

# **RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT**

**“SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËVE “HIDRI” E “SEJDINI”, FSHATI QEREKË, NJ.A.NIKËL, KRUIJË”.**

**DREJTUESI I FIRMËS “HMK CONSULTING” SH.P.K**

**Inxh. Hekuran Hoxhalli**

**TIRANE 2024**

## **PËRMBAJTJA**

1	Hyrje.....	4
1.1	Kuadri institucional dhe ligjor ne lidhje me vlerësimet e ndikimit në mjedis .....	5
1.1.1.	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
5.2	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	Aneksë.....	25

## 1. HYRJE

Projektet e ndërtimit të rrugëve, rikonstruksionit dhe ndërtimit të rrugëve dytësore e rurale rezultojnë në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi dhe levizje të kufizuara të mjeteve dhe mallrave. Ato së paku përmirësojnë cilësinë e lëvizjes në rrugët egzistuese. 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 trafikut. Duke vijuar me tej, ndërtimi dhe shfrytëzimi do të ketë ndikime direkte ose indirekte në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike të “status quo-s”.

Natyra e pyetjeve të shumta dhe të ndryshme që lindin në këtë rast kërkojnë marrjen e tyre në konsideratë gjatë aktiviteteve të ndërtimit dhe të shfrytëzimit. 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 objektit « Sistemim-asfaltim i rrugëve « Hidri » e « Sejdini », fshati Qerekë, Nj.A.Nikël, 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 rrugës 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 rrugës « Sistemim-asfaltim i rrugëve « Hidri » e « Sejdini », fshati Qerekë, Nj.A.Nikël, 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 Njesine Nikël. 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 te përgjithshme te te dhënave ne Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe Plani i Menaxhimit Ambjental (PMA), duke përfshirë kuadrin ligjor dhe politik si dhe standardet ambjentale te aplikueshme, informacionin kryesor ambjental, impaktet potenciale te 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 se Shqipërisë kerkohet: “...mirembajtje e nje ambjenti teper te shendetshem dhe ekologjik per brezat e tanishem dhe te ardhshem”. Kjo, por edhe opinioni i tere shoqërisë i shprehur nepermejt ligjeve te tjere, detyron marrjen e masave imediate per rehabilitimin e mjedisit te degraduar gjate “epokes se industrializimit socialist” dhe ruajtjen e tij nga aktivitetet e sotme prodhuese/ndertuese qe gjithashtu shkaktojne demtime te mjedisit. Legjislacioni ne lidhje me ruajtjen e mjedisit eshte ne perputhje me normativat europiane te mbrojtjes se tij ndonse cilesia mjedisore eshte ende ne parametra mjaft te ulet. Ligji i pare per mbrojtjen mjedisore daton ne vitin 1993 dhe shperhet se : “te gjitha veprimtarite e personave fizike dhe ligjore, vendas apo te huaj, qe ushtrojne veprimtari ne territorin e Republikës se Shqipërisë, do te jene teme e vlersimeve mjedisore”.Me tej, Ligji Nr. 8934, mbi mbrojtjen mjedisore percakton se : “mbrojtja mjedisore eshte detyrim i” te gjithë shtetasve dhe individeve me veprimtari ne Shqipëri”

Ne lidhje me vlerësimin e ndikimit ne mjedis – VNM eshte aprovuar dhe funksionon Ligji Nr. 8990, date 03.01.2003 “mbi impaktet mjedisore” i cili percakton te gjitha procedurat per pergatitjen dhe paraqitjen per miratim te VNM ne Republikën e Shqipërisë.

Ligji Nr.8990 ka per qellim per te siguruar mundesimin e :

a) Nje vleresimi te pergjithshem me nderthurje te impakteve ambjentale te 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”;

— 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 ceshtjet e vecanta mjedisore

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

Projekti konsiston ne realizimin e objektit « Sistemim-asfaltim i rrugëve « Hidri » e « Sejdini », fshati Qerekë, Nj.A.Nikël, Kruijë », me nje infrastrukture bashkekohore. Pergatitjen e skemes finale per punimet e listuara ne fletet e dhena per zonen si linjat e kub, rrjetin rrugor ashtu sic kerkohet ne detyren e projektimit, perfundimi i llogaritjeve të shtresave rrugore, 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

Rrugët Hidri e Sejdini nuk janë në gjendje të mirë pasi nuk është rikonstruktuar dhe për shkakun e mungesës së investimeve në to. Tombinot e kub gjithashtu dhe pusetat ose mungojnë ose paraqiten në një gjendje tepër të amortizuar duke vështirësuar menaxhimin e sistemit e kullimit të ujërave të shiut. Është e nevojshme vlerësimi i kapacitetit përcjellës të tubacioneve si pasojë e ndërtimeve të reja (edhe shumë katëshe) të ndërtuara kohët e fundit në këtë zonë, duke patur parasysh zhvillimin urbanistik të zonës. Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të zeza ka raste të ndërtimeve mbi kolektorë dhe puseta, puseta të shëmbura dhe të papërdorshme, duke vështirësuar punën e rrjetit të kanalizimeve. Shpesh here janë verifikuar bllokime dhe shperthime të ujërave të zeza. Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të shiut mund të themi se është totalisht i amortizuar apo mungon fare. Ujërat e shiut në qoftë se nuk largohen nga ndonjë pusetë ose kanal, rrjedhin përgjate rrugëve ekzistuese duke krijuar pellgje apo përmytur zona të caktuara.

## 2.2 Përshkrimi i projektit të propozuar

### 2.2 Përshkrimi i projektit të propozuar

« Sistemim-asfaltim i rrugëve « Hidri » e « Sejdini », fshati Qerekë, Nj.A.Nikël, Krujë » Projekti parashikon ndertimin e rrugës në pjesën më të madhe sipas aksit ekzistues në përputhje me parametrat e rekomanduara,

Rruga “Hidri” → Shtrirja : Lindje(L)-Perendim(P)

Gjatësia : 286m  
Gjerësia : 3.5 metra  
Gjerësia totale 4.0 metra

Rruga “Hidri” (Degëzimi verior) → Shtrirja : Veri (V)- Jug (J)

Gjatësia : 66m  
Gjerësia : 3.0 metra  
Gjerësia totale 3.5 metra

Rruga “Sejdini” → Shtrirja : Shtrirja : Veri (V)- Jug (J)

Gjatësia : 330m  
Gjerësia : 3.5 metra  
Gjerësia totale 4.0 metra

Projekti parashikon ndertimin e nje rruge te re duke ruajtur gjurmen e rruges ekzistuese. Gjerësia e rrugës së projektuar është 3.0-3.5 m asfalt dhe 3.5-4 m totale e cila është e ndarë në 1 korsi kalimi automjetesh me gjerësi 3-3.5metra. 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 te dhenat mbi popullsine e Nikles u dhane nga Komuna e qytetit dhe ne detyren e projektimit. Popullsia e qytetit te Nikles deri ne vitin 2000 nga te dhenat eish komunes eshte 10000banore. Studiusit demografe japin te dhena te peraferta me ato te Komunes.

Nje pjese e popullsise jeton ne banesa 2-4 kate dhe pjese me e madhe jeton ne banesa private 1-2 kate. Popullsia e pritshme e qytetit deri ne vitin 2020 eshte 15000 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**

Nikla (përfshirë Qerekën) renditet ne qendrat me nje zhvillim te mire ekonomik, tregtare te vendit. Jo vetem Nikla, por i gjithe rrethi ne teresi ka luajtur historikisht nje rol shume te rëndesishem 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 Nikel (përfshirë Qerekën), varet se pari nga klima, se dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike te nje rëndesie 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 ½ 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.

Matesat standarte te shiut ne Shqiperi jane bere prej llamarine dhe konsistojne ne nje cilindër me diameter 22 cm.

Reshjet ne zonen e Nikles 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 tjetere e reshjeve vjetore bie ne sezonin e veres

### **3.3.4 Debora**

Ultesira perendimore per shkak te ndikimit zbutës 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 (pallake). Në seksionin Nikel shpejtësia dhe drejtimi i erës janë të ndryshueshme dhe varen nga kushtet fiziko-gjeografike të terrenit.

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

Shpërndarja e rastisjes së drejtimit të erërave në bazë të të dhënave stinore tregon një ecuri vjetore të shprehur mirë. Gjatë vitit në Nikel mbizotëron drejtimi i jug-lindjes. Ky drejtim mbizotëron në mënyrë të dukshme ndaj drejtimeve të tjera, vecanërisht gjatë stinës së dimrit me një rastisje 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 rastisje 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 rastisje përkatësisht, 16,6% kurse në vjeshtë ato juglindore, me një rastisje 18,8%. Në Nikel 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 më 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 më 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 dukuritë fiziko-gjeologjike që zhvillohen në zonën e Nikles janë; Tjetërsimi dhe shkeputja shkëmbore. Tjetërsimi është i zhvilluar në nivelet më të larta të vogël ose të butë të ndërtuar nga depozitimet argjilo-ranoro-alevrolitike dhe më pak është zhvilluar në depozitimet flishore. 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 rikonstruohet 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. Gjate 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 gjate 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 gjate 1990. Gjate 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 sakte 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 këte 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 neper të cilen kalojnë. 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 njerezit 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 shkaktonte. Vlerësimi i impaktit të zhurmës përfshin konceptin e sasise e përgjigjeve personale të njerezve.

Zhurma e nderthurur me trafikun e rruges pergjithesisht konsiderohet qe te jete ne nje nivel me te larte apo te ulet te zhurmave, megjithese kjo nuk mund te jete nje prezantim teper drejte i zhurmave qe rrjedhin nga trafiku aktual gjate seksionit te rruges sipas projektit. Burimi me dominant i zhurmes se automjeteve jane zakonisht gomat dhe gazrat nga vjetersia. Burimet e tjera me te rendesishme te zhurmes jane motoret dhe tranzmisioni. Nivelet aktuale te zhurmes se segmentit rrugor do te jene ne varesi te kushteve te trafikut dhe perberjes se automjeteve. Aktualisht, banoret verejne se zhurma qe vjen automjetet qe kalojne ne rrugen e Ukëve eshte shqetesuese kur makinat e vjetra ecin me shpejtesi.

Njesia llogaritese qe ben matjen e zhurmes eshte decibel (dB). Ato shprehen ne nje shkalle net e cilen jane te perceptuara dyfish me nivelin e zhurmave qe i korrespondon nje rritje prej rreth 10 decibelesh. Asnje matje per zhurmat ne ambjent nuk eshte bere gjate ketij studimi dhe asnje matje e sakte nuk eshte e disponueshme per rrugen e propozuar. Meqe rruga kalon mes nje rruge kryesisht rurale, zona eshte relativisht e qete dhe niveli i zhurmave ne ambient eshte rlativisht i ulet.

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

Kjo rruge kalon në anën Perendimore të rrugës Fushë Krujë-Kamëz. Shkalla e punesimit ne zone eshte pak a shume ajo ne shkalle vendi. Një pjesë e mirë e të rinjve të këtij qyteti kane emigruar jashte vendit; me shume se 80% e tyre ndodhen ne Itali dhe pjesa tjetere ne Greqi. Ata jane te lidhur me familjet e tyre dhe pothuaj te gjithë gjate sezonit të verës kthehen per pushime, gje e cila shkakton nje ngarkese te madhe ne rruge per shkak te automjeteve te shumta qe ata marrin me vete. Nga ana tjetere, eshte shume i rendesishem fakti qe ata veçse ndihmojne familjet e tyre me te ardhura kane filluar edhe te investojne. Investimet ne kete zone per shkak te pozites gjeografike dhe pranise se tregut, jane te 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**

Kerkesa e trafikut percaktohet si nevojë zhvillimi, rritje sherbimesh si dhe sigurimin e nje cilesie jete me komode. Ne Shqiperi, per shkak te prapambetjes se madhe ne infrastrukturen rrugore, megjithë perpjekjet e bera nga ekipe te ndryshme qeveritare, perseri kerkesa per rruge eshte e larte. Nga ana tjetere, rritja brutale e mjeteve motorrike ne perdorim vetiak dhe/ose familjar kerkojne rruge te shtruara dhe te gjera.

Eshte llogaritur se vetem si pasoje e sistemit te degraduar te rrugeve humbjet per qytetaret dhe bizneset jane shume te medha (harxhohet me shume se 30% e karburantit qe nevojitet per te njeten trajet dhe po aq kohe e humbur. Demi eshte i dyfishte: (i) humbje ekonomike me me shume se 30% e asaj qe nevojitet ne kushte normale dhe (ii) ndotja eshte rreth 35-40% me larte se ajo e shkaktuar ne kushte normale.

**Siguria Rrugore:** Aksidentet rrugore jane shkak 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 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.

Nje rendesi per impaktin pamor do te kete zgjerimet eventuale te karrexhats se rruges pergjate akseve te rruges do te shkaktoje demtimin ne shkalle te vogel te bimesise pergjate rruges. Çdo punim rrugor, edhe ne rastin kur ajo ndertohet ne aksin ekzistues te nje rruge te meparshme, ka ndikim ne mjedisin ku ajo kalon. Rruga me prezencen e vet dhe me ngjyren e zeze te shtreses se asfaltit eshte jashte “ndertimit” natyror, perpos faktit qe ajo krijon probleme konkrete te habitatit ekzistues.

#### **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 germim te lehte, jo me shume se 5 cm dhe mbushje jo me shume se 20 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 germime/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 (germime 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 ujrata nentoksore.

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 ujrata nentokesore. Po ashtu, ne perzjerje me ujrata 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 qe 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 gërmime 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 zvogëlimit të efektit të shtegtimt 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 te një skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh se substancave te caktuara qe mund te kenë një impakt te përkohshëm ne cilësinë e ajrit përreth kantierëve te ndërtimit. Gjate fazës se ndërtimit shkarkimi i pluhurave bashkohet me veprimtari te ndryshme siç është heqja e

pemëve dhe dherave, gërmimi i dherave dhe vendosja e po të njëjtit material ne bankina dhe ne strukturën e ndërtimit.

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

#### **4.8 Zhurmat**

Gjate ndertimit priten qe zhurmat te shkaktohen nga makinerite e renda te cilat do te transportojne materialet/mbetjet qe do te dalin nga gerrmimi dhe/ose ato qe nevojiten per mbushje. Zhurmat do te jene prezente gjate fazes se ndertimit dhe do te jene shqetesuese per nje distance deri ne 150 m.

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

Impaktet jane si pozitive ashtu edhe negative:

Efektet me te rendesishme pozitive jane:

- Rruga do te lehtesoje levizjen e automjeteve dhe rritjen e volumit te transportit.
- Do te lehtesoje dhe permiresoje levizjen.
- Kjo rrugë do të krijojë një lidhje më të mirë për rajonin
- Do të rris numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

Efektet negative konsistojne:

- Gjate ndertimit do te kete pluher dhe zhurma (me shume se zakonisht),
- Gjate fazes se ndertimit mund te shkeputen tuba te frunizimit 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 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, gërmimin 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 rruge,
- Materialet e ndertimit do te merren ne vendin e prodhimit te inerteve,
- Mbeturinat e e gerrimit do te grumbullohen ne vende te posaçme te caktuara paraprakisht nga pushteti vendor dhe kontraktori,
- Aksi rrugor qe riparohet (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 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 kohet 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 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 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 ambjentaliste 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 të ambientit;
- masat institucionale që do të ndërmerren gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit të projektit;
- veprimet e nevojshme për zbatimin e projektit.

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

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

Gjatë 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 shumë zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

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

Një konsideratë e veçantë është dhënë mënjanimit 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 ne 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.

Ne 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.

### **5.2.7 Hidrologjia, Ujërat Sipërfaqësore dhe Nëntokësore**

Gjate ndërtimit shkarkimi i mundshëm i materialeve ne ujë mund të konsiderohet një impakt negativ. Megjithatë raporti i VNM i kërkon palës së Kontraktorit që të zbatojë procedurën e qëndrueshme gjatë ndërtimit për të ulur rrezikun e ndotjes së rrjedhave të ujërave.

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

Derdhja e materialeve që shkarkohen nga kantieri i ndërtimit do të trajtohet në përputhje me llojin e tyre. Në rastin e një derdhje serioze të kimikateve apo lëngjeve gjatë ndërtimit, do të përcaktohet nga ana e Kontraktorit një program për matjet e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore. Testimi i ujërave nëntokësore duhet të bëjë matje në terren të pH, turbulencën dhe nxitjen elektrike.

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

### **5.2.8 Habitati dhe Biodiversiteti**

Humbja e tokës dhe shkatërrimi i habitateve për shkak të ndërtimit të rrugës është i paevitueshëm. Megjithatë përzgjedhja e gjurmës së rrugës gjatë fazës së projektimit është tepër e rëndësishme. Edhe pse kemi të bëjmë me një rikonstruksion të një gjurme rruge humbja e

habitateve me vlerë do të konsiderohet si një problem dhe do merren masa që në pjesët ku do të jetë i nevojshëm largimi i bimësisë, pas përfundimit të punimeve të rehabilitohet zona duke mbjellë anash rrugës bimësi apo pemë.

Për të minimizuar impaktin nga ndërtimi i gjithë zhurmave dhe dridhjeve, kontrata do limitojë veprimtaritë e ndërtimit gjatë orëve të arsyeshme, normalisht ndërmjet orës 23 deri në 07 të mëngjesit. Mënyrat më të mira që duhen praktikuar duke përfshirë një impiant të mirëmbajtjes së përshtatshme, që do të punojë në minimizimin e zhurmës që vijnë nga punimet në kantier. Të gjitha automjetet dhe impiantet mekanike do të përshtaten me silenciatorë kundër zhurmave dhe do të mirëmbahen në gjendje të mirë pune gjatë gjithë periudhës së kontratës. Kompresorë do të përshtaten me modele që duhet të vihen në mënyrë të përshtatshme dhe do të izoloohen me kapakë akustike të cilët do të mbahen të mbyllura kurdo që makineritë janë në përdorim e sipër dhe do të përshtaten me anë të mjeteve pneumatike ndihmëse me silenciatorët e përshtatshëm.

### **5.2.9 Cilësia e Ajrit**

Nivelet e trafikut të projektuara për kohë afat gjatë janë tepër të ulëta dhe si të tilla ato shkaktojnë shkarkimet tepër të pakta.

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

## **6. MONITORIMI MJEDISOR**

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

Monitorimi do të përqendrohet në impaktet e identifikuar gjatë raportit të VNM për të siguruar ecueshmërinë e masave lehtësuese që janë planifikuar. Me poshtë, në formë tabelare paraqesim përmbledhjen e monitorimit, përgjegjësitë, mënyrat 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>
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>



Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
<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>
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>
<u>Mjedisi Social</u>				

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
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>
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>

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
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**  
**“HMK CONSULTING” SH.P.K**  
 Inxh. Hekuran Hoxhalli