

# RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

***“NDËRTIM URË ME KONSTRUKSION METALIK(MBI BAZAMENTE EKZISTUESE), FSHATI LUZ, NJ.A. FUSHË KRUJË, KRUJË”.***

**DREJTUSI I FIRMES “ERALD-G”SH.P.K**

**Inxh.Gezim Islami**

**TIRANE 2021**

## **PËRMBAJTJA**

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

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

**1. HYRJE**

Projekti i ndërtimit të urës së varur rezulton në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi në lidhjen mes dy aneve të lumit Ishëm. Në një situatë të tillë sidoqë të kryhet ndërtimi ato do të kenë efekte ndikuese në gjendjen natyrore të rajonit. Kjo lidhet si me ndikimet e ndërtimit ashtu edhe me ato të karakterit operativ për shkak të ndërtimit të urës. Duke vijuar me tej, ndërtimi dhe shfrytëzimi i kësaj veprë do të ketë ndikime direkte ose indirekte në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike të “status quo-s”.

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

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të “Ndërtim ure me konstrukcion metalik(mbi bazamente ekzistuese), fshati Luz, Nj.A.Fushë Krujë, Krujë”, të minimizojë streset në mjedis dhe në radhë të parë në elementet prioritarë si ruajtja e tokës, kontrolli i zhurmave, dhe ruajtja e cilësisë së ujit dhe ajërimit, si dhe

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

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

Në këtë kuadër do të realizohet projekti i objektit “Ndërtim ure me konstrukcion metalik(mbi bazamente ekzistuese), fshati Luz, Nj.A.Fushë Krujë, Krujë”.

Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar ne Termat e Referencës të Projektit si dhe duke marre në konsideratë dhe Kuadrin e Masave për Mbrojtjen Mjedisore dhe Sociale për Bashkinë Krujë. Konsulenti e ka përshtatur Raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis në përputhje me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit ne Mjedis.

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

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

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

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

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

a) Një vlerësim të përgjithshëm me ndërthurje të impakteve ambjentale të projekteve apo

veprimtarive qe do te realizohen me qellim qe te parandalojne dhe te menjanojne efektet negative ne mjedis ne kohen e duhur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekti konsiston ne realizimin e objektit “Ndërtim ure me konstruksion metalik (mbi bazamente ekzistuese), fshati Luz, Nj.A.Fushë Krujë, Krujë”, me nje infrastrukture bashkekohore. Pergatitjen e skemes finale per punimet e listuara ne fletet e dhena per zonen si linjat e kanalizimit, rrjetin rrugor ashtu sic kerkohet ne detyren e projektimit, perfundimi i llogaritjeve për shkarkimet, pergatitja e profilave terthore pergatitja e profilave gjatesore e

detajeve. Vizatimet duhet të jenë të qarta dhe koncize dhe të prezantohen në një mënyrë të tillë që të mund të kuptohen dhe interpretohen lehtësisht nga kontraktori.

## **2.1 Gjendja ekzistuese**

Lidhja e dy brigjeve të urës dhe dy anet e rrugës nuk janë në gjendje të mirë pasi është objekt i ri dhe nuk është rikonstruktuar dhe e mungesës së investimeve në to.

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

“Ndërtim ure me konstruksion metalik (mbi bazamente ekzistuese), fshati Luz, Nj.A.Fushë Krujë, Krujë”. Projekti parashikon ndërtimin e një ure të re në pjesën më të madhe sipas aksit ekzistues në përputhje me parametrat e rekomanduara, Shtrirja :

Fshati Luz i Poshtëm në kufirin perëndimor dhe fshati Luz i Sipërm, në kufirin lindor të Lumit Zezë.

Projekti parashikon ndërtimin e erës me konstruksion metalik që lidh fshatin Luz i Poshtëm e Hasan me shatin Luz i Sipërm. Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte. Projekti do të realizojë dhe rregullimin e drenazhimit të ujërave sipërfaqësorë, duke përfshirë dhe mbeturinat, duke pasur parasysh që këto të kenë efektet minimale në mjedisin përreth.

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

Te gjitha të dhënat mbi popullsinë e F-Krujes u dhane nga Bashkia Kruje dhe në detyrën e projektimit. Popullsia e fshatit Luz Fushë Krujë, deri në vitin 2000 nga të dhënat e Bashkisë është 2200 banorë. Studiuesit demografë japin të dhëna të përafërta me ato të Nj.A.

Një pjesë e popullsisë jeton në banesa 2-3 kate dhe pjesa më e madhe jeton në banesa private 1-2 kate. Popullsia e pritshme e fshatit deri në vitin 2020 është 2500 banorë.

Një përqendrim i tillë është vërejtur veçanërisht pas vitit 1990 me lejimin e levizjes së lirë të njerëzve dhe shtimin e ndërtimeve të shumta.

### **EKONOMIA**

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

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

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

## **Klima**

### **Kushtet klimatike**

Hidrologjia e krahinës së Luzit të Fushë Krujë, varet së pari nga klima, së dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike të një rëndësie të rëndësishme janë reshjet dhe mënyra e përhapjes së tyre, lagështia, temperatura dhe era, të cilat ndikojnë në avullimin dhe transpirimin.

### **Temperatura e ajrit**

Temperatura e ajrit regjistrohet nga termometra të vendosura në kafaze të hapura, të njohura si kafaze Stevenson, rreth 2.0 m mbi nivelin e tokës. Mbrojtja është e nevojshme për të mbrojtur nga reshjet dhe rezet e djellit.

Shumë vërtetime të temperaturës bëhen duke përdorur termometrat maksimal dhe minimal. Këto regjistrojnë temperaturat maksimale dhe minimale që kur instrumenti është vërtetuar për herë të fundit.

Në nënzonen mesdhetare jugore ndryshimi ditor i temperaturës shkon nga një minimum rreth agimit, në një maksimum nga ½ deri 3 orë mbasi djelli ka aritur në zenit, mbas të cilit ka një rënie të vazhdueshme gjatë natës deri në agim.

Temperatura mesatare ditore është mesatarja e temperaturës maksimale dhe minimale dhe normalisht është brenda kufirit të mesatares të vërtetë që regjistrohet në mënyrë të vazhdueshme.

Temperatura është matur në gradë Celsius.

### **Reshjet**

Burimi i të gjitha reshjeve që bien është dhe ndikimi i detit. Reshjet janë kryesisht në formë shiu, por mund të ndodhin edhe si breshër, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Në Shqipëri të dhënat për reshjet janë marrë dhe regjistruar nga Instituti Hidrometeorologjik nga 226 (aktualisht 106) stacione matëse shiu të shpërndara në të gjithë Shqipërinë. Disa stacione janë të paisura me matës që regjistrojnë në mënyrë të vazhdueshme..

Reshjet në zonën e Krujës përbehen kryesisht prej shiut por mund të jenë gjithashtu edhe në formë të tjera, si breshër, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Nga pikpamja e shperndarjes se reshjeve zona konsiderohet shume homogjene.

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

### **3.3.4 Debora**

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

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

### **3.3.5 Era**

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

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

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

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



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

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

### **3.4 Gjeologjia dhe dherat**

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

### **3.6 Habitati dhe biodiversiteti**

Rruga që do të rikonstruktohet kalon përmes shtëpive të banorëve duke kaluar në një mjedis me interes ekologjik dhe me vlera natyrore.

Asnjë nga speciet e rralla ose jo te rrezikshme te florës dhe faunës gjenden ne pjesët e planifikuara te rrugës. Megjithatë kjo zonë në tërësi ka një shumëllojshmëri bimesie.

### **3.7 Cilësia e ajrit**

Shkarkimet e ndotjes se ajrit ne Shqipëri janë renduar qe ne fund te vitit 1980 dhe ne fillim te 1990. Gjate kësaj kohe ka pasur kontribute te ndryshme nga burime te ndryshme qe kane ndryshuar ne vazhdimësi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kane rene për shkak te uljes se veprimtarisë industriale gjate 10-15 viteve te kaluara. Ne fillim te vitit 1990 kane rene edhe shkarkimet nga banesat por po te njëjtat arsye dhe si pasoje e ndryshimit nga gazrat fosile ne shfrytëzimin e elektricitetit. Kjo ka qellim qe te vazhdoje edhe gjate 1990. Gjate te njëjtës periudhe te shkarkimeve te trafikut janë rritur si pasoje e rritjes se menjëhershme ne zotërimin dhe shfrytëzimin e automjeteve.

Nuk ka asnjë rezultat të saktë në lidhje me përshkrimin e cilësisë së ajrit në Shqipëri për zonën e projektit, por mund të themi se cilësia e ajrit në këtë zonë është mjaft e mirë pasi trafiku rrugor është i pakët dhe mungojnë veprimtaritë industriale.

### **3.8 Zhurma**

Organizata e Shëndetit Botëror e perkufizon nivelin e zhurmës së “një ndjenje pakenaqësie” që sjell, në këtë rast, zhurma e makinave në rrugë. Aq më e madhe është zhurma dhe ndotja atmosferike nga makinat sa më e pa shtruar të jetë rruga nëpër të cilën kalojnë. Qendra e banuara, parket, dhe sipërfaqet e tjera rekreative mund të vuajnë shumë nga zhurmat. Një nga impaktet më të rëndësishme të shkaktuara nga trafiku është zhurma e ekspozuar për njëzërit që jetojnë në banesat afër aksit rrugor në rikonstruksion. Nga survejimet e BE del që një numër shumë i madh i popullsisë ndihet tepër i merzitur nga zhurmat e shkaktuara nga trafiku i rrugës. Zhurma ngelet një tingull tepër i merzitshëm dhe i padëshiruar që percillet vecanerisht nga individët. Niveli fizik i zhurmës nuk korrespondon direkt me nivelin e merzitjes që ajo shkakton. Vlerësimi i impaktit të zhurmës përfshin konceptin e sasisë e përgjigjeve personale të njëzërit.

Zhurma e ndërthurur me trafikun e rrugës përgjithësisht konsiderohet që të jetë në një nivel më të lartë apo të ulët të zhurmave, megjithatë kjo nuk mund të jetë një prezantim tepër drejtë i zhurmave që rrjedhin nga trafiku aktual gjatë seksionit të rrugës sipas projektit. Burimi më dominant i zhurmës së automjeteve janë zakonisht gomat dhe gazrat nga vjetërsia. Burimet e tjera më të rëndësishme të zhurmës janë motoret dhe tranzmisioni. Nivelet aktuale të zhurmës së segmentit rrugor do të jenë në varesi të kushteve të trafikut dhe përberjes së automjeteve.

Njesia llogaritëse që bëhet matjen e zhurmës është decibel (dB). Ato shprehen në një shkallë në të cilën janë të perceptuara dyfish me nivelin e zhurmave që i korrespondon një rritje prej rreth 10 decibele. Asnjë matje për zhurmat në ambient nuk është bërë gjatë këtij studimi dhe asnjë matje e saktë nuk është e disponueshme për rrugën e propozuar. Meqë rruga kalon mes një rruge kryesisht rurale, zona është relativisht e qetë dhe niveli i zhurmave në ambient është relativisht i ulët.

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

Keto kanalizime kalojnë në Luz. Shkalla e punësimit në zonë është pak a shumë ajo në shkallë vendi. Një pjesë e mirë e të rinjve të këtij qyteti kanë emigruar jashtë vendit; me shumë se 80% e tyre ndodhen në Itali dhe pjesa tjetër në Greqi. Ata janë të lidhur me familjet e tyre dhe pothuaj

te gjithë gjate sezonit të verës kthehen për pushime, gjë e cila shkakton një ngarkesë të madhe në rrugë për shkak të automjeteve të shumta që ata marrin me vete. Nga ana tjetër, është shumë i rëndësishëm fakti që ata veçse ndihmojnë familjet e tyre me të ardhura kanë filluar edhe të investojnë. Investimet në këto zone për shkak të pozitës gjeografike dhe pranisë së tregut, janë të shumta. Pjesa tjetër e popullsisë e cila ka vendosur të jetojë aty merren më shumë me aktivitete private, janë të punësuar në to apo janë pronarë.

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

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

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

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

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

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

### **4.1 Trashegimia Arkeologjike dhe Kulturore**

Segmenti rrugor kalon neper trasene e nje rruge qe tashme eshte ne funksion dhe ne kete menyre nuk do te kete pasoja ne trashegimine kulturore apo arkeologjike te zones. Per kete arsye nuk nevojiten masa te veçanta te ruajtjes apo konservimit te tyre specifike.

Ndonse nuk ka te dhena per mbetje arkeologjike ne vendet qe do te gerrmohet gjate ndertimit te rruges, nese do te hasen te tilla gjate ndertimit, atehere punimet do te ndalohen menjehere ne ate perimenter dhe do te pritet ekspertiza e specializuar per te vleresuar ecurine e metejshme te projektit. Punimet do te rinisin serish vetem pasi te jete leshuar konfirmimi nga autoritetet kompetente. E njejta procedure do te ndiqet edhe ne vendmarrjet e inerteve per ndertimin e segmentit ne rastet kur hasen objekte arkeologjike te rendesise se veçante.

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

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

#### **4.3 KLIMA**

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

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

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

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

Ujrat nentokesore ne aksin e rruges jane afer sipërfaqes; ato ndodhen ne thellesi 2-4 m dhe ne kete menyra ato jane te ndjeshme perkarshi çdo depozitimi ndotes. Nisur nga volumi i punimeve (germim dhe depozitime te vogla te dherave dhe sedimenteve) nuk parashikohet ndonje impakt direkt dhe i rendesishem i punimeve ne keto ujra. Me potenciale ne lidhje me ndotjen e ujrave nentokesore jane depozitimet/rrjedhjet e vajrave lubrifikante dhe/ose karburanteve te makinave te renda gjate punimeve ose, me pas, gjate udhetimeve. Edhe ne rast te derdhjeve te pavullnetshme (derdhje aksidentale) por edhe ndrrim i vajit ose rrjedhje te tij nga ana e makinerive te renda mund te ndotin ujrat nentokesore.

Ne rast derdhjesh te rendesishme te karburanteve dhe/ose vajit lubrifikant, hidrokarburet, per shkak te gravitetit do te levizin drejt thellesise duke u bashkuar me ujrat nentokesore. Po ashtu, ne perzjerje me ujrat sipërfaqesore ato do te levizin bashke me ujin dhe keshtu ndotja do te jete me e madhe.

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

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

Gjate ndërtimit do te ketë një numër ndikimesh te vogla direkte apo indirekte te tilla si pastrimi I bimësisë, gërryerjet e skarpateve ne germime dhe mbushjet, prerja e drurëve te dobishëm etj.

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

Ndotja e ajrit, zhurmat dhe tronditjet e tokës për shkak te ndërtimit mund te sjellin ne migrimin e popullatës se kafshëve për shkak te shqetësimit në zonë dhe zvogëlimin të efektit të shtegtimin të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tille nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e

habitatit dhe reduktimin e burimeve ushqyese për speciet e faunës. Gjate fazës së ndërhyrjeve pasoja me dëmtuese mund të jetë vrasja e kafshëve që kalojnë rrugën.

#### **4.7 Cilësia e ajrit**

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

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

#### **4.8 Zhurmat**

Gjate ndërtimit priten që zhurmat të shkaktohen nga makinerite të rënda të cilat do të transportojnë materialet/mbetjet që do të dalin nga gërmimi dhe/ose ato që nevojiten për mbushje. Zhurmat do të jenë prezente gjate fazës së ndërtimit dhe do të jenë shqetësuese për një distancë deri në 150 m.

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

Impaktet janë si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet më të rëndësishme pozitive janë:

- Ura do të lehtësojë levizjen e mjeteve motorike (motorçikletave) e këmbësoreve dhe rritjen e volumit të transportit.
- Do të lehtësojë dhe permiresojë levizjen.
- Kjo urë dhe rrugë do të krijojë një lidhje më të mirë për rajonin.
- Do të rrisë numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

*Efektet negative konsistojnë:*

- Gjate ndërtimit do të ketë pluhur dhe zhurma (me shumë se zakonisht),

- Gjate fazes se ndertimit mund te ketë probleme qarkullimi, deri në bllokim total të kalimit.
- Gjate ndertimit kanalet e drenazhimit mund te bllokohen,.

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

Gjatë përgatitjes së VNM për nën-komponentë të ndryshëm duhet të merren në konsideratë të gjitha efektet pozitive dhe negative të shkaktuara nga aktivitetet e ndërtimit, operimit dhe mbylljes/mirëmbajtjes mbas mbylljes, përfshi dhe aksidente të mundshme ekologjike. Për komponentët kryesorë të projektit, studimet e para – fizibilitetit kanë identifikuar një numër efektesh të mundshme. Këto përfshijnë rreziqe të lidhura me shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve të ndërtimit dhe publikut, zhurmën, pluhurin – që sjell efekte negative mbi cilësinë e ajrit; ndotje të dheut dhe ujit; rrjedhje sipërfaqësore, germimin e materialeve dhe hedhjen e dheut të tepërt; dhe rreziqet ndaj zonave të ndjeshme të mjedisit.

### **5.1 Masa te Pergjitheshme**

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

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

- Platforma rrugore ujitet gjatë periudhave të thata për të mënjanuar shkarkimet e pluhurave,
- Pemë tepër të vlefshme duhet të mbrohen.

## **5.2 Masa te veçanta**

### **5.2.1 Zhurmat**

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

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

Persa i perket aktiviteteve te tjera jetesore dhe bizneseve:

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



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

### **5.2.2 Konsultimi Publik**

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

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

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

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

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

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

Drafti i PMA konsiston ne sa me poshtë:

- Një Plan i Lehtësimit Ambjentalist (PLA), qe nënvizon masat qe duhen marre për te lehtësuar ndikimet negative gjate fazave te ndryshme te Projektit;

- Një Plan Monitorimi Ambientalist (PMoA), që përcakton parametrat ambientaliste për t'u observuar dhe raportuar gjate fazave të ndryshme të Projektit;

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

PMA është ndërtuar të përmbajë informacionet e mëposhtme:

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

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

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

Gjate ndërtimit do të merren masa të veçanta nga ana e kontraktorit, me qëllim që të bëhet mirëmbajtja e ujit, elektriciteti dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

ndërtimi i rrugës do të inkurajojë në gjithë zhvillimin e zonës turistike përreth. Përmirësimi i rrugës së projektit do të inkurajojë turistët që kanë një rëndësi të madhe. Nga ana tjetër, aktivitete të tjera duhet të zhvillohen në zonën përreth duke siguruar pjesën më të rëndësishme të infrastrukturës.

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

- Biznesin vendas dhe të huaj që duhet të drejtohet drejt sektorëve më të rëndësishëm të ekonomisë, si turizmi, nga ndihma e projekteve;
- Prodhimet më tradicionale përfituese që duhen stimuluar;

- Sektori i turizmit duhet të asistohet dhe të ndihmohet edhe më mirë (rreth e rrotull, urban, familjar, kulturor, historik etj.) duke e bërë komunitetin më të vetëdijshëm dhe duke përmirësuar infrastrukturën e turizmit.
- Interesat dhe prioritetet për tu harmonizuar sa më mirë me njëra tjetrën për të rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

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

Një konsiderate e veçante i është dhënë mënjanimi të impakteve kudo që shihet si e mundur gjatë përzgjedhjes dhe projektimit të Skemës së Propozuar. Në lidhje me këtë gjurma rrugore është përzgjedhur për të minimizuar impaktin në zonat e banuara, detajet topografike, pemët dhe ku është e mundur në pyje. Për këto arsye u zgjodh që dhe rruga e propozuar të kalojë në gjurmët e rrugëve ekzistuese në mënyrë që impakti mjedisor të ishte sa më i vogël.

### **5.2.6 Gjeologjia dhe Dherat**

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

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

## **6. MONITORIMI MJEDISOR**

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

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

### Plani i Lehtësimit Ambientalist

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

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

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

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

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



## Plani i Monitorimit Ambientalist

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

HARTOI  
"ERALD-G" SH.P.K  
ING.GEZIM ISLAMI