesisht mbetje asfalti të cilat gjenerohen nga procesi i afaltimit .Kjo mbetje nuk vlerësohet të jetë sinjifikative dhe është një mbetje e riciklueshme e cila mund të menaxhohet lehtësisht nga prodhuesit e asfaltit të cilët janë të interesuar të përdorin me efikasitet këtë produkt .

Mbetjet inerte do të depozitohen në (vendepozitim të mbetjeve inerte ) sipas një marrëveshjeje me pushtetin vendor përkatës (Librazhd).

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

MBETJE NGA NDËRTIMET DHE PRISHJET (PËRFSHI DHERA TË GËRMUARA NGA ZONA TË KONTAMINUARA)	
17 01 01	Beton
17 02	Dru, qelqe dhe plastika
17 02 02	Qelqe
17 02 03	Plastikë
17 03	Përzierje bituminoze, bitumi dhe produkte të tjera të ziftit
17 04	Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)
17 04 11	Kablo të tjera nga ato të përmendura në 17 04 10
17 05 04	Dhera dhe gurë, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03
17 05 08	Çakëll, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07
17 09	Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve
17 09 04	Mbetje të përziera nga ndërtimi dhe të prishjeve, të tjera nga ato të përmendura në 17 09 01,
17 09 02 dhe 17 09 03	

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

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

20 01	Fraksionet e ndara (përveç 15 01)
20 01 01	Letër dhe karton
20 01 02	Qelq
20 01 08	Mbetje të biodegradueshme nga kuzhinat dhe mensat
20 01 10	Veshjet
20 01 11	Tekstilet
20 01 39	Plastikët
20 01 40	Metalet
20 02 01	Mbetje të biodegradueshme
20 02 03	Mbetje të tjera të pabidegradueshme
20 03	Mbetje të tjera urbane
20 03 01	Mbetjet e përziera urbane
20 03 04	Llumra nga gropat septike

#### 6.4 Shkarkimet e ujërave të ndotura, gaze , pluhur, zhurma, vibrime dhe mbetjet e gjeneruara

Gjatë fazës ndërtimore, fazë e cila është relativisht e limituar 10 muaj për rrjedhojë edhe shkarkimet në mjedis janë të karakterit të përkohshëm dhe relativisht aftashkurtër,janë vlerësuar shkarkimet e pritshme në mjedis si vijon :

- Mbetje inerte gjatë fazës ndërtimore ( kryesisht mbetje asfalti dhera nga procesi i germimeve

- Mbetje urbane nga aktiviteti human i kompanise që operon në kantier.
- Emetime PM10 ;PM2.5 TSPM ;
- Emetime zhurma
- Emetime gaze (CO2, Nox, VOC) nga djegia e karburnatit të automjeteve që operojnë në kantiersi dhe gjate asfaltimit te rruges .
- Gjenerim ujra të zeza nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në kantier.

### **6.5 Shkarkimet urbane ujëra të zeza , mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve të përfshire ne projekt**

Numri i punonjësve do të varioje nga specifikat e ndërtimit dhe kohës së kërkuar për realizimin e një procesi ndërtimor .

Në këto kushte do kemi edhe shkarkime në mjedis nga aktiviteti human i këtyre punonjësve të përfshirë në projekt.

Mbetjet urbane te gjeneruara nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në projekti do të grumbullohen dhe menaxhohen nga kompanitë që menaxhojne grumbullimin dhe transportin e mbetjeve urbane sipas njesive adminisitrative ,sipas mërrëshjeve përkatëse kontraktuale.

Ujrat e zeza do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktoreve të licensuar për grumbullim dhe trajtim ujra të zeza ( mini tualete protative ose nga gropa septike ) për raste kur do linde nevoja të perdoren tualete protative dhe nuk do kete mundësi te perdoret infrastruktura egzistuese e kanalizimeve te ujrave te zeza dhe te bardha.

Sasia e mbetjeve te gjeneruara nga aktiviteti human konsiderohet jo sinjifikativ .

Meqense punonjesit e perfshire ne projekt do jene banore te zones ,mbetjet urbane nga aktiviteti human jane pjese e po të njejtës matrice , lokalitet , vendshkarkim dhe depozitimi i mbetjeve si kurse ata të ishin duke ushtruar një aktivitet tjetër brenda rajonit të tyre .

Pra nga ndërtimi i ketij projekti nuk do kete nevojë per infrastrukturë shtese te rrjetit te kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të bardha.

### **6.6 Metodat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis**

Zgjedhja e metodës për parashikimin e ndikimeve negative ne mjedis për fazen ndërtimore të zhvillimit të projektit është bazuar ne projektin teknik per Sistemim asfaltimi e rruges vendodhjes së gjurmës së projektit , kohëzgjatjen e fazës ndërtimore , gjendjen aktuale te cilësisë së mjedisit përreth zonës së projektit .Për të vlerësuar ndikimet e pritshme në mjedis grupi hartues është bazuar në:

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

zonës? Analizimi i zbatimit të projektit:

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



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

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

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

## **6.7 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis**

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

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

### **6.7.1 Impakti mbi Tokë**

- Impakti i përhershëm :Tjetërsim në përdorimin e tokës

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

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

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

- Gjatë fazës operacionale, vënies në funksionim

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

### **6.7.2 Impakt në burimet ujore**

- Impakti gjatë fazës së ndërtimit

Gjatë punimeve ndërtimore potencialisht mund të kemi rritje e lëndës së ngurtë në ujërat sipërfaqësore si pasojë e shpëlarjes së sipërfaqeve të tokës (në kohë me reshje).

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

---

### 6.7.3 Impakti në Cilësinë e Ajrit

#### ➤ Impakti gjatë fazës ndërtimore

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

Potencialisht do kemi emetime të gazeve nga djegia e karburantit të makinerive dhe pajisjeve që operojnë në kantier (gaze CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve) si dhe gjatë proceseve të asfaltimit të rruges.

---

### 6.7.4 Impakti mbi biodiversitetin

#### ➤ Impakti gjatë fazës ndërtimore:

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese të një rruge tashme të ndërtuar deri në shtresën e stabilizantit vite më parë, nuk do kemi demtim të mbulesës vegetative pasi nuk kemi mbulesë vegetative në gjurmën egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rruges, nga levizja e automjeteve për gjatë aksit egzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet fare pranë saj.

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

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi ndikim të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit, e cila do shqetësohet nga zhurma e makinerive dhe pajisjeve vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet pranë Parkut "Park Kombëtar" të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë"

Në përfundim të fazës ndërtimore të projektit, nga përdoruesit e rruges potencialisht do kemi demtim të faunës e cila mund të aksidentohet/demtohet prej tyre. Gjithashtu kemi ndeprerje të rrugëve kalimeve natyrore të kafsheve për shkak të ndërtimit të kësaj rruge.

Në lidhje me ndikimin në biodiversitetin e zonës përreth gjurmës së projektit si dhe masat parandaluese për zbutjen e ndikimeve referojmë me hollësi raporteve vlerësuese në vijim:

- *Biodiversity Impact Assessment "Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Baseline Assessment; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020*

---

### 6.7.5 Impakti Vizual dhe Peisazhi

#### ➤ Impakti nga faza ndërtimore:

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

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

Gjate fazes se ndertimit ,perkohesisht do të ndikohet negativisht peisazhi.Ky ndikim do te jete i perkohshem.

---

#### 6.7.6 Impakti nga Zhurmat

##### ➤ Faza ndertimore

Lidhur me emetimin e zhurmave gjatë fazës ndërtimore, duhet theksuar se ky ndikim është i përkohshëm. Burimet e zhurmës mund të jenë të shumta dhe mund të shkatohen nga pajisjet gjeneratorët, makinerit, kamionët transportues etj .Impakti i zhurmës do ndihet në zonën e kantierit dhe në afërsi me objektet e banimit pranë tyre .

##### ➤ Gjate fazës se operimit :

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

---

#### 6.7.7 Impakti në Trafikun Rrugor

##### ➤ **Faza ndertimore**

Gjate fazes ndertimore pritet te kete impakt ne trafik, i cili do duhet te menaxhohet nepermjet nje plani te menaxhimit te trafikut te hartuar nga kompania zhvilluese dhe te miratuar nga organet kompetente.

##### ➤ Gjate fazës se operimit:

Ndërtimi i ketij projekti do të përmisoje dukshem gjendjen e rrugës /infrastrukturën rrugore dhe rrjedhimisht do reduktojne problemet qe lidhen me trafikun aktual (si zhurmat ,cilesinë e mjedisit , ajrit , ceshtjet sociale , rrishtun ne shendetin human )përgjate rrugës egzistuese aktualisht të pa asfaltuar.

---

#### 6.7.8 Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike

##### Faza Ndërtimore

Gjurma e projektit dhe në afërsi te saj nuk ka pranë asnje objekt të vlerave arkeologjike apo të rendësise kulturore.

Kryerja e veprimeve ndërtimore do te bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbeshtur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashegimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date 28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

---

#### 6.7.9 Impakti ndaj Mjedisëve të Punës dhe Shëndetit Human

##### **Impakti nga ndertimi:**

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit

dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

### **Faza pas ndërtimit**

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

---

#### 6.7.10 Ndikimet Sociale

##### **Ndikimet Pozitive Sociale**

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

- Permiresimin e gjëndjes së rruges e rrjedhimisht standartin e rruges , i cili do të shoqërohet rrjedhimisht edhe me permiresim e zhvillim të infrastrukturës rrugore të rajonit , permiresimin e cilesise se jetes per banoret dhe perdoruesit e rruges.
- Reduktimi i emetimeve të grimcave të ngurta në ajër për shkak të qarkullimit në rrugë aktualisht jo të asfaltuar , reduktimin e nivelit të zhurmave nga qarkullimi i automjeteve në rrugë jo të asfaltuar , permiresimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges .
- Punësimi i përkohshëm për komunitetin i cili do të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do të merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje e standartit të shërbimeve për komunitetin

---

#### 6.7.11 Gjenerim mbetjesh

Gjatë proceseve të gërmimit do të gjenerohen mbetje nga gërmimet kryesisht dhera por edhe material shkembor Nga ky material është vlerësuar që të përdoret si material mbushës

Materiali tjetër do të depozitohet në venddepozitim (dhera nga gërmimet)

Kjo sasi do depozitohet në venddepozitimet e miratuara nga pushteti lokal ose do përdoret për rehabilitime të zonave të ndikuara nga erozioni të cilat kërkojnë masa dherash si material mbushje sipas rastit në afërsi me zonën e projektit dhe në bashkëpunim me pushtetin vendor dhe komunitetin .

Gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

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

Mbetjet inerte do të depozitohen në (venddepozitimet e mbetjeve inerte të jetive vendore përkatëse) sipas një marrëveshjeje me pushtetin vendor përkatës (Librazhd).

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

MBETJE NGA NDËRTIMET DHE PRISHJET (PËRFSHI DHERA TË GËRMUARA NGA ZONA TË

KONTAMINUARA)

17 01 01	Beton
17 02	Dru, qelqë dhe plastika
17 02 02	Qelqë

17 02 03	Plastikë
17 03	Përzierje bituminoze, bitumi dhe produkte të tjera të ziftit
17 04	Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)
17 04 11	Kablo të tjera nga ato të përmendura në 17 04 10
17 05 04	Dhera dhe gurë, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03
17 05 08	Çakëll, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07
17 09	Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve
17 09 04	Mbetje të përziera nga ndërtimi dhe të prishjeve, të tjera nga ato të përmendura në 17 09 01,

17 09 02 dhe 17 09 03

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

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

20 01	Fraksionet e ndara (përveç 15 01)
20 01 01	Letër dhe karton
20 01 02	Qelq
20 01 08	Mbetje të biodegradueshme nga kuzhinat dhe mensat
20 01 10	Veshjet
20 01 11	Tekstilet
20 01 39	Plastikët
20 01 40	Metalet
20 02 01	Mbetje të biodegradueshme
20 02 03	Mbetje të tjera të pabiodegradueshme
20 03	Mbetje të tjera urbane
20 03 01	Mbetjet e përziera urbane
20 03 04	Llumra nga gropat septike

#### 6.7.12 Shkarkimet e ujërave të ndotura, gaze , pluhur, zhurma, vibrime dhe mbetjet e gjeneruara

Gjatë fazës ndërtimore, fazë e cila është relativisht e limituar 10 muaj për rrjedhojë edhe shkarkimet në mjedis janë të karakterit të përkohshëm dhe relativisht aftashkurtër, janë vlerësuar shkarkimet e pritshme në mjedis si vijon :

- Mbetje inerte gjatë fazës ndërtimore ( kryesisht mbetje asfalti dhera nga procesi i germimeve
- Mbetje urbane nga aktiviteti human i kompanise që operon në kantier.
- Emetime PM10 ;PM2.5 TSPM ;
- Emetime zhurma
- Emetime gaze (CO2, Nox, VOC) nga djegia e karburnatit të automjeteve që operojnë në kantier si dhe gjate asfaltimit te rruges .
- Gjenerim ujra të zeza nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në kantier.

### 6.7.13 Shkarkimet urbane ujëra të zeza , mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve të përfshirë në projekt

Numri i punonjësve do të varioje nga specifikat e ndërtimit dhe kohës së kërkuar për realizimin e një procesi ndërtimor .

Në këto kushte do kemi edhe shkarkime në mjedis nga aktiviteti human i këtyre punonjësve të përfshirë në projekt.

Mbetjet urbane të gjeneruara nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në projekt do të grumbullohen dhe menaxhohen nga kompanitë që menaxhojnë grumbullimin dhe transportin e mbetjeve urbane sipas njesive administrative ,sipas marrëveshjeve përkatëse kontraktuale.

Ujrat e zeza do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktoreve të licensuar për grumbullim dhe trajtim ujra të zeza ( mini tualete protative ose nga gropa septike ) për raste kur do linte nevoja të perdoren tualete protative dhe nuk do kete mundësi të perdoret infrastruktura egzistuese e kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të bardha.

Sasia e mbetjeve të gjeneruara nga aktiviteti human konsiderohet jo sinjifikativ .

Meqense punonjesit e perfshire ne projekt do jene banore te zones ,mbetjet urbane nga aktiviteti human jane pjese e po të njejtës matrice , lokalitet , vendshkarkim dhe depozitimi i mbetjeve si kurse ata të ishin duke ushtruar një aktivitet tjetër brenda rajonit të tyre .

Pra nga ndërtimi i ketij projekti nuk do kete nevojë për infrastrukturë shtesë të rrjetit të kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të bardha.

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

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

### 6.8.1 Vlerësimi i Rëndësisë së Ndikimeve Negative Mjedisore

Natyra e ndikimeve mund të kategorizohen në terma të:

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

*Tabela: Metodika e vlerësimit të rëndësisë së ndikimeve të mundshme negative në mjedis*

Kategoria	Përshkrimi
I ulët	Ndikimi është i përkohshëm, dëmton pak vlera natyrore si në cilësi dhe në sasi (volume). Me përfundimin e operacionit që e shkakton ai nuk jep më efekte në mjedis.

<b>I mesëm</b>	Ndikimi është i përkohshëm por në mungesë të masave kontrolluese dhe menaxhuese mund të shkaktojë ndikime afatgjata në vlerat natyrore. Sipërfaqja që tjetërsohet nuk rikthehet më në gjendjen e saj por zë një raport të pranueshëm me sipërfaqen totale të zonës (koeficienti i tjetërsimit) si dhe tjetërsohet vetëm sipërfaqja ndërtimore e objektit. Ndikimi nuk përfaqëson shkarkime të ndotësve në mjedis
<b>I konsiderueshëm</b>	Ndikimi është i përhershëm dhe del përtej zonës së ndikuar (zhvendosje, ndotje, zhurma e shkarkime në ajër). Ndikimi kompromenton normat e shkarkimeve në mjedis dhe normat e përdorimit të mjedisit
<b>I kthyeshëm</b>	Mbaron efektin me ndalimin e shkakut dhe mjedisi i ndikuar rifiton gjendjen e tij natyrore. Dëmton vlera/zona të mbrojtura dhe unikale
<b>Pjeserisht kthyeshëm</b>	Efekti vazhdon pjeserisht edhe pas nderprerjes së shkakut që e shkakton atë.(vazhdon efektin negativ në mjedis pjeserisht )
<b>I pakthyeshëm</b>	Pasojat e ndikimit janë të pakthyeshme (vazhdojnë efektin negativ në mjedis) edhe pasi përfundon veprimi që shkakton ndikimin

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

	Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
		Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesem	Afat shkurter	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogel	E Gjerë	Lokale	Madhe	mesme	Vogel
<b>A</b>	<b>Gjate kryerjes se punime ndertimore</b>															
	Zhurma, vibrime		X			X	X			X		X				X
	Pluhuri		X			X	X			X		X				X
	Emetime te gazeve të makinerive që operojnë në objekt		X			X	X			X		X				X
	Pamja vizuale		X			X	X			X		X				X
	Gjenerimi i mbetjeve urbane nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X			X		X				X
	Gjenerim i mbetjeve inerte nga ndertimi( mbetje ndertimore dhera + asfalte))		X			X	X			X		X				X
	Gjenerimi i ujërave të zeza nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X			X		X				X
	Ndotje e tokës si pasojë e avarive të mekanike në zonën e projektit		X			X	X			X		X				X
	Impakt në vegjetacion në afërsi me zonën e projektit për shkak të qarkullimit të automjeteve		X			X	X			X		X				X
	Krijimi i vendeve të punës	X				X	X		X			X		X		
	Permisimi i infrastrukturës rrugore	X		X			X		X		X		X			
<b>B</b>	<b>Transporti i materialeve për në kantjer</b>															
	Emetime Pluhuri gjate ngarkimit, transportit të materialeve.		X			X	X			X		X				X
	Emetime te gazeve të makinave të transportit të materialeve dhe proceseve te asfaltimit		X			X	X			X		X				X

Tabela:Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit



	Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
		Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesem	Afat shkurter	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogel	E Gjerë	Lokale	Madhe	mesme	Vogel
	Rendim i trafikut nga qarkullimi i automjeteve		X			X	X			X			X			X

---

#### 6.8.2 Të dhëna për shtrirjen e mundshme hapësinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendndodhja e projektit dhe vlerat e ndikuara që përfshihen në të

Edhe pse projekti ka një shtrirje relativisht e madhe prej 4.8 km, referuar proceseve të punës, makinerive dhe pajisjeve që do përdoren dhe kohezgjatjen e procesit ndërtimor, duke zbatuar masat parandaluese, reduktuese dhe rehabilituese të ndikimeve potenciale negative të vlerësuara të sugjeruara për të zbatuar sipas kësaj VNM, nuk pritet që impaktet e vlerësuar negative të kenë shtrirje hapësinore përtej zonës së projektit. Kjo pasi ky projekt do realizojë vetëm asfaltimin dhe sistemimin e rrugës, proceset kryesore të saj si hapje e trasese, shtrimi me stabilizant janë përfunduar kohë më parë.

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

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

---

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

Në mbyllje të procesit të ndërtimit të projekti do të bëhet cmobilizimi i pajisjeve, makinerive nga kantjeri, zona e punës.

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

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

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

---

#### 6.8.4 Mundësinë e kthimit të mjedisit të ndikuar të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme

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

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

## 6.9 Masat e Mundshme për Shmangien dhe Zbutjen e Ndikimeve Negative në Mjedis

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

### 6.9.1 Parandalimi i kontaminimit të tokës

Faza ndertimore :

Për të parandaluar kontaminimin e tokës nga ndonjë derdhje, pikim i hidrokarbureve nga makinerit, automjetet gjatë manovrimeve, enët që mbajnë kimikate, hidrokarbure, vajra etj do të pajisen me një kontenier ekstra, e cila vendoset në kontakt me tokën për të shmangur kontaktin e drejtperdrejt të enëve, bidonave me vajra, hidrokarbure apo kimikate të ndryshme me tokën.

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



Figurë 65: Masa mbrojtëse ndaj kontaminimit

### 6.9.2 Impakt në burimet ujore

Gjatë fazës së ndërtimit:

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

Depozitimi i mbetjeve të ngurta inerte të gjeneruara sipas praktikave më të mira të disponueshme.

Gjatë fazës operacionale :Nuk pritet të ketë ndikim negativ gjatë fazës operacionale si dhe pas përfundimit të procesit ndërtimor

### 6.9.3 Impakti në Cilësinë e Ajrit

Gjatë fazës ndërtimore

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

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

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

Ujërat e përdorur për këtë qëllim duhet të përdoren në sasi të cilat nuk do të rezultojnë në krijimin e rrjedhave. Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve sic janë gërmimi dhe levizja e makinave gjatë erërave të forta.

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

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

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

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

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

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

Automjetet nuk lejohen te dalin ne rruget e asfaltura me goma me balte .Ato duhet të pastrohen brenda sheshit te kantierit para daljes se tyre ne rrugët e asfaltuara të qytetit .Makinat do te lahen dhe pastrohen brenda kantierit para se te dalin ne rrugët e qytetit .

*Tabela: Normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara*

Standarti	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	TSPM ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	SO <sub>2</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VOC $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO <sub>2</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$	CO $\mu\text{g}/\text{m}^3$	O <sub>3</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe	60	100	40	5	40	1000	120
VKM Nr.803, date 4.12.2003 "Per normat e cilësisë së ajrit në mjedis"	60	140	60	5	60	2000	65



*Figurë 67:Masat parandaluese të rekomanduara ndaj impaktit ne cilesine e ajrit*

#### 6.9.4 Impakti mbi biodiversitetin

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese te nje rruge tashme te ndërtuar deri ne shtresen e stabilizantit vite me pare , nuk do kemi demtim te mbulesës vegjetative pasi nuk kemi mbulesë vegjetative ne gjurmen egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit te rruges , nga levizja e automjeteve pergjatë aksit egzistues të rrugës mund te ndikohen nga pluhurat vegjetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por qe ndodhet fare prane saj.

Ky impakt do jete i përkohshem dhe kryesisht ne aferi me gjurmen e projektit , ne kohe te thate dhe me ere.

Për të reduktuar këtë ndikim do behet lagia e trupit të rrugës me uje here pas here përgjatë aksit të rrugës

vecanerisht ne kohe të thate .Ulja e shpej ësisë së automjeteve gjithashtu është një mase për te reduktuar ngritjen e pluhurit gjatë qarkullimit .Mbulimi i kamioneve të ngarkuar me material gjatë transportit të tyre janë masa që reduktojnë ngritjen e pluhur pergjate aksit të rruges dhe rrjeshimisht impaktin ne bimesine prane gjrumës së rrugës.

Gjatë fazës së ndertimit (asfaltimit) potencialisht do kemi shqetësim nga zhurma të faunes së zonës pranë gjurmës së projektit , vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet prane Parkut "Park Kombëtar " të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë" rreth 13.5 km e saj .

Për te reduktuar kete impakt , rekomandohet te punohet gjate oreve te dites , ku vecanerisht kafshët e egra preferojnë te qendrojnë ne strofkullat e tyre ,te reduktohet shpejtesia e levizjes së automjeteve dhe niveli i zhurmave.

Ne perfundim te fazes ndertimore te projektit , nga perdoruesit e rruges potencialisht do kemi demtim te faunes e cila mund te aksidentohet/demtohet prej tyre. Gjithashtu kemi ndeprerje te rruge kalimeve natyrore te kafsheve per shkak te ndertimit te kesaj rruge .

Per te zbutur kete ndikim , tombinot , box culvert si dhe ura qe do ndertohen sherbejne si nje rruge kalim per kafshet duke zbutur keshtu kete ndikim . Vetem pergjate perimetrit te rruges prej 13.5 km e cila gjendet prane parkut kombetar , do te ndertohen nje sere tombinosh ( rrwth 60 te tilla )me diameter nga Ø600 deri ne Ø1200 si dhe 3 box culvert .Tombino dhe box culvert do te kete pergjate gjithe gjatesise se rruges se projektit

Nderkoh per te mitiguar ndikimin e demtimit te kafsheve nga perdoruesit e rruges , pergjate rruges ne afersi me zonen e mbrojtur do te vendoset sinjalistike e cila paralajmeron per prani te kafsheve dhe tabela per reduktim te shpejtesise se qarkullimit, edhe pse vet rruga ka nje shpejtesi relativisht te limituar te qarkullimit te automjeteve ( 40 km /h) dhe jo trafik te shtuar te qarkullimit.



*Figurë :Tabela lajmeruese ne rruge per prezence kafshesh*

Ne lidhje me ndikimin ne biodiversitetin e zones perreth gjurmes se projektit si dhe masat parandaluese per zbutjen e ndikimeve referijuni me hollesi raporteve vleresuese ne vijim :

- *Biodiversity Impact Assessment "Albania National and Regional Roads Projec\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Baseline Assessment Z road scheme; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020*

---

#### 6.9.5 Impakti Vizual dhe Peizazhi

Masat parandaluese :

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

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

Faza pas përfundimit të ndërtimit.

Pamja vizuale e zonës pas ndërtimit te këtij objekti do te permisohet ndjeshëm sipas standarteve bashkohore .

---

#### 6.9.6 Impakti nga Zhurmat

Masat parandaluese

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

- Aplikimi i brezave mbrojtës në raste kur vihet re nivele të larta zhurmë  
Në vijim po japim pamje të përdorimit të barrierave mbrojtëse ndaj zhurmave në një kantier ndërtimi:



Figurë 70:barriera të përkohshme mbrotjese ndaj zhurmave të sygjeruara për reduktimin e nivelit të zhurmave

Niveli i Lejuar i Zhurmave<sup>5</sup>

Sipas Standarteve të legjislacionit të Shqipërisë, niveli i lejuar i zhurmave është si vijon:

**Zonë industrial**

Orët e ditës (07:00– 22:00) 70 dBA

Orët e natës (22:00– 07:00) 70 dBA

**Zonat e banuara dhe insitucionet arsimore edukative**

Orët e ditës (07:00– 22:00) 55 dBA

Orët e natës (22:00– 07:00) 45 dBA

Gjate fazes operacionale, (vënies në shfrytëzim të godinës

) Nuk pritët ndikim lidhur me zhurmat

6.9.7 Impakti në Trafikun Rrugor

**Masa parandaluese:**

<sup>5</sup> MINISTERIA E MJEDISIT, PYJEVE MINISTERIA E SHENDETËSISË DHE ADMINISTRIMIT TË UJERAVE UDHEZIM (Nr.8, date 27.11.2007) “PER NIVELET KUFIT TË ZHURMAVE NE MJEDISE TË CAKTUARA



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

#### 6.9.8 Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike

Masa parandaluese: Kryerja e veprimeve ndërtimore duhet te bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbështur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashëgimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date 28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

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

Nëse gjetjet janë me vlera të rëndësishme, punimet e filluara mund të pësojnë ndryshime ose të ndërpriten përfundimisht. Vendimi në këtë rast merret nga organi që ka autorizuar fillimin e punimeve

Nuk pritet të ketë ndikim pas përfundimit të proceseve ndërtimore .

#### 6.9.9 Impakti ndaj Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human

##### **Impakti nga ndertimi:**

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

##### **Faza pas ndërtimit**

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

#### 6.9.10 Gjenerim mbetjesh

Gjatë proceseve të gërmimit do të gjenerohen mbetje nga gërmimet kryesisht dhera por edhe material shkembor ( i cili vlerësohet të jetë 5191m3) .Volumi total i materialit të gjeneruar ( dhera dhe shkembor ) është vlerësuar të jetë i barabartë me një volum prej **45199.61 m3**.

Nga ky material është vlerësuar që një pjesë e saj prej **20285 m3** të përdoret si material mbushës Materiali që do të depozitohet në vendepozitim (dhera nga gërmimet )vlerësohet të jetë **24 914 m3** (45199.61- 20285 ).

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
<b>FAZA NDËRTIMORE</b>				
Masat zbutëse	Masat zbutëse	Masat zbutëse	Masat zbutëse	
Shëndeti Human	Shëndeti potencial dhe rreziqet e sigurise nga operacionet ndertimore Aksidentet e lidhura me punën gjatë operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Angazhimi i kontraktorëve me experience ne punimet e fazes ndertimore</li> <li>☒ Sigurimi i informacionit mbi sigurinë ne pune dhe masat paralajmëruese;</li> <li>☒ Rrethimi i zones se punes</li> <li>☒ Projektimi, zbatimi korrekt i procedurave te sigurisë,</li> <li>☒ Zbatimi rigoroz i praktikave me te mira te punes gjate fazes ndertimore</li> <li>☒ Monitorimi dhe mbajtja ne kontroll e niveleve të emetimeve ne ajer, kontrollit te kontaminimit te tokës dhe mbetjeve qe gjenerohen nga kjo faze.</li> <li>☒ Kujdesi shendetesor per punonjesit qe operojne gjate fazes operacionale</li> <li>☒ Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik ne cdo vend pune.</li> <li>☒ Grumbullimi i mbetjeve inerte ne sheshet perkatese te depozitimit per te shmangur rreziqet e demtimit prej tyre nga lenia ne vende jo te pershtatshme</li> <li>☒ Hartimi dhe zbatimi i planeve te menaxhimit ne raste emergjente</li> <li>☒ Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve për të vënë theksin në nevojë për mjedis pune të sigurt, mbikëqyrjen e mirë,</li> <li>☒ Aplikimi i nje politikë të rreptë për të gjithë punëtorët që të veshin pajisjet e sigurisë, kapele,doreza, veshjet, maskat e pluhurit etj</li> <li>☒ Rrethimi i te gjitha zonave te punimeve sipas fazave të punimeve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Rritje trafiku per shkak te shtimit të qarkullimit të automjeteve.	Potencial per aksidente rrugore per shkak te trafikut te shtuar nga operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementimi i Planit të menaxhimit të trafikut</li> <li>• Njoftimi i Komunitetit mbi cdo ndryshim në planin e ndërtimeve e cila përcakton edhe levizjen e automjeteve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per	Gjate fazes ndertimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Shëndeti (Zhurma, vibrimet )	Shqetësim i mundshëm nga zhurma e makinerive për shkak të punimeve ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përgatitja e barrierave të zhurmës për të reduktuar zhurmën.</li> <li>• Përdorimi i makinerive dhe pajisjeve që kanë nivele emetimi zhurme brenda normave të lejuara ( sipas patentës nga fabrikuesi ).</li> <li>• Mirembajtje e makinerive dhe pajisjeve që emetojnë zhurmë, servis i rregullt i tyre</li> <li>• Monitorim i zhurmave</li> <li>• Mbajtja e publikut të informuar për aktivitetet që mund të shkaktojnë shqetësime</li> <li>• Vendosje e amortizatoreve tek pajisjet mekanike (gjeneratore, kompresore etj) që emetojnë vibrime apo nivele të konsiderueshme zhurme, ( kur niveli i zhurmave të emetuara është më i lartë se normat e lejuara ).</li> <li>• Zbatimi i Planit të menazhimit të mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Shëndeti – (Pluhuri)	Rritje e nivelit të Pluhurit në atmosferë ishkuar nga punimet ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përdorimi i teknikave të uljeve të niveleve të pluhurit (akses ndaj lagies së sheshit) gjatë orëve të ndërtimit.</li> <li>• Përdorimi i mjeteve mbrojtëse nga punonjësit që operojnë (maskave) në operacione të vecanta që rezultojnë me nivele të larta pluhur</li> <li>• Përdorimi me efikasitet të makinerive që konsumojnë karburant</li> <li>• Lagia e sheshit të ndërtimit dhe e zonave të tjera përreth të shqetësuara nga ndërtimi</li> <li>• Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve siç janë gërmimi dhe levizja e makinave gjatë erërave të forta.</li> <li>• Ujitja (me zorrë) e agregatit dhe grumbulli të materialeve gjatë erërave të forta.</li> <li>• Është e rekomandueshme që ngarkesa e të gjitha makinave të transportit të jenë të mbuluara me mushama kundër ujit.</li> <li>• Të gjithë kamionat ose makineritë që largojnë dherat nga sheshi duhet të kenë kazanët ngarkues të mbuluar me mushama;</li> <li>• Zbatimi i Planit të menazhimit të mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe  nenkontraktoret e kontraktuar për punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Marrëdhëniet me publikun	Punësimi Rritje e nr të punonjësve që kontribuojnë në fazën ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maksimizimi / dhenia e mundësive të punësimit lokal me njerëzit në nevojë të sigjeruar edhe nga Bashkia ( lista e qytetarëve më në nevojë).</li> <li>• Rritje të ardhurash nga taksat vendore për të gjitha shërbimet e ofruara.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe  nenkontraktoret e kontraktuar për	Gjate fazes ndertimore
	Ankesa nga komuniteti lidhur me zhvillimin e projektit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menaxhimi i ankesave nëpërmjet mekanizmit të zgjidhjes së ankesave që duhet të hartohet nga zhvilluesi i projektit .</li> <li>• Regjistrimi i ankesave në formatin dhe rregjistrin e ankesave deri në zgjidhjen/mbylljen e tyre .</li> </ul>	Pusheti lokal vendor në bashkëpunim me Zhvilluesin e projektit	Gjate fazes së zhvillimit të projektit

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Ndotje e tokës	Mundesit për kontaminime të tokës nga proceset e fazës ndërtimore,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karburant, vajra apo materiale të tjera të kërkuara për tu depozituar përkohësisht në kantier duhet të jenë të pajisur me një kontenier extra për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të tyre me tokën..</li> <li>• Pajisje me setin e spill kit për të pastruar çdo pikim të mundshëm, rrjedhje aksidentale të këtyre kimikateve në çdo rast të ndodhivë të mundshme të një incidenti kontaminimi.</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i planit të menaxhimit mbi depozitimin , ruajtjen e karburantit /kimikateve /oil si dhe planin e përgjigjes në rast ndotje /incidenti nga</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjate fazës ndërtimore
Gjenerim mbetjesh	Gjenerim dherash të gjeneruara gjatë punimeve punimeve të gjermimit si dhe inerte të gjeneruara nga procesi ndërtimorë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndarje e dherave të gjeneruara nga materiali shkembor i gjeneruar nga gjermimet. ger.</li> <li>• Ripërdorimi i materialit/mbetjes kur është e mundur si material mbushës .Ripërdorimi i dherave të gjeneruara për ripërdorim si material mbushës apo si material për rehabilitime të zonave përreth zonës së projektit.</li> <li>• Depozitimi i materialit të mbetur të gjeneruar nga gjermimet në vendepozitimet e miratuara nga njesite vendore përkatëse.</li> <li>• Gjetja e mundësive të tjera për ripërdorimin e materialit të gjeneruar nga gjermimet për rehabilitimin e shesheve të tjera (në bashkëpunim dhe marrëveshje me sygjerimet e bashkisë ).</li> <li>• Depozitimi i mbetjeve pranë sheshedepozitimeve të miratuara nga pushteti vendor ose për rehabilitim të ambienteve publike.</li> <li>• Monitorim periodik i sasive së mbetjeve të gjeneruara.</li> <li>• Punonjësit e ndërtimit do jenë të informuar sic duhet mbi depozitimin e mbetjeve të gjeneruara dhe mbrojtjen e mjedisit.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit Pusheti lokal vendor	Gjate fazës ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Biodiversiteti	Dëmtim i vegjetacionit nga pluhurat e emetuara nga punimet dhe levizja e automjeteve ne aksin e rruges .Shqetesim i faunes prane gjurmes se projektit nga zhurmat e makinerive.Shqetesim/dëmtim i faunes gjate kalimit nga njera ane e rruges ne tjetren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te behet lagja e trupit t ë rrugës me uje here pas here p ërgjat ë aksit t ë rrugës vecan ërisht ne kohe t ë thate .</li> <li>• Ulja e shpejt ësis ë s ë automjeteve gjithashtu ëisht ë nj ë mase p ër te reduktuar ngritjen e pluhurit gjat ë qarkullimit .</li> <li>• Mbulimi i kamioneve t ë ngarkuar me material gjat ë transportit</li> <li>• Zbatimi i masave per reduktimin e zhurmave te rekomanduara ne seksioent e tjera</li> <li>• Te punohet gjate oreve te dites ,</li> <li>• Te reduktohet shpejtesia e levizjes s ë automjeteve dhe niveli i zhurmave.</li> <li>• Zbatimi i Planit te menaxhimit te mjedisit te mjedisi</li> <li>• Prania e e nje numri te konsiderueshem tetombinove dhe box culvert per tu perdorur si kalime per kafshet nga njera ane e rruges n ne tjetren</li> <li>• Vedosja e sinjalistikes per rpani kafshesh dhe reduktim shpejtesie ne rruget prane zonave te mbrojtura.</li> <li>• Implementimi i Biodiversity Management Plan, RSK july 2020</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjatë fazës rehabilitues e
Cilesia e ajrit Ndotja e ajrit (CO2, NOx, SO2, grimcat e ngurta )	Rritje e emetimeve ne ajer per gazet dhe grimcat e ngurta gjate fazes ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorim i burimeve te emetimit te gazeve ne fazen ndertimore</li> <li>• Mirëmbajtja e makinerive dhe paisjeve qe jane burime te emetimit</li> <li>• Perdorimi i makinerive dhe paisjeve bashkohore me nivele te ulta emetimi qe rezultojne brenda normave te lejuara sipas standarteve shterore dhe BE</li> <li>• Lagja e territorit vecanerisht ne kohe te thate per te ulurnivelin e grimcave te ngurta ne ajer</li> <li>• Mbulimi i automjeteve qe transportojne material te cilat mund te shperhapen lehtesisht ne ajer gjate transportit</li> <li>• Zbatimi i Planit te menaxhimit te mjedisit te mjedisi</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjate fazes ndertimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Cilesia e Ujrave sipërfaqesore	Potencial për rritje të sedimenteve në ujë nëse nuk zbatohen masat e duhura zbutëse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbatimi i praktikave më të mira të punës gjatë fazës ndërtimore për të shmangur përqendrimet e materialit të ngurtë dhe shpëlarjen e tyre nga ujrat e shiut.</li> <li>Zgjedhje e punimeve në kohë të thate, për të shmangur rritjen e lëndës së ngurtë në ujë nga shpëlarjet e e shiut</li> <li>Implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit (Zona e Shërbimit / Larja ;Menaxhimi i Ujrave të Shiut ,Menaxhimi i Dherave të Gjeneruara</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore
Cilesia e Ujrave sipërfaqesore	Potencial për kontaminim / ndotje të trupave ujore për shkak të ndonjë pikimi apo rrjedhje të mundshme të vajrave apo hidrokarbureve në sheshin e punës	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pastrimi i automjeteve dhe makinerive të ndërtimit vetëm në zonat e përcaktuara apostafat për këtë qëllim ku ndonjë kontaminim i mundshëm (nga rrjedhjet) nuk do të impaktojë kualitetin e trupave ujore .</li> <li>Ujrat e zeza të gjeneruara nga aktiviteti human i kompanisë do të grumbullohen dhe menaxhohen me anë të nënkontraktorëve të licensuar nëpërmjet mini tualeteve portative.</li> <li>Të gjitha automjetet duhet të jenë të pastruara para se ato të dalin në rruget automobilistike.</li> <li>Implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit :(Zona e shërbimit /Zona e largjes ; menaxhimi i ujrave të shiut ;</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore
Ndikimi Vizual	Prishje e pamjes aktuale në fazën ndërtimore, e ngarkuar me makineri dhe sheshe ku kryhen punime ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona e ndërtimit do të rrethohet</li> <li>Pas përfundimit të punimeve do bëhet rehabilitimi i cdo sheshi të dëmtuar.</li> <li>Sistemimi i materialeve brenda kantierit të punës dhe largimi i masës inerte për në destinacionin përfundimtar.</li> <li>Largimi i materialeve apo masave të dherave të panevojshme për në destinacionin e tyre final.</li> <li>Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit të mjedisi</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Trashëgimia kulturore	Ndikime potenciale ne trashëgimime kulturore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punimet e ndërtimit nuk prekin dhe nuk dëmtojnë asnjë nga vlerat ë trashëgimisë kulturore të qytetit.</li> <li>• Gjithsesi ne fazat ndertimore gjatë gërmimeve në tokë mund të shfaqen vlera të panjohura arkeologjike të cilat mund te rrezikohen ne raste te pakujdesise.</li> <li>• Nderprerje e punimeve dhe njoftim i Institucioneve perkatese nese gjate punimeve t ë ndryshme ndertimore zbulohen objekte me vlera arkeologjike apo muzeale të pa identifikuara me pare.</li> <li>• Regjistrimi i objekteve qe mendohet se mund te kene vlera te rendesishme i cili përfshin fotografitë dhe filmimet e detajeve te objektit të gjetur</li> <li>• Bëj modifikim e punimeve të propozuara nëse objektet e gjetura nuk janë të</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Trafiku rrugor	Pritet që në fazën ndërtimore të ketë rritje të konfuzionit në trafikun e qarkullimit të automjeteve	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Njoftim i komuntietit mbi programin e punimeve dhe ndryshimet e trafikut.</li> <li>• Vendosja e tabelave sinjalizuese ne akset e rrugëve, sheshet ku punohet lidhur me punimet qe kryhen në rrugë.</li> <li>• Transporti i materialeve nga kompania do të bëhet jo gjakë kohës së pikut të trafikut.</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i nje plani menaxhimit të trafikut nga ana e kompanisë.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore



## 6.10 Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkuftar

Projekti "Asfaltim i rruges Lunik- Prevalle " nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkuftare sipas Konventës ESPOO.

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

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

Kuadri ligjor:

"Konventa per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis ne Kontekst Nderkuftar", e miratuar ne 25 shkurt 1991, ne Espoo - Finlande (ratifikuar nga qeveria shqiptare).

Ligji Nr. 9478, datë 16.2.2006 "Per aderimin e Republikes se Shqiperise ne vendimet II/14 dhe III/7, amendamente t ë Konventes se ESPOO-S "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis, ne kontekst nderkuftar".

Ligji Nr. 8934, datë 05.09.2002 "Per Mbrojtjen e Mjedisit", i ndryshuar

Ligji Nr. 9700, datë 26.3.2007 "Per Mbrojtjen e Mjedisit nga Ndikimet Nderkuftare"

Ligji Nr. 10440, datë 05.09.2002 "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis".

Aneksi (Shtojca) i Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO (e ndryshuar sipas amendimit te Ligjit Nr. 9478, datë 16.2.2006) permban te gjithë listen e aktiviteteve, per te cilat kerkohet VNM nderkuftare.

Sipas Aneksi i (Shtojca i ) e Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO , projekti "Asfaltim rruga Lunik- Prevalle" nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkuftare sipas Konventës ESPOO.

---

### 7.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor

Qëllimi i monitorimit mjedisor të projektit “Sistemim asfaltim i rruges është që të sigurojë të dhëna nëpërmjet të cilave të vlerësohet nëse zhvillimi i veprimtarisë është në përputhje me ligjet dhe standardet mjedisore që lidhen me të, për të vlerësuar shkallën e ndikimit (nëse ka), si dhe për të vlerësuar performancën mjedisore të menaxhimit të saj në kuadër të përmirësimit të vazhdueshëm.

Monitorimi për parametrin që na intereson bëhet nëpërmjet matjeve të përsëritura, që merren me një frekuencë të mjaftueshme, për të bërë të mundur vlerësimin e gjendjes së mjedisit dhe ndryshimeve të tij në kohë.

Objektivat e Monitorimit:

- Të krahasojë cilësinë dhe gjendjen e mjedisit para fillimit të aktivitetit gjatë dhe në mbyllje të tij.
- Të monitorojë emetimet në të gjitha fazat e zhvillimeve të projektit në përputhje me normat dhe standardet ligjore të Shqipërisë dhe BE.
- Të përcaktojë nëse ndryshimet e mundshme mjedisore janë si rezultat i zhvillimeve të aktiviteteve që kryhen në zonen e projektit dhe nëse ka lidhje dhe impakte kumulative me projektin e propozuar.
- Për të përcaktuar efektivitetin e masave përmirësuese të zbatuara nga aktorët zhvillues të projektit në rajon.
- Për të përcaktuar zgjatjen e kthimit në normalitet të cilësisë së mjedisit në rajonin e projektit , në rastet kur vlerësohet se ka ndikime dhe impakte në të.
- Të krijojë një arkivë të cilësisë së mjedisit, një bazë të dhënash që do të mund të përdoret në të ardhmen.
- Për të garantuar përshtatshmërinë e një objekti mjedisor për tu përdorur për qëllim të caktuar. Baza Ligjore e Monitorimit

Monitorimi i mjedisit është detyrim ligjor, mënyra, frekuenca dhe elementët e monitorimit janë të ndryshëm për veprimtari të ndryshme.

Kërkesa ligjore për kryerjen e monitorimit:

- Ligji nr. 10431 datë 09.06.2013 “Për mbrojtjen e mjedisit”, kreu VI “monitorim i gjendjes së mjedisit”; Subjekti është i detyruar të kryejë monitorimet periodike sipas kërkesave të përcaktuara në kushtet e lejes përkatëse mjedisore.

Legjislacioni bazë ku mbështetet monitorimi janë:

**Tabela** Error! No text of specified style in document.-15::Baza ligjore për monitorimin e projektit

Ligji Nr.10266 datë 15.4.2010	Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
Ligji Nr. 9774 datë 12.07.2007	Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis
Ligji 162/2014”	Per Mbrojtjen e cilesise se ajrit ne mjedis
VKM Nr.1189 datë 18.11.2009	Për Rregullat dhe Procedurat për Hartimin dhe Zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit
VKM Nr. 435, datë 12.09.2002	Për miratimin e normave të shkarkimeve ne ajër në Republikën e Shqipërisë
VKM Nr. 803 datë 04.12.2003	Për miratimin e normave të cilësisë së ajrit
Udhëzimi Nr.8 datë 27.11.2007	Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara
Udhëzimi Nr. 6527 datë 24.12.2004	Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkarkuar
	nga mjetet rrugore, dhe mënyra e kontrollit të tyre.

	I ndryshuar me: Udhëzimin Nr. 12 datë 15.06.2010
VKM Nr. 177, datë 31.3.2005	Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve ujore pritëse.
Ligj nr. 10463 dt. 22.09.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”	Ky ligj ka për qëllim të mbrojë mjedisin e shëndetin e njeriut dhe të sigurojë menaxhimin e duhur mjedisor të mbetjeve nëpërmjet: a) parandalimit e minimizimit të mbetjeve ose pakësimit të ndikimeve negative nga krijimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve; b) përmirësimit të efijencës së përdorimit të tyre; c) pakësimit të ndikimeve negative të përgjithshme nga përdorimi i burimeve.

Në përputhje me karakteristikat e projektit dhe në përputhje me bazën ligjore mbi monitorimin, rekomandojmë të monitorohen këto elemente:

**Tabela: Programi i Monitorimit**

Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë parametri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesi a
1	Materialet , mbetje të gjeneruara nga procesi i gjurmimeve (dhera , inerte , etj)	Sasia, tipi i materialit (mbetjes së gjeneruar), depozitimi në shesh depozitim.	Gjatë periudhës së ndërtimit /gjurmimeve , në cdo kohë që do kemi gjenerim mbetjesh	Rregullisht /cdo ditë	Zhvilluesi i projektit
2	Emetimi i zhurmave ne ( dB)	Niveli i zhurmave të emetuara në dB	Faza ndërtimore  Matja e zhurmave me kontraktore të akredituar ( përfshirë parametrin e zhurmave të akredituar)	Sipas kushteve të vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Zhvilluesi i projektit
3	Emetimi i Pluhurave Pluhurat	Niveli i ( PM10 ;PM2.5 ;TS P)  Ne ambjentet e punes dhe ne periferi te	Vezhgime ne terren mbi nivelin e pluhurit.  Matje e Pluhurit total ne ambjentet e punes dhe PM10 & TSPne	Sipas kushteve të vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në	Zhvilluesi i projektit

Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë parametri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesi a
		sheshit të ndërtimit	periferi me kontraktore te akredituar (sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit )	Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	
4	Mbetjet urbane nga aktiviteti i punonjesve që operojne në këtë project	Saisa /tipi i mbetjes së gjeneruar , sasia e atyre që cohen për riciklim nga nënkontraktorët.	Gjatë fazës ndërtimore	Periodikisht cdo here qe krijohen sasi te mjaftueshme per nje ngarkese;	Zhvilluesi i projektit
5	Raste , aksidente/incidente potenciale të mundshme që shoqërohen me kontaminime të tokës	Regjistrohen / menaxhimi dhe përgjigja/ reagimi pas cdo kontaminimi /incidenti të mundshëm të ndodhur si dhe pasojat qe ka shkaktuar incidenti.	Faza ndërtimore	Sipas rasteve nëse do kemi incidente të tilla	Zhvilluesi i projektit
6	Monitorim i kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Monitorohe n Regjistrohen Raportohen Referuar kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Faza ndërtimore	Sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Zhvilluesi i projektit

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

- Permiresimin e infrastruktures rrugore, si pjese e nje arterie te rendesishme rrugore.
  - Reduktimi i zhurmave dhe permisimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges , e cila eshte aktualisht e renduar nga gjendja aktuale e rruges ( e pa asfaltuar) vecanerisht prane zonave te banuara.
  - Rritja e sigurise rrugore per perdoruesit e rruges .
  - Rritje e nivelit te sherbimeve per komunitetin e rajonit .
  - Permisim i cilesise se mjedisit si rrjedhoje e reduktimit te ndotjeve te shkaktuara nga perdoruesit e rruges te cilet do te qarkullojne me pas ne nje rruge sipas standarteve te miratuara.
  - Punësimi i përkohshëm për komunitetin i cili do të të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
  - Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do te merren me ndërtimin e këtij projekti.
  - Rritje të ardhurash nga taksat vendore për te gjitha shërbimet e ofruara.
  - Permisim i infrastruktures rrugore ne Shqiperi
  - Rritje e turizmit si pasoje e permisimit te infrastruktures rrugore dhe faciliteteve shoqeruese qe lidhen me permisimin e infrastruktures rrugore.
  - Permisim dhe zhvillim i gjithe zones ku kalon aksi rrugor.
-

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

- Ndikimet potenciale mjedisore të evidentuara janë vlerësuar dhe trajtuar sipas standarteve ligjore, metodologjisë dhe rekomandimeve të kërkuara.
- Implementimi i këtij projekti me masat e parashikuara zbutese përfshirë planin e monitorimit , është garant i realizimit jo vetëm të objektivave por edhe të performancës mjedisore në përputhje të plotë me ligjet në fuqi , lidhur me nivelin e shkarkimeve në mjedis dhe mbrojtjen e saj.
- Nuk evidentohen ndikime sinjifikative të cilat do të ndikonin në cilësinë e mjedisit apo të atyre sociale nga implementimi i projektit.
- Projekti në terma mjedisore dhe sociale , konsiderohet projekt me impakte negative minimale dhe të perkoshme .

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

## Referenca

- 1- Management Plan for Shebenik-Jabllanicë National Park 2015-2024” Institutional Support to the Albanian Ministry of Environment, Forest and Ęater Administration for Sustainable Biodiversity Conservation and Use in Protected Areas and the Management of Waste” by PROGES and Sapienza University of Rome;October 2015
- 2- RSK\_July 2020 ( Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Projec) 3- RSK\_July2020 (Biodiversity Management Plan)
- 4- Projekti teknik “Sistemim asfaltim i rruges Lunik Prevalle” 5- Raporti Gjeologjik i zonės se Studimit
- 6- Raporti Hidrogeologjik i zonės se Studimit
- 7- Politika Mjedisore Dhe Sociale : Miratuar nga Kėshilli i Administrimit, nė mbledhjen e datės 7 maj 2014
- 8- <https://bashkialibrazhd.gov.al/>
- 9- <https://struga.eu/struga/drini%20i%20zi.htm>
- 10- ([http://akzm.gov.al/index.php?option=com\\_k2&vieė=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en](http://akzm.gov.al/index.php?option=com_k2&vieė=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en))
- 11- VKM Nr.640, datė 21.5.2008 “pėr shpalljen “Park Kombėtar

**Punoi**  
**“SIRE-ALB” sh.p.k.**  
**Ing. Renaldo KARAJ**