



Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

Vlëresimi i Ndikimit në Mjedis

## REPUBLIKA E SHQIPËRISË

### BASHKIA TIRANË

# RAPORTI I VLËRESIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

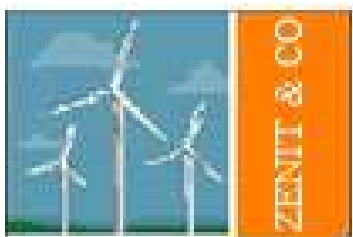
HARTIMI I PROJEKTIT: OBJEKTI: PËR REALIZIMIN  
E STUDIM-PROJEKTIMIT: "NDËRTIM UNAZA  
MUSTAFKOC-VESKI-KOCAJ, ASFALTIMI I  
UNAZËZ QË LIDH 5 FSHATRA"

PROJEKTOI: BASHKIMI I OPERATORËVE

Shoqëria "ZENIT&CO" shpk

&

Shoqëria "FTA Studio" shpk



Shoqëria "ZENIT&CO" shpk  
Adresa: Tiranë  
Email: [zenit06@live.com](mailto:zenit06@live.com)



Shoqëria "FTA Studio" shpk  
Adresa: Tiranë  
Email: [ftastudio@yahoo.com](mailto:ftastudio@yahoo.com)

Tirane-Albania



## **HYRJE - QËLLIMI I KËTIJ DOKUMENTI**

"Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

ndodhet brenda territorit administrativ të Bashkisë Tiranë.

Qarku i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë. Ky zhvillim sjell rritjen e konsiderueshme të automjeteve të qytetit, si dhe rritjen e trafikut të cilat kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Raporti i Vlerësimit të ndikimit në mjedis do të paraqesë nga njëra anë rendesinë e zbatimit të projektit "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra" dhe nga ana tjetër identifikimin e ndikimeve negative kryesore në mjedis, masat zbutëse për të minimizuar sa më shumë të jete e mundshme këto ndikime negative, duke llogaritur se si qendron ekuilibri ndërmjet tyre për të arritur një zhvillim të qendrueshëm. Të paraqesë realizimin e këtij projekti dhe zhvillimin ekonomik që perfitohet prej zbatimit të tij por gjithmone duke mbrojtur mjedisin, duke patur parasysh parimin "e zhvillimit të qendrueshëm". Ky dokument paraqet gjithashtu dhe paletë që marrin pjesë, gjatë dhe pas zbatimit të projektit, paletë që perfitojnë apo preken nga zbatimi i tij.

## **KAPITULLI I**

### **I. PËRSHKRIMI I PËRGJITHSHEM I OBJEKTIT**

Objekti që merret në diskutim në këtë projekt, "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra" ka shtresa shumë të amortizuara. Në pjesën më të madhe të rrugës ekziston materiali mbushës por nuk ka shtresa asfaltike të rrugës. Për këtë gjë është kërkuar nga autoriteti kontraktues, Bashkia Tiranë të projektohet "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra" duke krijuar një gjurmë të rrugës me parametra gjeometrike të rregullt, dhe nga ana strukturore shtresa e nënshtresa që të përballojnë trafikun e që krijohet në këtë vijë kalimi.

### **1.1 POZICIONI I OBJEKTIT**

Objekti "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra" bën pjesë në Njesinë Administrative Baldushk, Bashkia Tiranë

### **1.2 GJENDJA EKZISTUESE**

Projekti është studiuar, hartuar dhe përpunuar në baze të detyrës së projektimit të dhënë nga Bashkia Tiranë dhe Kushteve Teknike të Studimit e Projektimit të Rrugeve. Rruga është në gjendje tepër të amortizuar, nuk ka shtesa asfaltike, përgjatë rrugës nuk ka patur ndërhyrje në vepra arti, rruga është natyrale.

Gjatë ditëve me shi, gropat e rrugës mbushen me ujë dhe me gjithë zhavorrin e shtruar para shumë kohësh balta është prezente në rrugë, gjë që bën të vështirë kalimin në këmbë të banorëve si dhe të mjeteve. Gjatë ditëve me diell dhe me mot të thatë prezencën e pluhurit është përetj kufijve të lejuar të ndotjes.

Per hartimin e projektit te kesaj rruge ne radhe te pare u inspektua gjendja ekzistuese e rruges dhe te gjithë elementeve te infrastruktures qe lidhen me rrugen. Rruga eshte e pa asfaltuar.

Mungesa e sistemimit te ujrave atmosferike eshte bere problem per banoret. Gjate inspektimit kemi degjuar ankesat e banoreve per gjendjen ne te cilen ndodhet rruga. Ndertimi i kesaj rruge do ti japi nje zhvillim te rendesishem social - ekonomik zones.

### **"Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"**

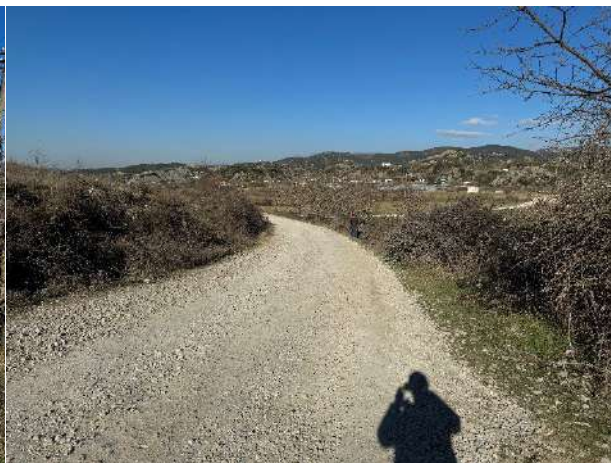
është e rrethuar kryesisht nga objekte të ulta 2-3 kate. Rruga ka një gjatësi rreth, L=3500 ml dhe gjërësi 3-4.5 m. Rruga eshte natyrale e pasistemuar asnjehere, ka mungesë të kanaleve te ujrave te shiut, nuk ka ndricim, nuk ka shtresa asfaltike ne kete rruge, rruge eshte e kufizuar nga mure betoni te rrethimit te privateve, dhe prej rrjetave te telit, ne disa vende nuk ka rrethime te avllise, me poshte po ju demostrojme fotot te gjendjes ekzistuese te "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"





**Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-  
Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-  
Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"**

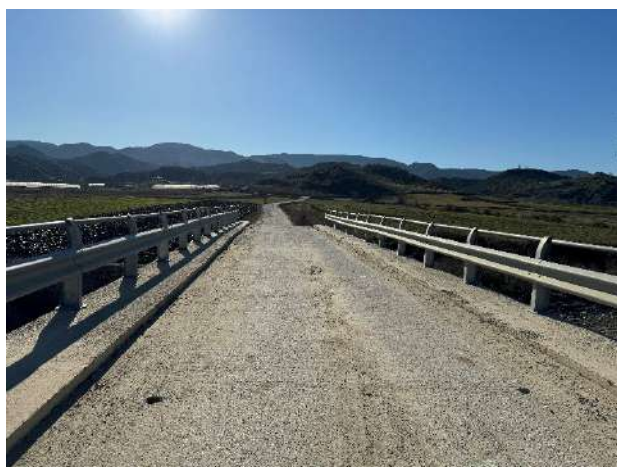
**Vlëresimi i  
Ndikimit  
në Mjedis**





## Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

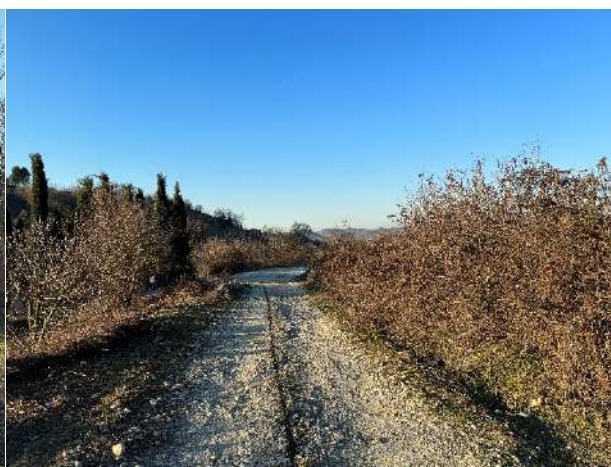
Vlëresimi i Ndikimit në Mjedis





## Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

Vlëresimi i Ndikimit në Mjedis





## Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

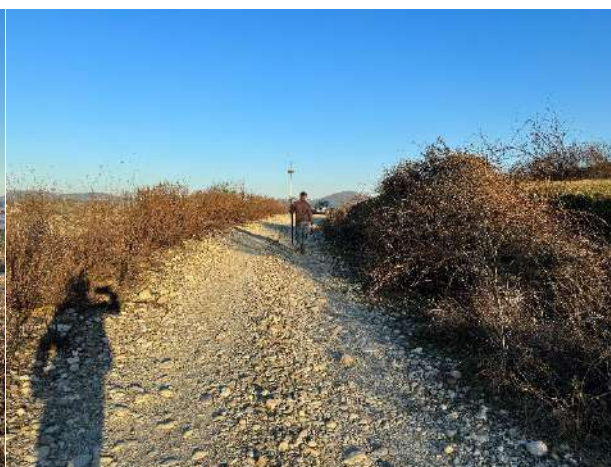
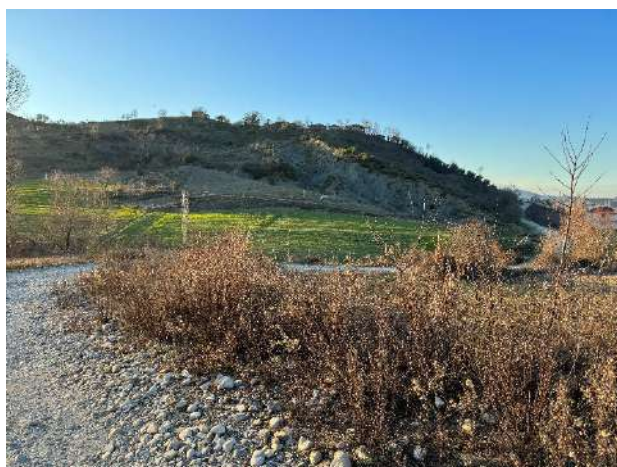
Vlëresimi i Ndikimit në Mjedis





## Hartimi Projektimit për Realizimin e Studim-Projektimit: "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra"

Vlëresimi i Ndikimit në Mjedis





### **1.3 PERSHKRIMI I PROJEKTIT** **PROJEKTI I RRUGËVE DHE TROTUAREVE** **RRJETI RRUGOR**

Rruga e percaktuar edhe ne projekt, preventiv do të ketë një gjatësi të përgjithshme prej 4.0 m - 5.0, dhe do të përbehet nga:

- trupi i rrugës i asfaltuar me gjatësi 4.0 m.
- bankina me gjatësi 0.5 m Stabilizant
- bankina me gjatësi 0.5 m me beton
- Mure Mbajtëse
- Mure Pritëse

Profilat tip të parashikuar për të aplikuar në këto rrugë në mënyrë të përbledhur janë si vijon:

#### **- Shtresat në trup të rrugës**

Paketa e propozuar e shtresave rrugore e percaktuar nga studimi i kryer do të përmbajë këto shtresa:

- nënbaza me trashësi 2x20 cm (cakell)
- nënbaza me trashësi 1x10 cm (cakell Profilim)
- baza me trashësi 15 cm (profilim me stabilizant)



- shtresat asfaltike (6 cm binder dhe 4 cm shtrese asfaltobeton).

Kjo pakete e shtresave rrugore do të ndertohet pasi të jenë bërë punimet e skarifikimit të rruges, dhe pasi trupi i rruges (bazamenti) të jetë cilindruar.

Shtresa e parë do të shërbejë edhe si shtrese profiluese e rruges.

#### **Shtresa e Bazës**

Shtresa e bazës është parashikuar të profilohet në të gjithë rrugën me stabilizant me një trashësi totale 15 cm. Kjo përfaqëson një shtrese materiali të selektuar ose stabilizanti me granulometri në kufijtë nga 0.425 mm deri në 20 mm. Rekomandimet për shpërndarjen granulometrike të grimcave të këtij materiali të selektuar jepen në tabelën e mëposhtme:

#### **Shtresat Asfaltike**

Paketa e shtresave asfaltike është llogaritur të jetë 10 cm. Ajo përbëhet nga shtresa e lidhëse (binder course) 6 cm dhe shtresa konsumuese (wearing course) 4 cm. Trashësia prej 6 cm e shtresës lidhëse është përcaktuar në bazë të vlerës së ESALs =, pasi për vlera ESALs <, trashësia minimale e shtresës së parë asfaltike (binderit) rekomandohet të jetë jo më e vogël se 6 cm.

Për realizimin e asfaltobetoneve agregatet e kombinuara duhet të jenë të graduara mirë (pra, me gradim të vazhdueshëm). Tabela e mësipërme tregon gradimin e rekomanduar për shtresën konsumuese dhe shtresën lidhëse:

Projektimi i perzierjeve për asfaltobetonet e shtresës lidhëse dhe shtresës konsumuese rekomandohet të bëhet mbi bazën e metodës "Marshall". Meqenëse vlera e përcaktuar me sipër të ESALs <, rekomandojmë që projektimi i përberësve të asfaltobetonit të fillojë me një përmbajtje bitumi që jep rreth 4% porozitet në perzierje. Vetite e perzierjes së projektuar të shtresave asfaltike duhet të përmbushin kriteret e projektimit sipas metodës "Marshall" të dhëna në Tabelën e mëposhtme:

#### **Bankinat**

Bankinat janë parashikuar me beton me gjatësi 0.5m nga dy anët e rruges.

#### **Projekti i Sinjalistikës Rrugore**

Në projektin e sinjalistikës rrugore është parashikuar Sinjalistika Horizontale dhe ajo Vertikale.

Sinjalistika Horizontale përbëhet nga:

##### **Vijezimet**

Vijezimi do të bëhet në të dy anët e pjesës së asfaltuar, me gjatësi 10 deri 15cm secila.

Në zonat pranë degezimeve dhe kryqezimeve rrugore, do të vijezohet me vije të ndërprera.

Në zonat e banuara dhe tek shkolla, do të vijezohet për kalim kembësorësh.

#### **STUDIMI GJEOLGJIK**

Zona ku shtrihet objekti i kontratës "Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra" ndodhet në Njesinë Administrative Baldushk, Bashkia Tiranë.

##### **2.2 Proceset fiziko gjeologjike dhe gjeodinamike**

Në studimin e fenomeneve gjeologjike të kësaj zone jemi bazuar në studimet ekzistuese dhe në informacionet e reja që kemi marrë nga studimi aktual. Bazuar në keto të dhëna



po bëjnë përshkrimin e fenomeneve gjeologjike që janë prezente në formacionet gjeologjike që takohen në këto zone.

Fenomenet më të dukshme gjeologjike dhe gjeodinamike që vërehen në këto zone janë:

### **Fenomeni i perajrimit**

Fenomeni i konsolidimit të depozitimeve aluviale

Keto fenomene po i shpjegojmë një nga një më poshtë:

Fenomeni i perajrimit është i dukshëm tek formacionet rrenjesore që përbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore janë depozitime të reja dhe me cimentim të dobët argjilor, Keta shkëmbinj nën veprimin e agjenteve atmosferike transformohen nga shkëmbinj të butë në dhëra. Në zonën ku kalon rruga, janë prezente depozitimet aluviale të cilat përjetrohen lehtë nga lageshtira dhe agjentet e tjera atmosferike.

Konsolidimi i depozitimeve aluviale Keto depozitime përbehen nga shtresa suargjilash, surerash, zhavorë. Rekomandojmë që projektuesi i rrugëve të projektojë masa inxhinierike për të eliminuar uljet e diferencuara në trupin e rrugës pranë rrjeteve nëntokësore, puseta dhe elementeve të tjera.

### **3.0 Ndërtimi Gjeologjik dhe Hidrogjeologjik**

Në terren janë kryer matje për ndërtimin e hartës gjeologjike 1:10000 dhe për të detajuar profilin gjeologjik të akseve rrugore. Bazuar në punën e kryer po shtjellojmë kushtet gjeologjike të ndarë në studimet ekzistuese dhe në studimet e reja të kryera nga grupi i studimit.

#### **3.1 Depozitimet e Kuaternarit (Q4 pl +al)**

Depozitimet e Kuaternarit ndahen në depozitime proluviale, depozitime aluviale. Keto depozitime do të përshkruajmë më hollësisht në mënyrë të vecantë më poshtë:

Depozitimet proluviale përfaqësohen nga suargjila, surera, suargjila zhavorore, zhavorë dhe rera. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera të depozitimeve sidomos me depozitimet aluvialo liqenore.

Depozitimet aluviale janë depozitime të lumëjve të zonës dhe përfaqësohen nga suargjila, argjila, surera, rera dhe zhavorë. Janë depozitime pak deri në mesatarisht të konsoliduara, takohen në një pjesë të sheshit të studuar. Keto depozitime ndërthuren me tipet e tjera proluviale dhe liqenore. Kanë trashësi 15-20.00m.

#### **3.2 Shkëmbinjtë Neogjenike**

Keto shkëmbinj janë me origjinë sedimentare përbehen nga argjilite alevrolite dhe ranore janë me ngjyrë bezhe në gri janë me çarje dhe shumë të perajruara. Shkalla e perajrimit zvogëlohet me rritjen e thellesisë. Keto depozitime dalin në sipërfaqe në kodrat përreth qytetit të Tiranës

#### **3.3 Kushtet Hidrogjeologjike**

Nga studimet e kryera (nga matjet e kryera në shpimet për disa vite në punimet e ndryshme që autoret kanë kryer për këto zone) rezulton se niveli i ujit nëntokësor në dimer dhe në verë është i ndryshëm. Autoret e këtij studimi kanë shfrytëzuar të gjitha punimet ekzistuese dhe punimet e reja në të njëjtën kryer matje në disa kohe gjatë gjithë periudhës së studimit dhe rezulton se në pjesën më të madhe të zonës niveli i ujit nëntokësor është shumë afër sipërfaqes së tokës (- 3.00m) kurse në verë niveli i ujit nëntokësor mund të jetë 5-7.00m).



Nga analizat e kryera rezulton se janë ujra neutrale, ato nuk janë agresive ndaj hekurit dhe betonit.

### **Karakteristikat Klimatike**

Temperatura e ajrit - Persa i perket luhatjes brenda vitit të temperaturës së ajrit duhet të themë se kemi të bëjmë me një regjim tipik ku temperatura minimale vërohet në muajin Janar, 6.9°C, ndërsa temperatura maksimale vërohet në muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Në zonën tonë, rendesi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën -10°C, që quhen ditë të akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti në studim, temperaturat nën -10°C janë tepër të rralla.

Ditë të ftohta ndodhin gjatë periudhës së ftohtë të vitit (Nëntor-Mars) ku më të shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperaturë nën -5°C janë shumë të rralla dhe vetëm një ditë është në muajin Janar. Persa i perket temperaturave të ajrit duhet të themë se zona në studim karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.

Mjegulla - mesatarja vjetore me e madhe është 10.5 ditë me mjegull në Tiranë-kjo është edhe me e madhja në të gjithë Ultesirën Bregdetare-ku në Shkoder është 6.1 ditë dhe në Vlorë 1.5 ditë në vit. Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tonë, mjegulla është një dukuri e rrallë. Rezulton se në të gjithë zonën në studim mjegulla zhvillohet pas mesit të natës, rreth orës 2 ose 3 dhe vazhdon deri në orën 9-10 të mëngjesit. Por nuk përjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet në orët e mbremjes. Si rregull, në muajt e periudhës së ngrohtë të vitit, mjegulla zhvillohet rrallë dhe në qoftë se ka raste që zhvillohet nuk zgjat shumë kohë, p.sh. në Tiranë kohezgjatja mesatare e mjegullës është 2 orë e 24 minuta. Kohezgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës në Tiranë është realizuar më 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 orë e 43 minuta.

Rreshjet atmosferike - Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti që po studiojmë shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, në Ultesirën bregdetare pranë detit Adriatik me një reliev të ulët fushor dhe kodra që e rrethojnë nga perëndimi dhe e mbrojnë nga ererat bregdetare. Sasia e reshjeve vjetore është rreth 1200 mm. Sasia me e madhe e reshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe me e vogla 770 mm në vit. Në krahasim me vlerën mesatare të territorit Shqiptar (140mm), kjo zonë është me e ulët në sasinë e reshjeve atmosferike.

Bora - Në vendin tonë, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej bores. Kjo veçori është me e theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme. Në zonën në studim bora vërohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri më i madh i ditëve me bore në zonën në studim është rreth 3 ditë në vit. Muaji Janar ka numrin më të madh të ditëve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori. Krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë.

Lageshtia e ajrit - Vlerat më të larta i takojnë muajve Nëntor, Dhjetor dhe Janar.

Ndërkaq vlerat më të ulëta e lageshtisë relative vërohen në muajin Korrik dhe Gusht, përkundrazi kur mbi rajonet e Mesdheut verëhet një qëndrueshmëri anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lageshtisë relative është e kundërt me atë të temperaturës së



ajrit. Ne oret e para te mengjesit realizohen vlerat me te larta kurse ne oret e mesdites (para ose pas mesdites) vlerat me te uleta.

Era - Shpejtesia e eres ne territorin e zones ne studim ashtu si ne te gjithë vendin tone, eshte ne vartesi te periudhes se vitit. Vlerat me te medha te tyre vrojtohen ne stinen e dimrit kur veprimtaria ciklonare eshte e theksuar. Ne kete stine shpejtesite mesatare luhaten rreth 1.6 m/s

Stuhite - Stuhite qe per vendin tone jane te shumta dhe ndodhin ne te gjithë stinet e vitit, shpesh shoqerohen me breshër. Me shume dite me breshër ka ne muajt e dimrit dhe gjysmen e vjeshtes dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Numri me i madh i diteve me breshër vrojtohet ne rrethin e Tiranes dhe Kamez. Tirana gjate viti ka 8 dite me breshëri. Si rregull, zgjatja e breshërit eshte 3 deri 5 minuta. Ne zonen ne studim, breshëri vrojtohet ne çdo kohe te vitit por me shume ne periudhen e ftohte te vitit. Gjate muajit Janar pothuajse vrojtohet mesatarisht nje dite me breshëri, Ne periudhen e ngrohte te vitit numri i diteve me breshër eshte i paket. Stuhite ne zonen ne studim mund te ndodhin ne çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar qe ka klima e zones tone. Ne thellesi te territorit te Gadishullit Ballkanik gjate periudhes se ftohte te vitit (dimrit) stuhite pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental te klimes me ate rajon. **Flora dhe Fauna** - Zona e projektit ka nje larmishmeri te habitatit shtazor, ku me poshte do jete nje liste te plote te specieve te kafsheve te verejtura ne terren. Disa specie te vezhguara te gjarperinjve, zogjve, gjitareve te vegjel dhe amfibeve percaktohen ne Direktivat e BE per Habitatet e Flores dhe Faunes.

#### **Gjitaret:**

*Lutra lutra* (vidra e zakonshme)

*Plecotus auritus* (lakuriqi veshgjate)

*Nyctalus noctula* (lakuriqi i nates)

#### **Zogjte:**

*Hippolais olivetorum* (çafka e ullirit)

*Sylvia nisoria* (çafke)

#### **Zvarraniket:**

*Emys orbicularis* (breshke e moçalit)

*Mauremys caspica* (breshke e moçalit)

*Testudo hermanni* (breshke mesdhetare e tokes)

*Natrix tessellata* (gjarper)

*Lacerta trilineata* (hardhuca e gjelber me tre vija)

*Lacerta viridis* (hardhuca e gjelber)

*Podarcis taurica* (hardhuca)

#### **Amfibet:**

*Rana lessonae* (bretkose e vogel uji)

*Hyla arborea* (zhabe peme)

*Triturus cristatus* (salamander)

*Bufo viridis* (zhabe e gjelber).

**Objektet arkeologjike dhe kulturore** - Ne kete zone nuk takohen as objekte fetare dhe as objekte te cilat futen ne fondin e trashegimise kulturore dhe arkeologjike. Gjate gjithë konsultimit me literaturen dhe studime te kryera per kete zone, nuk jane gjetur objekte arkeologjike ose kulturore dhe nuk ka te dhena qe mund te ekzistojne. Sipas ligjit te



Shqiperise, objektet fetare trajtohen si prone private, perveç kur ato zoterohen nga shteti.

**Cilesia e ajrit dhe normat e tij** - Ndotsit primare te prodhuar nga trafiku rrugor jane ato qe emetohen direkt ne atmosfere nga tubat e shkarkimit te automjeteve, te cilet jane dioksidi i karbonit ( $CO_2$ ), monoksidi i karbonit ( $CO$ ), hidrokarburet ( $HC$ ), oksidet e azotit ( $NO_x$ ), oksidet e sulfurit ( $SO_x$ ), dhe grimcat.

Dioksidi i karbonit ( $CO_2$ ) eshte gaz i ngrohjes globale dhe produkt natyral i djegies se benzines dhe naftes. Nuk ka impakt te drejtperdrejte ne shendetin e popullsesise rrethuese.

Perqendrimet e monoksidit te karbonit ( $CO$ ) reduktojne aftesine metabolizuese te njeriut. Simptomat jane pergjumja dhe dhimbja e kokes. Per perqendrimet mbi 0.1 % mund te shkaktoje vdekje.

Keto nivele nuk shkaktohen nga trafiku dhe perqendrimet ne hapsirat rurale jane probleme te rralla. Njerezit e ekspozuar ne  $CO$  mund te sherohen duke u larguar nga vendi i ndotur.

Monoksidi i karbonit ( $CO$ ) eshte problem i vecante per tregtare, per ata qe punojne per nje kohe te gjate ne ane te rrugeve te mbi populluara, te cilat jane te rrethuara me pallate duke krijuar efektin kanion, i cili perqendron ndotesit ne lartesi te vogla.

Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes primare,  $HC$  dhe  $NO_x$  dhe si rezultat i reaksioneve fotokimike prodhohen oksidues si ozoni ( $O_3$ ), peroksacetil nitrati ( $PAN$ ) dhe peroksibenzol nitrati ( $PBN$ ). Keto oksidues ne perqendrimet te larta mund te kene nje efekt te gjere ne shendet dhe vegjetacion. Standartet e cilesise se ajrit ne Shqiperi tregohen ne tabelat me poshte.

**Tabela. Standartet ne Shqiperi per cilesine e ajrit ne hapesirat urbane**

(Ne kuptim te ketij vendimi ne normat e cilesise se ajrit nuk perfshihen normat e mjediseve te brendshme te banimit dhe te punes)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Nr. NDOTESI VLERAT E TIPI I</b></p> <p><b>Rendor STANDARDIT STANDARDIT</b></p> <p><b>1. Monoksid karboni (<math>CO</math>)</b></p> <p>Mesatare 24-oresh**** 2 mg/m<sup>3</sup> Primar *</p> <p>Mesatare 8-oresh 10 mg/m<sup>3</sup> Primar</p> <p>Mesatare 1-oresh 40 mg/m<sup>3</sup> Primar</p> |
| <p><b>2. Bioksid azoti (<math>NO_2</math>)</b></p> <p>Mesatare vjetore arithmetike*** 60 µg/m<sup>3</sup> Primar &amp; Sekondar **</p> <p>Mesatare 4-oresh 95 µg/m<sup>3</sup> Sekondar</p> <p>Mesatare 1-oresh 250 µg/m<sup>3</sup> Primar</p>                                                         |
| <p><b>4. Plumb (Pb)</b></p> <p>Mesatare vjetore arithmetike 1.0 µg/m<sup>3</sup> Primar &amp; Sekondar</p> <p>Mesatare 24-oresh**** 1.5 µg/m<sup>3</sup> Primar &amp; Sekondar</p>                                                                                                                      |
| <p><b>5. Lende e grimcuar e depozituar (LGD)</b></p> <p>Mesatare vjetore arithmetike 350 mg/m<sup>2</sup>/dite Primar &amp;</p>                                                                                                                                                                         |



Sekondar

(Koha e matjes 1 muaj)

**6. Lende e grimcuar pezull (LGP) 140 µg/m<sup>3</sup> Primar &**

Mesatare vjetore arithmetike Sekondar

Mesatare 24-orësh 250 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

**7. Lende e grimcuar**

< 10 mikrometer (PM 10)

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

Mesatare 24-orësh 150 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

**8. Lende e grimcuar**

< 2.5 mikrometer (PM 2.5)

Mesatare vjetore arithmetike 15 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

Mesatare 24-orësh 66 µg/m<sup>3</sup> Primar &

Sekondar

**9. Bioksid squfuri (SO<sub>2</sub>)**

Mesatare vjetore arithmetike 60 µg/m<sup>3</sup> Primar

Mesatare vjetore arithmetike 35 µg/m<sup>3</sup> Sekondar

Mesatare 24-orësh 120 µg/m<sup>3</sup> Primar

*Standardet primare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur shëndetin e popullatave "te ndjeshme" si azmatiket, femijet dhe pleqte.

*\*\*Standardet sekondare* janë kufij që shërbejnë për të mbrojtur mireqenien publike, duke përfshirë mbrojtjen kundrejt uljes së pamjes, demtimit të kafsheve, të mbjellave, bimesise dhe ndërtesave.

**Zhurmat** - Pranimi i një niveli të caktuar zhurmash varion nga lagjet, individët dhe periudha e ditës. Zhurma influencon në të gjitha aktivitetet, por problem të veçantë përbën për zonat e ndjeshme siç janë spitalet. Hapesirat e banuara ndikohen zakonisht gjatë orëve të natës dhe në pasditen e vonë (7.00 gjatë verës dhe 6.00 gjatë dimrit), sepse është orar studimi për shkollarët.

Zhurma bashkë me trafikun rrugor zakonisht konsiderohet të jetë pak a shumë në një nivel konstant, ndonëse kjo ndoshta nuk është një paraqitje e drejtë e zhurmave të lindura nga trafiku aktual në seksionin rrugor që përfshin projektin.

Zakonisht si njësi për të matur zhurmat përdoret decibeli (dB). Diferenca më e vogël e nivelit të zhurmës që arrin ta perceptojë veshi i njeriut është afërsisht 3 dB. "A" është një koeficient me anë të të cilit, frekuencave të larta u jepet një ngarkesë ekstra.

Një matje e niveleve të zhurmave është *Leq*. *Leq* është niveli ekuivalent konstant, i cili me kalimin e kohës përmban të njëjtën sasi të energjisë së tingullit sa është niveli i ndryshueshëm i zhurmave të trafikut. Standartet e zhurmave të ambjenteve të ndryshme janë zhvilluar, megjithëse asnjë në Shqipëri. Banka Botërore ka përpunuar vlerat për tipe të ndryshme hapesirash dhe janë të paraqitura në tabelën më poshtë. Këto tregojnë nivelet më të larta të tolerueshme gjatë natës dhe ditës.

**Ekonomia sociale** - Zona e projektit paraqet një hapësirë rurale me një densitet të ulët popullsie. Synohet që me sistemin e rruges do të kemi një rritje intensive të



aktiviteteve private, agroturizmit, investimeve në bujqësi etj, Duke rritur në këtë mënyrë cilësinë e jetes së popullatës së zonës si dhe shtimin e vendeve të punës.

## KAPITULLI II

### II. NDIKIMET NË MJEDIS

Gjatë ndërtimit të rrugës do të vihen re një sërë ndikimesh në mjedis. Këto ndikime do të jenë direkte, si erozioni i tokës gjatë ndërtimit, zhurma dhe pluhuri gjatë ndërtimit si dhe gjatë funksionimit, ose indirekte si ndryshimi i detyruar i përdorimit të tokës dhe zhvillimi ekonomik.

#### Ndikimet gjatë fazës së punimeve

##### 2.1 Erozioni i tokës

Si rezultat i operacioneve të çarjeve, të mbushjeve gjatë shtrëngatave të shiut, mund të shkaktohet turbiditet në ujin e përrenjve. Këto përrenj mund të krijohen përkohësisht gjatë ditëve me shira të fuqishëm.

Në tabelat më poshtë paraqitet analiza matricore ndikimeve.

**Tabela a. Ndikimet në tokë**

| NDIKIMET NË TKË                                 | IDENTIFIKIMI I<br>NDIKIMEVE | VLERËSIMI I<br>NDIKIMEVE |
|-------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <b>Mungesë</b>                                  | <b>Prani</b>                |                          |
| Erozioni i tokës                                | X (1)                       | 0                        |
| Pjerrësi të<br>pagëndrueshme                    | X (1)                       | 0                        |
| Bordurat me<br>materiale të<br>dëmtuara         | X (2)                       | 0                        |
| Kompaktësia e<br>tokës                          | X (4)                       | 0                        |
| Ndotja e tokës nga<br>derdhjet e<br>automjeteve | X (5)                       | -1                       |
| Skarifikimi dhe<br>gërryerja                    | X (6)                       | 0                        |
| <b>TOTALI</b>                                   | <b>- 1</b>                  |                          |

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Kjo është për shkak të nevojës për të zgjeruar rrugën, si pasoje e problemeve të sistemit të tokës ranore, e cila mbush gjithë drejtimin e rrugës.

Gërryerja e tokës së rëndë dhe mekanizmi i erozionit mund të gjenerojë probleme të mundshme stabiliteti të ndërtesave ekzistuese me shtesa më të larta.

(2) Nuk ka impakte nëse përdoren teknikat e duhura të menaxhimit të shtresës së sipërme të tokës, pra nëse përdoren për të krijuar një mbulësje vegjetacioni në



argjinaturat dhe në pjerrësitë e paqëndrueshme. Megjithatë toka e gërmuar nga rruga duhet të ripërdoret në maksimum për të krijuar mbushje, duke reduktuar impaktet në vendet e tjera.

(3) Në rast të kundërt duhet të konsiderojmë që pikat inerte të tokës do të shtyhen për në sipërfaqe. Ato nuk janë të përdorshme as për breza të ngushtë vegjetacioni, as për qëllime kultivimi dhe përbëjnë një shpërdorim që gjeneron ndikime negative.

(4) Toka e gërmuar mund të ngjeshet nga mjetet e rënda ose buldozerët. Përveç kësaj alternative, mjetet do të detyrohen të ecin kryesisht në seksione paralele. Nëse nuk parandalohet si duhet, ky impakt mund të bëhet i rëndësishëm.

(5) Ky është rasti i substancave ndotëse (vaj, benzinë, graso, etj), të cilat vijnë nga mjetet e përdorura gjatë punimeve të ndërtimit dhe operimeve.

(6) Në këtë rast impaktet e përmendura nuk priten nga materialet kryesore që do të përdoren nga skarifikimi i rrugës dhe nga materialet e ardhura. Materialet e teperta mund të përdoren për ndërtimin e seksioneve të thjeshta.

Në ndonjë rast mund të shkaktohet erozion në zonat dhe segmentet që janë nën rikonstrukcion dhe bllokimin e kanalizimeve dhe të tubave të kullimit të cilat nuk do të preken nga rikonstrukcioni i rrugës. Ky rrezik mund të zvogëlohet me anë të kontrollit të operacioneve specifike në vendodhje nga autoritetet e ndërmarrjeve të ujësjellsit dhe kanalizimeve.

Operacione specifike mund të konsiderohen gërmimet pranë objekteve ekzistuese të drenazheve dhe të kanalizimeve, lidhje të reja tubacionesh të drenazheve dhe kanalizimeve me rrjetin ekzistues etj. Reduktimi i këtyre lloj aktiviteteve gjatë rasteve me kohë të keqe, do të zvogëlojë rrezikun e bllokimit/ dëmtimit të rrjeteve operacionale.

Duhet t'i kushtohet vëmendje evitimit të ndotjes së ujrave nëntokësore; në studim janë marrë në konsideratë burimet e vogla ujore përreth. Ndotësit kryesorë të prodhuar nga automjetet janë: grimcat solide, të cilat vijnë nga korrozioni, metalet, gomat, sipërfaqja e rrugës, etj, plumbi, kadmiumi dhe komponimet organike (graso, vajrat lubrifikantë etj.). Këto efekte janë të rëndësishme në përrrenjtë në pikat e emisioneve (pikat e shkarkimit të rrjedhjeve).

**Tabela b Ndikimet në ujë nga emisionet**

| NDIKIMET NË UJË                                                      |       | IDENTIFIKIMI I<br>NDIKIMEVE | VLERËSIMI I NDIKIMEVE |
|----------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------|-----------------------|
| Mungesë                                                              |       | Prani                       |                       |
| Ndotja e ujit nga rrjedhjet rrugore që përmbajnë plumb, zink, pluhur | X (2) | X (1) (2)                   | -1                    |



|                                                                                      |       |            |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------|--|
| dhe substanca të tjera ndotëse                                                       |       |            |  |
| Impaktet sekondare të ujit sipërfaqësor dhe nëntokësor të ndotur në kufijtë e rrugës | X (3) | 0          |  |
| Modifikimi i sistemit të drenazhimit                                                 | X (4) | 0          |  |
| <b>TOTALI</b>                                                                        |       | <b>- 1</b> |  |

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Pluhuri nuk mund të eliminohet ndonëse shkakton impakt të ulët.

(2) Prania ose mungesa e plumbit, zinkut dhe ndotësve të tjerë varen nga përdorimi korrekt i karburantëve pa plumb dhe nga mirëmbajtja e duhur e motorit. Firot aksidentale (vaj, benzinë dhe lëndë toksike nga serbatorët) mund të përfaqësojnë ndotësit më të rrezikshëm për përrrenjtë e ujit.

Për shkak të vjetërsisë së automjeteve, mendohet se një përdorim i karburanteve pa plumb mund ta mbajë këtë ndikim për shumë kohë në të njëjtin nivel.

(3) Kjo lloj ndotjeje gjenerohet nga kontakti i ujit të ndotur të rrugës, kur arrijnë ujrat nëntokësore, ku bashkohet me ujën e përdorur nga popullsia. Evitimi i kësaj arrihet duke ndërtuar kanale përgjatë rrugës për të mbledhur ujën e ndotur.

(4) Ndërtimi i rrugës mund të interferojë në sistemin ekzistues të drenazhimit dhe kanalizimit.

## 2.2 Cilësia e ajrit

Pluhuri nga sipërfaqet e rrugëve të pasfaltuara akoma dhe emisionet nga pajisjet e ndërtimit duke përfshirë impiantet e asfaltit ndikon në cilësinë e ajrit. Gjatë ndërtimit sipërfaqja e rrugës do të lihet e zhveshur. Era dhe trafiku do të shkaktojë ngritjen e pluhurave, veçanërisht në stinët e thata. Për të parandaluar këto sipërfaqe me pluhur, ato duhen lagur rregullisht.

Kjo gjë do t'i urdhërohet ekipit të ndërtimit të kontraktuar. Impiantet e asfaltimit mund të emetojnë nivele të larta ndotësish. Kjo mund të parandalohet me anë të kontrolleve të përshtatshme të emisioneve. Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve. Ndikimet në cilësinë e ajrit

| NDIKIMET NË CILËSINË E AJRIT                                 | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIMI I NDIKIMEVE |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| <b>Mungesë</b>                                               | <b>Prani</b>             |                       |
| Prodhimi i pluhurit gjatë punimeve                           | X (2)                    | -1                    |
| Ndotja nga benzina me plumb (plumbi dhe aerosolet)           | X (1)                    | 0                     |
| Emisionet e monoksidit të karbonit dhe dioksidit të squfurit | X (1)                    | 0                     |



|                                                    |            |    |
|----------------------------------------------------|------------|----|
| Emisionet nga asfalti dhe nga shtrimi i trotuareve | X (2)      | -1 |
| <b>TOTALI</b>                                      | <b>- 2</b> |    |

(1) Të dyja impaktet varen nga përdorimi i benzinës me plumb. Megjithatë zona është e hapur dhe me erë, në këtë mënyrë era i fryn larg ndotësit.

(2) Ky impakt mund të prekë jashtëzakonisht lehtë të gjithë banorët e afërt.

### 2.3 Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit

Zhurma nga aktiviteti i ndërtimit mund të shqetësojë zonat banuese dhe tregtare. Kjo mund të kontrollohet duke kufizuar punën gjatë orarit të ditës. Seksionet e mëposhtme specifikojnë nevojat për monitorimin e zhurmave, kontrollet, kufizimet gjatë orarit ditor dhe të qenit të informuar për aktivitetet e komunitetit. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

#### Ndikimet nga zhurmat

| NDIKIMET NGA ZHURMAT                                                                 | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIM I NDIKIMEVE |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|
| <b>Mungesë</b>                                                                       | <b>Prani</b>             |                      |
| Kalimi në zona të populluara                                                         | X (1)                    | -1                   |
| Zhurmat dhe vibrimet nga trafiku dhe përdorimi i makinerive të rënda gjatë punimeve. | X (1)                    | -1                   |
| Zhurma nga guroret, goditjet dhe impiantet e asfaltimit                              | X                        | 0                    |
| <b>TOTALI</b>                                                                        | <b>- 2</b>               |                      |

(1) Ky lloj impakti do të prekë në përgjithësi të gjitha seksionet e përfshira në projekt.

### 2.4 Identifikimi i ndikimeve në florë dhe faunë.

Është e lehtë për të bërë një analizë të ndikimeve në florë dhe faunë, sepse në këto zone nuk ka habitate të mirëfillta, sepse zona në pjesën më të madhe është zonë urbane. Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në florë dhe faunë

| NDIKIMET NË FLORË & FAUNË | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIM I NDIKIMEVE |
|---------------------------|--------------------------|----------------------|
| <b>Mungesë</b>            | <b>Prani</b>             |                      |
| Fragmentimi i habitatit   | X (1)                    | 0                    |
| Kalim në zona të virgjëra | X (1)                    | 0                    |
| <b>TOTALI</b>             | <b>0</b>                 |                      |



➤ Zgjidhja dhe shpjegimet për tabelën:

(1) Siç u përshkrua në mjedisin fizik dhe biologjik, rruga prek një zonë që nuk ka biodiversitet, kështu mungojnë impaktet në mjedisin natyral.

## **2.5 Rrethana të papërshtatshme**

### **2.6 Ndikimet në mjedisin njerëzor**

Rrethana të papërshtatshme dhe mbyllja e zonave të huazuara për materialet e përdorura në ndërtimin e rrugës, mund të shkaktojnë dëmtim të mjedisit natyral dhe pamje të papëlqyeshme. Kërkesat për sigurimin e zhavorrit nga shtretërit e lumenjve jepen në ligjin Nr. 8093/96, Neni 20. Megjithatë sigurim i këtyre lendeve do të bëhet në zonën përreth.

Hedhja e mbetjeve kryesisht të atyre inerte të cilat do të krijohen nga prishja e disa ndertesve të uleta duhet të sistemohen në vende të përshtatshme të përcaktuara nga Agjencia Rajonale e Mjedisit të Tiranës dhe të miratuara nga pushteti vendor.

Për këtë do të kërket kontraktori të përgatitë një plan për magazinimin e përkohshëm të këtyre materialeve.

Ky plan duhet të përgatitet nga kontraktuesi përpara fillimit të aktivitetit. Në këtë plan kontraktuesi duhet të përcaktojë qartë sasinë e materialit që do të magazinohet përkohësisht dhe cila pjesë e tij do të transportohet në destinacionin final të sistemuar. Detajimet e këtij plani duhet të specifikojnë gjithashtu natyrën e materialit që do të sistemohet dhe origjinën e tij. Për shembull: gërmime në kanale, shtresa e sipërme e tokës, shkrifërim i sipërfaqes ekzistuese të rrugës, etj.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe më pas të adresohet për miratim pranë Agjencisë Rajonale të Mjedisit. Kontraktuesit duhet të përdorin për sistemim të tepër të materialeve venddepozitimin e përcaktuar nga pushteti lokal.

Materialet inerte sjellin ndotje për njerëzit dhe degradim të mjedisit. Kontraktuesi duhet të veprojë dhe t'i mbyllë këto zona pa rrezikuar kushtet mjedisore.

Rruga do të ndërtohet në gjithë gjatësinë e projektit sipas të drejtave ligjore të vendosura.

### **b.Përdorimi i tokës**

Ndërtimi i rrugës do të kërkojë përvetësim toke, për këtë Bashkia e Tiranës do të planifikojë dhe fondin përkatës për shpronësimin e banorëve të prekur.

Në tabelën paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

Ndikimet në përvetësimin e tokës



| NDIKIMET NË PËRVETËSIMIN E TOKËS DHE RISISTEMIMI | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIMI I NDIKIMEVE |
|--------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| <b>Mungesë</b>                                   | <b>Prani</b>             |                       |
| Risistemimi                                      | X (1)                    | 0                     |
| Shpronësimi                                      | X (2)                    | -1                    |
| <b>TOTALI</b>                                    | <b>-1</b>                |                       |

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën:

(2) Do të ketë nevojë për shpronësim.

#### **d.Ndikimet në trashëgiminë kulturore**

Ashtu sic është paraqitur më lart në zonën ku do të zbatohet projekti nuk ka objekte fetare, kisha, xhamia, prandaj dhe nuk ka ndikime negative në trashëgiminë kulturore.

Në tabelë paraqitet analiza matricore e këtyre ndikimeve.

#### **Ndikimet në trashëgiminë kulturore**

| NDIKIMET NË TRASHGIMIMË KULTURORE         | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIMI I NDIKIMEVE |
|-------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| <b>Mungesë</b>                            | <b>Prani</b>             |                       |
| Dëme të monumenteve me vlera arkeologjike | X (1)                    | 0                     |
| <b>TOTALI</b>                             | <b>0</b>                 |                       |

➤ Zgjidhjet dhe shpjegimet për tabelën.

(1) Siç është specifikuar edhe më lart, nuk janë identifikuar zona me vlera kulturore dhe historike.

## **2.8 Funksionimi i rrugës**

Në parim shërbimet publike kryesore do të preken nga projekti. Projekti do të përmirësojë drenazhimin dhe sistemin e kanalizimit, do të rrisë mbrojtjen e linjave elektrike dhe telefonike. Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, këto shërbime mund të krijojnë probleme tek përdoruesit.

Këto probleme mund të ndikojnë më shumë tek përdoruesit përgjatë rrugës gjatë proceseve të lidhjeve të kablove dhe tubacioneve të reja në rrjetin ekzistues.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë planveprimin e detajuar përpara çdo hapi të aktivitetit të tij në këtë zonë. Ky plan duhet të parashikojë rregullimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në zonën e aktiviteteve si telefoni dhe kabllot elektrike, kabllot optike, tubacionet e furnizimit me ujë, ose objekte të tjera që mund të rezultojnë nga kontrolli i zonës.

Kontraktuesi duhet të koordinojë aktivitetet me sipërmarrjet përgjegjëse që kanë në pronësi (rekuizitet) këto rrjete si Telekom, KESH – i dhe Ndërmarrja e Furnizimit me



Ujë, në mënyrë që të reduktojë në maksimum dëmet dhe kohën e realizimit të lidhjeve me rrjetin ekzistues.

Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga supervizori i kontratës dhe duhet të fillojë implementimin pas miratimit final të punëdhënësit.

#### **a) Popullsia**

Ne kete zone ka popullsi si dhe dhe aktivitete në të gjithë gjatësinë e rrugëve që do të rikonstruktohen. Ndërtimi i saj do të çojë në përmirësimin e kushteve sociale dhe ekonomike për komunitetin, por me e rendesishme do të jete lehtësimi i levizjes me automjete si dhe kryerja e të gjitha veprimeve të komunitetit në një kohë shumë me të shkurtër.

#### **b) Shëndeti publik**

Ndërtimi i këtyre rrugëve do të krijojë mundësi për komunitetin për të rritur cilësinë e jetës dhe të shërbimeve të tyre. Përmirësimi i rrugës do të rrisë shpejtësinë e levizjes me automjete në rrugë dhe do të reduktojë qëndrimin për një kohë të gjatë në trafik duke ulur emetimet e gazeve që shkarkojnë automjetet. Një rol shumë të rendesishëm do të kete dhe gjelberimi i cili do të jete pjesë e këtij projekti, i cili do të ulë në mënyrë të ndjeshme ndodjen e ajrit jo vetëm në zonën e zbatimit të projektit por dhe në qytetin e Tiranës.

#### **c) Siguria e rrugës**

Ndërtimi i rrugës do të rrisë shpejtësinë e levizjes së automjetit në rrugë. Megjithatë do të rrisë edhe kufijtë e shikimit.

### **Ndikimet në sigurinë e rrugës**

| NDIKIMET NË SIGURINË E RRUGËS                                                              | IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE | VLERËSIMI I NDIKIMEVE |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| <b>Mungesë</b>                                                                             | <b>Prani</b>             |                       |
| Ngadalësimi i trafikut ekzistues, për shkak të qarkullimit të automjeteve gjatë ndërtimit. | X (1)                    | -1                    |
| Lindja e aksidenteve rrugore                                                               | X                        | 0                     |
| <b>TOTALI</b>                                                                              |                          | <b>-1</b>             |

**(1)** Për shkak të mungesës së alternativave gjatë ndërtimit, mund të krijohet lehtë trafik i rënduar; është e paevitueshme që trafiku ekzistues do të preket rëndë nga qarkullimi i mjeteve të rënda dhe punimet e ndërtimit.

## **2.9 Mjedisi ekonomik**

Impaktet pozitive priten për shkak të mundësive së popullsisë lokale për të filluar veprimtari dhe të rivlerësuar ato ekzistuese, për shkak të reduktimit të kohës së



udhëtimit dhe mirëmbajtjes më të vogël ndaj automjeteve, për shkak të cilësisë së jetës dhe shërbimeve tregëtare përgjatë rrugës. Te gjithë komponentet do të permiresohen, përfshirë këtu rehabilitimin e sistemit të drenazhimit dhe ujit, si edhe linjat elektrike dhe ndricimin, të cilat do të kenë efekt direkt në permiresimin e jetës jo vetëm të komunitetit që jeton përgjatë kësaj rruge por edhe të zonës përreth.

**Përmbledhje e ndikimeve gjatë Ndërtimit për komponentet mjedisore**

| <b>Zona e Projektit</b>      | <b>Pjesë rastesore</b> |
|------------------------------|------------------------|
| <b>Erozioni i tokës</b>      | <b>-1</b>              |
| <b>Cilesia e Ajrit</b>       | <b>-2</b>              |
| <b>Flora dhe Fauna</b>       | <b>0</b>               |
| <b>Zhurma</b>                | <b>-2</b>              |
| <b>Përvetësimin e tokës</b>  | <b>-1</b>              |
| <b>Trashgiminë kulturore</b> | <b>0</b>               |
| <b>Siguria e rrugës</b>      | <b>-1</b>              |
| <b>Mjedisi Ekonomik</b>      | <b>+6</b>              |

Pikët totale gjatë ndërtimit:  $(-7 + 6) = -1$

### **KAPITULLI III**

#### **III. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR**

Termat e Referencës të projektit tregojnë nevojën e përgatitjes së planimetrisë së rrugës me të gjitha komponentët duke përfshirë Rikonstruksionin dhe zgjerimin e rruges, skarpatave mbrojtëse, nenkalimeve për automjetet si dhe mbikalimet për kembesoret, trotualet, brezit të gjelberimit, ndricimin etj.

Projektuesi gjithashtu do të përgatisë preventivin e kostos për të gjitha seksionet.

Plani i menaxhimit mjedisor do të përfshijë seksionin e Rrugëve, e cila është caktuar në projekt, në të gjitha fazat e zbatimit të projektit:

- Projektim
- Ndërtim
- Funksionim

#### **Masat për impiantet e asfaltimit**

Implantet e asfaltimit, të cilat bëjnë përzjerjen në temperatura të larta, duhet të vendosen së paku 300 m larg nga receptori më afërt i ndjeshëm. dhe nga subjektet e aprovuara nga supervizori. Drejtuesit e punimeve duhet të instalojnë kontrollues emisionesh.

#### **Masat për cilësinë e ajrit**

Përveç masave për impiantet e asfaltit, kontrata do të parashikojë masat që do të sigurojnë që:



- Zjarri i hapur të ndalohet
- Materialet solvente dhe volatile do të përdoren me pëlqimin e konsulentit të supervizimit
- Për çarjet (nqs ka) do të riparohen me mbushje të vogla
- Njësitë që prodhojnë pluhur do të transportohen të mbuluara
- Sipërfaqja e rrugës, zonat e gërmimeve dhe të ndërtimeve do të lagen me ujë për të kontrolluar pluhurin
- Kamionat që transportojnë dhé, rërë ose gurë do të mbulohen me mbulesa për të evituar derdhjen dhe rënien e tyre.

#### **Mbetjet dhe masa të tjera sigurie**

Kontraktuesit duhet t'i kërkohej të sistemojë mbetjet konform Ligjit nr.8990, date, 23.03.2003 "Per menaxhimi e integruar te mbetjeve urbane", ne venddepozitim in e percaktuar nga Agjencia Rajonale e Mjedisit dhe te miratuar nga pushteti vendor. Në mbarim të punës kontraktuesi duhet të heqë dhe të pastrojë të gjitha kampet e punës në përputhje me ruajtjen e kushteve mjedisore. Kontrata duhet të përmbajë masa për rrugët e tërthorta dhe ndërprerjen e trafikut, prishje procedimi (nëse ka ndonjë) dhe procedura përgjigjeje urgjente në rast aksidentesh dhe katastrofash natyrore. Kontrata duhet të përmbajë masa për ndalimin e punimeve dhe njoftimin e konsulentit të supervizimit në rast gjetjeje relikesh kulturore ose arkeologjike.

#### **Siguria e rrugës**

Konsulenti i specializuar do të ndërmarrë një program revizionues për sigurinë e rrugës duke kryer inspektimin e projektit dhe dokumentave të tenderimit. Kjo do të specifikojë masat mbrojtëse të projektit, sinjalistikën vertikale dhe horizontale, parmakët mbrojtës dhe masa të tjera të nevojshme për sigurinë maksimale të rrugës.

Këto masa do të përfshihen në planimetritë e kontratës dhe me shpjegimin e duhur teknik. Revizionime të tjera të sigurisë së rrugës do të ndërmerren gjatë ndërtimit dhe operimit, për të siguruar që masat janë të zbatueshme dhe të suksesshme.

### **KAPITULLI IV**

#### **IV. MONITORIMI**

Programi i monitorimit mjedisor është i inkorporuar në projekt dhe përfshin inspektime dhe raportime zone rutinë.

##### **4.1 Monitorimi i tokës dhe erozionit**

Gjatë ndërtimit, eksperti mjedisor do të inspektojë të gjitha punimet javore, për t'u siguruar që masat për erozionin e tokës janë implementuar siç duhet.

Nëse kërkesat nuk janë implementuar, ai do të njoftojë menjëherë kontraktuesin dhe supervizori duhet të jetë i përgjegjshëm që të merren masat e duhura dhe korrekte.

Gjatë operimit, eksperti mjedisor do të inspektojë korsitë e rrugës katër herë në vit, në mënyrë që të përcaktojë nëse ndonjë zonë është në mënyrë të veçantë e prekshme nga erozioni i tokës, apo nëse ky erozion po ndodh.

Në rast se ai gjen shenja erozioni aktuale ose potenciale, ai duhet të njoftojë menjëherë përgjegjësin e zyrave të Pushtetit Lokal.



#### **4.2 Monitorimi i cilësisë së ujit**

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori. Monitorimi fillestar i cilësisë së ujit rekomandohet në zonat me burimet më të mëdha të ndotjes potenciale të ujit (kampet e ndërtimit dhe burime të tjera të rrjedhjeve të rëndësishme dhe prodhimit të ndotjeve të lëngeta).

Rekomandohet matja e grimcave në suspensë [MES], kërkesës biologjike për oksigjen [BOD], konduktiviteti dhe koliformët fekale dhe nivelet e vajit dhe grasos.

Frekuenca e monitorimit të cilësisë së ujit do të vendoset duke u mbështetur në metodika të miratuara dhe të percaktuara në legjislacionin mjedisor shqiptar.

#### **4.3 Monitorimi i cilësisë së ajrit**

Monitorimi para ndërtimit, për të vendosur kushtet fillestare, duhet bërë në zonat që ka vendosur supervizori, përbrenda segmenteve të rehabilitimit me gjatësi të mjaftueshme për të garantuar këtë lloj monitorimi.

Monitorimi i ajrit do të kryhet kryesisht për Lenden e Ngurte pezull LNP, Lenden e ngurte të depozituar LGD, pluhurat PM10 dhe PM2.5 me aparatura për ndotësit e ajrit, e rastet kur do të kërkohej mund të kryhet dhe monitorimi i gazeve me aparatura të percaktuara.

Kontrolli për respektimin e normave të lejuara do të kryhet nga Inspektoriati i Mjedisit si dhe nga Institucione të percaktuara për këtë qëllim siç janë Agjencia e Mjedisit dhe Pyjeve, Instituti i Shëndetit Publik

#### **4.4 Monitorimi i zhurmave**

Kontratat e ndërtimit do të kërkojnë monitorim me aparatura Suonometra, një herë përpara fillimit të ndërtimeve, për të vendosur drejtimet kryesore të impakteve që do të maten. Monitorimi fillestar i zhurmave do të kërkohej vetëm aty ku kohëzgjatja e potencialit të impakteve dhe receptorët e ndjeshëm të justifikojë këtë monitorim.

Monitorimi me aparate dhe nga institucione të specializuara duhet të bëhet sipas metodikave të standartizuara dhe në frekuenca të percaktuara nga legjislacioni në fuqi.

#### **4.5 Raportimi**

Pushteti Lokal duhet të përgatisejë një raport vjetor duke detajuar rezultatet e programit monitorues.

#### **4.6 Forcimi institucional**

Në mënyrë që të jemi në gjendje të ndërmarrim një monitorim kompetent (të përshtatshëm) të projektit të rikonstruksionit dhe zgjerimit të këtij segmenti rrugor, Pushteti Lokal do të emërojë një specialist mjedisi i cili do të jetë përgjegjës për Njësine e Monitorimit të Projektit në Degen e Punëve Publike. Ky nënpunës do të rekrutohet ndërmjet ekspertit lokal të kualifikuar. Këtyre ekspertëve do t'u bëhet trajnim shtesë nëpërmjet kontratave sipas ligjeve në fuqi.

Plani i Lehtesimit Mjedisor

Tabela e meposhtme, përmbledh çështjet kryesore ambientale, veprimet e nevojshme dhe masat zbutese për të mbrojtur mjedisin, dhe përgjegjësitë e paleve të ndryshme.

Lehtesimi Mjedisor



| <b>Masat zbutese</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zhurmat</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Faza e ndërtimit<br>Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta                                                                        | Faza e Funksionimit<br>Monitorimi i zhurmave në frekuenca të caktuara për të percaktuar nivelin e zhurmave të shkaktuar nga levizja e automjeteve<br>Faza e ndërtimit<br>Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje e punimeve përfshirë matjet periodike të zhurmave |
| <b>Emetimet në ajër</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Faza e funksionimit<br>Të hartohet një plan i përgjithshëm mbi ndotjen e ajrit për qytetin e Tiranës (në mënyrë të pavarur nga UJT)<br>Faza e ndërtimit<br>Ngarkesat e kamionëve do të mbulohen për të parandaluar emetimet e pluhurit. Ujitja e kalimeve aktive. Prishja e shtëpive gjatë periudhave me shi. Shkatërrimi me faza i shtëpive që do të prishen | Faza e ndërtimit<br>Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Vibrimet</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Faza e ndërtimit<br>Ndalimi i punës gjatë natës me përjashtim kur justifikohet nga rrethana të veçanta. Në zonat sensitive të dhëna bazë për gjendjen e ndërtesave ekzistuese | Faza e ndërtimit<br>Monitorime mjedisore të jashtme dhe mbikqyrje të punimeve                                                                                                                                                                                            |
| <b>Ndikimet sociale dhe ekonomike – Bizneset dhe aktivitetet ekonomike</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Faza e ndërtimit<br>Kompensim financiar për humbjen e shtëpive ose rivendosje e bizneseve në zonat e ristrehimit                                                              | Faza e ndërtimit<br>Monitorim i jashtëm i ristrehimit                                                                                                                                                                                                                    |



|                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                       |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Humbja e tokës</b>                   | Faza e ndërtimit<br>Kompensim financiar ose ristrehim                                                                                                                                                                                                                 | Faza e ndërtimit<br>Monitorim i jashtëm i ristrehimit |
| <b>Humbje/dëmtim i strukture</b>        | Faza e ndërtimit<br>Kompensim financiar ose ristrehim Asistencë e veçantë për njerëzit vulnerabël/me probleme                                                                                                                                                         | Faza e ndërtimit<br>Monitorim i jashtëm i ristrehimit |
| <b>Efekti barriere</b>                  | Faza e funksionimit<br>Rrugë të veçanta për këmbësorët dhe përdoruesit e biçikletave. Instalimi i semaforëve gjatë rrugës për të siguruar kalime të sigurta                                                                                                           | Shenime vjetore për siguri                            |
| <b>Peisazhi</b>                         | Faza e ndërtimit<br>Mbrotja e strukturave vegjetative të tilla si gardhet me shkurre gjatë fazës së ndërtimit<br>Faza e funksionimit<br>Zbukurimi i peizazhit gjatë rrugës (mbjellja e pemëve)<br>Konfigurimi i peizazhit për të përmirësuar habitatet                | Faza e ndërtimit<br>Monitorim ekologjik               |
| <b>Korridoret e shtegimit të faunës</b> | Faza e ndërtimit<br>Ura në korridoret për jetën e egër në tri vende (shih përshkrimin e të dhënave bazë) dhe sistem udhërrëfimi për të ruajtur udhët e shtegimit<br>Udhëkryqe veçmas korridoreve (pjesë e projektit)                                                  |                                                       |
| <b>Cilesia e ujrave nentokesore</b>     | Faza e ndërtimit<br>Largimi i duhur i materialeve të ndotura, nëse ka<br>Pastrimi i landfillëve që janë potencialisht të ndotur<br>Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik |                                                       |
| <b>Cilesia e ujrave sipërfaqesore</b>   | Faza e ndërtimit<br>Rezervuarë të ujrave të shiut për të menaxhuar shkarkimin e ujrave të kanaleve dhe për të përmirësuar të gjithë sistemin ekologjik (p.sh.pyjet                                                                                                    | Faza e ndërtimit<br>Kontrolli i cilësisë së ujrave    |



|  |                                                                              |  |
|--|------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | gjatë bregut), si rrjedhojë ndotja e ujrave nëntokësore mund të parandalohet |  |
|--|------------------------------------------------------------------------------|--|

## KAPITULLI V

### V. PLANI I RISISTEMIMIT

#### 5.1 IDENTIFIKIMI I TE INTERESUARVE NE PROJEKT

Grupet e Mundshme të Interesit në projekt janë identifikuar si më poshtë:

- Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht:
- Njerëzit që shpërngulen fizikisht nga Projekti (që duhet të shpërngulen për shkak të Projektit sepse ata banojnë në tokën e kërkuar për Projektin),
- Njerëz që zhvendosen ekonomikisht nga Projekti (njerëz që mund të preken nga marrja e tokës por nuk zhvendosen fizikisht, p.sh. pronarët e tokës të cilët nuk banojnë në sipërfaqen e tokës që do të merret për Projektin),
- Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës:
- Njerëz që jetojnë në zonën e Projektit, potencialisht të prekur nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit (p.sh. nga zhurma) por jo të shpërngulur fizikisht apo ekonomikisht nga Projekti,
- Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin:
- Njerëzit që nuk banojnë në zonën e Projektit dhe nuk ndikohen apo preken drejtpërdrejt nga ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit por që janë të interesuar për çështjet e transportit publik, mjedisore apo sociale në Tiranë,
- Politikë-bërësit dhe zyrtarët që merren me çështjet e transportit, mjedisit dhe ato sociale në Pushtetin Qendror dhe Bashkinë e Tiranës.
- Organizatat e shoqërisë civile përfshirë partitë politike, sindikatat, shoqatat e biznesit, organizatat jo qeveritare, të interesuara për çështjet e transportit, të mjedisit dhe sociale në Tiranë, në rrafsh kombëtar dhe ndërkombëtar,
- Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre:
- Bizneset që marrin pjesë në tender ose kontraktohen për ndërtimin e Projektit (kontraktorë dhe konsulentë lokalë apo ndërkombëtarë dhe nën-kontraktorët e tyre),
- Punëtorët e përfshirë nga kontraktorët për ndërtimin e Projektit,

#### 5.2 PLANI I KONSULTIMEVE ME PUBLIKUN

Tabela e mëposhtme tregon veprimtaritë e konsultimeve paraprake me publikun për grupet e ndryshme të interesit të identifikuar me sipër.

| Grupi i interesit                                 | Veprimtaria e konsultimeve me publikun                                                                                 | Afati kohor |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Njerëzit e shpërngulur fizikisht ose ekonomikisht | a. Seanca të dëgjimeve publike<br>b. Intervista individuale për ristrehimin dhe kompensimin<br>c. Mekanizmi i ankimeve |             |



|                                                                                     |                                                                                               |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Njerëzit e prekur nga ndikimet mjedisore apo sociale të ndryshme nga marrja e tokës | a. Seanca të dëgjimeve publike<br>b. Takim i hapur<br>c. Mekanizmi i ankimimeve               |  |
| Njerëzit dhe organizatat e interesuara për Projektin                                | a. seanca degjimore<br>b. Takim i hapur<br>c. Mekanizmi i ankimimeve                          |  |
| Organizatat që marrin pjesë në ndërtimin e Projektit dhe punonjësit e tyre          | a. Seancë informacioni për tenderuesit e ardhshëm<br>b. Mekanizmi i ankimimeve për punonjësit |  |

Identifikimi i të interesuarve në projekt u bë me anë të një analize, e cila parashikon përgjigjen e këtyre pyetjeve:

- Kush varet nga ky projekt?
- Kush është i interesuar në përfundimin e projektit?
- Kush do të influencojë në projekt dhe si?
- Kush do të punojë kundër projektit?

Tabela më poshtë shpjegon rezultatin e kësaj analize. Kutitë e evidentuara janë paraqitur edhe në planimetrinë e objekteve që preken nga projekti.

| Nr. | Të Interesuarit           | Interesimi në projekt | Influenca në projekt | Rëndësia relative në analizën e të prekurve |
|-----|---------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| 1   | Banorë të zonës           | +++                   | ++                   | +                                           |
| 2   | Njësia Bashkiake          | +++                   | +++                  | +                                           |
| 3   | Banorë autoktonë të zonës | ++                    | -                    | ---                                         |
| 4   | Komuniteti i zonës        | +++                   | ++                   | +                                           |
| 6   | Qeveria Qendrore          | ++                    | +++                  | +                                           |
| 7   | Pronarët me qira          | +++                   | +                    | --                                          |
| 8   | Pronarët e ligjshëm       | +++                   | +                    | ---                                         |
| 9   | Pronarët e paligjshëm     | ++                    | -                    | ---                                         |
| 10  | Rezidentët                | +++                   | +                    | ---                                         |
| 12  | Kontraktori               | +++                   | --                   | +++                                         |
| 13  | Publiku i interesuar      | +                     | +                    | +                                           |
| 14  | Investitori               | +++                   | +++                  | +                                           |

### Shpjegues

[ + + + ] = ndikim i lartë pozitiv

[ + + ] = ndikim mesatar pozitiv

[ + ] = ndikim i ulët pozitiv

[ - ] = ndikim i ulët negativ

[ - - ] = ndikim mesatar negativ

[ - - - ] = ndikim i lartë negativ

### KONKLUZIONE DHE PËRFUNDIME



Objektivi i vlerësimit të ndikimit në mjedis *“Ndërtim Unaza Mustafakoc-Veski-Kocaj, Asfaltimi i Unazës që lidh 5 Fshatra”* është vlerësimi në mënyrë konkrete të impakteve mjedisore dhe sociale. Ndërtimi i kësaj rruge, do përmirësojë ndjeshëm qarkullimin e mjeteve si dhe të kembësoreve, duke krijuar atyre kushtet normale të ecjes në rrugë. Zbatimi i këtij projekti do të lehtësojë lëvizjen e automjeteve pa shkakton trafik duke minimizuar në maksimum ndotjen akustike dhe ndotjen e ajrit në këto zone të kryeqytetit.

Nga kjo VNM arrijmë këto përfundime:

- Identifikimin e të gjitha ndikimeve, sidomos ato negative
- Identifikimin e mënyrave alternative për projektin që pason
- Ofrojmë modele metodash lehtësisht të zbatueshme
- Reduktim të impaktit mjedisor
- Reduktim të impaktit social
- Reduktim të strukturave/objekteve që preken nga projekti

Nga ky Raport nxjerrim konkluzionin se ndikimet negative janë të paperfillshme në krahasim me rëndësinë që ka ndërtimi i kësaj rruge.

Në këtë vlerësim garantojmë një projekt lehtësisht të zbatueshëm dhe të menaxhueshëm nga investitori.

**BOE Shoqëria “ZENIT&CO” shpk & Shoqëria “FTA Studio” shpk**

Përfaqësues

**Shoqëria “ZENIT&CO” sh.p.k**

Administrator

**Ing.Arqile PERI**