

RAPORT I NDIKIMIT TE MJEDISIT

"PUNIME SINJALISTIKE NË TERRITORIN E BASHKISË KRUIJË".

DREJTUSI I FIRMES "ERALD-G"SH.P.K

Inxh.Gezim Islami

TIRANE 2024

PËRMBAJTJA

1	Hyrje	4
1.1	Kuadri institucional dhe ligjor ne lidhje me vlerësimet e ndikimit në mjedis	5
1.2	Kuadri Kombëtar Ligjor dhe Administrativ	6
2	Aspekte teknike të projektit	6
2.1	Gjendja ekzistuese.....	7
2.2	Përshkrimi i projektit të propozuar.....	7
3	Ambjenti ekzistues.....	8
3.1	Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore.....	8
3.2	Terreni dhe vendet me pamje te veçantë	9
3.3	Klima.....	9
3.4	Gjeologjia dhe dherat	12
3.5	Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore	13
3.6	Habitati dhe biodiversiteti	13

3.7	Cilësia e ajrit.....	13
3.8	Zhurma	14
3.9	Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike.....	14
4	Impaktet e rëndësishme mjedisore.....	15
4.1	Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore.....	15
4.2	Terreni dhe vendet me pamje të veçantë	16
4.3	Klima.....	16
4.4	Gjeologjia dhe dherat	16
4.5	Hidrologjia, ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore	16
4.6	Habitati dhe biodiversiteti	17
4.7	Cilësia e ajrit.....	17
4.8	Zhurmat	18
4.9	Komuniteti lokal dhe aspektet social – ekonomike.....	18
5	Masat e propozuara lehtësuese.....	19
5.1	Masat e përgjithshme	19
5.2	Masat e veçanta	20
5.2.1	Arkeologjia dhe Trashëgimia Kulturore	21
5.2.2	Terreni dhe vendet me pamje të veçantë.....	22
5.2.3	Gjeologjia dhe Dherat	22
5.2.4	Hidrologjia, Ujërat Sipërfaqësore dhe Nëntokësore	23
5.2.5	Habitati dhe Biodiversiteti	23
5.2.6	Cilësia e Ajrit	24
6	Monitorimi i mjedisit	24
7	Aneksë.....	25

1. HYRJE

Projektet e ndërtimit të rrugëve, trotuareve dhe sinjalistikës rrugore shoqëruese rezultojnë në krijimin e kushteve lehtësuese për një rajon të dhënë që ka paraqitur vështirësi në qarkullimin e njerëzve e kalimtarëve. Në një situatë të tillë sidoqë të kryhet ndërtimi ato do të kenë efekte ndikuese në gjendjen natyrore të rajonit. Kjo lidhet si me ndikimet e ndërtimit ashtu edhe me ato të karakterit operativ për shkak të ngarkesës në qarkullimin e njerëzve e këmbësorëve. Duke vijuar me tej, ndërtimi dhe shfrytëzimi do të ketë ndikime direkte ose indirekte në aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike të “status quo-s”.

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

Objekti i kësaj hyrje – përmbledhje për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis të “Punime sinjalistike në territorin 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 ajër, rrugëve 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 sinjalistikës dhe infrastruktura të implementuara në kuadrin e Projektit të Integruar të Qeverisë Shqiptare të jenë në përputhje me legjislacionin ekzistues, aktet nënligjore dhe zakonet në Shqipëri, si dhe me Politikën Operative të Bashkisë Krujë mbi Vlerësimin Mjedisor. Zhvendosjen e Detyruar dhe Trashëgiminë Kulturore, si dhe të mos kenë efekte të zgjatura negative mbi popullsinë e vendit, mjedisin natyror apo objektet me vlera të veçanta kulturore.

Në këtë kuadër do të realizohet projekti për objektin “Punime sinjalistike në territore bashkisë Krujë”.

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

Dokumenti mundëson një përmbledhje të përgjithshme të të dhënave në Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe Plani i Menaxhimit 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 në zonën e Projektit, masat lehtësuese, programet e konsultimit publik etj.

1.1. Legjislacioni në lidhje me vlerësimin e impakteve në mjedis

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

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

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

- a) Një vlerësimi të përgjithshëm me nderthurje të impakteve ambjentale të 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 ambjentin, promovuesit të projektit, specialistëve të ambjentit dhe personave juridike të specializuar në çështjet ambjentale.

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

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

- Ligji nr. 8934 “Per mbrojtjen e mjedisit”;
- Ligji Nr. 8990 “Per Studimet e Vleresimeve Mjedisore”;
- Ligji Nr. 8093 “Per burimet e ujrave” nga viti 1996 e permiresuar nga Ligjet Nr. 8375, 8605, 8736;
- Ligji Nr. 8897 “Per mbrojtjen e ndotjes se ajrit”;
- Ligji Nr. 8561 “Per rivendosjen dhe shfrytezimin e perkohshem te prones per interes publik”;
- Ligji Nr.7623 “Per pyjet dhe mbrojtjen e tyre” nga viti 1992 e ndryshuar nga nenet 63 dhe 64 nga
- Ligji Nr. 7839 “Per shfrytezimin e pyjeve”; dhe
- Ligji Nr. 7866 “Per Referendumin” qe perfshin ceshtjet e vecanta mjedisore

2-ASPEKTE TEKNIKE TE PROJEKTIT

Projekti konsiston ne realizimin e sinjalistikes rrugore horizontale dhe vertikale (kryesisht vizimeve rrugore e sinjaleve shoqeruese si dhe tabelave rrugore) me nje infrastrukture bashkekohore. Pergatitjen e skemes finale per punimet e listuara ne fletet e dhena per zonen si rrjetin rrugor (trotuaret) ashtu sic kerkohet ne detyren e projektimit, perfundimi i llogaritjeve per ndricimin rrugor, pergatitja e profilave terthore pergatitja e profilave gjatesore e detajeve. Vizatimet duhet te jene te qarta dhe koncize dhe te prezantohen ne nje menyre te tille qe te mund te kuptohen dhe interpretohen lehtesisht nga kontraktori.

2.1 Gjendja ekzistuese

“Punime sinjalistikën në territorin e bashkisë Krujë”. Projekti parashikon furnizimin dhe vendosjen e sinjalistikës rrugore vertikale dhe horizontale, në akset rrugore kryesore brenda territorit të bashkisë (kryesisht në rrugët që lidhen drejtpërdrejtë me akset nacionale), me qëllim disiplinimin e trafikut në akset kryesore urbane të bashkisë Krujë. Shtrirja: Sipas planimetrive perkatese.

Është parashikuar të bëhet largimi i grumbujve të mbeturinave apo materialeve të tjera inerte që krijohen.

-Terreni dhe vendet me pamje të veçanta

Te gjitha të dhënat mbi popullsinë e Krujes u dhane nga Bashkia Kruje dhe në detyrën e projektimit. Popullsia e bashkisë Kruje, deri në vitin 2020 nga të dhënat e Bashkisë është 80 000 banorë. Studiuesit demografë japin të dhëna të përafërta me ato të bashkisë.

Një pjesë e popullsisë jeton në banesa 2-3 kate dhe pjesa më e madhe jeton në banesa private 1-2 kate, por dhe në pallate 4-5 kat dhe deri në 10 kat. Popullsia e pritshme e bashkisë deri në vitin 2030 është 90000 banorë.

Një përqendrim i tillë është vërejtur veçanërisht pas vitit 1990 me lejimin e lëvizjes së lirë të njerezve dhe shtimin e ndertimeve të shumta.

EKONOMIA

F-Kruja, Kruja, Thumana, Nikla e Bubqi renditet në qendrat me një zhvillim të mirë ekonomik, tregtarë të vendit. Jo vetëm qyteti i Krujes, por i gjithë rrethi në tërësi ka luajtur historikisht një rol shumë të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik të kësaj vendi.

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

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

Klima

Kushtet klimatike

Hidrologjia e krahinës së Krujës, varet së pari nga klima, së dyti nga topografia dhe gjeologjia. Faktorët klimatike të një rëndësie paresore janë rreshjet dhe mënyra e perhapjes 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.

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

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

Temperatura eshte matur ne grade Celsius.

Reshjet

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

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

Reshjet ne zonen e Fushë Krujës perbehen kryesisht prej shiut por mund te jene gjithashtu edhe ne forma te tjera, si breshër, bore me shi, bore, mjegull ose vese.

Nga pikpamja e shperndarjes se reshjeve zona konsiderohet shume homogjene.

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

3.3.4 Debora

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

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

3.3.5 Era

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

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

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

Në stinën e pranverës mbizotërojnë erërat veriperëndimore dhe juglindore, me rastisje përkatësisht, 16,6% kurse në vjeshtë ato juglindore, me një rastisje 18.8% Në Fushë Krujë, erërat kanë një karakter të theksuar stinor, d.m.th. gjatë gjysmës së ftohtë të vitit ato fryjnë nga thellësia e vendit, kurse gjysmën e ngrohtë të vitit ato fryjnë nga deti në thellësi të territorit.

Muajt me të ftohtë të vitit janë Janar dhe Shkurti. Në keto muaj temperatura mesatare mujore e ajrit arrin vlerat nga 1.2 °C deri 7.0 °C. Si muaj me të ngrohtë të vitit paraqiten korriku dhe gushti ku temperatura mesatare mujore arrin shifrat nga 20.0 °C deri 24.5

Reshjet mesatare vjetore nga 2405... në 954.8....mm, pjesa më e madhe në pjesën e dimrit dhe të vjeshtës..

3.4 Gjeologjia dhe dherat

Në dukurite fiziko-gjeologjike që zhvillohen në zonën e Krujes janë; Tjetërsimi dhe shkeputja shkembore. *Tjetërsimi* është i zhvilluar në nivelet më të ulëta ose të butë të ndërtuar nga depozitimet argjilo-ranoro-alevrolitike dhe më pak është zhvilluar në depozitimet flishore. Trashësia e produkteve të tjetërsimit që mbulon formacionin bazë në zonën flishore arrin deri 2.50 – 3.0 m. Ajo përfaqësohet nga suargjila me përmbajtje çakelli. Ndërsa produktet aluvialo-deluviale të zonës mollasike kryesisht pliocenike arrin deri 2.0 m me gjithë zonën e carjeve.

3.6 Habitati dhe biodiversiteti

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

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

3.7 Cilësia e ajrit

Shkarkimet e ndotjes së ajrit në Shqipëri janë renduar që në fund të vitit 1980 dhe në fillim të 1990. Gjate kësaj kohe ka pasur kontribute të ndryshme nga burime të ndryshme që kanë ndryshuar në vazhdimësi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kanë rënë për shkak të uljes së veprimtarisë industriale gjatë 10-15 viteve të kaluara. Në fillim të vitit 1990 kanë rënë edhe shkarkimet nga banesat por po të njëjtat arsye dhe si pasojë e ndryshimit nga gazrat fosile në shfrytëzimin e elektricitetit. Kjo ka qellim që të vazhdojë edhe gjatë 1990. Gjatë të njëjtës periudhe të shkarkimeve të trafikut janë rritur si pasojë e rritjes së menjëhershme në zotërimin dhe shfrytëzimin e automjeteve.

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

3.8 Zhurma

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

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

Njesia 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 decibele. 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 relativisht i ulët.

3.9 Komuniteti lokal dhe aspekte social ekonomike

Kjo rrugë(ku do te ketë ndriëm rrugor) kalon ne Arrameras dhe qytet Fushë Krujë. 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 nje ngarkese te madhe ne rruge per shkak te automjeteve te shumta qe ata marrin me vete. Nga ana tjeter, eshte shume i rendesishem fakti qe ata veçse ndihmojne familjet e tyre me te ardhura kane filluar edhe te investojne. Investimet ne kete zone per shkak te pozites gjeografike dhe pranise se tregut, jane te shumta. Pjesa tjetër e popullsisë e cila ka vendosur të jetojë aty merren më shumë me aktivitete private, janë të punësuar në to apo janë pronarë.

3.10. Trafiku dhe siguria rrugore

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

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

Siguria Rrugore: Aksidentet rrugore jane shkaku i dyte i vdekjeve ne Shqiperi (pas atyre te semundjeve kardiovaskulare) dhe se situata vjen duke u perkeqesuar per shkak te rritjes se

menjehershme te trafikut. Organizatat nderkombetare financuese po bejne investime te medha per sjelljen ne funksionim normal te rrjetit rrugor ne Shqiperi.

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

4. IMPAKTET E RËNDËSISHME MJEDISORE

4.1 Trashegimia Arkeologjike dhe Kulturore

Segmentet rrugore ku do të ndërhyhet kalojnë neper trasene e rrugeve ekzistuese qe tashme jane 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.

4.2 Terreni dhe pamjet piktoreske

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

4.3 KLIMA

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

4.4 Gjologjia dhe Dherat.

Sipas skemes se projektit nuk pritet te kete asnje impakt mbi gjeologjine e rajonit dhe/ose zones. Ne trasene ku rruga kalon do te kete vetem nje germim te lehte, jo me shume se 25 cm dhe mbushje jo me shume se 50 cm. Gjithe materiali qe do te çvendoset do te ngarkohet ne makina dhe do te depozitohet ne nje vend depozitimi qe do te paracaktohet ne bashkepunim me organet komunale. Nuk priten te kete 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(trotuareve) 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 nentoksore.

Ne rast derdhjesh te rendesishme te karburanteve dhe/ose vajit lubrifikant, hidrokarburet, per shkak te gravitetit do te levizin drejt thellesise duke u bashkuar me 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 të shqetësimit në zone. Përveç kësaj një kontroll i pakët në lidhje me mbeturinat e lëngshme dhe të forta nga kantieri, së bashku me derdhjet apo shkarkimet e karburanteve dhe lubrifikanteve, mund të sjellë popullimin e dherave, degjenerimin e habitatit dhe dëmtimin apo shkatërrimin e foleve të zogjve shtegtare dhe llojeve të tjera të ngjashme.

Ndodja 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 zvogëlimin të efektit të shtegtimin 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, gjurmimi 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 nëntë.

4.8 Zhurmat

Gjatë ndërtimit priten që zhurmat të shkaktohen nga makineritë e rënda të cilat do të transportojnë materialet/mbetjet që do të dalin nga gjurmimi 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:

- Ndricimi do të përmirësojë ndjeshëm shikueshmërinë dhe jetën e banorëve.
- Do të lehtësojë dhe përmirësojë lëvizjen në orët e natës.

- Do të rris numrin e turistëve duke rritur kështu dhe të ardhurat.

Efektet negative konsistojne:

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

5. MASAT E PROPOZUARA LEHTESUESE

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

5.1 Masa te Pergjitheshme

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

- Punime ndertimi te realizohen kryesisht gjate dites,
- Materialet e ndertimit do te merren ne vendin e prodhimit te inerteve,
- Mbeturinat e germimit do te grumbullohen ne vende te posaçme te caktuara paraprakisht nga pushteti vendor dhe kontraktori,
- 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 germuese 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 të VNM. Në linjë me zhvillimin e VNM është përgatitur një strategji për konsultimet. Konsultimet në çështjet ambientale janë bazuar në ‘Konventën e Aarhus’, e cila përshtat një pikëpamje me baze të drejte dhe fokusohet në ndërveprimet mes autoriteteve të publikut dhe vete publikut në një përmbajtje me demokratike.

Objektiva të veçanta të fushatës së informacionit publik dhe konsultimet publike janë përmbledhur si më poshtë:

- Për të ndarë plotësisht informacionin rreth projektit të propozuar, përbërësit e tij dhe veprimtaritë me gjithë personat e prekur;
- Të arrihe informacion rreth nevojave dhe prioriteteve të personave të prekur, si edhe rreth reagimeve të tyre për çështjet dhe veprimtaritë e propozuara;
- Të arrihet bashkëpunimi dhe pjesëmarrja e njerëzve të prekur si dhe komuniteteve në veprimtaritë e kërkuara që duhet të ndërmerren
- Të siguroje transparence në të gjitha veprimtaritë lidhur me zotërimin e tokës, rivendosjen dhe rehabilitimin.

5.2.3 Plani i menaxhimit ambjental

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

PMA është një dokument në evoluim dhe do të ndryshojë vazhdimisht sa më shumë të bëhen të ditura detajet e punimeve të rehabilitimit dhe ndërtimit dhe mendimet publike.

Drafti i PMA konsiston në sa më poshtë:

- Një Plan i Lehtësimit Ambjentalist (PLA), që nënvizon masat që duhen marrë për të lehtësuar ndikimet negative gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
- Një Plan Monitorimi Ambjentalist (PMoA), që përcakton parametrat ambientaliste për t’u observuar dhe raportuar gjatë fazave të ndryshme të Projektit;

Një Plan Menaxhimi Ambjental (PMA) po përgatitet si pjesë e studimit të VNM-se me qëllim që të përcaktojë masat për ruajtjen e mjedisit dhe procedurat që nevojiten për tu përshtatur me

projektin si edhe për të njohur Përgjegjësitë e tyre gjatë zbatimit. PMA do të kompletohet kur procesi i projektimit do të ketë përfunduar dhe metodologjia e punës së Kontraktorit njihet dhe është përcaktuar përfundimisht. Kjo mund të rishikohet gjatë zbatimit të projektit.

PMA është ndërtuar të përmbajë informacionet e mëposhtme:

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

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

5.2.4 Komuniteti Lokal dhe aspektet Social-Ekonomike

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

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

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

- Biznesin vendas dhe të huaj që duhet të drejtohet drejt sektorëve më të rëndësishëm të ekonomisë, si turizmi, nga ndihma e projekteve;
- Prodhimet më tradicionale përfituese që duhen stimuluar;
- Sektori i turizmit duhet të asistohet dhe të ndihmohet edhe më mirë (rreth e rrotull, urban, familjar, kulturor, historik etj.) duke e bërë komunitetin më të vetëdijshëm dhe duke përmirësuar infrastrukturën e turizmit.

- Interesat dhe prioritetet për tu harmonizuar sa më mirë me njëra tjetrën për të rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik mirëqenien dhe pa asnjë impakt në ambient.

5.2.5 Terreni dhe vendet me pamje të veçantë

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

5.2.6 Gjeologjia dhe Dherat

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

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

6. MONITORIMI MJEDISOR

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

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

PËR “ERALD-G” SHPK

ING.GËZIM ISLAMI