

# Ndërtimi Rrugës THUMANË – VORË – KASHAR

## PERMBLEDHJE JO TEKNIKE RAPORT I VNM\_së



Qershor , 2022

Table of Content

<b>1</b>	<b>KONSIDERATA TË PËRGJITHSHME MBI QËLLIMIN E PROJEKTIT</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PËRSHKRIM I PROJEKTIT</b> .....	<b>7</b>
2.1	PËRSHKRIMIN E QËLLIMIT TË PROJEKTIT TË PROPOZUAR.....	7
2.2	TE DHËNA TË PËRGJITHSHME TEKNIKE TË PROJEKTIT .....	7
2.2.1	Permbledhje e kriterëve dhe karakteristikave kryesore të rrugës së re .....	8
2.3	PLANIMETRIA E VENDËNDODHJES SË PROJEKTIT .....	9
2.4	INFORMACIONIN PËR QENDRAT E BANUARA NË ZONËN E PROJEKTIT .....	10
2.5	SKICA DHE PLANIMETRIT E PROJEKTIT TEKNIK TË RRUGËS .....	17
2.5.1	Kriteret e Projektimit Të Rrugës .....	17
2.5.2	BARRIERA AKUSTIKE .....	17
2.6	PËRSHKRIMI I PROCESEVE NDËRTIMORE .....	17
<b>3</b>	<b>VLERËSIMI I NDIKIMIT SOCIAL NGA ZHVILLIMI I PROJEKTIT</b> .....	<b>19</b>
3.1	Pozicioni Gjeografik I Zonës së Projektit.....	19
3.2	Njësitë Administrative të Zonës së Projektit .....	19
3.3	Vlerësimi i Ndikimit Social nga Zhvillimi i Projektit .....	20
3.3.1	Ndikimet Sociale të Projektit .....	20
3.4	Ndikimet negative sociale dhe masat zbutëse për reduktimin e këtyre ndikimeve.....	21
3.4.1	Trashëgimia kulturore e zonës.....	22
3.5	Ndikimet Pozitive Sociale të Projektit.....	25
3.5.1	Monitorimi mjedisor, social dhe kulturor.....	25
<b>4</b>	<b>INFORMACION PËR NDËRVEPRIMIN ME MJEDISIN TË PROJEKTIT</b> .....	<b>26</b>
4.1	PËRSHKRIM TË SHKURTËR TË MBULESËS BIMORE TË SIPËRFAQES KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, TË SHOQËRUAR DHE ME IMAZHE TË MARRA JO MË VONË SE 6 MUAJ NGA DATA E APLIKIMIT .	26
4.2	UJËRAT SIPËRFAQËSORË NË NIVEL KOMBËTAR.....	28
<b>5</b>	<b>PËRSHKRIMI I GJENDJES SË MJEDISIT NË ZONËN E PROJEKTIT</b> .....	<b>30</b>
5.1	MJEDISI BIOLOGJIK.BIODIVERSITETI .....	30
5.1.1	Biodiversiteti Në Shqipëri – Statusi Dhe Tendencat .....	30
5.1.2	Flora në zonën e projektit .....	32
5.1.3	Fauna .....	35
5.2	ZONAT E MBROJTURA DHE MONUMENTET E NATYRËS .....	36
<b>6</b>	<b>VLERËSIM I NDIKIMEVE NEGATIVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS NGA PROJEKTI</b> .....	<b>40</b>
6.1	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS .....	40
6.1.1	Ndikimet negative në karakteristikat fizike të zonës së projektit.....	40
6.1.2	Ndikimet Negative në Habitata dhe Biodiversitetin e Zonës së Projektit .....	40
6.1.3	Përshkrim I Shkarkimeve të Mundshme në Mjedis, Ujëra të Ndotura, Gaze , Pluhur, Zhurmë, Mbetje	40
6.1.4	Informacion për peshën, evoluimin në kohë, kumulativitetin dhe kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuar .....	41
6.2	Karakteristikat e Ndikimeve Negative në Mjedis .....	43
6.2.1	Metoda e zbatuar për parashikimin e ndikimeve negative në mjedis .....	43
6.2.2	Lloji i ndikimeve të identifikuar (direkte dhe jodirekte).....	44
6.3	VLERËSIMI I NDIKIMEVE NË MJEDIS .....	49
6.3.1	Vlerësimi i Ndikimeve Gjatë fazës Ndërtimore të Projektit.....	49
6.3.2	Identifikimi i ndikimeve të mundshme në tokë .....	49
6.3.3	Identifikimi i ndikimeve të mundshme në trupat ujorë.....	50



6.3.4	Identifikimi i ndikimeve të mundshme në ajër .....	51
6.3.5	Ndikimet në biodiversitet .....	54
6.3.6	Ndikimet në pejsazh .....	55
6.3.7	Ndikimet në mjedisin urban.....	56
6.3.8	Gjenerimi i mbetjeve inerte .....	58
6.4	NDIKIMET E MUNDSHME NEGATIVE NË MJEDIS GJATË FAZËS SË MIRËMBAJTJES SË RRUGË.....	58
6.5	MUNDËSINË E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR.....	60
<b>7</b>	<b>PLANI I MENAXHIMIT TË MJEDISIT DHE MASAT PËR PARANDALIMIN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE.....</b>	<b>61</b>
7.1	Parimet e Planit të Menaxhimit të Mjedisit dhe Masave Zbutëse .....	61
7.2	KUADRI I PËRPUTSHMËRISË ME RREGULLORET DHE STANDARTET .....	61
7.3	PLANI I MASAVE ZBUTËSE TË NDIKIMEVE NË MJEDIS .....	62
7.4	Permbledhje Kryesore e Ndikimeve ne Mjedis dhe Masave Zbutese te Propozuara.....	62
<b>8</b>	<b>PROGRAMI I MONITORIMIT.....</b>	<b>71</b>
8.1	Qëllimet e monitorimit mjedisor .....	71
8.2	Objektivat e Monitorimit .....	71
<b>9</b>	<b>KONKLUZIONE .....</b>	<b>74</b>
Figure 1-1:	Horografia E Gjurmës Së Rrugës .....	5
Figure 2-1:	plani I Pergjithshem I Projektit Te Përzgjedhur .....	9
Figure 2-2:	Plani Nga Te Dhenat Kadastrale Të Përdorimit Të Tokës .....	10
Figure 2-6:	Pamje Nga Zona E Projektit .....	12
Figure 2-7:	Rruget Kryesore .....	12
Figure 2-8:	Rruget E Vogla Bujqesore .....	13
Figure 2-9:	Zonat E Hapura .....	14
Figure 2-10:	Pjeset E Segmenteve Te Rruges Ku Gjurma Kalon Me Prane Zonave Të Banuara .....	15
Figure 2-11:	harta E Monumenteve Te Kultures Apo Objekteve Te Trashegimisë Kulturore Në Gjurmën E Projektit (Vija E Gjelber Gjurma E Rrugës) .....	16
Figure 4-1:	Zona E Projektit, Ndarjet Administrative Pjese E Gjurmës Se Projektit .....	19
Figure 4-2:	Njesite Administrative .....	20
Figure 4-3:	Pamje Nga Kisha Monument Culture.....	23
Figure 4-4:	Harta E Monumenteve Te Cultures Prane Zonës Së Projektit ( Vija E Gjelber Gjurma E Rruges). .....	24
Figure 5-1:	mbulesa Bimore Në Zonën E Projektit .....	27
Figure 5-2:	Burimet Ujore Siperfaqesore Dhe Digat Referuar Gjurmës Se Projektit .....	29
Figure 6-1:	bimesia Ne Zonën E Projektit .....	34
Figure 6-2:	harta E Habitave Ne Zonen E Projektit .....	35
Figure 6-3:	rrepet E Arramerasit (Fushë Krujë) .....	37
Figure 6-4:	Selvia E Teqesë (Fushë Krujë) .....	38
Figure 6-5:	Gjurma E Projektit Ne Lidhje Me Zonat E Mbrojtura Po Munumenteve Të Natyrës .....	39
Figure 7-1:	Masa Parandaluese Të Sygjeruara Për Kontaminimin E Tokës .....	50
Figure 7-2:	masat Parandaluese Ndaj Impaktit Ne Cilesine E Ajrit .....	53
Figure 7-3:	masat Mbrojtëse Të Sygjeruara Për Reduktimin E Nivelit Të Zhurmave .....	54

## 1 KONSIDERATA TË PËRGJITHSHME MBI QËLLIMIN E PROJEKTIT

Shoqëria “G2 INFRA” shpk, person juridik shqiptar identifikuar ne regjistrin tregtar me NUIS Nr. L81926005I, me zyre qendrore ne Rr. Papa Gjon Pali II, ABA Business Center, Kati 7, Tirane, ne cilesine e Shoqëria Koncesionare, se bashku me Shoqërine “Gener 2” sh.p.k ne cilesine e Koncesionarit ka nenshkruar me Autoritetin Kontraktor Ministrine e Infrastruktures dhe Energjise Kontraten e Koncesionit Nr.2088 Rep, Nr.670 Kol date 09.05.2022, Per Projektimin, Ndertimin, Operimin, Mirembajtjen dhe Transferimin e Aksit Rrugor "Thumane – Vore – Kashar" miratuar me VKM Nr.360 date 26.05.2022, publikuar ne Fletoren Zyrtare Nr.82 date 01 Qershor 2022.

Raporti VNM -së paraqet situatën mjedisore në kushtet e parashikimit të zbatimit të projektit, si dhe ndikimet e pritshme të projektit mbi mjedisin - në aspektin e ndikimit në tokë, ujë, ajër, bimësi, habitateve natyrore, si dhe pasojat sociale të këtyre ndikimeve. Ai gjithashtu krahason alternativat e ndryshme të projektit.

Qellimi i ketij projekti te detajuar eshte ndertimi i nje rruge prej 21+048 km, e cila fillon ne Thumane dhe vazhdon deri ne autostraden Tirane – Durres, me te cilen lidhet me ane te nje nyje te re ne disnivel.

Aktualisht levizja pergjate Korridorit Veri –Jug kryhet me veshtiresi ne segmentin Thumane – Vore.

Zona Thumane–F.Kruje-Vore gjendet ne nje rajon gjeografik qe sherben si lidhje midis veri-lindjes dhe veri – perendimit me pjesen tjeter te Shqiperise. Komunikimi me Kosoven nepermjet korridorit veri – lindje dhe lidhja me korridorin veri – jug ne perspektivat e tregetise dhe turizmit me Malin e Zi dhe Kroacine, e transformojne kete zone ne nje arterie komunikimi qe ofron perspektiva te qarta ekonomike dhe historike, kulturore dhe etno-kulturore ne drejtim te turizmit.

Gjeografikisht, zona ne studim kufizohet ne veri nga fshati Thumane, ne anen lindore nga qyteti i Fushe-Krujes dhe rrethinat, ne jug-lindje nga qyteti i Tiranes, ne jug-perendim nga qyteti i Vores, dhe ne anen perendimore nga fshatrat e Komunes Preze.



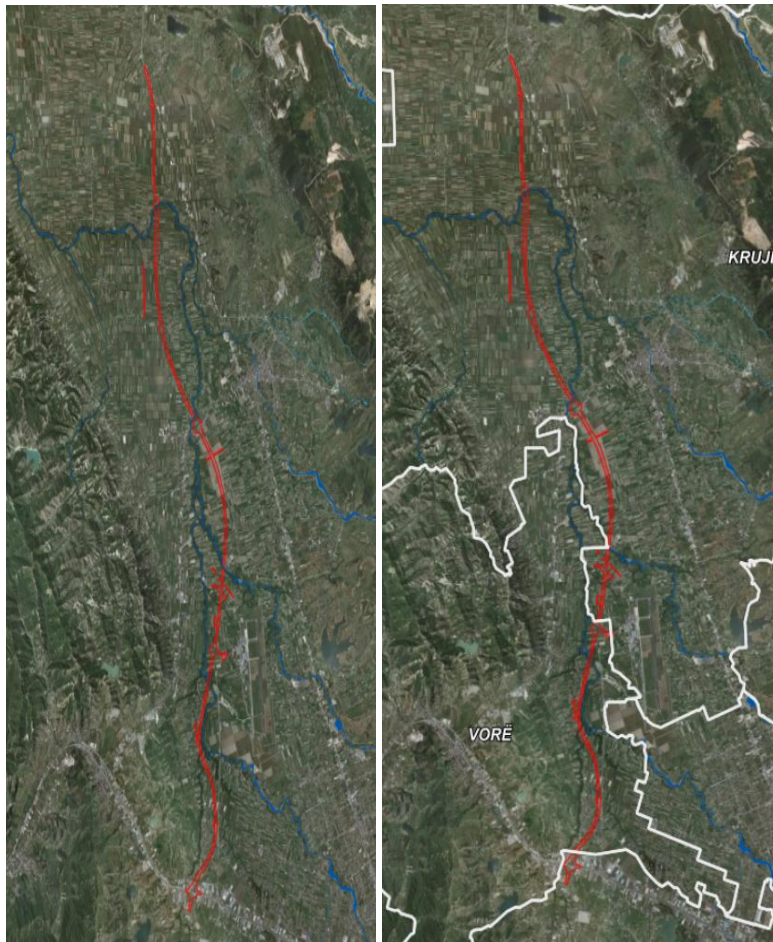


Figure 1-1: Horografia e gjurmës së rrugës

Rruga ekzistuese kalon nga Thumana përgjatë pjesë fundore të lugines, vazhdon në Fushe-Kruje, dhe më pas devijon në drejtim të pjesës jugore të qytetit Vores. Para se të arrijë qytetin e Vores, ka një kthesë që lidh rrugën ekzistuese me Rinasin dhe më tej me autostradën Tirane-Durrës.

Autostrada e re do të kalojë në zonat urbane dhe gjysëm-urbane të Thumanes, Fushe Krujes, Rinasit dhe Vores dhe do të lidhë 2 pika të rëndësishme:

- Segmentin me 4 korsë në Thumane në veri (Fillimi i projektit)
- Autostradën Tirane-Durrës në jug (Fundi i projektit),

Një gjurmë direkte, me standartet e pershtatshme gjeometrike supozohet që do të përmirësojë lëvizjen e trafikut në të gjithë rajonin që preket nga ky ndërtim, veçanërisht lëvizjen e trafikut përgjatë korridorit Veri – Jug. Ajo do të ketë gjithashtu një ndikim tërësisht pozitiv në të gjithë rrjetin e transportit.

Objektivat kryesorë të projektit janë:

- Sigurimi i një lidhjeje të pershtatshme ndërmjet veriut të Shqipërisë dhe Kosovës me Portin e Durrësit (kjo është rruga Europiane E762).
- Lehtësimin e trafikut në segmentin Fushe Kruje-Tirane e cila është dhe një zonë e banur, gjë që shpeshherë është bërë shkak për aksidente.
- Sigurimi i lidhjes së kryeqytetit me Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit.
- Zbatimin e standardeve ndërkombëtare në zbatimin e këtij projekti,

Objektivi kryesor është realizimi I nje projekti te sakte dhe te plote per nje segment rrugor qe adaptohet ne kategorine “A” ne perputhje me Rregullat Teknike te Projektimit dhe Ndertimit – 2015 qe lidh autostraden Milot – Thumane me autostraden Tirane – Durres.

### **1.1. Kategoria e VNM-se e Projektit te Propozuar**

Në mbështetje të ligjit nr. 10440 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”; neni 9, ky project kërkon “Vlerësim Të Thelluar Të Ndikimit në Mjedis ” ,referuar shtojcës 1 ; pika pika 7/ç “Ndërtimi i një rruge të re me katër ose më shumë korsi, ose rregullimi dhe/ose zgjerimi i një rruge ekzistuese, që ka dy apo me pak korsi, në mënyrë që të bëhet me katër ose më shumë korsi, kur rruga e re ose seksioni i rregulluar dhe/ose i zgjeruar i saj do të jetë 10 kilometra ose më shumë në gjatësi të vazhdueshme”.



## 2 PËRSHKRIM I PROJEKTIT

### 2.1 PËRSHKRIMIN E QËLLIMIT TË PROJEKTIT TË PROPOZUAR

Synimet e këtij Projekti janë që të përmirësojnë gjendjen e trafikut dhe infrastrukturën rrugore. Rruga ekzistuese kalon nga Thumana përgjate pjesë fundore të lugines, vazhdon në Fushe-Krujë, dhe më pas devijon në drejtim të pjesës jugore të qytetit Vores. Para se të arrijë qytetin e Vores, ka një kthesë që lidh rrugën ekzistuese me Rinasin dhe më tej me autostradën Tirane-Durrës.

Gjeografikisht, zona në studim kufizohet në veri nga fshati Thumane, në anën lindore nga qyteti i Fushe-Krujës dhe rrethinat, në jug-lindje nga qyteti i Tiranës, në jug-perëndim nga qyteti i Vores, dhe në anën perëndimore nga fshatrat e Komunes Preze.

Autostrada e re do të kalojë në zonat urbane dhe gjysëm-urbane të Thumanës, Fushe Krujës, Rinasit dhe Vores dhe do të lidhë 2 pika të rëndësishme:

- Segmentin me 4 korsi në Thumane në veri (Fillimi i projektit)
- Autostradën Tirane-Durrës në jug (Fundi i projektit)

Një gjurmë direkte, me standartet e përshtatshme gjeometrike supozohet që do të përmirësojë levizjen e trafikut në të gjithë rajonin që preket nga ky ndërtim, vecanërisht levizjen e trafikut përgjate korridorit Veri – Jug. Ajo do të ketë gjithashtu një ndikim teresisht pozitiv në të gjithë rrjetin e volumit të përgjithshëm transportit në vend.

Objektivat kryesorë të projektit janë:

- Sigurimi i një lidhje të përshtatshme ndërmjet veriut të Shqipërisë dhe Kosovës me Portin e Durrësit (kjo është rruga Europiane E762).
- Lehtësimin e trafikut në segmentin Fushe Krujë-Tirane e cila është dhe një zonë e banur, gjë që shpeshëhere është bërë shkak për aksidente.
- Gjithashtu sigurimi i lidhjes së kryeqytetit me Aeroportin Nderkombëtar të Rinasit
- Zbatimin e standarteve ndërkombëtare në zbatimin e këtij projekti.

### 2.2 TË DHËNA TË PËRGJITHSHME TEKNIKE TË PROJEKTIT

#### Gjatësia totale e rrugës 21+048 km.

Shpejtësia e projektuar për këtë kategori rrugë do të jetë nga 90 në 140 km/ore (me tabelë kufizimi shpejtësie për 130 km/ore

Përsa i përket funksionit kryesor që do të kryejë kjo autostradë në të ardhmen, ajo i përket **Kategoriës A - Autostradë**.

**Kategoria A përbëhet nga dy karrexhata të pavarura të ndara nga një barriere sigurie e pakalueshme, secila me të pakten dy korsi, bankinë të shtruar në të majtë dhe korsi emergjence në të djathtë, pa kryqezime në nivel, dhe me kontroll strikt të aksesit.**

Rruga do të jetë e mbrojtur (me guardrail) dhe e pajisur me sisteme emergjence përgjate të gjithë gjatësisë së saj. Në autostradë do të lejohet hyrja vetëm e disa kategorive të caktuara të trafikut të motorizuar, duke vendosur sinjalistikën përkatëse në fillimet dhe fundet e saj. Janë parashikuar zona ndalimi dhe shërbimi, duke siguruar akses të përshtatshëm nëpërmjet korsive të përsheptimit dhe ngadalesimit.

Qëllimi i projektit konsiston në ndërtimin e një Autostradë të re në mbushje, Klasit A1 për një shtrirje totale prej 21+045 km

Kategoritë e mjeteve që do të lejohet të përdorin rrugën e re janë:



- Autovetura
- Autobuse;
- Kamione;
- Mjete te artikuluar transporti.

**Te dhena kryesore:**

- Shpejtesia minimale e projektimit  $V_p=90$  km/ore,
- Shpejtesia maksimale e projektimit  $V_p=140$  km/ore,
- Zgjidhja baze me 2+2 korsi kalimi, dhe korsi emergjence nga te dyja anet,
- TDMV(AADT) = 24000 - 67000 mjete/24ore.

Puna qe do te kryhet per realizimin e rruges, konsiston në:

**Faza e ndertimit te rruges** e cila fillon me pjesen e mobilizimit te kantierëve, personelit, makinerive. Behet saktësimi i pikave te furnizimit per inerte, beton, asfalte, etj. Behet saktësimi i venddepozitimeve per dherat, mbeturinat, etj. Me pas behet devijimi i trafikut aty ku knevoje dhe fillon zbatimi i punimeve. Kjo faze mbyllet me perfundimin e punimeve.

**Mirëmbajtja:** Ne kete faze perfshihet mirembajtja e rruges, qe perfshin si elemente kryesore pastrimin e kanaleve dhe veprave per kullimin e ujrave. Riparimin e mundshem te asfaltit, barrierave mbrojtese, sinjalistikes, etj.

Kjo Rruge do perbehet nga elementet si meposhte :

- 1- Nyje ne disnivel
- 2- Rruge Sherbimi dhe rruge lokale
- 3- Ura
- 4- Mbikalime
- 5- Nenkalime per rruget kryesore
- 6- Nenkalime per rruget dytesore
- 7- Tombino Hidraulike
- 8- Barriera akustike
- 9- Barriera te sigurise dhe trafikndaresit
- 10- Vendqendrim
- 11- Mure mbrojtese tip terramesh
- 12- Ndricim rrugor

## 2.2.1 Permbledhje e kriterëve dhe karakteristikave kryesore te rruges se re

Tabela 2-1 Kriteret Kryesore te Projektimit

Elementet e Projektimit	Permasat kryesore
Shpejtesia e Projektimit [km/h]	90 – 140
Rrezja minimale ne plan [m]	800
Pjerrësia gjatësore maksimale [%]	5
Numeri i korsive	2 X 2
Gjeresia e korsise [m]	3.75
Gjeresia e trafik-ndaresit [m]	2.60
Gjeresia e bankines se brendshme [m]	0.70
Gjeresia e korsise se emergjences [m]	3.00
Pjerrësi transversale [%]	2.5





Mbilartësimi maksimal [%]	7.0
---------------------------	-----

### 2.3 PLANIMETRIA E VENDËNDODHJES SË PROJEKTIT

Autostrada Thumane-Kashar, Kategoria A fillon nga pika fundore e Autostrades ekzistuese SH1 me dy karrexhata, e pozicionuar ne zonen jugore te fshatit Thumane (ne aksin nacional Tirane-Shkoder). Gjatesia totale e Autostrades eshte 21+048.72 dhe shtrihet e gjitha ne zone fushore. Autostrada e re lidh zonat e banuara Thumane, Fushe Kruje, Vore, Rinas Airport, Kashar, duke perfshire gjithashtu nje Kryqezim te ri i cili lidh Autostraden e re me Autostraden ekzistuese Tirane-Durres. Pjesa fundore e Autostrades se re, e pozicionuar pas kryqezimit me Autostraden ekzistuese Tirane-Durres, do te rakordohet me Projektin e "By-Pass-it" te Tiranes, i cili nuk eshte pjese e ketij Projekti.

Nje pamje e plote e autostrades se propozuar tregohet ne figuren e meposhtme.

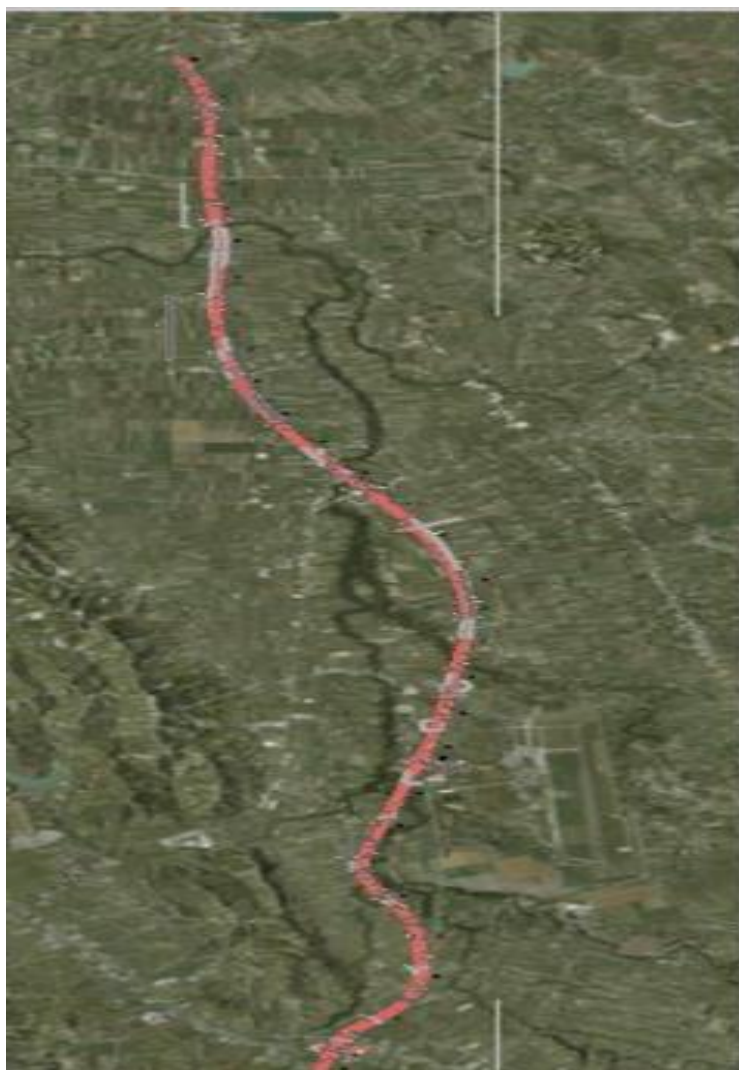


Figure 2-1Plani i Pergjithshem i Projektit te përzgjedhur

Koordinatat e fillimit dhe fundit te rruges Thumane-Kashar janë si vijon:

Koordinatat e Fillimit	UTM		
	N	E	Z
	4600074.15	389310.477	14.233
Koordinatat e Fillimit	GAUSS		
	N	E	Z

	4602046.339	4389396.827	14.233
--	-------------	-------------	--------

<b>Koordinatat e Mbarimit</b>	<b>UTM</b>		
	N	E	Z
	4580073.485	390597.495	61.015
	<b>GAUSS</b>		
	N	E	Z
	4582037.513	4390684.363	61.015

## 2.4 INFORMACIONIN PËR QENDRAT E BANUARA NË ZONËN E PROJEKTIT

Nga pikpamja gjeografike zona e projektit n kufizohet nga ana veriore nga fshati Thumane, ne anen lindore nga Borizana dhe qyteti i Fushe-Krujes, ne jug-lindje nga qyteti i Tiranes, ne jug-perendim nga qyteti i Vores dhe ne anen perendimore nga fshatrat e Komunes Preze. Gjurma e rruges ne studim shtrihet ne nje gjatesi afro 21km ne nje zone fushore me kuota qe fillojne nga 6-7m mbi nivelin e detit ne kilometrat e para prane Thumane duke u ngjitur gradualisht neper fushat e fshatrave Derven, Bilaj, Budull, Ahmetaq, Rinas, Preze, Bexulle, Katund I ri dhe perfundon ne Kashar ne kuotat 55-56m mbi nivelin e detit.

Rruga fillon nga Thumana, 150 m ne brendesi te Rruges me 4-korsi qe lidh Milotin me Thumanen ne drejtim te Fushe – Krujes. Rruga vijon me nje kthese djathtas dhe vazhdon e drejte deri ne afersi te Fushe-Krujes. Me pas me ane te nje kthese te dyfyshte i afrohet Aeroportit te Rinasit. Rruga vazhdon ne krahe te djathte te rruges automobilistike te Rinasit, deri ne lidhjen e saj me Autostraden Tirane-Durres ne Kashar.

Janë identifikuar 13 fshatra/zona kadastrale ne te cilat kalon gjurma e projektit , te cilat jane pjese e bashkive te Tiranes, Vores, dhe Krujes. Me poshte jepet nje prezantim i gjurmes ne zonat kadastrale.

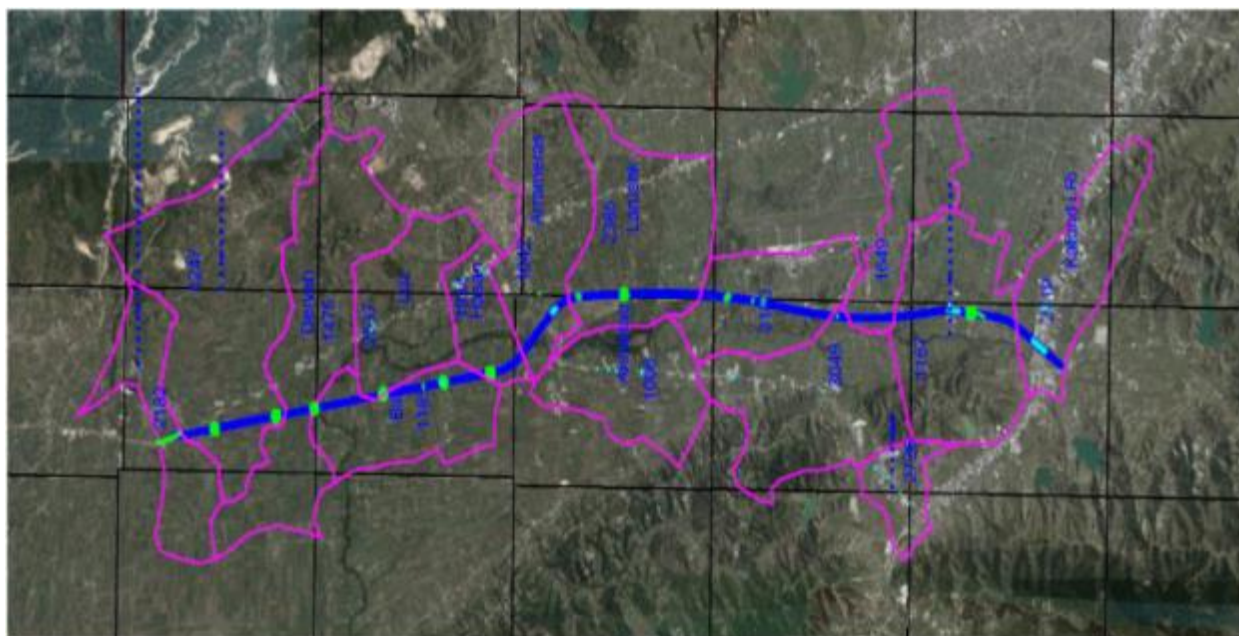


Figure 2-2:Plani nga te dhenat kadastrale të përdorimit të tokës  
Tabela 2-2:Te dhenat kadastrale dhe njësitë administrative

No	Zonat e Projektit	Ndarja Administrative	Zona Kadastrale
1	Arremeras	<b>Njesia Administrative Fushe Kruje</b> /Bashkia Kruje /Qarku Durres	1042
2	Bërxulle	<b>Njesia Administrative Preze</b> /Bashkia Vore/Qarku i Tiranës	1167
3	Bilaj	<b>Njesia Administrative Bubq</b> /Bashkia Kruje /Qarku Durres	1185
4	Borizane	<b>Njesia Administrative Thumane</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres.	1247
5	Budull	<b>Njesia Administrative Bubq</b> /Bashkia Kruje /Qarku Durres	1299
6	Derven	<b>Njesia Administrative Thumane</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres.	1475
7	Fushe Preze	<b>Njesia Administrative Preze</b> /Bashkia Vore/Qarku i Tiranës	1669
8	Hasan	<b>Njesia Administrative Fushe Kruje</b> /Bashkia Kruje /Qarku Durres	1934
9	Kashar	Njesia Administrative Kashar/ <b>Bashkia Tirane</b> /Qarku Tirane	2105
10	Koder Thumane	<b>Njesia Administrative Thumane</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres.	2182
11	Larushk	<b>Njesia Administrative Fushe Kruje</b> /Qyteti Fushe Kruje /Bashkia Kruje /Qarku Durres	2385
12	Nikel	<b>Njesia Administrative Nikel</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres	2795
13	Rinas	<b>Njesia Administrative Nikel</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres	3183
14	Thumane	<b>Njesia Administrative Thumane</b> /Bashkia Kruje/Qarku Durres.	3599

Sipërfaqja totale e tokës së afektuar nga projekti S= 1050000 m<sup>2</sup> = 105 ha

Nga te cilat rreth 90 % e saj është toke bujqësore, pra vlerësohet rreth 90 ha tokë bujqësore e ndikuar nga projekti.

Segmenti i ri rrugor kalon përgjatë disa qendrave të banuara të cilat përfshihen në disa njësi administrative dhe bashki. Traseja e ka pikënisjen në zonën e Kasharit (Bashkia Tiranë) për të vazhduar nëpër njësitë Bërxullë dhe Prezë (Bashkia Vorë) dhe kryesisht në territoret e Niklës, Fushë Krujës, Bubqit dhe Kodër Thumanës (të Bashkisë Krujë). Qendrat kryesore të banuara përgjatë aksit rrugor janë fshatrat: Bërxullë, Gjeç Fushë, Rinas, Breg Shkozë, Bilaj, Bilaj 1 dhe Thumanë. Largësia e këtyre fshatrave nga traseja e rrugës varion nga 10 deri në 250 m në të dy anët e saj. Nga inspektimi është vënë re se përgjatë aksit ka banesa të shpërndara por që nuk formojnë qendra të përqëndruara banimi dhe nuk pasqyrohen as në sistemin e hartave egzistuese.





Figure 2-3:Pamje nga zona e projektit



Figure 2-4:Rrugët Kryesore



Figure 2-5:Rruget e vogla Bujqesore



Shumica e zonave te projektit jane sipërfaqe te lira me fusha bujqesore:



Figure 2-6: Zonat e Hapura



**Figure 2-7:Pjeset e segmenteve te rruges ku gjurma kalon me prane zonave të banuara**

Sic shikohet zona ku ka me shume objekte banimi qe ndodhen me prane saj jane fshati Bexulle , Mukaj , Gjece Koder , Rinas ,Ura e Gjoles.

Rajoni është i pasur në objekte të trashëgimisë kulturore, por asnjë prej tyre nuk ndërpret korridorin e trasesë së rrugës (referuar shkresës nr.prot. 752/1 datë 02.05.2018 të Institutit Te Monumenteve të Kulturës, bashkëlidhur në dosje).<sup>1</sup>

Sic vihet re nga harta në vijim, ne afersi me gjurmen e projektit objekti me i afërt është një monument kulture rreth 280 m larg nga aksi i rrges në fshatin Derven /Thumanë /Krujë .

---

<sup>1</sup> Per me shume referoju Raportit te Ndikimit Social .



Ndërtimi dhe Mirëmbajtja e Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

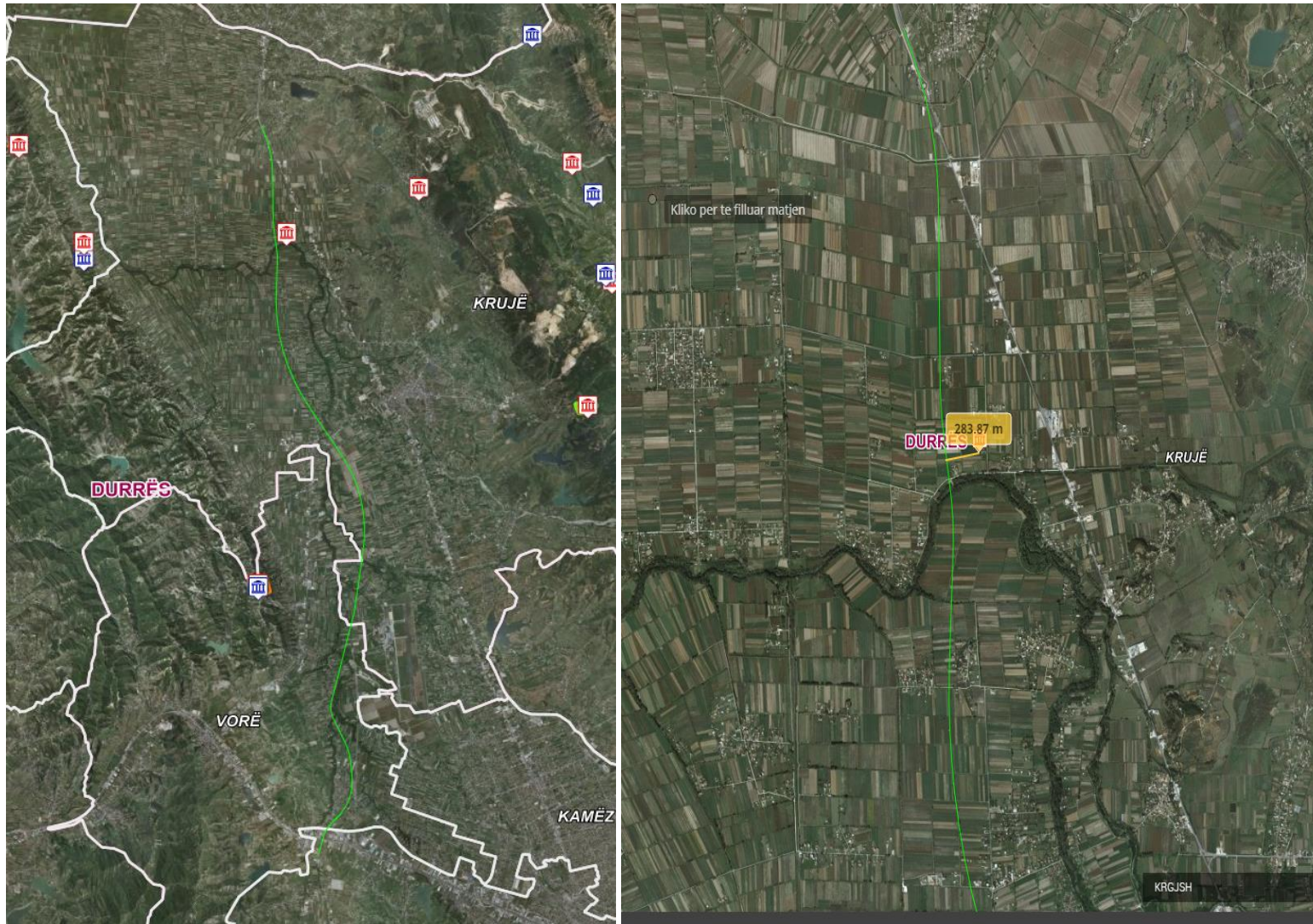


Figure 2-8Harta e monumenteve te kultures apo objekteve te trashegimisë kulturore në gjurmën e projektit (vija e gjelber gjurma e rrugës)





## 2.5 SKICA DHE PLANIMETRIT E PROJEKTIT TEKNIK TË RRUGËS

Gjurma e projektit të propozuar ka një gjatësi totale prej 21+048 km

Pika e fillimit të projektit, e identifikuar qarte në TeR ( të projektit të miratuar) koïncidon me fundin e 4 korsive të rrugës SH 1.( Autostrada Thumane-Milot).

Pika e fundit të projektit është lidhja me autostradën Tirane-Durrës në Kashar ( City Park).

- 1.50 gjerësi të bankinës së paveshur përfshirë mbrojtjen me guard rail atëherë kur kërkohet
- 3.00m gjerësi Korsi Emergjence 94cm trashësi totale;
- 3.75m gjerësi të Korsisë me Shpejtësinë së Ulet 94cm trashësi totale;
- 3.75m gjerësi e Korsisë së Parakalimit 94cm trashësi totale;
- 0.70m gjerësi e Bankinës së brendshme të veshur 94cm trashësi totale;
- 1.40m gjerësi e Barriera qendrore të shtruar 24cm trashësi totale.

### 2.5.1 Kriteret e Projektimit Të Rrugës

#### 2.5.1.1 Klasifikimi i Rrugës

Persa i përket funksionit kryesor që do të kryejë kjo autostradë në të ardhmen, ajo i përket Kategorisë A - Autostradë.

**Kategoria A përbehet nga dy karrexhata të ndara nga një barriera sigurie e pakalueshme, secila me të paktën dy korsitë, bankinë të shtruar në të majtë dhe korsitë emergjence në të djathtë, pa kryqezime në nivel, dhe me kontroll strikt të aksesit.**

Rruga do të jetë e rrethuar (me guardrail) dhe e pajisur me sisteme emergjence përgjatë të gjithë gjatësisë së saj. Në autostradë do të lejohet hyrja vetëm e disa kategorive të caktuara të trafikut të motorizuar, duke vendosur sinjalistikën përkatëse në fillimet dhe fundet e saj. Janë parashikuar zona ndalimi dhe shërbimi, duke siguruar akses të përshtatshëm nëpërmjet korsive të përshejtimit dhe ngadalesimit.

Kategoritë e mjeteve që do të lejohet të përdorin rrugën e re janë:

- Autovetura
- Autobuse;
- Kamione;
- Mjete të artikuluara.

### 2.5.2 BARRIERA AKUSTIKE

Projekti i barrierave akustike ka përcaktuar gjeometrinë (lartësi, gjatësi), vendndodhjen, instalimin dhe kushtet e instalimit të nderhyrjeve për transmetimin e zhurmës.

Në Projekt janë parashikuar **një total prej rreth 5690 m** (përfshirë të dy drejtimet) barrierat akustike me lartësi 5m. Pozicionimi ose vendosja e tyre është analizuar duke patur parasysh impaktin e zhurmave të ardhura nga qarkullimi i automjeteve në Autostradën e re si në zonën e medha të banuar (fshatra) ashtu dhe për një banesë të vetme.

## 2.6 PËRSHKRIMI I PROCESVEVE NDËRTIMORE

Aktivitetet kryesore të pritshme për të performuar gjatë ndërtimit të Autostradës A1 janë përmbledhur me poshtë:

1. Përgatitja e devijimit të mjeteve të trafikut, ku dhe kur kërkohet
2. Pastrimi dhe skarifikimi i zonave të strukturave të Autostradës



3. Shtrimi i gjeotekstilit dhe realizimi i bonifikimit
4. Germimi i kanaleve paralele anesore te drenazhit
5. Skarifikimi dhe rindertimi, sipas standarteve te reja, per 400 m te rruges ekzistuese, duke filluar nga km 0+000
6. Ndertimi i shtresave me mbushje kompakte te materialit te perzgjedhur per strukturen e Autostrades, me prioritet per seksionet qe tejkalojne ngritjen prej 6 m mbi nivelin e tokes
7. Percaktimi i vendeve ku do te realizohen muret mbajtes me dhe te perforcuar
8. Ndertim i utiliteteve te nendheshme te sherbimeve komunale
9. Instalim i tubacioneve te nendheshem gjatesore
10. Ndertim i nenkalimeve bujqesore, te cilat lidhin rruget lokale dhe devijimet e trafikut
11. Ndertim i Nenkalimeve te rrugeve te medha, perfshire devijimet perkatese te trafikut
12. Ndertim i nenkalimeve hekurudhore
13. Ndertim i Tombinove Metalike Harkore
14. Ndertim i Tombinove rrethore
15. Ndertim i Urave
16. Ndertim i rampave te nyjeve dhe nenkalimeve perkatese, perfshire devijimet e perkohshme te trafikut
17. Ndertim i shtresave nepermjet shtrimit dhe kompaktimit te materialit te perzgjedhur, perfshire zonat per Vendqendrim;
18. Shtrim dhe Kompaktim i bazes Asfaltike, perfshire edhe zonen per Vendqendrim
19. Shtrim dhe Kompaktim i Binderit, perfshire edhe zonen per Vendqendrim
20. Shtrim dhe Kompaktim i tapetit drenant, perfshire edhe zonen per vendqendrim
21. Vendosja e aksesoreve te Rrugës (Guard rails me reflektore, Kone reflektore sy mace, police i shtrire, Vijezim me relief, etj.)
22. Sinjalistike e re vertikale dhe horizontale
23. Shtrese bimesie ne bankina dhe skarpata
24. Rrethim me rrjete metalike dhe vendosja e barrierave akustike
25. Heqja e rampave te perkohshme dhe devijimeve te perkohshme te trafikut
26. Heqja e strukturave te perkohshme, zonave te perkohshme te hedhjes se mbeturinave dhe sinjalistikes se perkohshme, perfshire edhe rivendosjen e gjendjes fillestare.



### 3 VLERËSIMI I NDIKIMIT SOCIAL NGA ZHVILLIMI I PROJEKTIT

#### 3.1 Pozicioni Gjeografik I Zonës së Projektit

Gjeografikisht, kjo zonë kufizohet në veri nga Bashkia Kruje (njesia administrative Thumanë), në anën lindore nga qyteti i Fushë-Krujës dhe rrethinat, në jug-lindje nga qyteti i Tiranës, në jug-perëndim nga bashkia Vorë, dhe në anën perëndimore nga fshatrat e Njesise Administrative Prezë.

Gjurma e rruges fillon nga Thumana, 150m në brendësi të autostradës ekzistuese me 4-korsi, që lidh Milotin me Thumanën në drejtim të Fushë - Krujës. Gjurma e rruges vijon me një kthesë djathtas dhe vazhdon e drejtë në fusha deri në afërsi të Fushë-Krujës. Më pas me anë të një kthese të dyfishtë i afrohet Aeroportit të Rinasit. Gjurma e rruges vazhdon në krahë të djathtë të rrugës automobilistike të Rinasit, deri në lidhjen e saj me Autostradën Tiranë-Durrës në Kashar (rreth km te 12-te në drejtimin Tirane Dures).



Figure 3-1: Zona e Projektit, Ndarjet administrative pjese e gjurmes se projektit

#### 3.2 Njësitë Administrative të Zonës së Projektit

Segmenti i ri rrugor kalon përgjatë disa qendrave të banuara të cilat përfshihen në disa njësi administrative dhe bashki. Traseja e ka pikënisjen në zonën e Kasharit (Bashkia Tiranë) për të vazhduar nëpër njësitë Bërxullë dhe Prezë (Bashkia Vorë) dhe kryesisht në territoret e Niklës, Fushë Krujës, Bubqit dhe Kodër Thumanës (të Bashkisë Krujë). Qendrat kryesore të banuara përgjatë aksit rrugor janë fshatrat: Bërxullë, Gjeç Fushë, Rinas, Breg Shkozë, Bilaj, Bilaj 1 dhe Thumanë.



Figure 3-2: Njesite administrative

Bashkia Kruje përbëhet nga 6 njësi administrative, të cilat janë: Krujë, Fushë-Krujë, Bubq, Nikël, Thumanë dhe Cudhi. Në bashkinë e re gjenden dy qytete dhe 50 fshatra. Të gjitha njësitë janë pjesë e Rrethit Krujë të Qarkut Durrës. Sipas Censurit të vitit 2011 Kruja ka 59.814 banorë. Ndërkohë që sipas Regjistrimit Civil kjo bashki numëron një popullsi prej 79.608 vetësh. Kruja ka një sipërfaqe prej 339.02 km<sup>2</sup>. Sipas Censurit, densiteti i popullsisë është 176.43 banorë/km<sup>2</sup> ndërsa sipas Regjistrimit Civil dendësia është 234.81 banorë/km<sup>2</sup>.

### 3.3 Vlerësimi i Ndikimit Social nga Zhvillimi i Projektit

#### 3.3.1 Ndikimet Sociale të Projektit

Ndërtimi i këtij aksi rrugor me gjitha masat prandaluese /reduktuese dhe rehabilituese që do të zbatohen , përsëri disa impakte do të mbeten lidhur përsa i përket ndikimeve sociale .Ndikimet negative të identifikuar janë:

- Tjetërsim në përdorimin e tokës .



- Trafik i shtuar për shkak të punimeve në aksin e rrugës;
- Emetim i zhurmave pranë sheshit të punimeve për objektet në afërsi me aksin rrugor;
- Emetim zhurmash gjatë fazës operationale, pas përfundimit të ndërtimit të aksit të rrugës .

### 3.4 Ndikimet negative sociale dhe masat zbutëse per reduktimin e ketyre ndikimeve

Në mënyrë të përmbledhur ndikimet e mundshme të projektit në mjedisin socio-ekonomik listohen si më poshtë:

- Segmenti i ri kalon përgjatë qendrave të banuara të vjetra por dhe të zhvilluara mbas viteve '90. Qendrat kryesore të banuara me të cilet ndërpritet ose pranë të cilave kalon traseja e re janë: Bilaj 1, Bilaj, Breg Shkozë, Hasan, Larushk, Rinas dhe Bërxull përfshirë edhe qëndrat e banuara të Fushë Prezëz për shkak të devijimit sipas këtij projekti. Disa nga objektet e banimit prane ketyre qendrave gjenden në distancën 10 – 250 m nga aksi i rrugës, për rrjedhojë parashikohet të jenë nën efektin e zhurmave të trafikut. Për zbutjen e këtij ndikimi kompania do të analizojë dhe përcaktojë saktësisht sektorët ku duhet të vendosen barrierat. Jane parashikuar reth 5000 m barriera akustike afersisht per mbrojtjen ndaj zhurmave;
- **Gjurma e trasesë ndjek përgjithësisht toka bujqësore. Sipërfaqja e pergjithshme e tokes bujqësore që preket nga ndertimi i trases së rrugës është afersisht 90 ha .** Vlerësimi i numrit te plote te pronareve nuk eshte perfunduar akoma dhe do te vleresohet me detaje gjate fazës në vijim të projektit, por pritet qe numri i pronareve qe do preken nga tjetersimi i tokes bujqesore te jete edhe me i madh, dhe rrjedhimisht sasia e tokes qe i perket cdo pronari te cilit do ti shpronesohet toka do te jete edhe me e vogel, rrjedhimisht edhe ndikimi social per tjetersimin e perdorimti te tokes do jete edhe me i vogel.

Toka bujqësore e cila do te shpronesohet, mbillet kryesisht me drithera, foragjere dhe bime are. Nga analiza e fitimeve qe realizon nje fermer nga te mbjellat, vleresohet ne rastin me te mire nese toka do te punohet rregullisht dhe mbillet dy here ne vit nje fitim vjetor prej rreth 1 dollare/ m2 ne vit.

Duke marre ne konsiderate sasine relativisht te kufizuar te tokes bujqesore qe preket nga ndertimi i rruges qe i perket nje pronari (vlere maksimale vleresohet paraprakisht rreth 0.3 ha) krahasuar me sasine tjeter te tokes qe ka ne perdorim nje fermer, ky ndikim reduktohet.

Nuk ka bime mjekesore qe mbillet ne token e prekur nga gjurma e projektit.

Gjate viteve te fundit eshte vene re qe pjesa me madhe e kesaj toke eshte permbytur per shkak te rreshjeve, per rrjedhoje dhe te mbjellat e fermereve jane demtuar rende. Ky ka qene aksi me permbytjet dhe demet me te medha te shkaktuara nga reshjet ne keto vitet e fundit. Fermeret kane humbur investimet e te mbjellave dhe cilesia agrobujqesore e tokes eshte demtuar gjithashtu per shkak te ketyre permbytjeve.

Politikat e kompesimit per token sipas kriterave ligjore do mundesoje fermerin te investoje ne drejtime te tjera per te rritur fitimet e tij dhe nivelin e jeteses si duke rritur nr e gjedheve te cilet kanë më shumë mundesi për tu zhvilluar për shkak të kushteve të terrenit dhe zonën në total. Per shkak te ndertimit te ketij aksi te rendesishem rrugor, do rriten te ardhurat e banoreve lokale per shkak te shtimit te fluksit te levizjes se perdorueseve te rruges, duke preferuar nje rruge me standarte me te mira, e cila do ju kurseje kohen. Nderkohe rritja e fluksit te levizjes se perdorueseve te rruges ne kete drejtim do te rrise kerkesat per sherbime nga komuniteti local, perfshire rritjen e interest te turisteve per te vizituar zonat turistike perreth ketij aksi (Kalaja e Prezes, apo monumentet e kultures ne afersi me zonen e projekti, si rrenojat e kishave te vjetra etj) me potenciale mjaft te mira per tu vizituar nga turistet jo vetem vendas por edhe te huaj.



Rritja e fluksit të levizjes së përdoruesve të rrugës sipas këtij aksi rrugor do të rrisë të ardhurat e banorëve lokalë për shkak të mundësive më të mëdha për të tregtuar produktet e tyre, duke shkurtuar kohën e udhëtimit, dhe rritur sigurinë rrugore.

Banorët lokalë do të kenë mundësi më shumë për të orjentuar drejt investimeve të reja të cilat paraqesin interes për tregun e cilat favorizohet shumë me ndërtimin e këtij aksi të ri rrugor.

Rruga përbën një pengesë të mundshme për lëvizjen e fermerëve nga njëri krah i rrugës në tjetrin. Për këtë janë marrë në konsideratë ndërtimi mbikalimeve, nenkalimeve të cilat mundësojnë kalimin e fermerëve nga njëri aksi i rrugës në tjetrin për të reduktuar këtë ndikim. Gjatësia e përgjithshme e rrugës rreth 20 km, në të cilën janë parashikuar:

- **Mbikalime**
- **Nenkalime për rruget kryesore**
- **Nenkalime për rruget dytesore**

Duke kaluar nëpër toka bujqësore, është e qartë që traseja do të ndërpresë edhe kanalet kulluese dhe të vaditjes, të cilët si pasojë e punimeve mund të dalin përkohësisht jashtë funksionimi. Janë marrë në konsideratë ndërtimi i tombinove, kanaleve kulluese dhe mirembajtja e tyre dhe rehabilitimi i të gjitha dëmtimeve qoftë të përkohshme të ndodhura për shkak të ndërtimit të këtij aksi rrugor.

Duke qenë një trase tërësisht e re, kërkesa për burime natyrore (materiale inerte etj) –do të jetë relativisht e lartë. Ky llogaritjet si ndikim negativ në aspektin e përdorimit të burimeve natyrore, por pozitiv në drejtim të të ardhurave që do të realizojë blerja e tyre dhe përdorimit me efikasitet të këtyre burimeve natyrore. Zona pranë gjurmës së projektit në fakt është e pasur me këto burime natyrore.

Gjatë ndërtimit vijueshmëria e trafikut lokal dhe siguria e banorëve mund të çenohet sipasojë e punimeve. Hartimi i planit të menaxhimit të trafikut nga kompania ndërtuese janë masat për reduktimin e këtij impakti dhe sigurimin e sigurisë rrugore gjatë fazës së ndërtimit të rrugës por edhe gjatë mirembajtjes së saj.

Për shkak të divijimit të segmentit të propozuar sipas këtij projekti do të ketë dëmtime të objekteve të banimit të cilat do të duhet të zhvendosen dhe shpronësohen sipas politikave dhe kriterëve shtetërorë të shpronësimit .Për çdo objekt të dëmtuar banorë do të kompesohet paraprakisht sipas të gjitha rregullave standardeve dhe kriterëve ligjorë .Pjesa më e ndikuar nga zhvillimi i këtij projekti është dhe përparësia për të përfshirë ata në punësim apo politika të tjera sociale që ndiqen nga kompania ndërtuese , në ndihmë të komunitetit.

### **3.4.1 Trashëgimia kulturore e zones**

Rajoni është i pasur në objekte të trashëgimisë kulturore, por asnjë prej tyre nuk ndërpret korridorin e trasesë së rrugës (referuar shkresës nr.prot.752/1 datë 02.05.2018 të Institutit të Monumentit të Kulturës, si dhe shkresës 628/1 datë 15/05/2018 të Agjencisë së Shërbimit Arkeologjik të Shqipërisë (bashkangjitur këtij raporti).

Sic vihet re nga harta në vijim, ne afërsisht me gjurmën e projektit ndodhet vetëm një monument kulturor rreth 280 m larg nga aksi i rrugës në fshatin Derven /Thumanë /Krujë referuar kjo edhe Urdhër nr. 945/07.11.2008 të Ministrisë së Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve.

Monumenti u zbulua më 3 dhjetor të vitit 2006. Një grup punëtorësh teksa hapte themelet për ndërtimin e një kishë të re hasi në një mur të vjetër me mozaikun e rrallë të Shën Gjoni Pagëzorit. U njoftuan drejtuesit e Kishës dhe Instituti i Arkeologjisë. U zbulua se bëhej fjalë për një vend antik kulturi dhe për një vepër të veçantë me vlera të mëdha arkitekturore e artistike.



Muret ishin të suvatuara. Rezultoi se kisha ishte 1200-vjeçare dhe i përkiste Shën Gjon Pagëzorit.



**Figure 3-3:**Pamje nga Kisha monument culture

Në afërsi të Kasharit, por larg gjurmës së trasesë, gjatë një vëzhgimi sipërfaqësor në vitin 2012 janë identifikuar dy kisha që i përkasin shek XVII-XVIII (referuar shkreses 628/1 date 15/05/2018 te Agjensise së Shërbimit Arkeologjik te Shqipërisë)

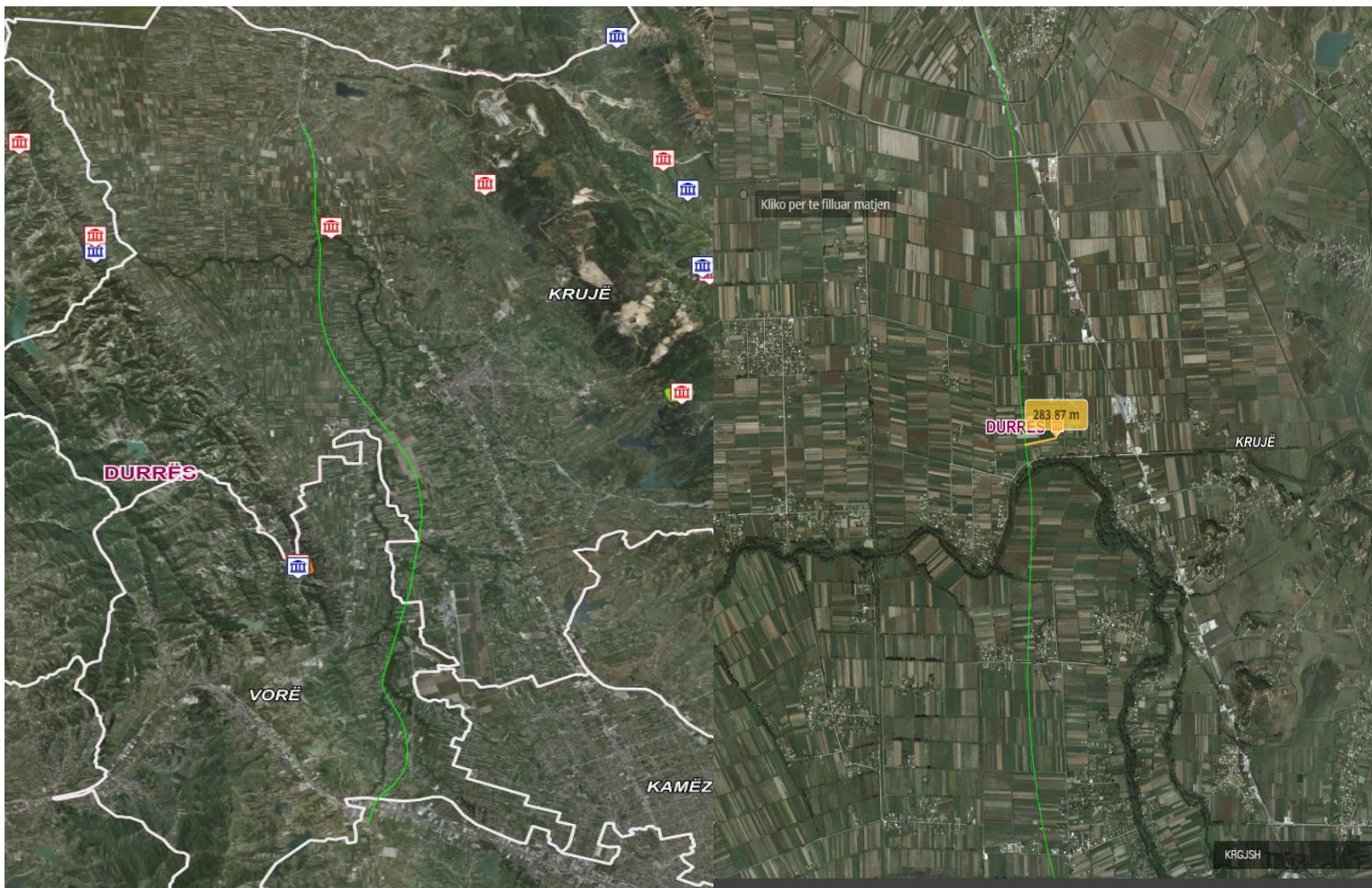


Figure 3-4 Harta e monumenteve te cultures prane zonës së projektit ( vija e gjelber gjurma e rruges)





### 3.5 Ndikimet Pozitive Sociale te Projektit

Ky aks i ri rrugor do të përbëjë një komponent shumë të rëndësishëm të rrjetit rrugor kombëtar, i cili do të përmirësojë trafikun në korridoret më të rëndësishëm në Shqipëri, korridorin Veri-Jug dhe Lindje-Perëndim si dhe korridorin Durrës- Morinë , duke i sherbyer drejtpërdrejt komuniteti jo vetem atij local por edhe kombetar .

Aksi egzistues Lezhe –Tirane dhe vencanerisht zona nga Laci , Thumana –Fushe Kruja është sot per sot një nga akset me numer me te madh aksidentesh fatale për shkak të ndërprerjeve të shumta që ka ky aks rrugor me rruget dytësore .Ndërtimi i ketij aksi te ri rrugor sipas ketij projekti do te lehtesoj mjaft jo vetem qarkullimin dhe sigurine rrugore sipas standarteve me te mira , por do te reduktoje shume levizjen e automjeteve pergjate aksit egzistues , duke reduktuar kshtu edhe aksidentet e shumta qe ndodhin aktualisht ne kete aks rrugore.

Realizimi i kësaj rruge ka një dimension të rëndësishëm strategjik si pjesë e korridorit jeshil të autostradës Durrës–Morinë, të Korridorit Veri-Jug që bashkon korridorin VIII Pan–European, pjesë e rrjetit gjithëpërfshirës SEETO si dhe të Masterplanit të Transportit Kombëtar të propozuar nga Qeveria Shqiptare.

- Do të krijojë lidhje të mira të rajonit me pjesën tjetër të vendit si dhe me Maqedoninë;
- Do të nxisë në rritjen ekonomike të zonës pasi krijon mundësinë e shfrytëzimit të resurseve të saj;
- Do të hapë dhe zhvillojë perspektivën e zhvillimit turistik të kësaj zone;
- Do të ndikojë në përmirësimin e cilësisë së jetës në të gjithë zonën

#### 3.5.1 Monitorimi mjedisor, social dhe kulturor

Ndërtimi i rrugës Thumanë – Vorë - Kashar do të realizohet në bashkëpunim me kontraktorë dhe nënkontraktorë të ndryshëm.

Për te gjitha çështjet e sipërcituar, kompania ndertuese duhet te monitoroje ceshtjet sociale nepermjet rregjistrave , rekordeve , formatet e incidenteve/ankesave si vijon :

- Formati i rregjistrimit dhe shqyrtimit te nje ankese
- Rregjistri i ankesave te komunitetit
- Formati i rregjistrimit të incidenteve /dëmtimeve të objekteve sociale/kulturore
- Rregjistri i incidenteve/mbylljes se incidenteve
- Rregjisitri i trajnimeve te punonjesve
- Rregjisitri i investimeve sociale te kryera per komunitetin



#### **4 INFORMACION PËR NDËRVEPRIMIN ME MJEDISIN TË PROJEKTIT**

##### **4.1 PËRSHKRIM TË SHKURTËR TË MBULESËS BIMORE TË SIPËRFAQES KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, TË SHOQËRUAR DHE ME IMAZHE TË MARRA JO MË VONË SE 6 MUAJ NGA DATA E APLIKIMIT**

Gjurma e projektit përfshin një sipërfaqe prej rreth 90 ha tokë bujqësore .Kryesisht eshte tokë bujqësore e mbjelle me bime are , foragjere dhe kultura të tjera bujqësore për nevojat e fermerëve të zonës.

Nga studimi I vegjetacionit të zonës , nuk është evidentuar specie apo bimësi e ralle që mbrohen me status te vecantë .E gjithë toka bujqësore kryesisht është e mbjelle nga fermeret për nevojat e tyre agrobujqësore dhe blegtorale ( ushqim për bagëtime) dhe me pemtari të kultivuar .

Për vet karakteristikat e zonës ( toka fushore lehtësisht të permbytshme kryesisht vitet e fundit nga rrejtshjet , e cila ka cuar edhe ne demtim te te mbjellave të fermerëve ) në këtë zonë nuk vërehen bimet medicinale .

Në zonën e studimit evidentohen tre lloje habitatesh:

- Habitati breglumor,
- Habitati me bimësi së ujërave të ëmbël mezotrofik
- Tokat e kultivuar kryesisht me bime are , dhe perime sezonale nga fermeret

Një përshkrim më I detajuar mbi vegjetacionin e zonën e projektit përshkruhet ne seksionet ne vijim ( Flora në zonën e projekti ).

Pamjet në vijim prezantojnë gjëndjen e mbulesës bimore në zonën e projektit :





**Figure 4-1 Mbulesa bimore në zonën e projektit**

Rruga intersekon fushat bujqesore dhe infrastrukturen e tyre te drenazhit nga Thumana deri ne Kashar. Infrastruktura e drenazhit te fushave konsiston ne kanale te hapura te dimensioneve te ndryshme dhe kolektoreve te tyre perfundimtare, te tilla si lumenjte dhe perrenjte.

Burimet ujore që gjenden në gjurmen e projektit dhe ndërpriten prej tij janë lumi i Tiranes, Terkuzes, Zezes dhe Gjoles. Lumi Gjola ,Lumi Ishmi, Perroi Braka.



Rruga intersekon fushat bujqesore dhe infrastrukturen e tyre te drenazhit nga Thumana deri ne Kashar.

## 4.2 UJËRAT SIPËRFAQËSORË NË NIVEL KOMBËTAR

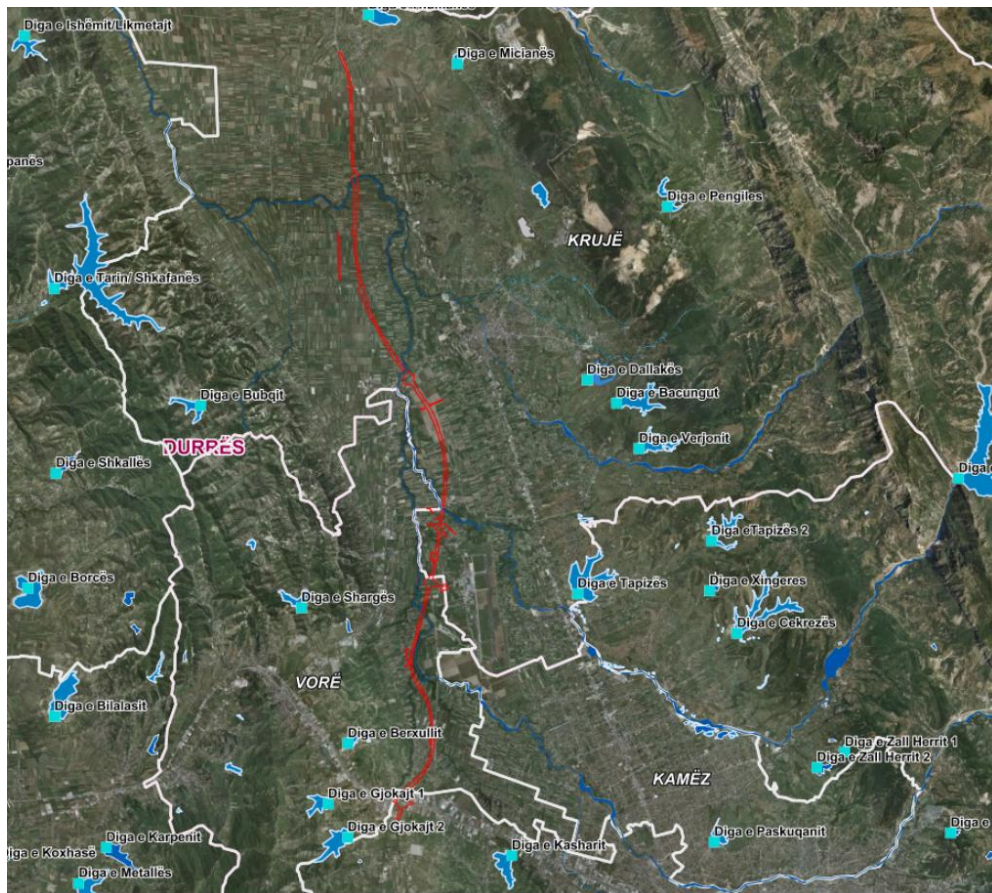
Zona e projektit përshkohet nga disa lumenj të vegjël, degë të lumit Ishëm i cili derdhet në detin Adriatik, në gjirin e Rodonit. Ishmi është formuar nga bashkimi i ujërave të lumit Gjola dhe atij Zeza, në afërsi të urës së Gjolës. Vetë lumi i Gjolës është një bashkim i lumit të Tiranës me atë të Tërkuzës.

Lumi i Tiranës ka një gjatësi rreth 35 km dhe buron në fshatin Hurmezë duke u furnizuar me ujin e Selitës dhe të disa përrrenjve më të vegjël me karakter stinor që derdhen në shtratin e tij.

Lumi i Tërkuzës, i cili ka një gjatësi rreth 36 km buron në pjesën veriperendimore të Malit me Gropa dhe pasi përshkon depozitimet karbonatike e terrigjene të zonës së Bastarit, Vilzës e Bulçeshit, ndërpret formacionet e vargmalit Krujë-Dajt në zonën e Bovillës, duke krijuar një luginë të thellë me shpate të thepisura.

Lumi i Zezës, i cili buron nga shpatet jugperendimore të malit të Skënderbeut, ka një gjatësi të përgjithshme prej 29 km. Që nga burimi e deri në bashkimin e tij me lumin e Gjolës, në veriperëndim të Fushë Krujës, ai mbledh ujërat e disa përrrenjve nëpër zonat ku kalon.

Pjesa e sipërme e Zezës deri në afërsi të Mullirit ka shtrat të thellë e të ngushtë me një pjerrësi shtrati 79/000, ndërsa më poshtë deri në fshatin Verjon ai formon shtrat të gjerësi rezultat i akumulimit të materialit inert që sjell nga pjesët e sipërme të tij. Gjerësia në këtë seksion arrin deri në 190 m. Pjerrësia e shtratit në këtë pjesë të lumit zbrit në 16/000 duke krijuar kushte të përshtatshme për sedimentim. Më poshtë, derisa bashkohet me lumin e Gjolës, Zeza rrjedh qetë nëpër zonën fushore me një pjerrësi shtrati prej 5/000. Ky seksion përfaqëson rrjedhën e poshtme të lumit të Zezës. Pikëprerjet kryesore të aksit rrugor aktual përfshijnë lumin e Gjolës dhe atë të Zezës. Në zonë ka edhe disa pellgje ujëmbledhës.



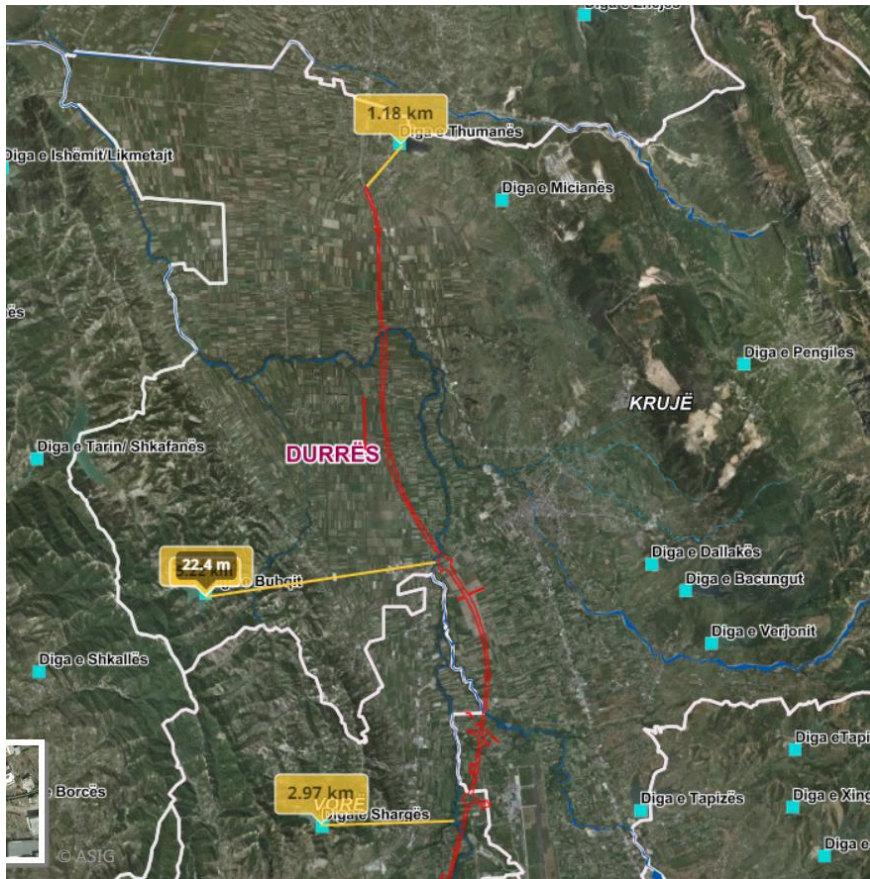


Figure 4-2: Burimet ujore sipërfaqesore dhe digat referuar gjurmës së projektit

## 5 PËRSHKRIMI I GJENDJES SË MJEDISIT NË ZONËN E PROJEKTIT

### 5.1 MJEDISI BIOLOGJIK.BIODIVERSITETI

#### 5.1.1 Biodiversiteti Në Shqipëri – Statusi Dhe Tendencat

Shqipëria me një sipërfaqe prej 28 748 km, konsiderohet një nga vëndet me larmi të lartë bimore. Nga vetë pozicioni gjeografik, Shqipëria, karakterizohet nga një klimë mesdhetare (ultësira dhe lugina) dhe kontinentale e ftohtë ( në lartësit veriore dhe lindore). Ndër karakteristikat e vëndit përmindim edhe kompleksitetin hidrografik (lumenj, ligatina, liqene, dete , ujëra nëntokësor ) dhe një terreni malor i kombinuar me shkëmbinj të pjerrët të cilat krijojnë një larmi ekosistemesh dhe habitatesh. Në Shqipëri biodiversiteti përlloritet në:

- 7233 taksone bimore (përfshirë fiernat, kërpudhat, likenet, myshqet dhe algat)
- 5438 lloje kafshësh (përfshirë shpendët , gjitarët, zvarranikët, peshqit, insektet, dekapodët etj)

Rreth 32% e gjithë florës Europiane ndodhet në Shqipëri. Ajo është ngushtë e lidhur kryesisht me florën e rajonit Mesdhetar dhe Alpeve Europiane Jugore. Sipas AKZM rreth 27 lloje faunistike janë endemike të cilat së bashku me subendemizmat shkojnë në 110 lloje, ndërsa 405 lloje bimore kanë statusin “të kërcënuara”.

Disa nga llojet floristike në listën e kuqe të propozuara/pranuara nga IUCN (The International Union for Conservation of Nature), autoriteti më i lartë për ruajtjen e specieve, për territorin Shqiptarë paraqiten me poshtë:

**Tabela 5-1:Lista e kuqe të propozuara/pranuara nga IUCN**

Nr	Emri Shkencor	Emri shqip	Statusi
	Aesculus Hippocastanum L.	Gështenja e egër	NT
	Anacamptis palustris	Salepi shqiptar	LC
	Galanthus reginae-olgae	Bocëbora e mbretëreshës Ollgë	VU B2ab(iii,v)
	Caldesia parnassifolia L.	Kaldesia gjetheparnas	LC
	Colchicum macedonicum	Xhërokull i Piperit	EN C1 C2 (a i)
	Fritillaria macedonica	Fritilare Maqedonase	DD
	Fritillaria messanensis	Fritilare mesinezë	DD
	Ophrys bertolonii	Salep	LC
	Ophrys insectifera L.	Salep	LC
	Marsilea quadrifolia L.	Marsilea katërgjethore	LC
	Ramonda serbica	Ramond e Serbisë	LC
	Salvina natans L.	Fieri Lundrus	LC
	Stipa mayeri	Pendëkaposhi i Majerit	EN B2ab (iii)
	Tulipa albana	Tulipani shqiptar	CR B2 ac (i,iv)
	Festucopsis serpentina	Festukopsa serpentinore	LC
	Crocus scardicus	Shafrani i Sharrit	LC
	Gentiana punctata L.		LC
	Leontopodium alpinum	Ylli alpin	LC
	Rhamnus intermedius	Pjertzë e ndërmjetme	LC
	Scilla albana	Boçka shqiptare	NT



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

	Sesleria äestteinii	Pirë e Vetshtajnit	DD
	Sideritis scardica	Çaj mali	NT
	Solenanthis albanicus	Solenanti shqiptar	EN Blab(v)+2ab(v)

CO - Shëmbur

CR - Kritikisht të rrezikuara

EN - Të rrezikuara

VU - Të prekshme

NT - Afër kërcenimit

LC - Shqetësim i vogël

DD - Munges të dhenash

NE - Jo e vlerësuar

**Tabela 5-2Lista e 48 Specieve Gjitare të Mbrojtura**

Speciet	Emërtimi Shkencor	Statusi Ligjor
Lakuriq Nate Hundpatkua i Vogël	Rhinolophus hipposideros	P, VU A2c
Lakuriq Nate Hundpatkua i Madh	Rhinolophus ferrumequinum	P, LR/ cd
Lakuriq Nate Hundpatkua i Mesdheut	Rhinolophus Euryale	P, VU A2c
Lakuriq Nate Hundpatkua i Blasiusit	Rhinolophus blasii	P, LR/ nt
Lakuriq Nate me Mustaqe	Myotismystacinus	P
Lakuriq Nate Veshmiu i Vogël	Myotisblythi	P
Lakuriq Nate Veshmiu i Madh	Myotismyotis	P, LR/nt
Lakuriq Nate Gishtgjatë	Myotiscapaccinii	P, VU A2c
Geoffroy's bat	Myotisemarginatus	P, VU A2c
Noctule	Nyctalusleisleri	P
Lakuriq Nate i Leisler-it	Nyctalusleisleri	P, LR/nt
Serotine	Eptesicusserotinus	P
Lakuriqi Nate pa Bisht (Lakuriqi i Schreibers-it)	Miniopterusschreibersi	P, LR/ nt
Pipistrelli i Zakonshëm	Pipistrelluspipistrellus	P
Pipistrelli i Nathusius-it	Pipistrellusnathusii	P
Pipistrelli i Kuhl-it	Pipistreluskuhlii	P
Pipistrelli i Sav-it	Hypsugosavii	P
Lakuriqi i murrinë veshgjatë	Plecotusaritus	P
Lakuriqi gri veshgjatë	Plecotusaustriacus	P
Lakuriqi pa bisht (Evropian)	Tadaridateniotis	P
Lepuri i Murrinë	Lepuseuropueus	H
Ketri	Sciurus vulgaris	H. LR/ nt
European souslik	Spermophiluscitellus	VU A1c
Fat dormouse	Myoxusglis	LR/ nt
Forest dormouse	Dryomysnitedula	LR/ nt
Gjumashi i lajthise	Muscardinusavellanarius	LR/ nt
Harvest mouse	Micromysminutus	LR/ nt
Lesser mole rat	Spalaxleucodon	VU D2
Arriu i Murrinë	Ursusarctos	P



Cakalli	Cunisaureus	P
Ujku	Cunis lupus	H
Dhelpra e Kuqe	Vulpesvulpes	H
Nuselale	Mustelanivalis	P
Qelbësi	Mustelaputorius	P
Stone Marten Pine	Martesfoina	H
Marten Baldosa	Martesmartes	P
Vidra	Melesmeles	P
Mace e egër	Lutralutra	P, NE
Rreqebull	Felissilvestris	P
Foka Mesdhetare	Lynx lynx	P
Der i eger	Monachusmonachus	P, CR C2a
Dhi e egër Kaproll	Susscrofa	H
Kaproll	Rupicaprarupicapra	P
Mehely's horseshoe bat*	Capreoluscapreolus	P
Greater noctule*	Rhinolophusrnehelyi	P, VU A2c
Garden dormouse*	Nyctaluslasiopterus	P, LR/ nt
Balkan snoë vole*	Eliomysquercinus	VU A1c

Me nje diversitet të lartë të faunës, Shqipëria regjistrohet edhe me një nivel të lartë të humbjes së tij.

M- I mbrojtur

H- I Gjuajtur

VU- Vulnerable

A2C- Parashikim apo dyshim i uljes së populates

A1C – Vëzhgim i uljes së popullatës

D2 – Specie shumë të vogla apo te kufizuara

LR – Rrezik i ulët

Cd – Në varësi të konservimit

C2a – Popullat e vogel në rënie

NT – Pothuajse i kërcënuar

NE - Nuk është vlerësuar

Ndër specie e listës shumë specie të cilat nuk konsiderohen për konservim në nivel ndërkombëtar. Pavarisht listës së kuqe të publikuar, Ministria e Mjedist ka të drejtën legale për të dhënë leje të ndryshme për gjueti, mbledhje apo largim të llojeve në fjalë.

### 5.1.2 Flora ne zonën e projektit

Zona e projektit ,është zonë me nje klim kodrinore (dimër i lagësht e i ftohtë me verë të thatë e të nxehtë).

Bazuar në kushtet klimatike kemi dhe një përhapje të bimësis kryesuar nga shkurret dhe pyjet gjethegjëre me gjelbërim të përhershëm.

Formacioni i shkurreve dhe pyjeve në zonën e projektit përfshin bashkësi të tyre ku kryesojnë gjinia Quercus L., Pinus, Olea dhe Juniperus L. Në bazë të të faktorëve abiotik të zonës këto lloje bimësie mund të trajtohen/gjenden herë në trajt shkurushtesh e herë në trajt të drurëve të lartë.

Në zonën e studimitjanë evidentuar tre lloje habitatesh:





- Habitati breglumor,
- Habitati me bimësi së ujërave të ëmbël mezotrofik
- Tokat e kultivuara kryesisht me bime are , dhe perime sezonale nga fermeret

Habitati breglumor është i pranishëm në zonën në afërsi të lumit Ishëm deri në të grykëderdhjes në detin Adriatik. Në këto mjedise bimësia është përgjithsisht në gjëndje të mirë dhe pak të shqetësuar nga prerjet.

Bimësia, duke konsideruar edhe inspektimet paraprake , kryesohet nga plepi i bardhë (*Populus alba*), plepin e zi (*P. nigra*), shelgu (*Salix spp. div.*), verriun e zi (*Alnus glutinosa*), murrizin e Heldrahit (*Crataegus monogyna*), manaferrin (*Rubus ulmifolius*), thanën (*Cornus sanguinea*), konopicën (*Vitex agnus-castus*), urthin (*Hedera helix*), kulprën e egër (*Clematis vitalba*), lularin (*Ranunculus ficaria*), lule sapunin (*Saponaria officinalis*), mendermirën lulemadhe (*Calamintha grandiflora*), këlkazën (*Arum italicum*), rudithin dy-kallizor (*Brachypodium sylvaticum*) etj.

Flora shoqëruese e këtij habitati breg lumor përfshinë lularin (*Ranunculus ficaria*), lule sapunin (*Saponaria officinalis*), këlkazën (*Arum italicum*), rudithin dy-kallizor (*Brachypodium sylvaticum*), telishin (*Dactylisshlegun e bardhë (Salix alba)*), shelgun e zi (*S. elaeagnos*), murrizin e Heldrahit (*Crataegus monogyna*), thanën (*Cornus sanguinea*), konopicën (*Vitex agnus-castus*), trëndafilin e breshkës (*Rosa sempervirens*), fikun (*Ficus carica*), urthin (*Hedera helix*), kulprën e egër (*Clematis vitalba*).

Habitati me bimësi tranzitore (i ujërave të ëmbël mezotrofik) : Kanalet kullues krijojnë kushte të favorshme për zhvillimin e llojeve bimore që kërkojnë ujra të fjetur. Këto mjedise dominohen nga komuniteti i bimëve si kallamishtja (*Phragmites australis*), shavari gjethengushtë (*Typha angustifolia*) dhe mentja e ujit (*Mentha aquatica*). Lloje të zakonshme janë *Cichorium intybus*, *Rumex obtusifolius*, *Alisma plantago-aquatica*, *Berula erecta*, *Brachypodium sylvaticum*, *Cynodon dactylon*, *Datura stramonium*, *Brachypodium distachyon*, *Mentha longifolia*, *Amaranthus retroflexus*, *Rubus ulmifolius*, *Arundo donax*, etj. Bimësia e këtij habitati është e shtrirë përgjatë kanaleve kulluese në hapësirën e zonës në studim. Habitato me këto lloj bimësh i nënshtrohen ndërhyrjes të herë pas herëshme të njeriut pasi ato pengojnë rrjedhën normale të ujit. Vlera botanike e këtij habitati në zonën e studimit vlerësohet e mesme.

Zonën e projektit gjithashtu rrethohet me toka bujqësore në të cilat gjenden sipërfaqe të mbjella me misër (*Zea mays*), fasule (*Phaseolus vulgaris*), jonxja (*Medicago sativa*), grurë (*Triticum vulgare*), ndërsa hortukultura përfaqësohet me drure frutore si molla (*Malus domestica* Borkth), kumbulla (*Vitis vinifera*), hardhia (*Vitis vinifera*) etj.



Rubus ulmifolius



Taraxacum mongolicum



Alnus glutinosa



*Brachypodium sylvaticum*



*Crataegus monogyna*



*Rubius sp.*



*Forsythia suspensa*



*Saponaria officinalis*



*Euphorbia helioscopia*



*Populus alba*



*Hedra helix*



*Triticum aestivum*



*Populus alba*



*Hedra helix*



*Triticum aestivum*

Figure 5-1 Bimesia ne zonën e projektit

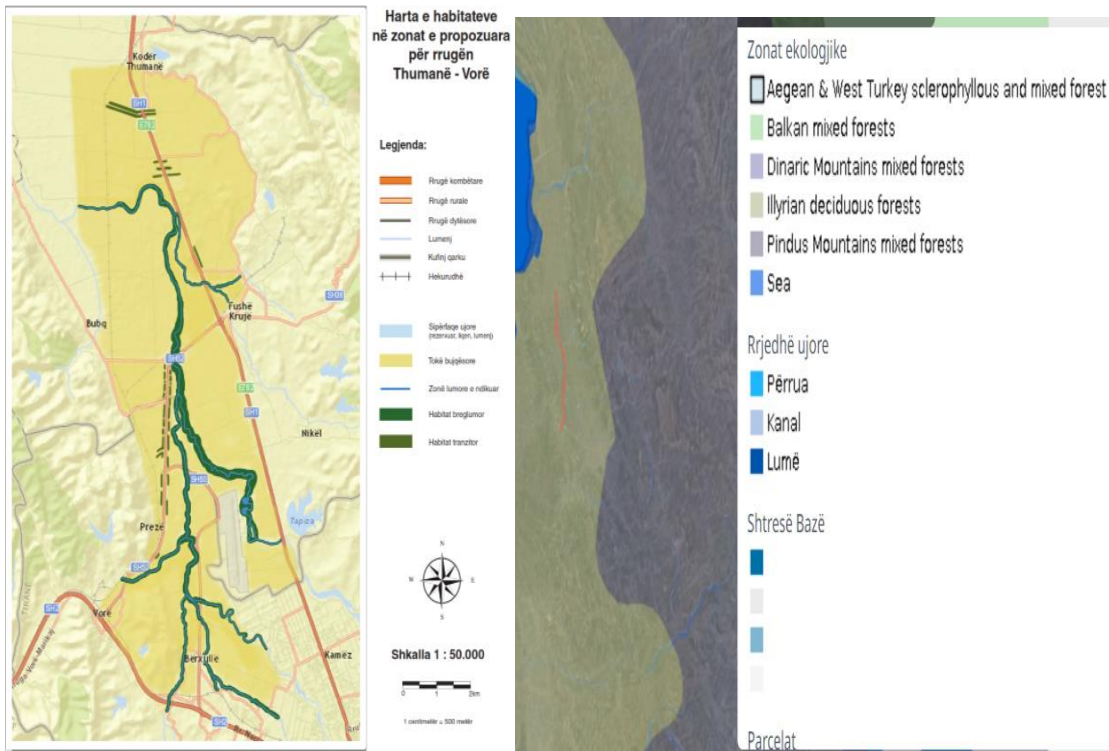


Figure 5-2Harta e habitateve ne zonen e projektit

### 5.1.3 Fauna

Bazuar në inspektimin e kryer ne terren ,literaturë dhe në karakteristikat e zones, fauna e rajonit në zonën e projektit karakterizohet nga një larmishmëri jo shumë e lartë e faunës. Bazuar në karakteristikat e zonës (vegjetacioni, pozicioni gjeografik, lloji i tokës) dhe të dhënat e publikuara, rreth zonës së studimit fauna përbëhet kryesisht nga lloje vetëbrorë (amfib, reptil, peshq, shpend, gjitar).

Afërsia e zonës me qëndra të banuara gjithashtu është një element i cili ndikon drejtpërsëdrejt në llojet prezente të botës së gjallë.



Bufo bufo



Lacerta viridis



Hyla arborea



Corvus cornix



Athene noctua



Testudo hermanni



Passer domesticus



Lutra Lutra



Mustela Nivalis

Tipike në zonën e studimit përmendim llojet si bretkosën e gjelbër të zakonshme, bretkosën kërcimtare , breshka, trumcaku, kukuvajka , nuselala, Lundërza etj.

Grupi	Numri i llojeve	Globalisht të rrezikuar <sup>2</sup>	Të rrezikuar në shkallë vendi
Peshq të ujërave të ëmbla	8 (60)	2	0
Amfibë	8 (16)	0	1
Reptilë	20 (37)	2	1
Shpendë	82 (330)	1	12
Gjitarë	33 (79)	0	4
Totali i vertebrorëve	151 (522)	5	18

**Shënim:** Lloje të rrezikuar konsiderohen ato që bien në këto kategori: Rrezikim kritik (CR), Të rrezikuara (EN), të kërcënuara (VU). Numrat në kllapa paraqesin totalin e llojeve të njohura në Shqipëri

## 5.2 ZONAT E MBROJTURA DHE MONUMENTET E NATYRËS

Bazuar në rrjetin e zonave të mbrojtura , publikuar nga AKZM, në gjurmën e projektit nuk evidentohet asnjë zonë e mbrojtur apo monument natyre .

Harta në vijim paraqet gjurmën në vijim dhe hartën e zonave të mbrojtura apo vendodhjen e monumenteve të natyrës pranë gjurmës së projektit .

Sic vihet re gjurma e projektit nuk prek apo gjendet pranë asnjë zone të mbrojtur .

Munumentet e natyrës ( grup druresh ) referuar hartës së zonave të mbrojtura gjenden mjaft të distancuara nga gjurma e projektit dhe nuk ndikohen aspak nga ndërtimi apo operimi i rrugës.

<sup>2</sup>Lloje të rrezikuar konsiderohen ato që statusi i ruajtjes së tyre bie në këto kategori: Rrezikim kritik (CR), Të rrezikuara (EN), Të kërcënuara (VU)

Në bazë të informacioneve (AKZM)<sup>3</sup> në afërsi me gjurmën gjenden 2 (dy) ka monumente natyre por te cilat nuk ndikohen nga ndërtimi i këtij aksi rrugor:

- Rrepet e Arramerasit (Fushe Krujë)
- Selvia e Teqesë (Fushë Krujë)

#### **Rrepet e Arramerasit (Fushe Krujë)**

Jane grupe druresh prej rrapit, te cilat ndodhen, prane fshatit Arrameras, ne te djathte te rruges automobilistike Kamez – Fushe Kruje. Prane tyre eshte kisha katolike Santa Chiara, e cila, ndoshta fillimet i ka ne vitin 1200 dhe eshte perdorur gjate nga Skenderbeu. Kisha eshte rindertuar ne vitet 1991 – 1992 e tashme ne te sherben nje prift italian. Territori i kishes, ku ndodhen edhe druret e rrepeve eshte rrethuar me mur. Lartesia e drureve i kalon 20 m, ndersa trungjet kane diameter 1 – 1,3 m. Druret me te vjeter jane demtuar e prere. Mbetjet e trungut te tyre tregojne se diametri ka qene rreth 2 m. Ky monument ka vlera natyrore, biologjike, estetike dhe fetare. Vizitohet, duke marrë rrugën Tiranë ose Fushë Krujë - Arrameras. (AKZM)



**Figure 5-3Rrepet e Arramerasit (Fushe Krujë)**

#### **Selvia e Teqesë (Fushë Krujë)**

Eshte dru krejt i veçante në krahasim me te tjeret e takuar ne vende te ndryshme, pasi kurora dhe trangu i saj jane krejt te vecanta. Ndodhet pak me ne veri te Fushe Krujes, ne te djathte te rruges automobilistike Fushe Kruje – Thumane. Prane ketij monumenti eshte Teqeja. Ka mundesi qe selvia te jete mbjelle qysh ne kohen e ndertimit te teqese, pasi ajo eshte dru karakteristike per oborret e kultit fetar. Banoret e njohin edhe me emrin qiparisi i Teqese. Lartesia e selvise eshte rreth 25 m, por kurora e saj eshte demtuar nga shkarkimet atmosferike (rrufete). Ne lartesine rreth 1,5 m mbi siperfaqen e tokes trangu i saj ka perimetrin rreth 7,2 m. Ketu dalin disa dege te saj ne formen e shpatullave me hulli ne mes. Me te vertete ajo eshte mahnitese per çdo vizitor. Moshja e saj mund te jete mbi 500 vjecare. (AKZM)



Figure 5-4:Selvia e Teqesë (Fushë Krujë)

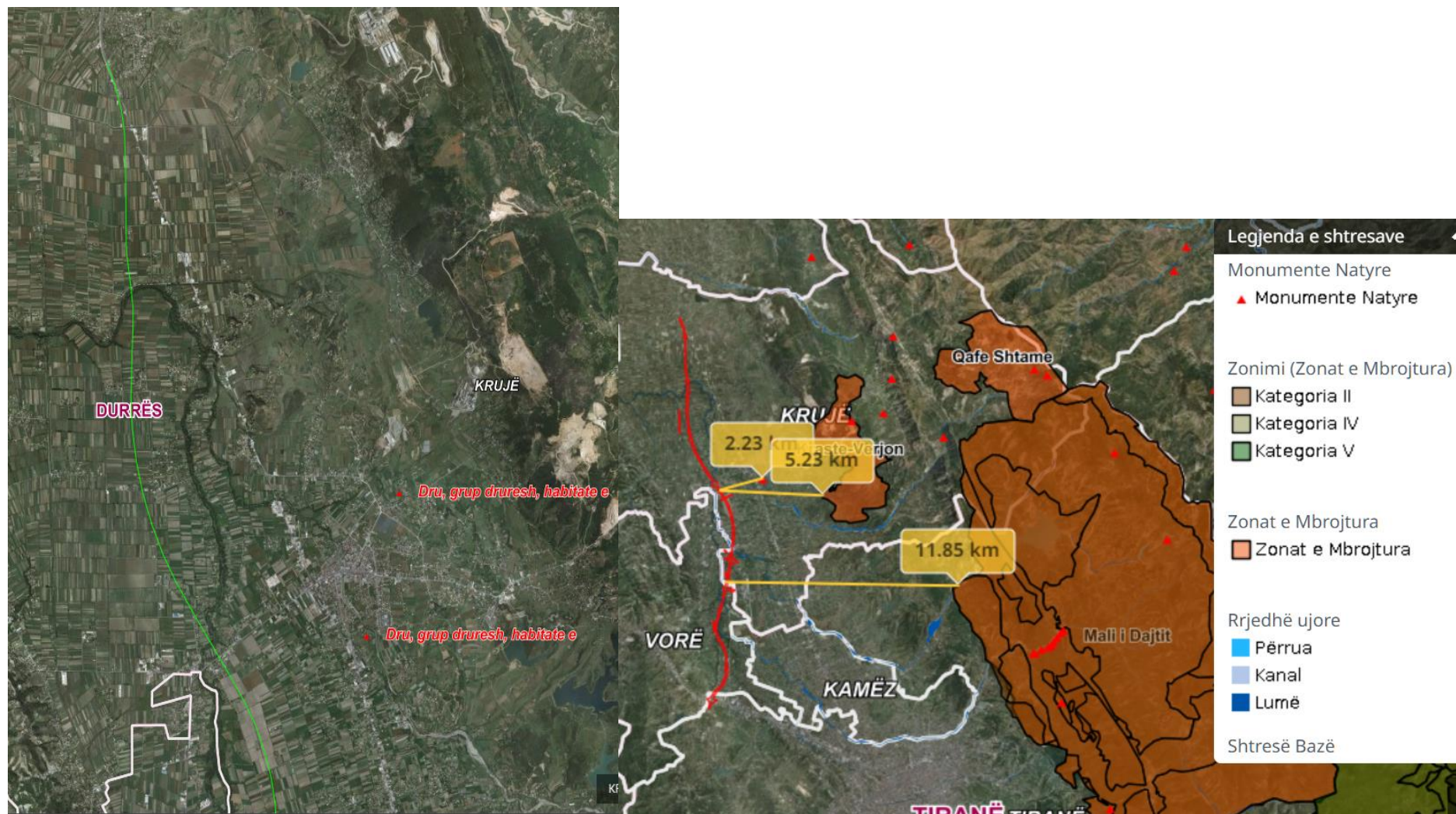


Figure 5-5:Gjurma e projektit ne lidhje me zonat e mbrojtura po munumenteve të natyrës

## 6 VLERËSIM I NDIKIMEVE NEGATIVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS NGA PROJEKTI

### 6.1 IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS

#### 6.1.1 Ndikimet negative në karakteristikat fizike të zonës së projektit

Përcaktimi i ndikimeve negative në karakteristikat fizike të zonës së projektit përfshijnë ndikimet në :

- Tjetërsim në përdorimin e tokës në një sipërfaqe prej rreth 90 ha.
- Ndryshim i strukturës së tokës dhe cilësive fizike të saj. Ngjeshje dhe kompaktësim i tokës.
- Dëmtim potencial i shtresës vegjetative të tokës ( top soil)
- Potencial për shkaktim të erozionit në skarpatat e rrugës .

#### 6.1.2 Ndikimet Negative në Habitata dhe Biodiversitetin e Zonës së Projektit

Gjatë fazës ndërtimore për ndërtimi i këtij aksi rrugor pritet nje ndikim ne biodiversitet ,

- Pastrim vegjetacioni për hapjen,zgjerimin e aksit rrugor .
- Dëmtin /shqetësim i gjallesave ujore të lumenjëve që prtien nga aksi
- Shqetësim /dëmtim aksidental i gjallesave që kalojnë përmes aksit të rrugës gjatë fazës së punimeve punimeve

#### 6.1.3 Përshkrim I Shkarkimeve te Mundshme në Mjedis, Ujëra të Ndotura, Gaze , Pluhur, Zhurmë, Mbetje

Gjatë ushtrimit të aktivitetit të ndërtimit të këtij aksi rrugorë referuar punimeve qe do kryhen për ndërtimin dhe gjatë mirëmbajtjes se rrugës do kemi shkarkime të mundshme në mjedis :

- Në fazën e ndërtimit të aksit rrugor
- Në fazën operationale të funksionimit të ketij aksi rrugor

Gjatë fazës së ndërtimit të aksit rrugor :

- Emetime në ajer të grimcave të pluhurit nga punimet ndërtimore(TSP ,PM10,PM2.5)
- Emetime të gazeve nga djegia e lëndës djegëse të automjeteve , makinerive qe operojnë në kantier (CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, VOC, NOX) ;
- Gjenerim I ujrave të ndotura nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në kantier ( te cilat duhet te menaxhohen , trajtohen para shkarkimit ne ujrat pritese ).
- Shkarkime zhurmash nga punimet e ndertimit si dhe nga makinerit dhe pajisjet qe operojne në kantier
- Shkarkime /gjenerim mbetjesh inerte , dherash, nga punimet e ndërtimore të rrugës
- Gjenerim mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjesve që operojnë në kantier
- Mbetje vegjetative /nga pastrimi I bimësisë që ndodhet ne gjurmën e rrugës

Në fazën e mirëmbajtjes së ketij aksi rrugor:

- Gjenerim mbetje urbane nga punimet e mirëmbajtjes rutine të aksit të rrugës si dhe nga aktiviteti human i punonjesve që operojnë në mirëmbajtje .
- Gjenerim mbetjesh inerte /dhera /pastrim vegjetacioni nga punimet e mirëmbajtjes se rrugës
- Mbetje të ndryshme te kontaminuara me Vajra / hidrokarbure nga pastrimi I I rrugës për shkak të aksidenteve të ndryshme qe mund të ndodhin në aksin rrugore





- Kafshe te ngordhura qe mund të ndeshen në rrugë nga aksidentet që mund te kene me automjetet rrugore që qarkullojnë në rrugë.

Sasia e mbetjeve dherave qe pritet të gjenerohet nga ndertimi I rruges është vlerësuar me rreth 840 714 m3 ne total .

Bazuar në numrin e punonjësve që do të operojnë për ndërtimin e rrugës ( mesatarisht 200 ne dite ) dhe sasine e gjenerimit te mbetjes urbane per banore per zonat rurale rreth 0.4 kg/banor/ditë ,llogaritet qe aferisht te kemi nje sasi mbetjesh urbane pergjate gjithe segmenteve te punes prej  $200 \times 0.4 = 80$  kg ne dite. Sasia e ujrave te zeza te shkarkuara në tualete llogaritet aferisht deri ne 6 litra /person /dite = 1200 litra ne dite .

#### **6.1.4 Informacion për peshën, evoluimin në kohë, kumulativitetin dhe kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuara**

Zona e projektit meqësne nuk është një zone me aktivitet te theksuar industrial ,por kryesisht me aktivitet bujqësor – blegtoral , impaktet kumulative të evidentuara me sipër referuar impakteve kumulative janë vlerësuar referuar alternatives :“ Bej “dhe “Mos Bej Asgje“ , e cila ka vlerësuar këto impakte kumulative duke marre ne konsiderate gjendjen aktuale të mjedisit dhe gjendjen e cilësisë së mjedisit në kushtet e zhvillimit të këtij projekti, si vijon :



Tabela 6-1 Impaktet kumulative të identifikuara

Indikatorët e mjedisit	Gjendja e mjedisit referuar alternativës “Mos bej asgjë “	Gjendja e mjedisit referuar impakteve kumulative nga zhvillimi i projektit	Kohëzgjatja e impakteve kumulative		
			I perkohshem / i vazhdueshem	I kthyeshem /i pakthyeshem	Afatshkurt Afatgjate
Emetim Zhurmash	**	****	Përkohëshme	I kthyeshem	Afatmesem
Trafik	**	****	Përkohëshme	I kthyeshem	Afatmesem
Emetime në Ajër PM10 , TSP , SO2, CO2, NOx, VOC	*	***	Përkohëshme	I kthyeshem	Afatmesem
Mbetjet e Gjeneruara	*	****	Përkohëshme	I kthyeshem	Afatmesem
Tjetërsim në përdorimin e tokës	*	****	Perhershme	i pakthyeshem	Afatgjate
Pastrim i vegjetacionit	*	***	Përkohëshme	I kthyeshem	Afatmesem

\*Impakt shumë i ulët  
 \*\* Impakt i ulët  
 \*\*\*Impakt i moderuar  
 \*\*\*\*Impakt i rëndësishëm  
 \*\*\*\*\* Impakt i lartë  
 \*\*\*\*\* Impakt shumë i lartë  
 Afatgjate : me shume se 3 vite  
 Afatmesem :1- 3 vjet  
 Afatshkurter : me pak se 1 vit



## 6.2 Karakteristikat e Ndikimeve Negative ne Mjedis

### 6.2.1 Metoda e zbatuara për parashikimin e ndikimeve negative ne mjedis

Për parashikimin e ndikimeve në mjedis grupi hartues është bazuar në:

- Krijimin e një baze të dhënash me përgjigjet mbi pyetjet lidhur me problematikat mjedisore dhe analizimin e tyre
- Analizimin e zbatimit të projektit në terren
- Informimin dhe konsultime me aktorët e tjerë të interesuar

Tematika e pyetjeve të cilat formulohen në mënyrë që të identifikohen ndikimet dhe vlerësimi i këtij programi në mjedis janë:

- A ka përputhshmëri të plotë projekti me ligjet dhe rregulloret përkatëse?
- A do të ndikohen nga projekti kushtet sociale-ekonomike të komunitetit pritës dhe shëndeti i banorëve?
- A do të kenë ndonjë ndikim afatgjatë ose të përhershëm në sistemet ekologjike ose pasuritë natyrore të lokalitetit apo ato që paraqesin interes kombëtar ose rajonal?
- Do të ndikohen komponentët e ndryshëm të ekosistemit të zonës?

#### Analizimi i zbatimit të programit në fushë:

Kjo merr në konsideratë pajisjet, makineritë, lëndët ndihmëse, mënyrën e implementimit të projektit të ndërtimit të rrugës kohën, afatet dhe ekipin e nevojshëm për realizimin e tij.

#### Informimi dhe Konsultimet

- Konsultimet me grupet e interesuara dhe organet vendore
- Pjesëmarrja publike
- Faktorët dhe Kriteret që zbatohen në Vlerësimin e Ndikimeve të Mundshme

Për të përcaktuar nëse një ndikim negativ në mjedis, gjatë zbatimit të projektit, duhet të reduktohet apo të zbutet, do të bazohet në një ose më shumë nga faktorët e mëposhtëm:

- Krahasimi me ligjet, rregulloret apo me standardet e pranuar (kombëtare dhe udhëzimet dhe standardet ndërkombëtare)
- Konsultimi me vendimmarrësit përkatës dhe me agjencitë e mjedisit, etj.
- Preferencë të kriterëve të paravendosura, si zonat e mbrojtura apo zona me ndjeshmëri të lartë mjedisore
- Përputhshmëria me objektivat e politikave qeveritare
- Pranueshmëria e zbatimit të programit nga komuniteti lokal dhe nga banorët e zonës ku do të zbatohet programi.
- Mbledhja e sa më shumë informacioneve dhe njohurive lidhur me temën e projektit, nivel sa më i lartë dhe një gjykim sa më të mirë profesional të ekipit të që harton vlerësimin mjedisor
- Njohje dhe vlerësim më të mirë të vlerave të ekosistemit

Për të përcaktuar më mirë masat për kontrollin dhe minimizimin e ndikimeve negative të identifikuar gjatë procesit të VNM, në këtë paragraf është bërë një kategorizim i rëndësisë së çdo ndikimi të mundshëm negativ në mjedis të projektit. Ky kategorizim është kryer bazuar në vlerat mjedisore të zonës, legjisllacionin mjedisor në fuqi dhe njohuritë mbi teknologjinë dhe teknikën e kryerjes së operacioneve ndërtimore.



## 6.2.2 Lloji i ndikimeve të identifikuara (direkte dhe jodirekte)

Bazuar në ndikimet e identifikuara për fazën e ndërtimit dhe mirembajtjes së projektit të propozuar në vijim paraqesim sinjifikancën e shkallës së ndikimit bazuar në receptoret e mjedisit. Sinjifikanca vlerësohet në natyrën e ndikimit dhe me pasojën në tij në mjedis, mundësinë që të shfaqet, kohëzgjatjen e këtij ndikimi.

Proceset kryesore potencialisht do të afektojnë cilësinë e mjedisit janë :

- Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,
- Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh
- Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;
- Shtrimi i asfaltit;
- Rehabilitimi i skarpatave të rrugës

**Tabela 6-2 Sinjifikanca e ndikimeve të identifikuara**



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi i identifikuar	Kategorizimi				
		I ulët/minimal	Mesatar	I konsiderueshëm	I kthyeshem	I pakthyeshëm
<b>Tokë</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja	Tjetërsim në përdorimin e tokës në një sipërfaqe prej rreth 90 ha.					
	Ndryshim i strukturës së tokës dhe cilësive fizike të saj. Ngjeshje dhe kompaktësim i tokës.					
	Dëmtim potencial i shtresës vegjetative të tokës ( top soil)					
	Gjenerim i konsiderueshëm i dherave dhe masave shkëmbore.					
	Potencial per shkaktim të erozionit në skarpatat e rrugës .					
	Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure/ lubrifikante për shkak të avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës					
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Potencial per nxitje të erozionit					
	Dëmtim i strukturës së tokës dhe cilësive fizike të saj.					
	Gjenerim i masave të dherave dhe zhvendosja e saj .					
	Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.					
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase	Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.					
Shtrimi i asfaltit;	Potencial për derdhje të asfaltit jashtë trupit të rrugës					
	Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës					
<b>Ujëra</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujorë për shkak të i erozionit të mundshëm , shpëlarjes së tokës nga ujrati e shiut ,dhe nën ndikimin e erërave .					
	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujore					



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujqorë për shkak të i erozionit të mundshëm , shpëlarjes së tokës nga ujqrat e shiut ,dhe nën ndikimin e erërave .					
	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore					
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore					
Shtrimi i asfaltit;	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore					
Rehabilitimi i skarpatave të rrugës	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore. Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujqorë					
<b>Ajër</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër.					
	Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier					
	Emetim zhurmash					
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh						
	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër.					
	Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier					
Hedhja e shtresave mbushëse- stabilizuese në trase	Shtim i përmbajtjes së pluhurit në ajër					
	Shkarkim gazesh nga automjetet					
	Çlirim i zhurmave si pasojë e operacioneve në mbushje dhe mjeteve të punës					
Shtrimi i asfaltit	Çlirim nxehtësie dhe avujsh nga bitumi					
	Shkarkim gazesh nga automjetet					



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

	Çlirim i zhurmave nga mjetet e punës					
<b>Biodiversitet</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja	Dëmtohen Habitata					
	shqetësim /largim të përkohshëm te habitatit					
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Shqetësim/dëmtim potencial te gjallesave ujore si amfibët dhe peshqit qe popullojnë këto burime ujore					
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Dëmtohen habitata dhe gjallesa tokësore dhe ujore .					
	Dëmtim i vegetacionit breglumore					
	Shqetësim /largim të përkohshëm të habitatit					
shtrimi i asfaltit;	Dëmtim i bimësisë .					
	Shqetësim i faunës dhe largim i përkohshëm i tyre					
	Dëmtim i habitateve dhe faunës së nëntokës					
	Aksidentim i zvarranikëve që mund të kalojnë përmes trases gjatë kryerjes së punimeve					
Rehabilitimi i skarpatave	Shqetësim i faunës dhe largim i përkohshëm					
	Dëmtim aksidental i habitateve dhe faunës së nëntokës					
<b>Pejsazh</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit					
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit					
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit					



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

shtrimi i asfaltit;	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit					
Rehabilitimi i skarpatave të rrugës	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit					
<b>Ndikimet në mjedisin urban</b>						
Hapja e trasesë pastrimi i vegetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Veshteresi në qarkullim					
	Dëmtim i cilesisë së ajrit për shkak të rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve					
	Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës					
	Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore;					
	Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit					
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase; shtrimi i asfaltit;	Veshteresi në qarkullim					
	Dëmtim i cilesisë së ajrit për shkak të rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve					
	Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës					
	Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore;					
	Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit					





### 6.3 VLERËSIMI I NDIKIMEVE NË MJEDIS

#### 6.3.1 Vlerësimi i Ndikimeve Gjatë fazës Ndërtimore të Projektit

Gjatë fazës së ndërtimit të rrugës do kryhen një sërë veprime operacionale të cilat potencialisht do impaktojnë gjendjen mjedisore të zonës përreth .

Veprimet kryesore me ndikime të rëndësishëm në mjedis do përfshinin :

- Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,
- Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh
- Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;
- Shtrimi i asfaltit;
- Rehabilitimi i skarpave të rrugës

#### 6.3.2 Identifikimi i ndikimeve të mundshme në tokë

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasojat prishme në mjedis
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Tjetërsim në përdorimin e tokës në një sipërfaqe prej rreth 90 ha e cila jo e gjitha është në kualitet të mirë dhe shpesh e përmbythshme nga rreshjet . Ndryshim i strukturës së tokës dhe cilësive fizike të saj. Ngjeshje dhe kompaktësim i tokës. Dëmtim potencial i shtresës vegjetative të tokës ( top soil) Gjenerim i konsiderueshëm i dherave dhe masave shkëmbore. Potencial për shkaktim të erozionit në skarpave të rrugës . Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure/ lubrifikante për shkak të avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Potencial për nxitje të erozionit Dëmtim i strukturës së tokës dhe cilësive fizike të saj. Gjenerim i masave të dherave dhe zhvendosja e saj . Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.
Shtrimi i asfaltit;	Potencial për derdhje të asfaltit jashtë trupit të rrugës Potencial për ndotje e tokës me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës.

##### 6.3.2.1 Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar

Sasia e dherave të gjeneruara nga proceset e gërmimit fillimisht do depozitohet, ruhet në afërsi me zonën e gërmimit.Gjithashtu për të ruajtur këto depozitime nga erozioni apo shkarrjet nga rreshjet e shirave, ajo do të rrethohet me një barrier gjeotekstili apo silt fence.

Për të parandaluar kontaminimin e tokës nga ndonjë derdhje, pikim i hidrokarbureve nga makinerit, automjetet gjatë manovrimeve, enët që mbajnë kimikate, hidrokarbure, vajra etj do të pajisen me një



kontenier ekstra, e cila vendoset ne kontakt me tokën për të shmangur kontaktin e drejtperdrejt të enëve, bidonave me vajra, hidrokarbure apo kimikate të ndryshme me tokën.

Një komplet (spill kit) me të gjitha mjetet e nevojshme për të pastruar cdo pikim, rrjedhej aksidentale të mundshme të këtyre kimikateve, do gjendet në gadishmëri në kantier për të vepruar në raste të ndodhjes së një incidenti kontaminimi.<sup>4</sup>



Figure 6-1: Masa parandaluese të sygjerauara për kontaminimin e tokës

### 6.3.3 Identifikimi i ndikimeve të mundshme në trupat ujorë

Tabela 6-3: Identifikimi i ndikimeve të mundshme në trupat ujorë

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasojae pritshme në mjedis
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Ndërtimi i këtij projekti parashikon 7 pikëprerje me ujërat sipërfaqësorë të zonës, ndër të cilat 4 janë të reja (3 të tjerat janë ekzistuese). Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujorë për shkak të i erozionit të mundshëm , shpëlarjes së tokës nga ujrata e shiut ,dhe nën ndikimin e erërave . Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujore

<sup>4</sup> Kompania te hartoje Planin e menaxhimit te mjedisit .

Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujqorë për shkak të i erozionit të mundshëm , shpëlarjes së tokës nga ujqrat e shiut ,dhe nën ndikimin e erërave . Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore
shtrimi i asfaltit;	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore
Rehabilitimi i skarpatave të rrugës	Potencial për ndotje me hidrokarbure dhe lubrifikante si pasojë e avarive të mundshme teknike të mjeteve të punës pranë burimeve ujqore. Potencial për rritje e lëndës së ngurtë në trupat ujqorë

### 6.3.3.1 Masa parandaluese t ë rekomanduara per tu zbatuar

Depozitimi i mbetjeve të ngurta inerte të gjeneruara gjatë fazës së ndërtimit sipas praktikave më të mira të dipsonueshme ( referoju alternativave të marra në konsideratë ne kapitullin e analizave të alternativave). Vendosja e silt fence( barrierave ) që pengojnë marrjen e masave te dherave nga uji i shiut.Largimi i materialit inert të panevojshëm nga sheshi i ndërtimit për në vendin final të depozitimit apo riperdorimit ( nese) Hapja e kanaleve provizor të kullimit brenda kaniterit, kur shihet e nevojshme ( sipas rastit specifik).

Perdorimi i praktikave më të mira të punës gjatë hapjes së kanaleve qe kanë rezultuar efektive në mbrojtjen e anevë të kanaleve nga errozioni.

Instalimi sa me shpejt i tubacioneve dhe mbyllja e kanaleve, për te reduktuar kohen e gjatë të qëndrimit të kanaleve hapur.

### 6.3.4 Identifikimi i ndikimeve të mundshme në ajër

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasojae pritshme në mjedis
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër. Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier Emetim zhurmash
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër. Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier Emetim zhurmash
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër. Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier Emetim zhurmash
Shtrimi i asfaltit;	Rritje e nivelit te pluhurit në ajër. Emetim gazesh nga automjetet që operojnë në kantier Emetim zhurmash



Kompania ndërtuese do të marre masat reductive për reduktimin e shkakrimeve në ajër për të qënë në komplaincë me normat e lejuara të cilësisë së ajrit, referuar VKM Nr.803, date 4.12.2003 „Per Miratimin e Normave të Cilësisë së Ajrit“

Sipas Udhëzimit nr.8 datë 27.11.2007 “Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara”, përcakton vlerat e lejuara të zhurmës të cilat duhet të respektohen nga kontraktori i punimeve

**Tabela 6-4 Nivelet kufi të zhurmës në mjedis të caktuara**

Mjedisi	Efekt kritik në shëndet	LA <sub>eq</sub> (dBA)	Koha bazë (orë)	LA <sub>max</sub> Fast (dB)
<b>Zona banimi</b>				
Jashtë banese	Bezdi (shqetësim) serioze gjatë ditës dhe mbrëmjes	55	16	-
	Bezdi (shqetësim) i moderuar gjatë ditës dhe mbrëmjes	50	16	-
Në brendësi të banesave	Kuptueshmëri e bisedës dhe (bezdi) shqetësim i moderuar gjatë ditës dhe mbrëmjes	35	16	-
Në brendësi të dhomës së fjetjes	Prishja e gjumit natën	30	8	-
Jashtë dhomës së fjetjes	Prishje e gjumit, dritare e hapur (vlera nga jashtë)	45	8	-
<b>Institucione</b>				
Klasa mësimi, institucione-mjedise parashkollore (brenda)	Kuptueshmëri e bisedës, vështirësi në kuptimin e informacionit, komunikimin e mesazhit	35	Gjatë mësimit	-
Dhomat e fjetjes në kopshte (brenda)	Prishje e gjumit	30	Koha e gjumit	-
Oborri i shkollës, vendet e lojrave në shkollë	Bezdi (shqetësim) – (burime të jashtme)	55	Koha e pushimit	-
<b>Zona me aktivitetet social-ekonomik</b>				
Zona industriale, tregtare, qarkullimi trafiku (mjedis i jashtëm dhe i brendshëm)	Dëmtim dëgjimi	70	24	110
<b>Mjedisi urban</b>				
Mjedise publike, të jashtme apo të brendshme	Dëmtim dëgjimi	85	1	110

Shpjegime:

LA<sub>eq</sub> (dBA) = Niveli ekuivalent i matur në shkallën A

Koha baze (ore) = Koha gjatë së cilës bëhet matja

LA<sub>max</sub> Fast (dB) = Niveli i matur në shkallën A në mënyrën Fast (e shpejtë)

**6.3.4.1 Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar**

Projekti është parashikuar të zbatohet të gjitha masat për të reduktuar sa më shumë ndikimet negative në mjedis. Punimet e gjurmave parashikojnë të kryhen duke bërë lagje me ujë të sipërfaqes për të ulur emetimin e grimcave të pluhurit, si dhe vecimin apo menjanimin e të gjitha mbetjeve të ngurta të rezultuar gjatë proceseve të gjurmimit.

Përdorimi me efikasitet të makinerive që konsumojnë karburant për të ulur konsumin e panevojshëm të lëndës djegëse dhe për rrjedhojë duke ulur dhe sasinë e emetimeve të CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve. Ndotja potenciale e ajrit si pasojë e operacioneve të ndërtimit vlerësohet të mos



i tejkalojë normat e cilësisë së ajrit për qëndrat e banuara që përcaktohen në VKM nr.803 datë 04.12.2003 “Për normat e cilësisë së ajrit”.



**Figure 6-2**Masat parandaluese ndaj impaktit ne cilesine e ajrit

**Masat parandaluese per reduktmin e niveit te zhurmave**

- Vendosja e rreth 5 km barriere me lartesi 5 m , per te reduktuar impaktin ne komunitetin prane gjurmes se autostrades.
- Përdorni i makinerive dhe pajisjeve që emetojnë zhurma brënda standarteve të lejuara sipas katalogut të deklaruar të prodhuesit.
- Përdorimi i veshjeve mbrojtëse për pajisje (si gjeneratore etj) që janë burime të konsiderueshme të zhurmave, për të reduktuar nivelin e emetimit të tyre. Izolim akustik i objektit mund të bëjnë dhe nivelin e arritur të zhurmës shumë të ulëta dhe prania e pa kuptueshme e makinerisë që emeton zhurmën.
- Përdorimi i barrierave mbrojtëse që reduktojnë ndjeshëm nivelin e zhurmave sidomos në afërsi me godinat, institucionet për të cilat emetimi i zhurmave do shkaktonte shqetësim, bezdi. Cdo rritje e lartësisë së barrierave mbrojtëse me 1 m lartësi, redukton nivelin e zhurmave me 1.5 dB.
- Vendosja e pajisjeve, makinerive që emetojnë zhurma në drejtimin e duhur e cila do lehtësonte, reduktonte perhapjen e zhurmave ndaj një drejtimi objektivi tjetër më të ndjeshëm ndaj zhurmave.
- Bazuar edhe në referencat ndërkombëtare vlerësohet se zhurmat teknologjike nga mjetet e rënda e japin efektin e tyre akumulativ deri në një rreze prej 150 - 200 m në varësi edhe të konfiguracionit natyror të terrenit i cili luan rolin e një barriere natyrale etj. Për rrjedhojë pritet që të ndikohen negativisht nga zhurmat e pajisjeve të rënda si buldozerë, eskavatorë, kamionë etj, objektet shumë afër zonës së projektit (150-200 m).
- Perdorimi i teknikave dhe i pajisjeve konform standarteve te BE qe emetojne nivele zhurme brenda nivelit te lejuar ( sipas patentes se prodhuesit ) do te minimizoj ndikimin e tyre ne mjedis
- Mirembajtje e paisjeve dhe makinerive qe jane burime emetimit
- Monitorimi i niveleve te zhurmave

Në vijim po japim pamje të përdorimit të barrierave mbrojtëse ndaj zhurmave në një kantier ndërtimi:



Figure 6-3 Masat mbrojtëse të sygjera për reduktimin e nivelit të zhurmave

### 6.3.5 Ndikimet në biodiversitet

Operacionet /aktiviteti me ndikim të mundshëm	Ndikimi/Pasojat pritshme në mjedis
<p>Hapja e trasesë pastrimi i vegetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,</p>	<p>Gjatë operacioneve të ndërtimeve për shkak së traseja ( rreth 21 km ) kalon në toka bujqësore pritet qe potencialisht të dëmtohen habitate të cilat edhe pse te kufizuara në numër llojesh për florën, do ndikojnë në natyralitetin dhe cilësinë e ekosistemit.</p> <p><b>Dëmtim i habitateve për shkak se</b> Traseja ndërpret habitatet breglumore të lumenjëve Ishëm ,Terkuzë dhe Tiranës duke krijuar një fragmentim të pyjeve aluvionale dhe breglumore.</p> <p>Në pikëprerje me trupat ujorë ku do të ndërtohen urat,vegetacioni që do të dëmtohet është i ri dhe përfaqësohet nga pyje të lartë breglumore si : shelgu i bardhë(<i>Salix alba</i>), plepi i bardhë (<i>Populus alba</i>), akacia (<i>Robinia pseudoacacia</i>) dhe urthi (<i>Hedera helix</i>).</p> <p>Për shkak të fragmentimit të habitatit do të kemi shqetësim /largim të përkohshëm të habitatit gjate fazës ndërtimore përfshirë edhe ato të nëntokës (si krimba, insekte etj) si dhe aksidentim potencial i zvarranikëve.</p>
<p>Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh</p>	<p>Shqetësim/dëmtim potencial te gjallesave ujore si amfibët dhe peshqit qe popullojnë këto burime ujore</p>

Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Dëmtim i bimësisë përreth zonës së punimeve për shkak të ngritjes së nivelit të pluhurit gjatë operacioneve të hedhjes së materialeve mbushëse dhe ngjeshjes së tyre. Shqetësim /largim i përkohshëm i gjallesave si rezultat i emetimit të zhurmave të makinerive. Dëmtim i habitateve dhe faunës së nëntokës (krimba, reptile, insekte etj). Aksidentim i zvarranikëve gjatë punimeve dhe kalimit të trasesë.
shtrimi i asfaltit;	Dëmtim i bimësisë si rezultat i çlirimit të nxehtësisë dhe avujve VOC nga shtrimi i asfaltit. Shqetësim i faunës dhe largim i përkohshëm i tyre nga zona e ndërtimit. si rezultat i çlirimit të nxehtësisë /VOC dhe emetimit të zhurmave të makinerive dhe Dëmtim i habitateve dhe faunës së nëntokës (krimba, reptilë, insekte etj). Aksidentim i zvarranikëve që mund të kalojnë përmes trases gjatë kryerjes së punimeve
Rehabilitimi i skarpatave të rrugës	Shqetësim i faunës dhe largim i përkohshëm i tyre nga zona e ndërtimit nga emetimi zhurmave të makinerive Dëmtim aksidental i habitateve dhe faunës së nëntokës (krimba, reptilë, insekte etj). Aksidentim i zvarranikëve që mund të kalojnë përmes skarpatave gjatë kryerjes së punimeve

### 6.3.5.1 Masat e parashikuara për zbutjen e ndikimit

Bashkangjitur këtij raporti VNM gjeni planin e menaxhimit të mjedisit , ndër të cilat merr në konsideratë mbrojtjen e biodiversitetit

Gjithsesi PMM përfshin masat që duhen marre në konsideratë për këtë çështje.

- Shtresa vegjetative duhet të vendoset me një thellësi minimale 150 mm në të gjitha sipërfaqet që janë shqetësuar nga aktiviteti i ndërtimit.
- Vendosja e shtresës vegjetative duhet të kryhet sapo ndërtimi në zonë të ketë përfunduar.
- Të gjitha sipërfaqet në të cilat shtresa vegjetative do të shperndahet duhet të kthehet afërsisht si në gjëndjen fillestare të tokës dhe duhet të pastrohet përpara vendosjes.
- Shtresa vegjetative duhet të vendoset në atë zonë në të cilën është hequr. Nëse nuk ka sasi të mjaftueshme shtrese vegjetative për një zonë toke të caktuar, shtresë tjetër vegjetative nga zona të tjera duhet të silllet me miratimin e OKM.
- Nuk duhet të lejohet aksesi i makinave mbi shtresën vegjetative pasi të jetë vendosur.
- Riveshja me bimësi e zonave të shqetësuara dhe të punës duhet të kryhet me një miksim të barishteve vendase, të ngajshme me çfarë është gjendur në afërsi të sheshit dhe aprovuar nga OKM.

E gjithë bimësia e dëmtuar duhet të rivishet në të njëjtat kushte dhe me të njëjtat barishte ose bime sic ishte përpara punimeve të ndërtimit. Një survejim para ndërtimit duhet të kryhet nga Kontraktori për të evidentuar sipërfaqet egzistuese dhe bimësinë që mund të dëmtohet potencialisht nga punimet e ndërtimit. Fotografitë duhet të përdoren gjatë këtij survejimi. Monitorimi i riveshjes me bimësi derisa bari/bimësia të rritet është përgjegjësi e Kontraktorit.

### 6.3.6 Ndikimet në pejsazh



Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasojae pritshme në mjedis
Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit e zonës nga vendosja e makinerive ,ndryshimet fizike te karakteristikave të tokës , prerjes së vegjetacionit , punonjësve që operojnë në kantier ( përkohësisht )
Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit e zonës nga vendosja e makinerive ,ndryshimet fizike te karakteristikave të tokës , prerjes së vegjetacionit , punonjësve që operojnë në kantier ( përkohësisht )
Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;	Ndryshim /modifikim në mënyrë të përkohshme por dhe përhershme të pejsazhit e zonës nga vendosja e makinerive ,ndryshimet fizike te karakteristikave të tokës ,punonjësve që operojnë në kantier ( përkohësisht )
shtrimi i asfaltit;	Ndryshim /modifikim në mënyrë përhershme të pejsazhit e zonës nga vendosja e makinerive ,ndryshimet fizike te karakteristikave të tokës , punonjësve që operojnë në kantier ( përkohësisht )
Rehabilitimi i skarpatave të rrugës	Ndryshim /modifikim në mënyrë përhershme të pejsazhit e zonës nga ndryshimet fizike te karakteristikave të tokës , punonjësve që operojnë në kantier ( përkohësisht dhe përmisimi i peisazhit pas rehabilitimit

#### 6.3.6.1 Masat e parashikuara për zbutjen e ndikimit

- Rrethimi i sheshit të punës dhe sheshit të ndërtimit (nëse aplikohet) duhet te sigurohet në mënyrën e duhur per te ndaluar aksesin e kafshëve shtëpiake të braktisura, kafshëve ose personave të paautorizuar.
- Rrethimet duhet të ndërtohen përreth burimeve të trashëgimise për të parandaluar aksesin në këto zona gjatë ndërtimit.
- Nuk do të lejohet aksesi nga këmbësorë ose makina te paautorizuar në zona të rrethuara, jashtë limitit.
- Rrethimi duhet të mbahet i rregullt gjatë gjithë kohës. Kontraktori do të jetë përgjegjes për mirëmbajtjen e rrethimit.
- Nëse rrethimi largohet përkohësisht për zbatimin e punimeve, Kontraktori do ta riinstalojë atë sapo të jetë e mundur. Gjatë riinstalimit, Kontraktori duhet të caktojë kufijtë e sipërfaqes së punës duke e rrethuar me shënues shirit-rreziku.
- Shkeljet në rrethim duhet të riparohen menjëherë.
- Qëllimi i zonës së rrethuar është kontrolli i aktivitetit të ndërtimit dhe personelit brënda zonës së përcaktuar dhe limitimi i aksesit të paautorizuar.
- Rehabilitimi i cdo sheshi të dëmtuar dhe kthimi në gjendjen fillestare pas përfundimit të punimeve.

#### 6.3.7 Ndikimet në mjedisin urban

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasojae pritshme në mjedis





<p>Hapja e trasesë pastrimi i vegjetacionit , gërmimi i tokës, ngjeshja,</p>	<p>Veshteresi në qarkullim për shkak te punimeve në akset e rrugeve dhe levizjes se kufizuar . Dëmtim i cilesisë se ajrit për shkak te rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve . Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës; Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore; Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit</p>
<p>Punimet për ndërtimin e veprave të artit ura, tombino, bankina, kanale anësore , hapje themelesh</p>	<p>Veshteresi në qarkullim për shkak te punimeve në akset e rrugeve dhe levizjes se kufizuar . Dëmtim i cilesisë se ajrit për shkak te rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve . Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës; Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore; Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit</p>
<p>Hedhja e shtresave mbushëse-stabilizuese në trase;</p>	<p>Veshteresi në qarkullim për shkak te punimeve në akset e rrugeve dhe levizjes se kufizuar . Dëmtim i cilesisë se ajrit për shkak te rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve . Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës; Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore; Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit</p>
<p>shtrimi i asfaltit;</p>	<p>Veshteresi në qarkullim për shkak te punimeve në akset e rrugeve dhe levizjes se kufizuar . Dëmtim i cilesisë se ajrit për shkak te rritjes së nivelit të pluhurit si rezultat i punimeve të gërmimit dhe lëvizjes së shtuar të automjeteve . Ndikim në cilësinë e ajrit për shkak të shtimit të emetimeve të gazeve të automjeteve të transportit dhe mjeteve të punës; Rritja e nivelit të zhurmave si për shkak të trafikut ashtu edhe operacioneve ndërtimore; Rrezik aksidentesh si pasojë e trafikut të shtuar dhe operacioneve të ndërtimit Pezullim i perkohshëm i qarkullimit rrugor dhe lëvizje me drejtime te kufizuara</p>

#### 6.3.7.1 Masa parandaluese

- Plan menaxhimi i trafikut
- Njoftim i Komunitetit dhe aktorëve të tjerë të interesuar mbi programin e punimeve dhe përdorimin e akteve të rrugëve.
- Përdorim i sinjalistikës rrugore përgjatë akteve ku punohet për të njoftuar përdoruesit e rrugës si dhe publikun mbi punimet që kryhen.



- Shmangie kur është e mundur nga ndërtuesit e levizjeve të automjeteve të transportit gjatë orëve pik te trafikut.Zgjedhja e orëve më pak të ngarkura prej tyre.

### 6.3.8 Gjenerimi i mbetjeve inerte

Mbetjet qe gjenerohen nga faza e ndertimit jane kryesisht mbetje inerte .Një pjesë e mire e maseës së dherave që do gjenerohen do ripërdoren përsëri si materil mbushës për nivelime apo përmisime të trasesës ku do kemi zgjerime të aksit të rrugës .

Do bëhet vecim i shtresës vegjetative të dherave ( top spoil ) i cili do depozitohet përkohësisht prane sheshit të ndërtimit për te mos e përzier me masën tjetër të dherave e cila nuk vlere agro bujqesore .Më pas tio soil do përdoret per rehabilitimin e shesheve dhe akseve të punuar . Nëse mbetjet inerte dhe dherat nuk do mund të ripërdorshme, do të shihet mundësia e largimit dhe sistemimit të tyre në vend depozitime te pershtatshme, do jepen subjekteve te tjera për rehabilitime te guroveve apo do depozitohen ne sheshe të përcaktuara dhe aprovuar sipas legjislacionit Në asnje rast nuk do te lihen apo depozitohen qoftë edhe përkohësisht në anë të trasesë, veçanërisht në zonat me pjerrësi dhe pranë trupave ujorë.

Një pjesë e dherave dhe masave te inerteve të gjeneruara do të përdoren për mbushje, ndërsa pjesa tjetër, e cila nuk përmbush kushtet teknike për këtë qëllim, do të depozitohet në zonat e depozitimit sipas alternativave te përshkruara në këtë raport VNM.

## 6.4 NDIKIMET E MUNDSHME NEGATIVE NË MJEDIS GJATË FAZËS SË MIRËMBAJTJES SË RRUGË

Operacionet /aktiviteti me ndikim te mundshëm	Ndikimi/Pasoja e pritshme në mjedis
Ndikimet në ajër	
Qarkullimi i automjeteve	Qarkullimi i shtuar i automjeteve mund të ndikojë në parametrat e cilësisë së ajrit nga : Shtim i përmbajtjes së pluhurit në ajër; Shkarkim gazesh nga automjetet;(CO2 SO2;Nox;VOC) Rritje e nivelit te O3 për shkak te shtimit te gazeve në ambient dhe për shkak të temperaturave të larta ne stinën e verës Emetim i zhurmave në mjedis përgjatë rrugës.
Ndikimet në ujëra	
Qarkullimi i automjeteve	Ujërat e reshjeve ne kontakt me asfaltin e rrugës mund të kontaminohen me hidrokarbure nga rrjedhjet aksidentale nga automjetet. Këta ujëra të ndotur mund të transportohen në trupat ujorë të zonë duke i kontaminuar ato .
Ndikimet në biodiversitet	
Qarkullimi i automjeteve	Shqetësim në zonën e rrugës; demtim aksidental i kafshëve gjatë kalimit të rrugës.

Përmisimi i rretit rrugor nëpërmjet këtij projekti nuk pritet që të keqësoje cilësinë e ajrit si pasojë e qarkullimit të mjeteve në këtë aks rrugor.Përmisimi i infrastrukturës rrugore sipas standarte bashkëkohore do të ulë kohën e qarkullimit të mjeteve e për rrjedhojë, pavarësisht numrit të madh të tyre, trafiku nuk do të jetë shkas për emetim pluhuri. Sa i takon çlirimit të gazeve, përveç forcimit të standarteve që duhet të plotësojnë makinat për shkarkimet , rehabilitimi i skarpateve me vegjetacion do të shërbejë si barrierë e



gjelbër për përmisimin e cilësisë së ajrit , peisazhit të zonës .Njëkohësisht ato reduktojnë edhe nivelin e zhurmave. Për këtë qëllim, mbjellje drurësh parashikohet në segmentët e rrugës pranë qendrave të banuara.

Traseja e re e rrugës do të kalojë në toka bujqësore, pra në një terren të distancuar nga veprimtaritë ekonomike si ndërtimi, prodhimi i inerteve etj., që janë burim i ndotjes së ajrit. Për rrjedhojë, rruga nuk do të kontribuojë me ndikime kumulative në cilësinë e ajrit.

Për zvogëlimin e efektit të zhurmave, në segmentet më të ekspozuar në të dy anët e rrugës do të vendosen barrierat zhurmëizoluese.



## 6.5 MUNDËSINË E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR

Mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar dhe mundësinë e kthimit të sipërfaqes së mjedisit të ndikuar në gjendjen e mëparshme, përfshirë edhe tokën bujqësore, si dhe kostot financiare të përafërta për rehabilitimin:

Gjurma e projektit për ndërtimin e këtij aksi rrugor , do të tjettersohet nga toke bujqësore apo tokë truall sipas rastit , në aks rrugor .

Gjatë ndërtimit të aksit të rrugës do bëhet rehabilitimi i skarpave të aksit të rrugës ( si pjesë përbërëse e trupit të rrugës ) , e cila në fund të punimeve do mbillet me vegjetacion ( bar ) .

Ndërkoh të gjitha sheshet e përkohshme të zëna nga ndërtimi i kampeve të punëtorëve do të rehabilitohen nga kompania dhe kthehen në gjendjen e mëparshme .Një pjesë e dherave të gjeneruara gjatë proceseve të gjurmimit do të ruhet dhe përdoret nga kompania për rehabilitimin e këtyre shesheve të përkohshme.

Në mbyllje të punimeve të ndërtimit të aksit të rrugës , do rehabilitohen të gjitha sheshet e përkohshme të përdora nga kompania si facilitet për kryerjen e punimeve ndërtimore.Ri mbjellja me vegjetacionin sipas llojit të bimësisë para fillimit të punimeve ( vegjetacion i mbjelle nga fermerët ) do të bëhet sipas marrëveshjeve me pronaret e tokave të cilët fillimisht do të shperblehen për dhënien e tokës me qera dhe kompesohen për bimësinë e dëmtuar ( nëse në kohën e punimeve toka do jete e mbjelle).Rehabilitimi konsiston në kthimin e tokës së përdorur nga kompania në gjendjen fillestare pai dëmtuar cilësisë agrobujqsore të tokës. Meqëse do gjenerohet një sasi e mirë e dherave gjatë proceseve të gjurmimit , rehabilitimi i tokave është totalisht i mundur duke ripërdor këto dhera natyrale dhe me të njejtën cilësi.

Referuar sipërfaqeve të tokës që do zihet nga rrugët e përkohshme të aksesit ( rreth 11225 m2). gjatesia totale e të cilave do jete 2245 m ( kryesisht do jene rruge pa asfalt ) edhe për to do bëhet rehabilitim për ta kthyer sipërfaqen e përdorur ne gjendjen fillestare.Ne raste kur rrugët e aksesit do tu duhen fermereve për tu përdorur më pas prej tyre , atëher me marrëveshje ato do u lihen rruget e aksesit ne gjendjen e përdorur nga kompania .

Të gjitha sipërfaqet e shfrytëzuara nga kompania për depozitimin e dherave përgjatë aksit të rrugës( aty ku mundësohet nga terreni dhe relievi )apo në shesh depozitimet do të ngjishen dhe rehabilitohen për të qënë në harmoni me peizashin natyror të zonës.

Për të gjitha sheshet të cilat do të përdoren përkohësisht nga kompania ,para fillimit të punimeve do bëhet një vlerësim i gjendjes paraprake , ku të pershkruset gjedja e sheshit para fillimit të punimeve ) dhe në mbyllje të punimeve kur të behen rehabilitimet dhe dorezimi i rruges , do pershkruset përseri gjendja e sheshit të përdorur në mbyllje të punimeve ( të shoqëruar me foto) .

Të gjitha këto raporte do të dorezohen prane AKM si pjesë e raportit të rehabilitimeve të kryera dhe dorezimit të projektit ( hand over ) me skica dhe sipërfaqet përkatëse.



## **7 PLANI I MENAXHIMIT TË MJEDISIT DHE MASAT PËR PARANDALIMIN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE**

### **7.1 Parimet e Planit të Menaxhimit të Mjedisit dhe Masave Zbutëse**

Për mënjanimin dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis të identifikuar në seksionin paraardhës, kompania ka hartuar dhe zbaton me përpikmëri një Plan të Menaxhimit të Mjedisit dhe masave zbutëse i cili ka për qëllim parandalimin ose minimizimin e ndotjes dhe dëmtimit të mjedisit si dhe shëndetin e sigurinë në punë.

Plani i Menaxhimit të Mjedisit synon respektimin e standardeve mjedisore gjatë kryerjes së aktiviteteve ndërtuese të rruges dhe më pas shfrytëzimit të saj në mënyrë të sigurt dhe efektive, me qëllim final mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit. Konkretisht, ai fokusohet në ndikimet e identifikuar në mjedis në fazat e ndërtimit dhe të shfrytëzimit të veprës, si dhe masat përkatëse mënjuese ose minimizuese. Plani mbështetet në parime të zbatueshme dhe praktika të njohura dhe pranuar për mbrojtjen e mjedisit në projekte të ngjashme.

Plani i menaxhimit të mjedisit përfshin:

1. Parime të përgjithshme mbi punimet ndërtimore dhe masat mbrojtëse
2. Planin e mbrojtjes ndaj Kontaminimit
  - Plani i depozitimit ruajtjes së karburantit
  - Plani i përgjigjes në raste kontaminimi
3. Plani i menaxhimit të emetimeve në ajër
  - Kontrollin e pluhurit
  - Monitorimin e pluhurit
  - Emetime gazeve
  - Emetimin e Zhurmave
4. Plani i Menaxhimit të Mbetjeve
5. Procedura e punimeve pranë trupave ujore
6. Rregulla të Përgjithshme që duhen Zbatuar gjatë punimeve ndërtimore

### **7.2 KUADRI I PËRPUTSHMËRISË ME RREGULLORET DHE STANDARTET**

Kompania zbatuese gjatë fazës së ndërtimit duhet të zhvillojë aktivitetin në mënyrë të sigurt dhe me përgjegjësi, për të minimizuar ndikimet në mjedis dhe siguruar shëndetin e komunitetit dhe punonjësve. Në këtë kontekst, ai merr përsipër të:

- Zbatojë legjislacionin dhe standartet në fushën e mjedisit, shëndetit dhe sigurisë.
- Integrojë menaxhimin e mjedisit, shëndetit, sigurisë dhe cilësisë në të gjitha fazat e projektit.
- Identifikojë, vlerësojë dhe menaxhojë të gjitha operacionet që mund të paraqesin Risk për mjedisin, komunitetin, punonjësit dhe kontraktorët.
- Minimizojë emetimet, prodhimin e mbetjeve, shqetësimet në konsumin e burimeve si dhe në shëndet.
- Mbjajë marrdhënie të hapura me të gjithë palët.
- Shpjerë përpara ndjenjën e përgjegjësisë ndaj komuniteteve lokale nëpërmjet kontributit në drejtim të ekonomisë, socio-ekonomisë dhe edukimit.



Çdo punonjës gjatë kryerjes së operacioneve, duhet të jetë përgjegjës për respektimin e politikave, legjislacionit, rregulloreve dhe standarteve përkatësedhe, njëkohësisht, të zbatojë të gjitha procedurat e përshkruara në PMM.

### **7.3 PLANI I MASAVE ZBUTËSE TË NDIKIMEVE NË MJEDIS**

Masat kryesore të propozuara në Planin e Menaxhimit të Mjedisit duhet të adresojnë zgjidhjet më optimale për minimizimin e ndikimeve të identifikuar negative në mjedis. Këto masa duhet të synojnë:

- Minimizimin e sipërfaqes me vegjetacion që duhet pastruar,
- Sistemimin e masës inerte shkëmbore që do të dalë nga gjurmimi i trasesë,
- Masa për kontrollin e erozionit sidomos përgjatë baseneve sedimentare,
- Rehabilitimin e skarpatave.
- Zbatimi me korrektësi i këtyre masave do të bëhet i mundur nga përdorimi i teknikave të mëposhtme:
- Piketimi i saktë i sipërfaqes ku do të ndërtohet dhe kufizimi i veprimtarisë vetëm brenda saj,
- Kontrolli i dherave të gjeneruara dhe sistemimi i tyre nëpërmjet kompaktësimit,
- Hapja e kanaleve të nevojshëm për drejtimin e ujrave të shiut me qëllim zvogëlimin e erozionit,
- Kontrolli i pluhurave nëpërmjet lagjes së zonës së punës dhe mbulimit të automjeteve gjatë transportit,
- Kontrolli teknik i mjeteve të punës për të parandaluar rrjedhjet e karburantit.
- Procedura , evidence inspektimi dhe raportimi te incidenteve
- Auditime
- Trajnime te stafit

Për zbatimin e Planit të Menaxhimit të Mjedisit kompania ka nje plan për trajnimin e personelit te saj dhe do të mbajë komunikim të vazhdueshëm me ekspertë të fushës dhe specialistë të strukturave përgjegjëse për mjedisin.

Efikasiteti i masave të Planit të Menaxhimit të Mjedisit do të vlerësohet me rezultatet konkrete të monitorimit të vazhdueshëm të performancës mjedisore të veprës. Në varësi të këtyre rezultateve dhe problemeve të adresuara Plani i Menaxhimit të Mjedisit është objekt përmirësimi të vazhdueshëm.

### **7.4 Permbledhje Kryesore e Ndikimeve ne Mjedis dhe Masave Zbutese te Propozuara**

Ne vijim po japim tabelen permbledhese të impakteve ne shendetin human dhe cilesine e mjedisit, nga aktiviteti i ndertimit por edhe gjate fazes operacionale ,mirëmbajtjes së rrugës, në të cilën përshkruhen dhe masat zbutese që rekomandohe të aplikohen.

**Tabela 7-1Permbledhje Kryesore e Ndikimeve n ë Mjedis dhe Masave Zbutese të Propozuara**



Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
<b>FAZA NDËRTIMORE “</b>				
	<b>Masat zbutëse</b>	<b>Masat zbutëse</b>	<b>Masat zbutëse</b>	<b>Periudha e kohes</b>
Shëndeti Human	Shëndeti potencial dhe rreziqet e sigurise nga operacionet ndertimore Aksidentet e lidhura me punën gjatë operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sigurimi i informacionit mbi sigurinë ne pune dhe masat paralajmëruese;</li> <li>• Fushata publike të ndërgjegjësimit te komunitetit,</li> <li>• Rrethimi i zonave të rrezikshme, nese verehen te tilla</li> <li>• Projektimi, zbatimi korrekt i procedurave te sigurisë,</li> <li>• Zbatimi rigoroz i praktikave me te mira te punesgjate fazes ndertimore</li> <li>• Monitorimi dhe mbajtja ne kontroll e niveleve t ë emetimeve ne ajer, kontrollit te kontaminimit te tokës dhe mbetjeve qe gjenerohen nga kjo faze.</li> <li>• Kujdesi shendetesor per punonjesit qe operojne gjate fazes operationale</li> <li>• Zbatimi i rregullave t ë sigurimit teknik ne cdo vend pune.</li> <li>• Grumbullimi i mbetjeve inerte ne sheshet perkatese te depozitimit per te shmangur rreziqet e demtimit prej tyre nga lenia ne vende jo te pershtatshme</li> <li>• Hartimi dhe zbatimi i planeve te menaxhimit ne raste emergjente</li> <li>• Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve për të vënë theksin në nevojë për mjedis pune të sigurt, mbikëqyrjen e mirë,</li> <li>• Aplikimi i nje politikë të rreptë për të gjithë punëtorët që të veshin pajisjet e sigurisë, kapele,doreza, veshjet, maskat e pluhurit etj</li> <li>• Rrethimi i te gjitha zonave te punimeve sipas fazave të punimeve</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Shëndeti – Siguria e rrugës/kantierit	Potencial per aksidente rrugore per shkak te trafikut te shtuar nga operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementimi i Planit të menaxhimit të trafikut</li> <li>• Njoftim i Komunitetit mbi cdo ndryshim në planin e ndërtimeve e cila përcakton edhe levizjen e automjeteve</li> </ul>	Kompania e punimeve ndërtimore	Gjate fazes ndërtimore
Shëndeti (Zhurma, vibrimet )	Shqetësim i mundshëm nga zhurma e makinerive për shkak të punimeve për ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përgatitja e barrierave të zhurmës për të reduktuar zhurmën.</li> <li>• Perdorimi i makinerive dhe paisjeve qe kane nivele emetimi zhurme brenda normave te lejuara ( sipas patentes nga fabrikuesi ).</li> <li>• Mirembajtje e makinerive dhe pasijeve qe emetojne zhurme, servis i rregullt i tyre</li> <li>• Monitorim i zhurmave</li> <li>• Mbajtja e publikut të informuar për aktivitetet që mund të shkaktojnë shqetësim</li> <li>• Vendosje e amortizatoreve tek pajisjet mekanike(gjeneratore,kompresore etj) qe emetojne vibrime apo nivele te konsiderueshme zhurme,( kur niveli i zhurmave te emetuara është me i larte se normat e lejuara )</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i Planit të menaxhimit të Zhurmave</li> </ul>	Kompania e punimeve ndërtimore	Gjate fazes ndërtimore
Shëndeti – (Pluhuri)	Rritje e nivelit te Pluhuri në atmosferë i shkaktuar nga punimet ndërtimore te ndryshme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përdorimi i teknikave të uljeve te niveleve te pluhurit (akses ndaj lagies së sheshit) gjatë orëve të ndërtimit.</li> <li>• Perdorimi i mjeteve mbrojtese nga punonjesit qe operojne ( maskave ) ne operacione te vencanta qe rezultojne me nivele te larta pluhur</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i Planit të reduktimit të pluhurave në ambjent</li> </ul>	Kompania e punimeve ndërtimore	Gjate fazes ndërtimore





Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Marrëdhëniet me publikun	Ndarja e besimit mes aktorëve dhe publikut.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transparenca e plotë mes aktorëve dhe publikut në të gjitha aktivitetet operacionale ndertimore</li> <li>• Prezantimi në public i projektit, terheqje e mendimeve dhe marrje në konsideratë e sygjërimeve apo vërejtjeve të tyre</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Punësimi	Rritje e nr të punonjesve që kontribuojnë në fazën ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maksimizimi / dhënia prioritet e mundësive të punësimit lokale me njerëzit më në nevojë të sygjëruar edhe nga pushteti lokal ( lista e qytetarëve më në nevojë)</li> <li>• Shtim i shërbimeve shtesë në zonën e projektit për shkak të rritjes së kërkesave për këto shërbime për punësit që do aktivizohen në fazën ndertimore</li> <li>• Punësimi i përkohshëm për komunitetin i cili do të marrë pjesë drejtpërdrejt në ndërtimin e rrugës , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);</li> <li>• Rritje të ardhurash nga taksat vendore për të gjitha shërbimet e ofruara.</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore Njesite vendore të komunat/	Gjate fazes ndertimore
<b>FAKTORËT E MJEDISIT</b>				
Ndotje e tokës	Mundësi për kontaminime të tokës nga proceset e fazës ndertimore,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuel, vajra apo materiale të tjera të rrezikshme të kërkuesve për tu depozituar përkohësisht në kantier duhet të jenë të pajisur me një kontenier extra për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të tyre me tokën..</li> <li>• Pajisje me setin e spill kit për të pastruar çdo pikim të mundshëm, rrjedhje aksidentale të këtyre kimikateve në çdo rast të ndodhivë të mundshme të një incidenti kontaminimi.</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i planit të menaxhimit mbi depozitimin , ruajtjen e fuel /kimikateve /oil si dhe planin e përgjigjes në rast ndotje /incidenti nga kontaminimi</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Gjenerim mbetjesh	Material inert , dherash të gjeneruara gjatë punimeve ndërtimore gjatë punimeve të gërmimit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndarje e dherave nga masa inerte zhavor, cakull, asfalt i gjeneruar gjatë punimeve të gërmimit.</li> <li>• Ripërdorimi i materialit/mbetjes kur është e mundur si material mbushës.</li> <li>• Gjetja e mundësive të tjera për ripërdormimin e materialit inert të gjeneruar nga gërmimet për rehabilitimin e shesheve të tjera ne afërsi me zonën.</li> <li>• Monitorim periodic i sasise së mbetjeve të gjeneruara.</li> <li>• Punonjësit e ndërtimit do jenë të informuar sic duhet mbi depozitimin e mbetjeve të gjeneruara dhe mbrojtjen e mjedisit.</li> </ul>	Kompania ndërtuese , njesite vendore	Gjate fazes ndertimore
Toka	Erozioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mbrojtja e e zonave qe nuk janë pjese e ndertimit, shmangia e punimeve ne zonat e ndjeshme gjatë kushteve të pafavorshme te reshjeve.</li> <li>• Zbatimi i kriterave teknike ndertimoreper të shmangur erozionin.</li> <li>• Vendosja e barrierave që pengojnë renien e masës së dherave dhe marrjene tyre prej ujrave në raste shirash.</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i planeve te menaxhimti te mjedisit ( Rregulla të Përgjithshme )</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Biodiversiteti	Dëmtin i shtresës vegetative, prishje te saj ne sipërfaqet ku do ndërtohet Dhe dëmtim /shqetësim potencial i kafshëve and potential animal gjatë	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitimi i cdo sipërfaqe të gjelbër të dëmtuar.</li> <li>• Punimet e gjermimit do të ndërpriten kur vihen re kalim i ndonjë kafshe në afërsi me zonën e punimit derisa ajo të largohet.</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i Planit të Menaxhimit të Mjedisit ( pastrimi i zonës nga bimësia , shtresa vegetative , ruatja e shtreses së top soil )</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Ndryshimet Klimatike	Efektet e kunderta te klimes që ndikojnë në zonën e projektit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorimi periodic i emetimeve te gazeve ne ajer ( vecanerisht te atyre qe shkaktojne efektin sere )per ti mbajtur ato brenda normave te lejuara ne fazen ndertimore</li> <li>• Mirëmbajtja e makinerive dhe paisjeve qe jane burime te emetimit te gazeve sere .</li> <li>• Perdorimi i makinerive dhe paisjeve qe emetojne gaze sere brenda normave te lejuara sipas standarteve shterore dhe BE</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i nje plani menaxhimi ( plani i menaxhimit të shkarkimeve në ajër).</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Cilesia e ajrit Ndotja e ajrit (CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> , PM,)	Rritje e emetimeve ne ajer per gazet dhe grimcat e ngurta gjate fazen ndertimore per shkak te emetimeve nga automjetet dhe makinerit qe operojne ne kate faze.Rritje potenciale emetimeve te grimcave te ngurta ne ajer nga punimet ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorim i burimeve te emetimit te gazeve ne fazen ndertimore</li> <li>• Mirëmbajtja e makinerive dhe paisjeve qe jane burime te emetimit</li> <li>• Perdormi i makinerive dhe paisjeve bashkohore me nivele te ulta emetimi qe rezultojne brenda normave te lejuara sipas standarteve shterore dhe BE</li> <li>• Lagia e territorit vecanerisht ne kohe te thate per te ulur nivelin e grimcave te ngurta ne ajer</li> <li>• mbulimi i automjeteve qe transportojne material te cilat mund te shperhapen lehtesisht ne ajer gjate transportit</li> <li>• Hartimi dhe implementimi i planit të menaxhimit te emetimeve në ajër.</li> </ul>	Kompania ndërtuese	Gjate fazes ndertimore
Cilesia e Ujrave siperfaqesore dhe nentokesore	Potencial per rritje te nivelit te mbetjeve te ngurta ne uje nese nuk zbatohen masate duhura zbutese	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbatimi i praktikave me te mira te punes gjate fazes ndertimore per te shmangur perqendrimet e materialit te ngurte dhe shpelarjen e tyre nga ujrat e shiut</li> <li>• Zgjedhje e punimeve ne kohe te thate, per te shmangur rritjen e lendes se ngurte ne uje nga shpelarjet e e shiut</li> <li>• Instalimi i silt fence ( rrjeta penguese barriers) te cilat ndalojnë marrjen e mases së dherave nga ujrat e shirave</li> <li>• Hartimi dhe Implementimi i Planeve te menaxhimit te mjedisit(Zona e Shërbimit / Larja ; Menaxhimi i Ujrave të Shiut ,Menaxhimi i Dherave te Gjeneruara</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Cilesia e Ujrave sipërfaqesore dhe nentokesore	Potencial për Kontaminim / ndotje të trupave ujore për shkak të ndonjë pikimi apo rrjedhje të mundshme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pastrimi i automjeteve dhe makinerive të ndërtimit vetëm në zonat e përcaktuara apostafat për këtë qëllim ku ndonjë kontaminim i mundshëm (nga rrjedhjet) nuk do të impaktojë kualitetin e trupave ujore.</li> <li>Ujrat e zeza të gjeneruara nga aktiviteti human i kompanisë do të grumbullohen dhe menaxhohen me anë të nënkontraktorëve të licensuar nëpërmjet mini tualeteve portative.</li> <li>Të gjitha atumojetet duhet të jenë të pastruara para se ato të dalin në rruget automobilistike të qytetit.</li> <li>Hartimi dhe implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit :(Zona e shërbimit /Zona e largës ; menaxhimi i ujrave të shiut ;Plani i menaxhimit të ujit )</li> </ul>	Kompania e punimeve ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore
Ndikimi Vizual	Prishje e pamjes aktuale në fazën ndërtimore, e ngarkuar me makineri dhe sheshe ku kryhen punime ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punimet ndërtimore do të jenë të ndara në segmente dhe afate kohore.</li> <li>Zona e ndërtimit do të rrethohet</li> <li>Pas përfundimit të punimeve do bëhet rehabilitimi i çdo segmenti rruge, sheshi, aksi, trotuari të dëmtuar.</li> <li>Sistemimi i materialeve brenda kantierit të punës dhe largimi i masës inerte për në destinacionin përfundimtar. Largimi i materieleve apo masave të dherave të panevojshme për në destinacionin e tyre final.</li> </ul>	Kompania e punimeve ndërtimore	Gjatë fazës ndërtimore



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Trashëgimia kulturore	Ndikime potenciale ne trashëgimie kulturore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punimet e ndërtimit nuk prekin dhe nuk dëmtojnë asnjë nga vlerat ë trashëgimisë kulturore ne rajonin e projektit</li> <li>• Gjithsesi ne fazat ndertimore gjatë gërmimeve në tokë mund t ë shfaqen vlera t ë panjohura arkeologjike të cilat mund te rrezikohen ne raste te pakujdesise.</li> <li>• Nderprerje e punimeve dhe njoftim i Institucioneve perkatese nese gjate punimeve të ndryshme ndertimore zbulohen objekte me vlera arkeologjike apo muzeale të pa identifikuar me pare.</li> <li>• Regjistrimi i objekteve qe mendohet se mund te kene vlera te rendesishme i cili përfshin fotografitë dhe filmimet e detajeve te objektit të gjetur</li> <li>• Bëj modifikim e punimeve të propozuara nëse objektet e gjetura nuk janë të lëvizshme</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Trafiku rrugor	Pritet që në fazën ndërtimore të ketë rritje të konfuzionit në trafikun e qarkullimit të automjeteve	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Bllokimi i njërës krah të qarkullimit të automjeteve në rrugë dhe përdorimi i përkohshëm i rrugës më një drejtim kalimi.</li> <li>•Njoftim i komuntietit mbi programin e punimeve dhe ndryshimet e trafikut.</li> <li>•Vendosja e tabelave sinjalizuese ne akset e rrugëve, sheshet ku punohet lidhur me punimet qe kryhen në rrugë.</li> <li>•Hartimi dhe implementimi i nje plani menaxhimit të trafikut nga ana e kompanisë.</li> </ul>	Kompania e punimeve ndertimore	Gjate fazes ndertimore



## 8 PROGRAMI I MONITORIMIT

### 8.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor

Monitorimi për parametrin që na intereson bëhet nëpërmjet matjeve të përsëritura, që merren me një frekuencë të mjaftueshme, për të bërë të mundur vlerësimin e gjendjes së mjedisit dhe ndryshimeve të tij në kohë.

Qëllimi i monitorimit mjedisor të projektit është që të sigurojë të dhëna nëpërmjet të cilave të vlerësohet nëse zhvillimi i veprimtarisë është në përputhje me ligjet dhe standardet mjedisore që lidhen me të, për të vlerësuar shkallën e ndikimit (nëse ka), si dhe për të vlerësuar performancën mjedisore të menaxhimit të saj në kuadër të përmirësimit të vazhdueshëm.

### 8.2 Objektivat e Monitorimit

- Të krahasojë cilësinë dhe gjendjen e mjedisit para fillimit të aktivitetit gjatë dhe në mbyllje të tijë.
- Të monitorojë emetimet në të gjitha fazat e zhvillimeve të projektit në përputhje me normat dhe standardet ligjore të Shqipërisë dhe BE.
- Të përcaktojë nëse ndryshimet e mundshme mjedisore janë si rezultat i zhvillimeve të aktiviteteve që kryhen në rajonin e projektit dhe nëse ka lidhje dhe impakte kumulative me projektin e propozuar.
- Për të përcaktuar efektivitetin e masave përmirësuese të zbatuara nga aktorët zhvillues të projektit në rajon.
- Për të përcaktuar impaktet afatgjatë (nëse ka).
- Për të përcaktuar zgjatjen e kthimit në normalitet të cilësisë së mjedisit në rajonin e projektit , në rastet kur vlerësohet se ka ndikime dhe impakte në të.
- Të krijojë një arkivë të cilësisë së mjedisit, një bazë të dhënash që do të mund të përdoret në të ardhmen.
- Për të garantuar përshtatshmërinë e një objekti mjedisor për tu përdorur për qëllim të caktuar.

#### Baza Ligjore e Monitorimit

Monitorimi i mjedisit është detyrim ligjor, mënyra, frekuenca dhe elementët e monitorimit janë të ndryshëm për veprimtari të ndryshme.

Kërkesa ligjore për kryerjen e monitorimit:

Ligji nr. 10431 datë 09.06.2013 “Për mbrojtjen e mjedisit”, kreu VI “monitorim i gjendjes së mjedisit”;Subjekti është i detyruar të kryejë monitorimet periodike sipas kërkesave të përcaktuara në kushtet e lejes përkatëse mjedisore.

Legjislacioni bazë ku mbështetet monitorimi janë:

**Tabela 8-1Baza ligjore për monitorimin e projektit**

Ligji Nr.10266 datë 15.4.2010	Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
Ligji Nr. 9774 datë 12.07.2007	Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis
Ligji 162/2014”	Per Mbrojtjen e cilesise se ajrit ne mjedis
VKM Nr.1189 datë 18.11.2009	Për Rregullat dhe Procedurat për Hartimin dhe Zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit
VKM Nr. 435, datë 12.09.2002	Për miratimin e normave të shkarkimeve ne ajër në Republikën e Shqipërisë



VKM Nr. 803 datë 04.12.2003	Për miratimin e normave të cilësisë së ajrit
Udhëzimi Nr.8 datë 27.11.2007	Për nivelet kufi të zhurmave në mjedise të caktuara
Udhëzimi Nr. 6527 datë 24.12.2004	Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkarkuar nga mjetet rrugore, dhe mënyra e kontrollit të tyre. I ndryshuar me: Udhëzimin Nr. 12 datë 15.06.2010
VKM Nr. 177, datë 31.3.2005	Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve ujore pritëse.
Ligj nr. 10463 dt. 22.09.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”	Ky ligj ka për qëllim të mbrojë mjedisin e shëndetin e njeriut dhe të sigurojë menaxhimin e duhur mjedisor të mbetjeve nëpërmjet: a) parandalimit e minimizimit të mbetjeve ose pakësimit të ndikimeve negative nga krijimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve; b) përmirësimit të efikasitetit të përdorimit të tyre; c) pakësimit të ndikimeve negative të përgjithshme nga përdorimi i burimeve.

Në përputhje me karakteristikat e projektit dhe në përputhje me bazën ligjore mbi monitorimin, rekomandojmë të monitorohen këto elemente:

**Tabela 8-2:Programi i Monitorimit**

Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë paramtri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesia
1	Materialet , mbetje të gjeneruara nga procesi i gjermimeve (dhera , inerte , etj)	Sasia, tipi i materialit (mbetjes së gjeneruar), depozitimi në shesh depozitim. Referoju Planit të menaxhimit të mbetjeve	Gjatë periudhës së ndërtimit /gjermimeve , në cdo kohë që do kemi gjenerim mbetjesh	Rregullisht /cdo ditë	Kompania ndërtuese
2	Sipërfaqja vegjetative / e gjelber e dëmtuar	Lloji i vegjetacionit të dëmtuar, sipërfaqja totale e dëmtuar, numri i pemëve të zhvendosura apo dëmtuar.	Faza ndërtimore	Në cdo kohë që do të kemi punime në zona të gjelbëra	Kompania ndërtuese
3	Emetimi i zhurmave ne ( dB)	Niveli i zhurmave të emetuara në dB	Faza ndërtimore Matja e zhurmave me kontraktore te	Nje here ne tre muaj	Kompania ndërtuese



Ndërtimi I Rrugës Thumanë – Vorë – Kashar  
Permbledhje Jo Teknike e Raportit të VNM\_së

Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë paramtri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesia
			akredituar ( përfshirë parametrin e zhurmave të akredituar)		
4	Emetimi i Pluhurave Pluhurat	Niveli i ( PM10 ;PM2.5 ;TSP) Ne ambjentet e punes dhe ne periferi te sheshit të ndërtimit	Vezhgime ne terren mbi nivelin e pluhurit. Matje e Pluhurit total ne ambjentet e punes dhe PM10 & TSP ne periferi me kontraktore te akredituar	Nje here ne tre muaj	Kompania ndërtuese
5	Mbetjet urbane nga aktiviteti i punonjesve që operojne në këtë project	Saisa /tipi i mbetjes së gjeneruar , sasia e atyre që cohen për riciklim nga nënkontraktorët.Refero juni Planit të menaxhimit të mbetjeve	Gjatë fazës ndërtimore dhe operacionale	Cdo here qe krijohen sasi te mjaftueshme per nje ngarkese;	Kompania ndërtuese
6	Raste , aksidente/incidente potenciale të mundshme që shoqërohen me kontaminime të tokës	Regjistrohen / manazhimi dhe përgjigja/reagimi pas cdo kontaminimi /incidenti të mundshëm të ndodhur si dhe pasojat qe ka shkaktuar incidenti.	Faza ndërtimore	Sipas rasteve nëse do kemi incidente të tilla	Kompania ndërtuese
7	Monitorim i kushteve te lejes mjedisore	Monitorohen Rregjistrohen Raportohen Referuar kushteve te lejes së mjedisit	Faza ndërtimore	Te raportohen cdo tre muaj	Kompania ndërtuese



## 9 KONKLUZIONE

Nga hartimi i këtij raporti të vlerësimit të ndikimit në mjedis për projektin e propozuar mund të konkludojmë që:

- Të gjitha problemet potenciale mjedisore janë trajtuar sipas standarteve ligjore dhe rekomandimeve të kërkuara.
- Implementimi i këtij projekti me masat e parashikuara zbutese dhe planin e monitorimit , është garant i realizimit jo vetem te objektivave por edhe te performances mjedisore në përputhje të plotë me ligjet në fuqi , lidhur me nivelin e shkarkimeve ne mjedis dhe mbrojtjen e saj.
- Përparësitë e ndërtimit të cilat nuk ndërhyjnë me pronat private dhe zona me rëndësi apo te ndjeshme mjedisore të tilla si parqet, zonat arkeologjike etj.
- Ky aks rrugor do të lidhë jo vetëm një rajon të gjerë me potenciale turistike dhe ekonomike, por gjithashtu edhe pjesën verilindore të vendit dhe Rajonin me Ultësirën Perendimore të Shqipërisë.
- Do të nxisë rritjen ekonomike të zonës pasi krijon mundësinë e shfrytëzimit të resurseve të saj dhe do të hapë dhe zhvillojë perspektivën e zhvillimit turistik të kësaj zone.
- Do të krijojë lidhje të mira të rajonit me pjesën tjetër të vendit si dhe do të ndikojë në përmirësimin e cilësisë së jetës në të gjithë zonën.
- Nga analizimi i përmbajtjes së këtij raporti mund të konkludojmë që implementimi i këtij projekti nuk do të ketë impakte negative sinjifikative në mjedisin përreth zonës së projektit gjatë fazës ndërtimore te tijë,
- Zbatimi i Planit të menaxhimit të mjedisit gjatë fazës ndërtimore dhe asaj të mirëmbajtjes , janë garancia e zhvillimit të nje projekti i cili ka parashikuar se para prandalimit e ndotjes , reduktimin e saj aty ku ndotja nuk është mundur te parandalohet, dhe rehabilitimi të ndotjes se shkaktuar ne mjedis .
- Implementimi i këtij projekti ka një rëndësi kombëtare në kuadër të permisimit të infrastrukturës rrugore në Shqipëri dhe permisimit të standarteve të saj .

