

# **RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT**

**"SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËVE "BALLAQEVCI" E  
"XHAMIJA" DHE SHESHI AMBULANCËS, FSHATI DERVEN,,  
NJ.A.THUMANË, KRUIJË".**

**DREJTUESI I FIRMES "ERALD-G" SH.P.K**

**Inxh. Gezim Islami**

**TIRANE 2024**

## 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
7	Anekse.....	25

## 1. HYRJJE

Projektet e ndërtimit të rrugëve, rikonstruksionit dhe ndërtimit të rrugëve e ndriçimit rrugor rezultojnë në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi në qarkullimin e njerëzve e kalimtarëve. 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 ngarkesës në qarkullimin e njerëzve e këmbësorëve. Duke vijuar me tej, ndërtimi dhe shfrytëzimi do të ketë ndikime direkte ose indirekte në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike të "status quo-s".

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

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të "Sistemim-asfaltim i rrugëve "Ballaqevci" e "Xhamija" dhe sheshi i ambulancës, fshati Derven, Nj.A. Thumanë, 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 ajërit, 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 kanalizimit 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 për objektin "Sistemim-asfaltim i rrugëve "Ballaqevci" e "Xhamija" dhe sheshi i ambulancës, fshati Derven, Nj.A. Thumanë, Krujë", Përgatitja e këtij Raporti të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bërë duke u bazuar në Termat e Referencës të Projektit si dhe duke marrë në konsideratë dhe Kuadrin e Masave për Mbrojtjen Mjedisore dhe Sociale për Bashkinë Krujë. Konsulenti e ka përshtatur Raportin e

Vlerësimi të Ndikimit në Mjedis në përputhje me kërkesat e ligjit për mbrojtjen e mjedisit si dhe ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis.

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

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

Në kushtetutën e Republikës së Shqipërisë kërket: "...mirembajtje e një ambientit tepër të shëndetshëm dhe ekologjik për brezat e tanishëm dhe të ardhshëm". Kjo, por edhe opinioni i tërësishëm i shprehur nëpërmjet 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 ndonjëse cilesia mjedisore është ende në parametra mjaft të ulët. Ligji i parë për mbrojtjen mjedisore daton në vitin 1993 dhe shpreh 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 vlerësimeve 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 ambientale të projekteve apo veprimtarive që do të realizohen me qëllim që të parandalohen dhe të menjanojnë efektet negative në mjedis në kohën e duhur.

b) Një pjesë të procesit të vlerësimit administrues me pjesëmarrjen e institucioneve lokale dhe qendrore, institucioneve publike dhe organizatave jo fitim prurëse për ambientin, promovuesit të projektit, specialistëve të ambientit dhe personave juridike të specializuar në çështjet ambientale.

Per kete projekt, neni 26 i ligjit nr. 8990 kerkon pjesemarrje publike ne procesin e Vleresimit te Impaktit Ambjental ne linje me kerkesat e legjislacionit te ri ambjental 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";
- Laë 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 çeshtjet e vecanta mjedisore

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

"Sistemim-asfaltim i rrugëve "Ballaqevci"e "Xhamija" dhe sheshi i ambulancës, fshati Derven, Nj.A. Thumanë, Kruijë", 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 te jene te qarta dhe koncize dhe te prezantohen ne nje menyre te tille qe te mund te kuptohen dhe interpretohen lehtesisht nga kontraktori.

### **2.1 Gjendja ekzistuese**

Ne kete aks rrugor mjaft te rendesishem nuk ka fare ndricim rrugor dhe nuk eshte parashikuar qe te behet ndricim rrugor i ri.

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

"Sistemim-asfaltim i rrugëve "Ballaqevci"e "Xhamija" dhe sheshi i ambulancës, fshati Derven, Nj.A. Thumanë, Kruijë". Projekti parashikon ndertimin e rrugës me nënshtresa dhe

shtresa asfaltike me gjerësi asfalti 3.0m ne pjesen me te madhe sipas aksit ekzistuese në përputhje me parametrat e rekomanduara,

Shtrirja :

Lindje-perendim dhe Veri Jug.

Gjatësia:1212ml (700ml+450ml+62ml)

Gjërësia asfaltike:3.0m.

Gjerësia totale:3.5m.

Projekti parashikon ndertimin e nje linje te re, duke ruajtur gjurmen ne rruget ekzistuese.

Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte qe krijohen nga hapja e kanalit te ndricimit.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 te dhenat mbi popullsine e Krujes u dhane nga Bashkia Kruje dhe ne detyren e projektimit.Popullsia e Nj.A.Thumanë, deri ne vitin 2000 nga te dhenat e Bashkise eshte 15 000 banore. Studiusit demografe japin te dhena te peraferta me ato te Nj.A.

Nje pjese e popullsise jeton ne banesa 2-3 kate dhe pjesa me e madhe jeton ne banesa private 1-2 kate, por dhe në pallate 4-5 kat. Popullsia e pritshme e fshatit deri ne vitin 2020 eshte 18000 banore.

Nje perqendrim i tille eshte verejtur veçanerisht pas vitit 1990 me lejimin e levizjes se lire te njerezve dhe shtimin e ndertimeve te shumta.

### **EKONOMIA**

Kruja renditet ne qendrat me nje zhvillim te mire ekonomik, tregtare te vendit. Jo vetem qyteti i Krujes, por i gjithe rrethi ne teresi ka luajtur historikisht nje rol shume te rendesishem ne zhvillimin ekonomik te krejt vendit.

Ne kete zone jane te mundshme per t'u zhvilluar te gjitha aktivitetet ekonomike. Megjithate midis tyre vlen te veçohen sektore te tille si industria e cimentos, e mobilerise, ekonomia bujqesore.

Rritja e ritmeve te zhvillimit ne vendin tone, dhe atij turistik ne veçanti, kerkojne investime te vazhdueshme si per permiresimin e rrjetit rrugor ekzistues, po ashtu edhe te ndertimit te rrugeve te reja per t'iu pergjigjur trafikut gjithmone ne rritje.

### **Klima**

#### **Kushtet klimatike**

Hidrologjia e krahines se Thumanës (perfshire Dervenin), varet se pari nga klima, se dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike te nje rendesie paresore jane rreshjet dhe menyra e perhapjes se tyre, lageshtia, temperatura dhe era, te cilat ndikojne ne avullimin dhe transpirimin.

## **Temperatura e ajrit**

Temperatura e ajrit regjistrohet nga termometra te vendosura ne kafaze te hapura, te njohura si kafaze Stevenson, reth 2.0 m mbi nivelin e tokes. Mbrojtja eshte e nevojshme per tu mbrojtur nga reshjet dhe rezet e djellit.

Shume vrojtime temperature behen duke perdorur termometrat maksimal dhe minimale. Keto regjistrojne temperaturat maksimale dhe minimale qe kur instrumenti eshte vrojtuar per here te fundit.

Ne nenzonen mesdhetare jugore ndryshimi ditor i temperatures shkon nga nje minimum reth agimit, ne nje maksimum nga 1/2 deri 3 ore mbasi djelli ka aritur ne zenith, mbas te ciles ka nje renje te vazhdueshme gjate nates deri ne agim.

Temperatura mesatare ditore eshte mesatarja e temperatures maksimale dhe minimale dhe normalisht eshte brenda kufirit te mesatares te vertete qe regjistrohet ne menyre te vazhdueshme

Temperatura eshte matur ne grade Celsius.

### **Reshjet**

Burimi i te gjitha reshjeve qe bien eshte dhe ndikimi i detit. Reshjet jane kryesisht ne forme shiu, por mund te ndodhin edhe si bresher, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Ne Shqiperi te dhenat per reshjet jane marre dhe regjistruar nga Instituti Hidrometeorologjik nga 226 (aktualisht 106) stacione matese shiu te shperndara ne te gjithe Shqiperine. Disa stacione jane te paisura me matesa qe regjistrojne ne menyre te vazhdueshme.

Reshjet ne zonen e Thumanës perbehen kryesisht prej shiut por mund te jene gjithashtu edhe ne forma te tjera, si bresher, 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**



Shpejtësia dhe drejtimi i erës në Shqipëri matet me anemometra dhe me fluger (pllake). Në seksionin Kruja shpejtësia dhe drejtimi i erës janë të ndryshueshme dhe varen nga kushtet fiziko-geografike të terrenit.

Shpejtësia maksimale e erës (m/s) për periudha të ndryshme përsëritjeje (50,20,10,5 vjet) jepen në tabelën e mëposhtme.

Shpërndarja e rasisjes së drejtimit të erërave në bazë të të dhënave stinore tregon një ecuri vjetore të shprehur mirë. Gjatë vitit në rrethin Kruje mbizotëron drejtimi i jug-lindjes. Ky drejtim mbizotëron në mënyrë të dukshme ndaj drejtimeve të tjera, vecanërisht gjatë stinës së dimrit me një rasisje prej 25,7%. Këto janë erera që fryjnë 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, gjatë 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 veriperëndimore dhe juglindore, me rasisje përkatësisht, 16,6% kurse në vjeshtë ato juglindore, me një rasisje 18,8%. Në Fshatin Thumane, 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 vitit ato fryjnë nga deti në thellësi të teritorit.

Muajt me të ftohtë të vitit janë Janar dhe Shkurti. Në këto muaj temperatura mesatare mujore e ajrit arrin vlerat nga 1,2 °C deri 7,0 °C. Si muaj me të ngrohtë të vitit paraqiten korriku dhe gushti ku temperatura mesatare mujore arrin shifrat nga 20,0 °C deri 24,5

Reshjet mesatare vjetore nga 2405... në 954,8...mm, pjesa më e madhe në pjesën e dimrit dhe të vjeshtës..

### **3.4 Gjeologjia dhe dherat**

Në dukurite fiziko-gjeologjike që zhvillohen në zonën e Krujes janë; Tjetërsimi dhe shkeputja shkëmbore. Tjetërsimi është i zhvilluar në nivelet më të vogla ose të buta të ndërtuar nga depozitimet argjilo-ranoro-alevrolitike dhe më pak është zhvilluar në depozitimet flishor. Trashësia e produkteve të tjetërsimit që mbulon formacionin bazë në zonën flishore arrin deri 2,50 – 3,0 m. Ajo përfaqësohet nga suargjila me përmbajtje çakelli. Ndërsa produktet aluvialo-deluviale të zonës mollasike kryesisht pliocenike arrin deri 2,0 m me gjithë zonën e carjeve.

### **3.6 Habitati dhe biodiversiteti**

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

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

### **3.7 Cilësia e ajrit**

Shkarkimet e ndotjes së ajrit në Shqipëri janë renduar që në fund të vitit 1980 dhe në fillim të 1990. Gjatë kësaj kohe ka pasur kontribute të ndryshme nga burime të ndryshme që kanë ndryshuar në vazhdimësi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kanë rënë për shkak të uljes së veprimtarisë industriale gjatë 10-15 viteve të kaluara. Në fillim të vitit 1990 kanë rënë edhe shkarkimet nga banesat por po të njëjtat arsye dhe si pasojë e ndryshimit nga gazrat fosile në shfrytëzimin e elektricitetit. Kjo ka qellim që të vazhdojë edhe gjatë 1990. Gjatë të njëjtës periudhe të shkarkimeve të trafikut janë rritur si pasojë e rritjes së menjëhershme në 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 pakenaqesie" 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 jete rruga neper të cilen kalojne. Qendra e banuara, parqet, 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 merzitetes që ajo shkakton. Vlerësimi i impaktit të zhurmës përfshin konceptin e sasise e përgjigjeve personale të njëzëve.

Zhurma e nderthurur me trafikun e rruges përgjithesisht konsiderohet që të jete në një nivel më të lartë apo të ulët të zhurmave, megjithatë kjo nuk mund të jete një prezantim tepër drejtë i zhurmave që rrjedhin nga trafiku aktual gjatë seksionit të rruges 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 varesë të kushteve të trafikut dhe përzierjes së automjeteve.

Njesia llogaritëse që bëhet matjen e zhurmës është decibel (dB). Ato shprehen në një shkallë net e 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 sakte 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**

Kjo rrugë kalon në Lokalitetin e Thumanës. 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; më shumë se 80% e tyre ndodhen në Itali dhe pjesa tjetër në Greqi. Ata janë të lidhur me familjet e tyre dhe pothuajse të gjithë gjatë 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 më të ardhura kanë filluar edhe të investojnë. Investimet në këtë zonë 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 komoditet. Në Shqipëri, për shkak të prapambetjes së madhe në infrastrukturën e kanalizimeve, megjithatë përpjekjet e bëra nga ekipe të ndryshme qeveritare, përsëri kërkesa për rrugë është e lartë. Nga ana tjetër, rritja brutale e mjeteve motorrike në përdorim veti 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 më shumë se 30% e karburantit që nevojitet për të njeten trajet dhe po aq kohë e humbur. Demi është i dyfishtë: (i) humbje ekonomike me më 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 jane shkaku i dyte i vdekjeve ne Shqiperi (pas atyre te semundjeve kardiovaskulare) dhe se situata vjen duke u perkeqesuar per shkak te rritjes se menjehershme te trafikut. Organizatat nderkombetare financuese po bejne investime te medha per sjelljen ne funksionim normal te rrjetit rrugor ne Shqiperi.

Shqiperia ka nivelin me te larte te aksideneteve fatale, vlerat jane shprehur zyrtarisht, ndermjet vendeve te tjera europiane. Çeshtja e sigurise rrugore dhe kerkeses per te patur nje mirembajtje sa me te pershtatshme rrugore mbetet teper themelore ne driten e statistikave zyrtare e cila tregon qarte se nivelet e trafikut ne infrastrukturen rrugore do te duhet te rriten edhe per nje periudhe 10 vjeçare me ritem 10% ne 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 perimeter 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 pritret 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 siperfaqesore dhe Nentokesore**

Ujrat nentokesore ne aksin e rruges jane afer siperfaqes; ato ndodhen ne thellesi 2-4 m dhe ne kete menyra ato jane te ndjeshme perkarshi çdo depozitimi ndotes. Nisur nga volumi i punimeve (gerrmime 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 pa vullnetshme (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 siperfaqesore 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 të ketë një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla si pastrimi i bimësisë, gërryerjet e skarpateve në gërmime dhe mbushjet, prerja e drurëve të dobishëm etj.

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

Ndotja e ajrit, zhurmat dhe tronditjet e tokës për shkak të ndërtimit mund të sjellin në migrimin e popullatës së kafshëve për shkak të shqetësimit në zonë dhe zvogëlimit të efektit të shtegtit të zogjve në afërsinë e rrugës. Një pluhur i tillë nga ndërtimi i rrugës mund të sjellë degjenerimin e habitatit dhe reduktimin e burimeve ushqyese për speciet e faunës. Gjate fazës së ndërhyrjeve pasoja më 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 së 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 gjatë kantierit të ndërtimit gjatë periudhës së nxehtë.

#### **4.8 Zhurmat**

Gjate ndërtimit priten që zhurmat të shkaktohen nga makineritë e 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 gjatë 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 me te rendesishme pozitive jane:

- Ndricimi do te permiresoje ndjeshem shikueshmerine dhe jeten e banoreve.
- Do te lehtesoje dhe permiresoje levizjen ne oret e nates.
- Do të rris numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

Efektet negative konsistojne:

- Gjate ndertimit do te kete pluhur dhe zhurma (me shume se zakonisht),
- Gjate fazes se ndertimit mund te shkeputen tuba te furnizimit me uje,
- Gjate ndertimit kanalet e drenazhimit mund te bllokohen,
- Shpejtesia e automjeteve do te rritet dhe mundesia per aksidente eshte me e madhe, sidomos ne qendrat e banuara.

## **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 efektsh 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, gjermimin 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 ujtese dhe kulluese, kanalet anesore, rrjedhat e ujit te mbahen ne nje regjim minimum gjate punimeve maksimum ne ruge,
- Materialet e ndertimit do te merren ne vendin e prodhimit te inerteve,
- Mbeturinat e gjermimit do te grumbullohen ne vende te posaçme te caktuara paraprakisht nga pushteti vendor dhe kontraktori,

- Kanalizimet qe do ndertohen (gerrmin/mbushje) 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 ndërtimi të ndodhin kryesisht gjatë sezonit të thatë,
- Mbeturinat e forta dhe të lëngshme duhet të grumbullohen dhe/ ose riciklohen,
- Platforma rrugore ujitet gjatë periudhave të thata për të mënjanuar shkarkimet e pluhurave,
- 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, rezulton se nuk ka asnje zhvendosje te 'komunitetit', dhe se asnje pronar nuk do ti "sakrifikohet" shtepia ose prona.

### **5.2.2 Konsultimi Publik**

Konsultimet janë 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 janë 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 janë 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 Ambjentalist (PMoA), qe përcakton parametrat ambientaliste për t'u observuar dhe raportuar gjate fazave te ndryshme te Projektit;

Një Plan Menaxhimi Ambjental (PMA) po përgatitet si pjese e studimit te VNM-se me qellim qe te përcaktojë masat për ruajtjen e mjedisit dhe procedurat qe nevojiten për tu përshtatur me projektin si edhe për te njohur Pergjegjesite e tyre gjate zbatimit. PMA do te kompletohet kur procesi i projektimit do te ketë përfunduar dhe metodologjia e punës se Kontraktorit njihet dhe është përcaktuar përfundimisht. Kjo mund te rishikohet gjate zbatimit te projektit.

PMA është ndërtuar te përmbajë informacionet e mëposhtme:

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

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

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

Gjate ndërtimit do te merren masa te veçanta nga ana e kontraktorit, me qellim qe te behet mirëmbajtja e ujit, elektriciteti dhe shërbimet e tjera për qytetaret përreth.

ndërtimi i rrugës do te inkurajoje ne gjithë zhvillimin e zonës turistike përreth. Përmirësimi i rrugës se projektit do te inkurajoje turistet qe kane një rëndësi te madhe. Nga ana tjetër, aktivitete të tjera duhet te zhvillohen ne zonën përreth duke siguruar pjesën me te rëndësishme te infrastrukturës.

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

- Biznesin vendas dhe te huaj qe duhet te 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 qe shihet si e mundur gjate 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 ecueshmerine e masave lehtësuese që janë planifikuar. Me poshtë, në formë tabelare paraqesim përmbledhjen e monitorimit, përgjegjesite, menyrat dhe kohën e kryerjes.

## Plani i Lehtësimit Ambientalist

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

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Burimet Ujore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndërprerja e drenazhimit sipërfaqësor dhe nëntokësor gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, krijimi i ujit të ndenjtur</li> <li>• Ndotja/infektimi i burimeve nga punimet ndërtimore, mbeturinat njerëzore apo të kafshëve përfshi karburantet &amp; vajrat, mbetjet e rrezikshme, mbeturinat ujore, sedimentet, etj.</li> <li>• Rritje e rrjedhjeve dhe e rrezikut të përmytjeve</li> <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>
Cilësia e Ajrit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pluhuri gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, sipas sipërfaqes së rrugës</li> <li>• Tymrat e trafikut gjatë fazës ndërtimore dhe rritje e mundshme mbas fazës ndërtimore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Të kontrollohet pluhuri me ujë</li> <li>• Të kontrollohen metodat e ndërtimit dhe impianti, afatet e punimeve</li> <li>• Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale gjatë dhe mbas fazës ndërtimore</li> <li>• Projektim i kujdesshëm, sidomos në pikat me rrezikshmëri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontraktori i zbatimit të punimeve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve</li> </ul>

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Mjedisi Akustik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zhurma nga punimet ndërtimore, trafiku – shpejtësia, sasia dhe lloji i trafikut gjatë dhe mbas fazës ndërtimore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Të përcaktohen afate të punimeve për të minimizuar shqetësimet</li> <li>Të përdoren metoda dhe pajisje të përshtatshme ndërtimi</li> <li>Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale, sidomos e kamionëve, duke përdorur shenja dhe projektim të përshtatshëm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontraktori i zbatimit të punimeve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve</li> </ul>
<u>Mjedisi biologjik</u>				
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>
<b>Mjedisi Social</b>				
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