

RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

**“SISTEMIM-ASFALTIM I RRUGËVE TË “RINASIT” E “STEMËVEI”,
FSHATI RINAS, NJ.A.NIKËL, KRUIJË”.**

DREJTUESI I FIRMËS “ERALD-G”SH.P.K

Inxh.Gëzim Islami

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

1.1. Legjislacioni ne lidhje me vlerësimin e impakteve ne mjedis

Ne kushtetuten e Republikës së Shqipërisë kerkohet: “...mirembajtje e nje ambjenti teper te shendetshem dhe ekologjik per brezat e tanishem dhe te ardhshem”. Kjo, por edhe opinioni i tere shoqerise 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 ruatjen 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 që do të realizohen me qëllim që të parandalojnë 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.

Për këtë projekt, neni 26 i ligjit nr. 8990 kërkon pjesëmarrje publike në procesin e Vlerësimit të Impaktit Ambiental në linjë me kërkesat e legjislativës së ri ambientale dhe direktivave përkatëse të BE.

Rregulloret më të rëndësishme dhe ligjet e aplikuar për VNM-n janë si më poshtë:

- Ligji nr. 8934 “Për mbrojtjen e mjedisit”;
- Ligji Nr. 8990 “Për Studimet e Vlerësimeve Mjedisore”;
- Laë Nr. 8093 “Për burimet e ujërave” nga viti 1996 e përmirësuar nga Ligjet Nr. 8375, 8605, 8736;
- Ligji Nr. 8897 “Për mbrojtjen e ndotjes së ajrit”;
- Ligji Nr. 8561 “Për rivendosjen dhe shfrytëzimin e perkohshëm të pronës për interes publik”;
- Ligji Nr. 7623 “Për pyjet dhe mbrojtjen e tyre” nga viti 1992 e ndryshuar nga nenet 63 dhe 64 nga
 - Ligji Nr. 7839 “Për shfrytëzimin e pyjeve”; dhe
- Ligji Nr. 7866 “Për Referendumin” që përfshin çështjet e vecanta mjedisore

2-ASPEKTE TEKNIKE TË PROJEKTIT

Projekti konsiston në realizimin e objektit « Sistemim-asfaltim i rrugëve të « Rinasit » e « Stemëve », fshati Rinas, Nj.A.Nikël, Krujë », me një infrastrukturë bashkëkohore. Përgatitjen e skemës finale për punimet e listuara në fletet e dhëna për zonën si linjat e kub, rrjetin rrugor ashtu siç kërkohet në detyrën e projektimit, përfundimi i llogaritjeve të shtresave rrugore, përgatitja e profilave tërthore përgatitja e profilave gjatësore e detajeve. Vizatimet duhet të jenë të qarta dhe koncize dhe të prezantohen në një mënyrë të tillë që të mund të kuptohen dhe interpretohen lehtësisht nga kontraktori.

2.1 Gjendja ekzistuese

Rrugët e Rinasit dhe Stemëve nuk është 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 të 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 herë 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 të « Rinasit » e « Stemëve », fshati Rinas, Nj.A.Nikël, Krujë » Projekti parashikon ndërtimin e rrugës në pjesën më të madhe sipas aksit ekzistues në përputhje me parametrat e rekomanduara,

Aksi 1 “Rinasit” → Shtrirja : Lindje(L)-Perëndim(P)

Gjatësia : 95m
Gjerësia : 3.5 metra
Gjerësia totale 4.0 metra

Aksi 2 “Stemëve” → Shtrirja : Veri(V)-Jug(J)

Gjatësia : 178m
Gjerësia : 3.5 metra
Gjerësia totale 4.0 metra

Aksi 3 “Millëve” → Shtrirja : Veri(V)-Jug(J)

Gjatësia : 90m
Gjerësia : 3.5 metra
Gjerësia totale 4.0 metra

Aksi 4 “Rinasit” → Shtrirja : Veri(V)-Jug(J)

Gjatësia : 66m

Gjerësia : 3.5 metra
Gjerësia totale 4.0 metra

Aksi 5 “Rinasit” → Shtrirja : Lindje(L)-Perendim(P)

Gjatësia : 40m
Gjerësia : 3.0 metra
Gjerësia totale 3.5 metra

Aksi 6 “Rinasit” → Shtrirja : Veri(V)-Jug(J)

Gjatësia : 16m
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 popullsisë 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 Rinasin) 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 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 të zhvillimit në vendin tonë, dhe atij turistik në veçanti, kërkojnë investime të vazhdueshme si për përmirësimin e rrjetit rrugor ekzistues, po ashtu edhe të ndërtimit të rrugëve të reja për t'iu përgjigjur trafikut gjithmone në rritje.

Klima

Kushtet klimatike

Hidrologjia e krahinës së Nikel (përfshirë Rinasin), varet së pari nga klima, së dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktoret klimatike të një rëndësie të pabarabartë janë reshjet dhe mënyra e përhapjes së tyre, lagështia, temperatura dhe era, të cilat ndikojnë në avullimin dhe transpirimin.

Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit regjistrohet nga termometra të vendosura në kafaze të hapura, të njohura si kafaze Stevenson, rreth 2.0 m mbi nivelin e tokës. Mbrojtja është e nevojshme për të mbrojtur nga reshjet dhe rezet e djellit. Shumë vërtetime të temperaturës bëhen duke përdorur termometrat maksimal dhe minimal. Këto regjistrojnë temperaturat maksimale dhe minimale që kur instrumenti është vërtetuar për herë të fundit.

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

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

Temperatura është matur në gradë Celsius.

Reshjet

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

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

Matës standard të shiut në Shqipëri janë bërë prej llamarinë dhe konsistojnë në një cilindër me diametër 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 tjeter e reshjeve vjetore bie ne sezonin e veres

3.3.4 Debora

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

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

3.3.5 Era

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

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

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

Në stinën e pranverës mbizotërojnë erërat veriperendimore dhe juglindore, me rastisje përkatësisht, 16,6% kurse ne 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 me te ftoht te vitit jane Janar dhe Shkurti .Ne keto muaj temperatura mesatare mujore e ajrit arrin vlerat nga 1.2 °C deri 7.0 °C .Si muaj me te ngrohte te vitit paraqiten korriku dhe gushti ku temperatura mesatare mujore arrin shifrat nga 20.0 °C deri 24.5

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

3.4 Gjeologjia dhe dherat

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

3.6 Habitati dhe biodiversiteti

Rruga qe do te rikonstruktohet kalon permes shtepive te banoreve duke kaluar ne njeh mjedis me interes ekologjik dhe me vlera natyrore.

Asnje nga speciet e rralla ose jo te rrezikshme te flares dhe faunes gjenden ne pjeset e planifikuara te rruges. Megjithate kjo zone ne tere si ka njeh shumellojshmeri bimesie.

3.7 Cilësia e ajrit

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

Nuk ka asnje rezultat te sakte ne lidhje me pershkrimin e cilësisë se ajrit ne Shqipëri per zone e projektit, por mund te themi se cilësia e ajrit ne kete zone eshte mjaft e mire pasi trafiku rrugor eshte i pakët dhe mungojne veprimtarite industriale..

3.8 Zhurma

Organizata e Shendetit Boteror e perkufizon nivelin e zhurmes se “nje ndjenje pakenaqesie” qe sjell, ne kete rast, zhurma e makinave ne rruge. Aq me e madhe eshte zhurma dhe ndotja atmosferike nga makinat sa me e pa shtruar te jete rruga neper te cilen kalojne. Qendra e banuara, parqet, dhe siperfaqet e tjera rekreative mund te vuajne shume nga zhurmat. Nje nga impaktet me te rendesishme te shkaktuara nga trafiku eshte zhurma e ekspozuar per njerezit qe jetojne ne banesat afer aksit rrugor ne rikonstrukcion. Ngaurvejimet e BE del qe nje numer shume i madh i popullsisë ndihet teper i merztur nga zhurmat e shkaktuara nga trafiku i rruges. Zhurma ngelet nje tingull teper i merzitshem dhe i padeshiruar qe percillet vecanerisht nga individet. Niveli fizik i zhurmes nuk korrespondon direkt me nivelin e merzitjes qe ajo shkakton. Vleresimi i impaktit te zhurmes perfshin konceptin e sasise e pergjigjeve personale te 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 ambient 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 Preze-Rinas. 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 tjeter 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 një ngarkesë të madhe në rrugë për shkak të automjeteve të shumta që ata marrin me vete. Nga ana tjetër, është shumë i rëndësishëm fakti që ata veçse ndihmojnë familjet e tyre me të ardhura kanë filluar edhe të investojnë. Investimet në këto zona për shkak të pozitës gjeografike dhe pranisë së tregut, janë të shumta. Pjesa tjetër e popullsisë e cila ka vendosur të jetojë aty merren më shumë me aktivitete private, janë të punësuar në to apo janë pronarë.

3.10. Trafiku dhe siguria rrugore

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

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

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

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

4. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

4.1 Trashëgimia 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 perimter dhe do te pritset 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 pritset 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 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 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 të forta nga kantieri, se 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 pasojat me dëmtuese mund të jetë vrasja e kafshëve që kalojnë rrugën.

4.7 Cilësia e ajrit

Faza e ndërtimit të një skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh të 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 më të rëndësishme pozitive janë:

- Rruga do të lehtësojë levizjen e automjeteve dhe rritjen e volumit të transportit.
- Do të lehtësojë dhe përmirësojë 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 konsistojnë:

- Gjate ndertimit do te kete pluhur 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 ujitesse 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 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 ambientale 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 ambiental

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

5.2.6 Gjeologjia dhe Dherat

Kapicat e dherave kudo që do zhvendosen duhet të menaxhohen saktësisht dhe të depozitohen para se të ripërdoren. Kjo duhet të jetë praktike që të përdoret menjëherë pas gjurmëve 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.

5.2.7 Hidrologjia, Ujërat Sipërfaqësore dhe Nëntokësore

Gjate ndërtimit shkarkimi i mundshëm i materialeve në 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 rikonstrukcion 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 te projektuara për kohe afat gjate janë tepër te ulëta dhe si te tilla ato shkaktojnë shkarkimet tepër te pakta.

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

6. MONITORIMI MJEDISOR

Plani i Monitorimit Mjedisor percakton menytrat se si do te behet monitorimi i impakteve mjedisore qe do te ndermerren dhe zbatimin e masave lehtesuese qe do perfundohen ne fazen e ndertimit.

Monitorimi do te perqendrohet ne impaktet e identifikuara gjate raportit te VNM per te siguruar ecueshmerine e masava lehtesuese qe jane planifikuar. Me poshte, ne forme tabelare paraqesim permbledhjen e monitorimit, pergjegjesite, menytrat dhe kohen 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"> Dëmtime të strukturës së dheut si pasojë e ruajtjes së materialeve, trafikut të transportit, etj. Humbja e dheut sipërfaqësor gjatë gërmimeve apo hedhjes së materialeve të ndërtimit Erozioni si pasojë e rrjedhjeve sipërfaqësore të pakontrolluara dhe shkarkimit të mbeturinave ujore 	<ul style="list-style-type: none"> 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 Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja mbas mbarimit të ndërtimeve Projektimi i drenazheve e strukturave për të siguruar stabilitetin e dheut sipërfaqësor 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Toka	<ul style="list-style-type: none"> Dëmtime të tokës gjatë ndërtimit. Rrëshqitje mbi skarpate, faqe kodrash, etj. Efektet e gërmimeve / hedhja e dheut dhe materialeve të tjera 	<ul style="list-style-type: none"> Mbrojtja e zonave jo-ndërtimore Kryerja e punimeve në mënyrë të tillë që të minimizohet sipërfaqja e ndikuar e tokës Projektimi i sipërfaqeve të pjerrëta dhe strukturave mbajtëse për të minimizuar rrezikun, sigurimi i drenazheve dhe stabilizimit të dheut/mbulimit të bimësisë Heqja e dheut sipërfaqësor aty ku është e nevojshme, ruajtja dhe rivendosja/ripërdorimi mbas mbarimit të ndërtimeve Transportimi/hedhja e materialeve nga/në vende të aprovuara 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Burimet Ujore	<ul style="list-style-type: none"> Ndërprerja e drenazhimit sipërfaqësor dhe nëntokësor gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, krijimi i ujit të ndenjtur Ndotja/infektimi i burimeve nga punimet ndërtimore, mbeturinat njerëzore apo të kafshëve përfshi karburantet & vajrat, mbetjet e rrezikshme, mbeturinat ujore, sedimentet, etj. Rritje e rrjedhjeve dhe e rrezikut të përmytjeve Përmytje si pasojë e bllokimit të drenazhimeve dhe strukturave drenazhuese, etj. 	<ul style="list-style-type: none"> Projektimi i kujdesshëm – ruajtja e drenazhimeve natyrore kur është e mundur, të konsiderohen shtrirje alternative Ruajtja e kujdesshme e materialeve dhe mbeturinave të rrezikshme, sigurimi i drenazhimeve të përshtatshme për mbeturinat ujore dhe derdhje e kujdesshme e mbeturinave Të zbutet shpejtësia dhe volumi i rrjedhjeve, të sigurohen struktura mbajtëse/sedimentimi sipas nevojës 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Cilësia e Ajrit	<ul style="list-style-type: none"> Pluhuri gjatë dhe mbas fazës ndërtimore, sipas sipërfaqes së rrugës Tymrat e trafikut gjatë fazës ndërtimore dhe rritje e mundshme mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Të kontrollohet pluhuri me ujë Të kontrollohen metodat e ndërtimit dhe impianti, afatet e punimeve Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale gjatë dhe mbas fazës ndërtimore Projektim i kujdesshëm, sidomos në pikat me rrezikshmëri 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Mjedisi Akustik	<ul style="list-style-type: none"> Zhurma nga punimet ndërtimore, trafiku – shpejtësia, sasia dhe lloji i trafikut gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Të përcaktohen afate të punimeve për të minimizuar shqetësimet Të përdoren metoda dhe pajisje të përshtatshme ndërtimi Të kufizohet shpejtësia e automjeteve dhe kalimi i trafikut në zonat rezidenciale, sidomos e kamionëve, duke përdorur shenja dhe projektim të përshtatshëm 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
<u>Mjedisi biologjik</u>				
Habitatet Natyrore	<ul style="list-style-type: none"> Shqetësimi ose humbja e habitateve natyrore dhe shqetësimi i zonave të mbrojtura gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> 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) Përzgjedhja me kujdes e pikave të hedhjes së mbeturinave dhe metodave, Mbrojtja e zonave të ndjeshme brenda/afër kantierit 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Fauna dhe Flora	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> Vendndodhje e kujdesshme e kantierit dhe projektim i kujdesshëm për të minimizuar efektet, sidomos për speciet e ndjeshme/të rralla Të merren në konsideratë shtrirje alternative dhe/ose vendosje të strukturave Përzgjedhja e metodave të përshtatshme ndërtimore Mbrojtja e zonave të ndjeshme brenda/afër kantierit Të punohet në mënyrë sezonale, sipas nevojës 	<ul style="list-style-type: none"> Bashkia Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
<u>Mjedisi Social</u>				

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Estetika dhe Terreni	<ul style="list-style-type: none"> Efekte lokale vizuale mbas përfundimit të punimeve dhe disa ndryshime në terrenin e përgjithshëm natyror dhe të krijuar, humbje pemësh, bimësie, etj. Zhurma, pluhur, mbeturina, etj. gjatë dhe mbas fazës ndërtimore 	<ul style="list-style-type: none"> Vendndodhje e kujdesshme e kantierit dhe kryerje me kujdes e projektimit të punimeve, kontroll i objekteve të papërshtatshme Zëvendësim i pemëve të dëmtuara, strukturave të kufijve, etj. dhe ri-gjelbërim i zonave të punimeve Kryerje me kujdes e mbylljes dhe rregullimit të pikave të punimeve dhe hedhje e mbeturinave 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve
Shëndeti i Njerëzve	<ul style="list-style-type: none"> Rreziqe për shëndetin dhe sigurinë gjatë dhe mbas fazës ndërtimore Efekte mbi shëndetin nga mbeturinat e materialeve të rrezikshme të ndërtimit, aksidente këmbësorësh dhe automjetesh, Transporti i substancave të rrezikshme 	<ul style="list-style-type: none"> Të zgjidhen kontraktorë me eksperiencë. të përshihen masa sigurie dhe kërkesat mjedisore në dokumentet e kontratës. 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 Hedhje e kujdesshme e mbeturinave Projektim i sakte, përfshi dhe masat e sigurisë në pikat e rrezikshme, rrethim, shenja rrugore, etj. Kufizimi i lëvizjes së materialeve të rrezikshme në zonat rezidenciale 	<ul style="list-style-type: none"> MPPTT Konsulenti Kontraktori i zbatimit të punimeve 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit/ Për tu specifikuar në dokumentet e tenderit
Komunitetet e Njerëzve	<ul style="list-style-type: none"> Ndryshimet sociale (rrugë të reja) 	<ul style="list-style-type: none"> Projektim i sakte për të minimizuar efektet sociale (për më në përgjithësi shih më sipër) 	<ul style="list-style-type: none"> Konsulenti 	<ul style="list-style-type: none"> Gjatë projektimit

Komponenti Mjedisor	Ndikimet e Mundshme	Masat Lehtësuese	Përgjegjësia	Afati
Objektet Historike /Kulturore	<ul style="list-style-type: none"> Shqetësim/dëmtime/degradim i objekteve të njohura dhe të pazbuluara 	<ul style="list-style-type: none"> Vendosje/kryerje e kujdesshme e punimeve; masa të posaçme për zonat/burimet e njohura Të ndalohet puna menjëherë në afërsi të zbulimeve dhe të priten udhëzime nga autoritetet përkatëse 	<ul style="list-style-type: none"> Kontraktori i zbatimit të punimeve Bashkia 	<ul style="list-style-type: none"> Në vazhdimësi gjatë fazës së punimeve

Plani i Monitorimit Ambientalist

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

HARTOI
“ERALD-G” SH.P.K
ING.GËZIM ISLAMI