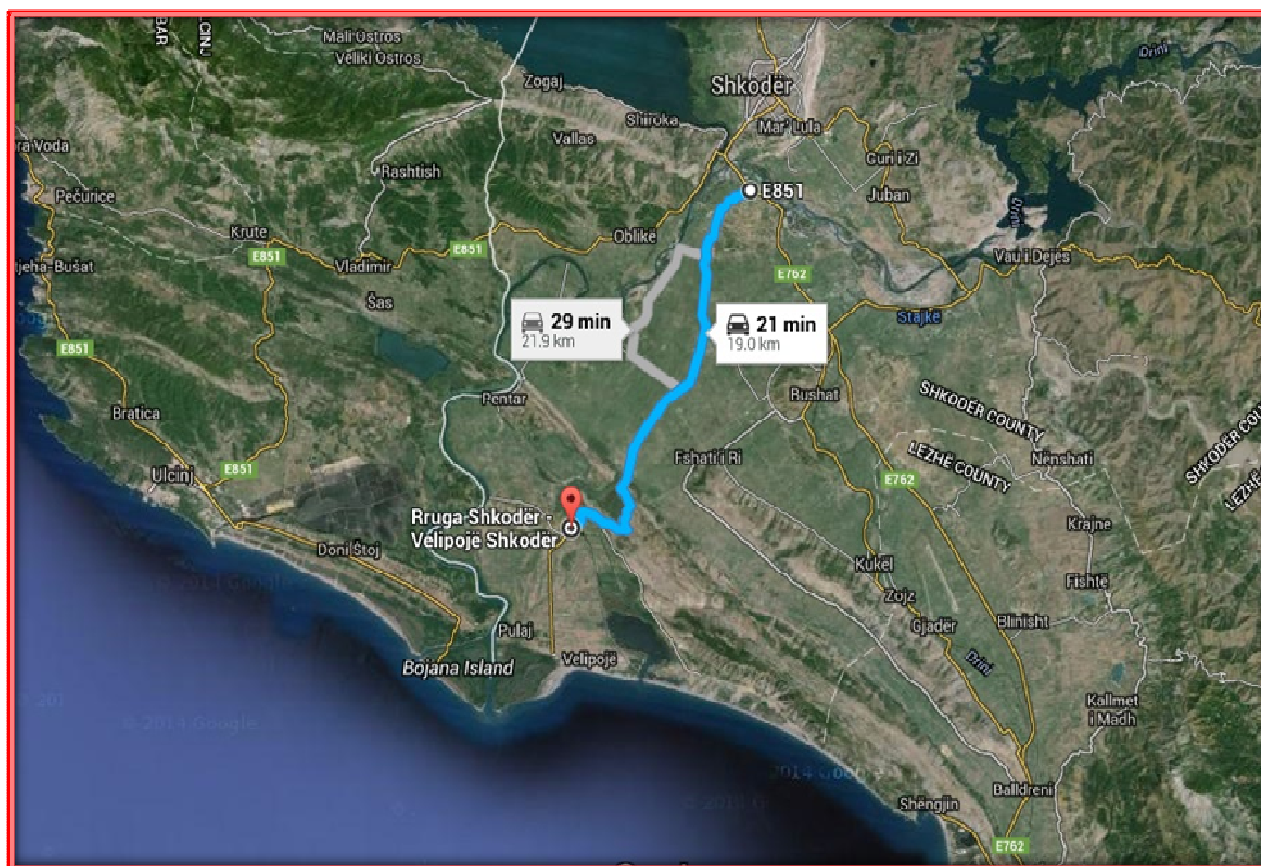


RAPORTI

VLERESIMIT TE NDIKIMIT NE MJEDIS



Viti 2016

PERMBAJTJA E RAPORTIT

	<i>Fq</i>
1. Hyerje	6-8
2. Përshkrim te qëllimit dhe objektivave te VNM	8-12
2.1.Legjistacioni i shfrytëzuar per hartimin e ketij raporti	12-18
2.2.Përshkrim te metodikes te zbatuar për hartimin e raportit te VNM- se	18-18
2.2.1 Vleresimi i rrezikut	18-20
2.2.2 Analiza e rrezikut	20-20
2.2.3 Egzaminimi i ndikimeve dhe parashikimi i pasojave	21-24
2.3.Planet territoriale	24-24
2.3.1 Planifikimi hapësinor	24-25
2.3.2 Standartet mjedisore te perdorura nga ARSH per rruget	25-28
3. Pershkrimi i projektit	28-28
3.1 Përshkrimin e qëllimit të projektit	28-30
3.2 Natyra e projektit	30-30
3.3 Madhësia e projektit dhe rendesia per rajonin	30-30
3.3.1 Rendesia e projektit per rajonin	30-31
3.4 Kriteret e pergjithshme per projektimin e objektit	31-32
3.5 Karakteristikat , pershkrimi dhe programi per ndertimin	33-33
3.5.1 Karakteristikat e vendit te ndertimit	33-36
3.5.2 Pershkrimi i projektit	36-40
3.5.3 Programi per ndertimin	40-42
3.5.4 Alternativat dhe analiza e tyre	42-44
4. Pershkrimi i gjendjes egzistuese te mjedisit	45-47
4.1 Kushtet klimaterike	47-47
4.1.1 Temperatura e ajrit	47-50
4.1.2 Reshjet atmosferike	50-52
4.1.3 Lageshtira e ajrit ,era dhe hidrologjia	52-56
4.2. Ekosistemet , flora dhe fauna	56-60
4.3 Popullsia	60-60
4.4 Sizmiciteti	61-66
4.5 Gjeomorfologjia	67-68
4.6 Cilesia e ajrit dhe e zhurmave	68-72
4.7 Trashegimia , peisazhi dhe pasurite natyrore te zones	72-77
4.8 Bujqesia dhe blegtoria	77-79

4.9 Topografia	79-80
4.10 Ana social ekonomike	81-83
4.11 Rrjeti rrugor dhe trafiku	83-83
5. Efektet e kesaj veprimtarie ne mjedis te drejtperdrejta e te terthorta .	84
5.1 Ndryshimet ne mjedis gjate ndertimit	84-84
5.1.1 Ndikimet gjate germimeve	84-85
5.1.2 Prtishmerite gjate ndertimit te objektit	85-89
5.2 Ndikimet ne fazen e ndertimit	89-92
5.2.1 Rekomandime ne fazen e ndertimit	92-93
5.2.2 Peisazhi dhe bukurite natyrore	93-102
5.2.3 Cilesia e ajrit	103-107
5.2.4 Uji siperfaqesor dhe nentokesor	107-108
5.2.5 Zhurmat dhe dridhjet	108-112
5.2.5.1 Zonat ku mund te kete shperthime gjate punes	112-113
5.2.5.2 Ndjeshmeria e receptoreve	113
5.2.5.3 Zbutja e zhurmave te trafikut	113-114
5.2.6 Trafiku i ri shtese i krijuar	114
5.2.7 Mbeturinat qe krijohen	114-115
5.3 Vleresimi i ndikimeve dhe masat zbutese	115-117
5.4 Ndikimi ne ambjentin perreth objektit	117-120
5.5 Ndikimi ne mjedis gjate shfrytezimit te objektit	120-122
5.5.1 Tokat me bimesi	122-123
5.5.2 Habitatet	123
5.5.3 Reptilet	123-124
5.5.4 Gjitaret	124
6. Plani i menazhimit te mjedisit	124-126
6.1 Rekomandime per minimizimin e ndikimeve negative	126-131
6.2 Vleresimi i efekteve ne menyre permbledhese	131
6.2.1 Metodologjia e vleresimit	132-136
7. Plani i masave te mbrojtjes se mjedisit	136
7.1 Plani i reagimit ndaj emergjencave	136-137
7.2 Plani i masave social – ekonomike	137-138
7.2.1 Plani i manaxhimit te masave social – ekonomike	138-139
7.2.2 Qellimi i vleresimit social – ekonomike	139-140
7.2.3 Masat e rekomanduara social ekonomike,shendetesore	140-143

7.3 Permbledhje e masave zbutese , kompensimi dhe rritja	143
7.3.1 Gjitarët	144-146
7.3.2 Vleresimi efekteve dhe parimet zbutese	146-148
7.3.3 Parimet zbutese ekologjike	148
7.4 Plani i menaxhimit te trafikut	149-150
8. Plani i Monitorimit te ndikimit ne mjedis	150-154
8.1 Permbajtja e planeve te monitorimit .	154-161
9. Benifitet e projektit	161
9.1 Permiresimi ne infrastrukture.	161
9.2 Permiresimi i cilesise se jetes.	161
9.3 Analiza SWOT	161-162
9.4 Reduktimi i ndotjes dhe ulja shpenzimeve ne transport	162-163
9.5 Turizem	163
10. Konsultimi ne publik	164-167

SHKURTIMET DHE FJALOR

ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
BE	Bashkimi Europian
CH4	Metani
CO2	Dioksid Karboni
DPKZHT	Drejtoria e Përgjithshme e Kontrollit të Zhvillimit të Territorit
DRM	Drejtoria Rajonale e Mjedisit
INU	Inspektoriati Ndërtimit dhe Urbanistikës
IUCN	Unioni Botëror për Ruajtjen e Natyrës
KUZ	Kanalizimet e Ujrave të Zeza
KUB	Kanalizimet e Ujrave të Bardha
LNP	Lënda e Ngurtë Pezull
N2O	Oksid azoti
NBO	Nevoja Biokimike për Oksigjen
NH3	Amoniaku
NKO	Nevoja Kimike për Oksigjen
NOx	Oksidet e Azotit
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
PM10	Grimcat e imta
SOx	Oksidet e Squfurit
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
NJQV	Njësi e Qeverisjes Vendore
MNRRU	Manual për ndërtimin e rrugëve dhe urave
PMM	Plani i menaxhimit mjedisor
RP	Raport mjedisor
VNMS	Vlerësim i Ndikimit Mjedisor dhe Social
VR	Vlerësimi i rrezikut
MS dhe SH	Menaxhimi social dhe shëndetsor
Receptor	Qenie e gjallë ose objekt që mund të ndikohet nga një ndërhyrje në mjedisin pranë vendndodhjes së tij

1-Hyrje

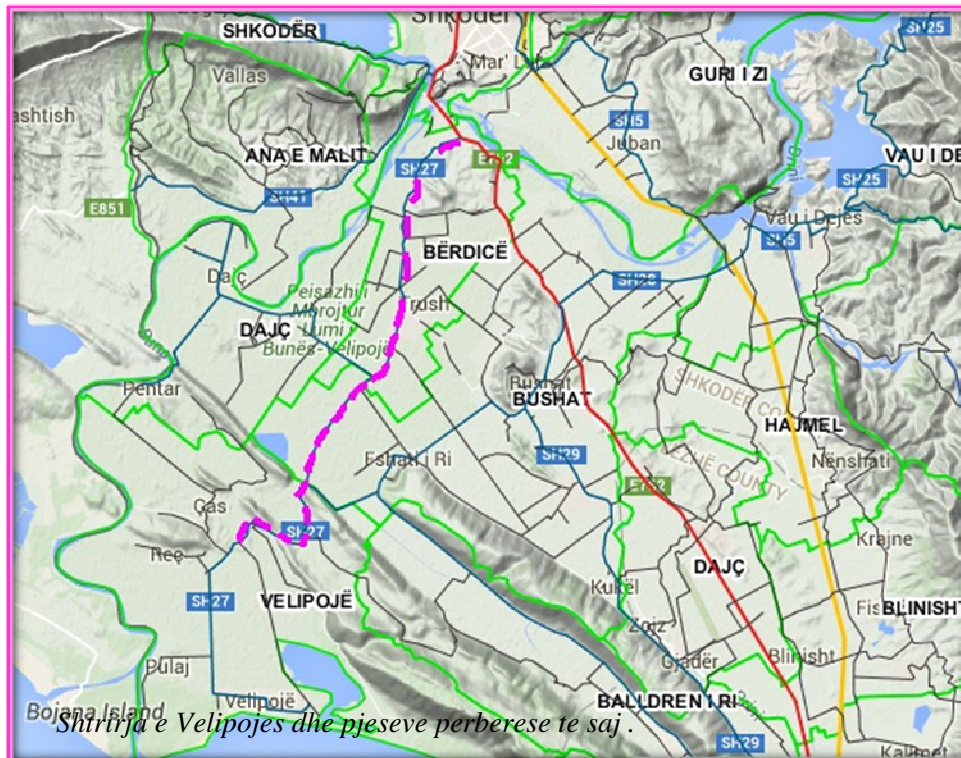
Segmenti rrugor Berdica – Ura e Gjo Lulit eshte pjese perberese e rruges nacionale Harku Berdica – Velipoje ne administrim te ARRSH-se , pjese e te cilit ne nje gjatesi prej 19 km nga fillimi eshte dhene detyra e studimit dhe e projektimit .

Ky aks rrugor kalon nepermjet tre njesive vendore sipas ndarjes se re territoriale , NJQV se Berdices , te Velipojes dhe shume pak te Bushatit me pare ish – Komuna me te njejta emra .

Kjo rruge eshte ndertuar shume vite me pare dhe krahas per sherbimet ne disponim te banoreve te zonave qe lidh kjo rruge , nje rendesi teper te vecante merr sidomos ne periudhen e veres per shkak te plazhit te Velipojes i cili shfrytezohet shume jo vetem nga banoret e zonave perreth dhe afer saj , por vecanerisht vitet e fundit pas perfundimit te rruges se Kombit edhe nga mjaft Kosovare dhe te viseve te tjera . Ndaj studimi dhe permire simi i ketij aksi merr nje rendesi te vecante dhe eshte bere tashme e domosdoshme.

Destinacioni fundor i rruges eshte NJQV Velipoje e cila ben pjese ne Qarkun e Shkodrës , gjendet ne Jug-Perendim te Qytetit te Shkodrës ne nje largesi prej rreth 24 km prej tij, ne Veri-Perendim kufizohet nga Mali i Zi pergjate lumit Buna, ne Lindje nga Qarku i Lezhës, ne Veri nga Komuna e Dajçit dhe ne Jug nga deti Adriatik. Sipërfaqja totale e Komunës është 72.4 km². E gjithë zona është një fushë e madhe e rrethuar nga kodrat e Baksit, Çasit, Shtiqnit dhe Maja e Zezë.

Velipoja ka një shtrirje të gjërë pergjate bregut te detit Adriatik dhe me një plazh me moshë natyrore rreth 300 vjeçare.

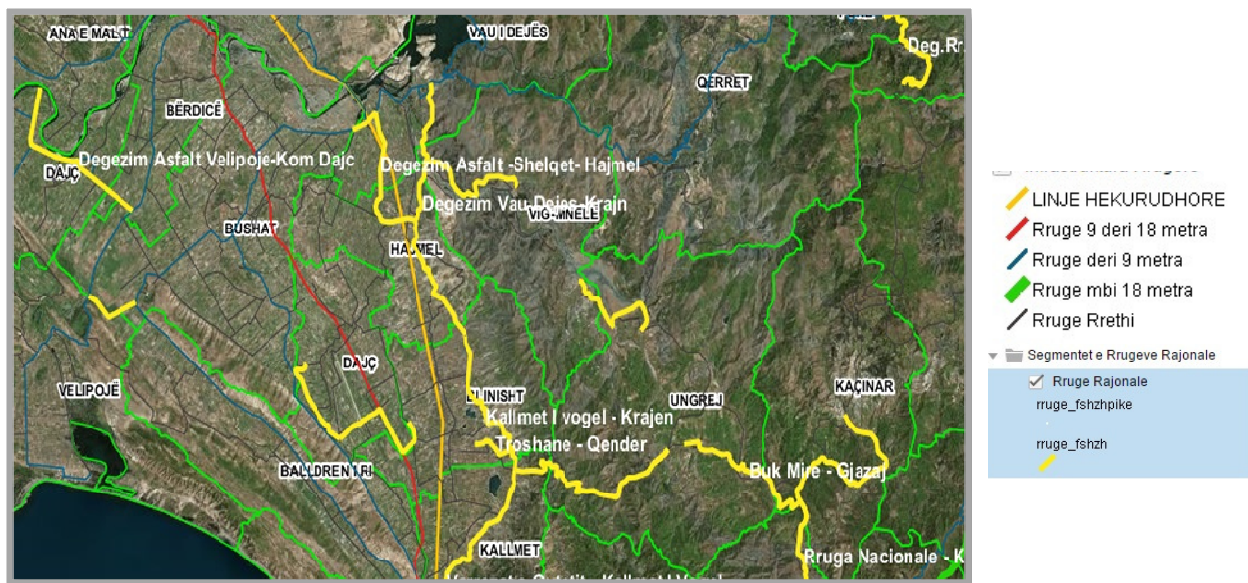


Numri i popullsisë aktuale në tërë NJQVe Velipojës është 8270 banorë një popullsi me tendencë rritjeje të shpejtë nga faktorë të ndryshëm si migrimi brenda territorit, tërheqja e vëmendjes së publikut për të investuar në turizëm etj. NJQV e Velipojës përbëhet nga 10

fshatra të cilët janë: Velipojë, Reç-Pulaj, Luarzë, Gomsiqe e Re, Baks- Rrjoll, Pulaj-Plazh, Reç i Ri, Baks i Ri, Ças, Mali Kolaj.

Velipoja karakterizohet nga klimë mesdhetare, me verë të nxehtë dhe të thatë, dimri është i lagësht dhe i butë. Era e murlanit, karakteristike për Velipojën e bën dimrin të acartë, ndërsa në verë, era e Shirokut sjell lagështi.

Studimi dhe projektimi i këtij aksi rrugor është mbështetur në grumbullimin e të dhënave të disiplinave të ndryshme në këto zone duke filluar nga veçoritë fiziko - gjeografike, trualli, pasuritë natyrore dhe nëntokësore, uji, bujqësia, biodiversiteti, pyjet, peshkimi, hidro – gjeologjia, të dhëna demografike, përdorimi i terreneve, energjia, mbetjet urbane, edukimi etj., pasi kaluan në disa stadi diskutimi dhe përmirësimi, janë konceptuar pjesa më e madhe në këtë dokument të integruar me një fokus të qartë të mbrojtjes së natyrës.



Shtrirja e rrugeve në Velipojë

Ky segment është pjesë e rrjetit të përgjithshëm rrugor në Shqipëri, duke konsideruar gjithë kategoritë e rrugëve ku qarkullojnë automjete të cilat janë rreth 18,000 km të gjatë duke përfshirë 3,636 km Rrugë Kryesore Kombëtare, 10,500 deri në 11,000 km Rrugë Rrethesh dhe Komunale dhe pjesa që ngelet me rreth 4,000 km është nën juridiksionin e njësive të ndryshme autonome, ndërmarrjesh ose firmash.

Rrjeti rrugor primar është rreth 1,138 km me nëntë lidhje kryesore që formojnë shtyllën kurrizore të rrjetit si dhe një rrjet dytësor me një gjatësi të përgjithshme prej 1,998 km.

Sistemi rrugor i Shqipërisë ka njohur një zgjerim dhe shtrirje përgjatë viteve të fundit. Deri në vitin 1945 rrjeti rrugor shqiptar llogaritej në një shtrirje totale prej 2800 km ndër të cilat vetëm 400 km ishin të asfaltuara. Në vitin 1990 ky sistem rrugor llogaritej në 7450 km ndër të cilat 2850 km të asfaltuara. Viteve të fundit këtij sistemi i janë shtuar një sasi e konsiderueshme rrugësh kombëtare si edhe një numër i madh rrugësh rurale ku vlen të përmendet aksi rrugor Durrës-Morinë. Sigurisht studimi dhe vlerësimi i sistemit rrugor të Shqipërisë është i kushtëzuar për pozicionin gjeografik të saj, lidhjet me fqinjët apo korridoret ndëreuropiane të cilat mund të përfshijnë edhe Shqipërinë. Dy korridoret e

transportit më të rëndësishëm aktualisht për Shqipërinë, janë konsideruar deri më sot ai Lindje-Perendim, (Durrës-Qafë Thanë) i cili lidh Italinë (Porti i Durrësit) me Republikën e Maqedonisë (Qafë Thanë) dhe Greqinë (Kapshticë) dhe korridori Veri-Jug që lidh Greqinë (Kakavije) dhe zonat kufitare të Shqipërisë në veri (Muriqan dhe Hani Hotit) me shtetet si Mal i Zi, Serbi, Kroaci e më gjerë. Po kështu rëndësi të veçantë merr dhe korridori Durrës-Morinë i cili është i një rëndësie mbarëkombëtare dhe me zhvillime të mëdha në perspektivë. Zhvillimi i infrastrukturës rrugore brenda dhe përmes Shqipërisë ka qenë kufizuar nga topografia e saj thellësisht malore. Për këtë arsye, këto rrugë kanë ndjekur luginat dhe vijën e korridoreve të zhvillimit të vendit.

Kodi rrugor përcakton gjashtë kategori rrugësh përsa i përket ndërtimit të tyre, standardeve teknike të projektit dhe karakteristikave funksionale: Autostrada , Rrugë interurbane kryesore , rrugë interurbane dytësore , rrugë urbane kryesore , rrugë urbane dytësore dhe rrugë lokale .

Këto rrugë janë më tej ndarë sipas pronësisë në rrugë shtetërore , rrugë rrethi , rrugë të brendshme (rrugë nën juridiksionin e disa ndërmarrjeve të veçanta si p.sh. minierash apo pyjesh) dhe rrugë Komunale (gjithë rrugët brenda territorit të bashkive).

Projekti i zhvillimit të infrastrukturës rrugore për periudhën afatmesme deri afatgjat parashikon:

- ☞ Zbatimin e programit për përmirësimin e rrjetit rrugor kombëtar, kompletimin e korridoreve rrugore kryesore.
- ☞ Zhvillimin e një rrjeti rrugor që e integron vendin me rajonin dhe me Evropën.
- ☞ Zbatimin e Planit Kombëtar të Transportit dhe azhurnimi i vazhdueshëm për pjesën e zhvillimit të infrastrukturës rrugore.
- ☞ Përmirësimin e mirëmbajtjes së rrugëve.
- ☞ Studim me pjesëmarrje lidhur me nevojat për rehabilitim për një program të përmirësimit të rrugëve lokale dhe rurale.
- ☞ Përfundimi i investimeve madhore në rrjetin kombëtar të rrugëve.

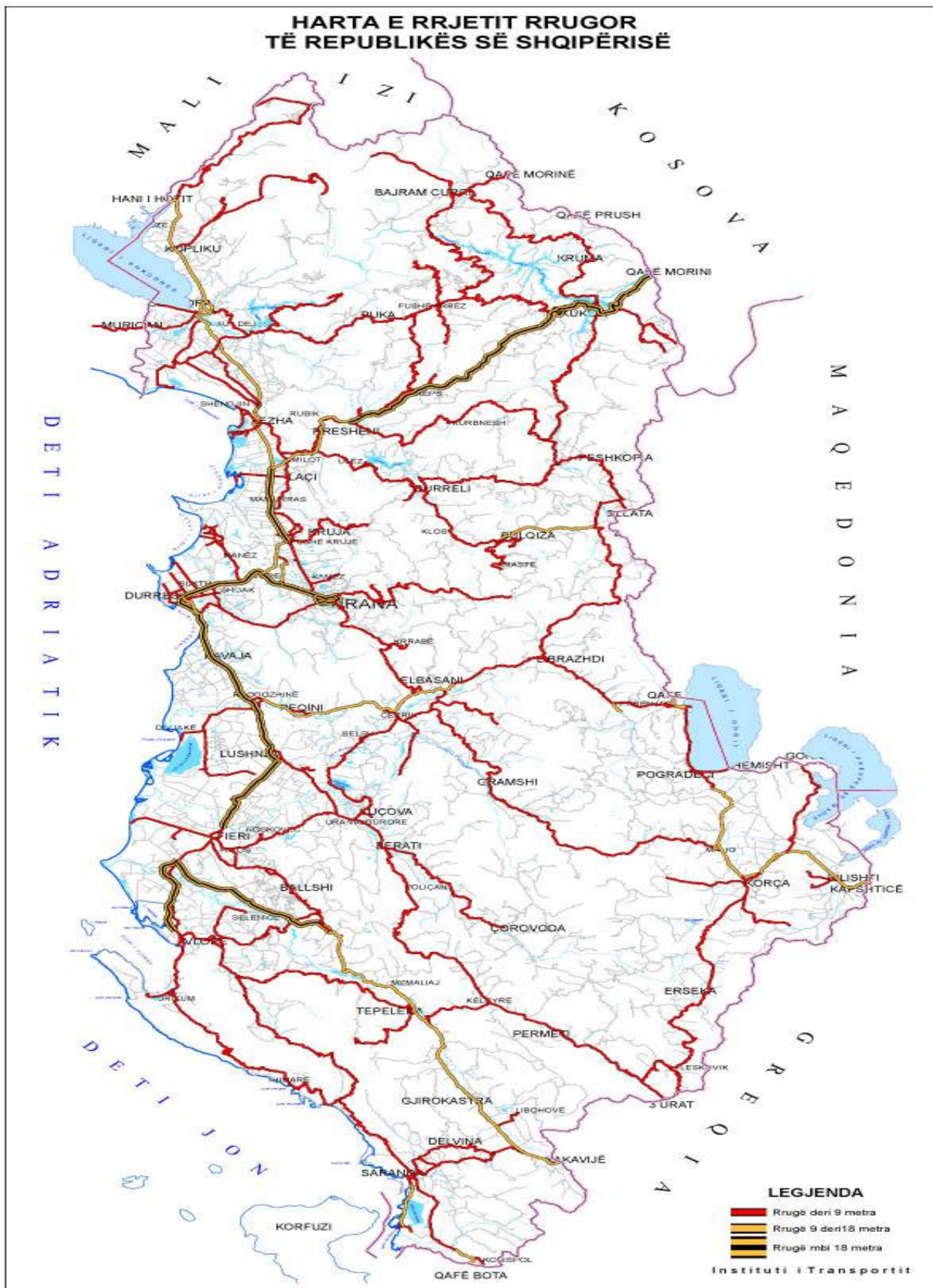
Duke parë zhvillimin urban të zonës, e gërshetuar kjo edhe me resurset turistike që fal zona e plazhit, pushteti qëndror në planin e vet të transportit i ka vënë një rëndësi të madhe investimeve në rrjetin rrugor dhe në veçanti drejt destinacioneve turistike. Ajo çfarë synohet të arrihet nëpërmjet kësaj detyre projektimi është realizimi i një studimi të detajuar teknik, ambjental dhe ekonomik për hartimin e një projekti të mirëfilltë rehabilitimin/ ndërtimin e këtij aksi rrugor i cili bën të mundur lidhjen e arterjes kryesore të rrugës Lezhë – Shkodër me plazhin e Velipojës.

2.–Pershkrimi i qellimit dhe objektivave

Qellimi kryesor i hartimit të VNM-se është evidentimi dhe identifikimi i ndikimeve të mundshme negative në mjedis dhe marrja e masave të domosdoshme për minimizimin dhe parandalimin e efekteve të demshme në mjedis gjatë studimit , projektimit dhe me pas ndërtimit të këtij objekti e shfrytëzimit të tij .

Qëllimi kryesor i hartimit të VNM-së është të identifikojë mënyrat se si projekti i propozuar mund të hartohet dhe të transformohet në mënyrë të tillë për të zbutur efektet e padëshiruara në mjedis.Në mënyrë të thjeshtë, zbutja e mjedisit është konsideruar të përfshijë

ndonjë veti të projektti të propozuar , i cili shmang , zvogëlon ose riparon efektin e saj negativ mbi mjedisin apo siguron përfitime mjedisore . Masat zbutëse mund të për fshijnë aspektet fizike të projektit apo mënyrat sipas të cilave ai është projektuar dhe do te ndertohet .



Në përmbushje të detyrimeve të legjislacionit shqiptar i cili është përafruar plotësisht me Direktivën 85/337/KEE të Këshillit të Europës, Datë 27 Qershor 1985 “Mbi vlerësimin e efekteve të projekteve publike dhe private mbi mjedisin”, të ndryshuar me Direktivën 97/11 të Këshillit të Europës si dhe Procedurave Mjedisore të kërkuara nga BERZH , me qëllim që të sigurohet:

a) një nivel i lartë i mbrojtjes së mjedisit, përmes parandalimit, minimizimit dhe kompensimit të dëmeve në mjedis, nga projekti i propozuar që përpara miratimit të tij për zhvillim;

b) garantimi i një procesi të hapur vendimmarrjeje, gjatë identifikimit, përshkrimit dhe vlerësimit të ndikimeve negative në mjedis, në mënyrën dhe kohën e duhur; si dhe përfshirjen e të gjitha palëve të interesuara në të duke synuar të përcaktojmë kërkesat, përgjegjësitë, rregullat dhe procedurat për vlerësimin e ndikimeve të rëndësishme negative në mjedis nga implementimi i projektit të propozuar .

Projekti yne qe kerkohet klasifikohet në projektet të parashikuar në Ligjin Nr. 10 440 , datë 07.07. 2011 “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis” , të ndryshuar Projektet e Shtojcës II i nënshtrohen procedurës paraprake të vlerësimit të ndikimit në mjedis.

Projekti yne ka te beje me dy variante te cilat po studjohen dhe do te projektohen -nje reabilitim/ndertim dhe permiresim te aksit rrugor egzistues duke realizuar nje studim të detajuar teknik , ambjental dhe ekonomik , hartimin e një projekti i cili do të kthejë rrugën ekzistuese në parametrat teknikë që standarti kërkon , duke parashikuar dhe projektin e zonave urbane ku rruga do të ketë të gjithë infrastrukturën e kërkuar , dhe -nje aks te ri per te cilin jane kryer të gjitha investigimet e nevojshme për realizimin e projektit në standartin e kërkuar dhe mbështetur në standartet shqiptare dhe ato evropiane. Eshte hartuar një projekt me parametra të nevojshëm në zonat që kanë banim ku mund të kalojë ky aks duke hartuar projektin e nevojshëm në të gjithë infrastrukturën urbane dhe në parametrat që kjo kategori rruge kërkon.

Ndikimet mjedisore do te jene kryesisht te lidhura me fazen e reabilitim/ndertimit (dhe per rrjedhoje per nje kohe te shkurter) dhe projekti do te sjelle nje permiresim te pergjithshem te cilesise mjedisore . D.m.th ndikimi potencial mjedisor do te jete minimal dhe i lehte per tu identifikuar, analizuar dhe per te marre masa zbutese ndaj ketij ndikimi ne mjedis dhe sipas arsytimit te mesiperm, ne kete raport behet fjale per nje vleresim "permbledhes" te ndikimit mjedisor per reabilitim/ndertimin e ketij segmenti rrugor .

Qellimi eshte te identifikojë dhe te sigurojë informacion te duhur per publikun dhe institucionet e tjera per pasojat mjedisore te reabilitim/ndertimit te ketij segmenti rrugor ne kohen e zhvillimit te punimeve per realizimin e ketij projekti .

Brenda këtij qëllimi ne hartimin e kesaj VNM-je kemi konsideruar :

- alternativat për vendndodhjen dhe ndikimet mjedisore shoqëruese
- përmirësimin e plani mjedisor
- përdorimin si duhet dhe në mënyrë eficiente te burimeve
- masat e duhura për zbutjen e ndikimeve të mundshme të propozimit te ketij projekti
- kushtet për ndërtimin duke e realizuar ne nje kohe sa me te shpejte

Objekti i ketij raporti eshte vleresimi ne menyren e duhur te efekteve te drejtperdrejta dhe indirekte te ketij projekti sipas klasifikimit :

- Efektet ne njerez prane dhe afer ketij objekti qe kerkohet
- Ndikimet ne toke , uje , klime dhe peisazh te zones

- Ndikimet ne materiale dhe asete kulturore
- Nderveprimet midis ketyre faktoreve qe permendem

Vlerësimi i ndikimit ne mjedis zbaton parimin e parandalimit duke miratuar variantin me te mire , qe ne fazën e fillimit te vendimmarrjes , për te shmangur ndikime te dëmshme kesaj veprimtarie ne mjedis.

Per kete çeshtje te menaxhimit te mbeturinave , ne baze te udhezimit 75/442/CEE i modifikuar nga udhezimi 91/156/CEE , kjo lloj hierarkie aktualizohet ne tre nivele:

1. parandalim;
2. rikuperim;
3. shperberje.

Parimi i parandalimit dhe parimi i masave paraprake i perfshire ne Traktatin e Masatricht-it vendos detyren te zvogeloje emetimin ndotes ne burim pavaresisht nga kostatimi efektiv i nje efekti mjedisor negativ pra dhe ne mungese te provave qe tregojne ekzistencen e nje lidhjeje rastesore midis emetimeve dhe efekteve negative.

Vlerësimi i ndikimit ne mjedis ka si objektiv te percaktoje :

- Pershkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve te drejtperdrejta apo te terthorta te mjedisit gjate kohes se rikonstruksionit te ketij objekti .
- Ndikimet mjedisore ne lidhje me gjendjen e mjedisit ku do te realizohet ky projekt .
- Propozimin e masave te nevojshme per parandalimin , reduktimin , zbutjen dhe minimizimin e ndikimeve negative dhe rritjen e ndikimeve pozitive ne mjedis.

Gjatë procesit të vlerësimit të ndikimit në mjedis kryhen identifikimi , përshkrimi dhe vlerësimi, në mënyrën e duhur, i ndikimit në mjedis të një veprimtarie, duke përcaktuar efektet e mundshme, të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta mbi tokën, ujin, detin, ajrin, pyjet, klimën, shëndetin e njeriut, florën dhe faunën, peizazhin natyror, pasuritë materiale e trashëgiminë kulturore, duke pasur parasysh lidhjet e tyre të ndërsjella.

Vlerësimi i ndikimit në mjedis zbaton parimin e parandalimit që në fazën e hershme të planifikimit të projektit, me qëllim shmangien apo minimizimin e efekteve negative në mjedis, nëpërmjet harmonizimit dhe përshtatjes së saj me kapacitetin bartës të mjedisit.

VNM-ja mendohet si një mënyrë për të ndaluar projekte që kanë ndikime të papra nueshme në mjedispor një pikëpamje shumë më pozitive dhe e dobishme është të mendohet për VNM-ne si një mënyrë për të ndihmuar zhvilluesit dhe vendimmarrësit të projektojnë projekte që të kenë ndikim sa më të vogël të mundshëm në mjedis në mënyrë që ata të mund të lejohen të shkojnë përpara dhe të sigurojnë përfitime të tjera që zhvillimi krijon për ekonominë dhe shoqërinë . VNM bën këtë duke identifikuar zbutjen e mjedisit gjatë studimeve vlerësuese.

Ekipi i VNM-së ka bashkëpunuar ne menyre te vazhdueshme qe ne faza të hershme te marrjes se detyres se projektimit me ekipin e projektimit dhe do bashkëpunojë me zhvilluesin e ketij projekti ndertimi gjatë gjithë zhvillimit të projektit qe nga studimi , hartimi , perfundimi dhe zbatimi deri ne perfundim te ndertimit për të identifikuar mënyrat nëpërmjet të cilave ato mund të reduktohen dhe qe jane vendosur me pare . Ky eshte një proces i vazhdueshem deri ne perfundim te objektit . Bashkëpunimi eshte realizuar për të vendosur se çfarë është e mundur dhe e përballueshme në kontekstin e zhvillimit të propozuar duke miratuar dhe projektuar variantin me te mire me sa me pak ndikime ne mjedis .

Raporti i VNM-së përshkruan ne vijim te gjitha masat që zhvilluesi është përgatitur të adoptojë dhe ndikimet mbetëse të mbetura pas zbutjes. Masat zbutëse jane paraqitur si

angazhime në mënyrë që autoriteti kompetent të dijë se çfarë mund të marrë parasysh në marrjen e vendimit nëse do të japë pëlqimin.

Parashikimi i ndikimit të ngjarjeve të pazakonshme në VNM-në merret kryesisht me pasiguritë që lidhen me ndikimet që janë relativisht të sigurt që të ndodhin - ato janë pasojat e operacioneve rutinë të projektit. Megjithatë, gjithmonë qëndron një rrezik që një ngjarje e pazakonshme mund të shkaktojë probleme të rënda mjedisore gjatë ciklit të jetës së një projekti.

Objektivat kryesore kesaj procedure per vleresimin e ndikimit mjedisor mund te permblidhen si me poshte vijon:

- ✓ Sigurimin e plote qe konsideratat mjedisore jane te trajtuara shprehimisht dhe jane te perfshira ne procesin e vendim marrjes
- ✓ Pershkrimin mbi menyren se si projekti ndikon ne kushtet aktuale mjedisore
- ✓ Eshte marre parasysh shmangia , reduktimi dhe minimizimi i ndikimeve potenciale ne mjedis , edhe aspektet socialo-ekonomike si edhe ato te shendetit te njeriut .
- ✓ Jane dhene sugjerime ne lidhje me masat qe duhet te perfshihen ne projekt per te reduktuar apo neutralizuar ndikimet negative mjedisore apo per te reflektuar ndryshime te tjera te paparashikuara.
- ✓ Percaktimin e nje programi te pershtatshem monitorimi per te verifikuar qe te zbatohen me efektivitet dhe sukses te plote masat e nevojshme per mbrojtjen e mjedisit .

Me qellim plotesimin e ketyre objektivave dhe sipas referencave te permenduara me siper , ky Raport VNM-je eshte strukturuar ne menyren e meposhtme:

- a) Te dhena mbi zonen aktuale te mjedisit dhe zonat perreth ku zbatohet projekti
- b) Objektivat e projektit
- c) Pershkrim i detajuar i te gjitha instalimeve qe jane pjese e projektit, apo qe do te perdoren gjate zbatimit te tij
- d) Plani i ndertimit dhe afatet per zbatimin e tij
- e) Pershkrimi i vlerave inxhinierike qe do te ndertohen apo zgjerohen, si edhe pershkrimi i punimeve te nevojshme per zbatimin e projektit
- f) Ndikimet potenciale ne mjedis dhe masat e propozuara per te parandaluar apo per te amortizuar keto ndikime
- g) Program monitorimi te ndikimeve te projektit ne mjedis
- h) Masa rehabilituese ne rast ndotjeje apo/dhe demtimi te mjedisit, si edhe kostot e tyre perkatese
- i) Perputhshmeria e projektit me planet e rregullimit te territorit dhe me planin e zhvillimit ekonomik te zones ku do te zbatohet projekti
- j) Permbledhje e konsultimeve me organet e pushtetit vendor, me publikun e gjere dhe organizatat jo-fitimprurese, si edhe mendimeve te tyre.

Keto sugjerohen te jene pjese e nje raporti ne rastin e nje "VNM-je permbledhese", sic theksohet ne Nenin 8 te Ligjit shqiptar nr. 8990 "Mbi vleresimin e ndikimit mjedisor" te ndryshuar .

2.1-Legjistacioni i shfrytezuar per hartimin e ketij raporti

Vendi yne eshte antaresuar ne konventat nderkombetare dhe ne kete kuader eshte i detyruar te zbatoje nje rregullshmeri te percaktuar nga keto konventa dhe ne vijim te ligjeve

që kanë qene dhe të dala në vite për ruajtjen e mjedisit pasi është burimi i gjithçkaje i cili përcakton jetesën e njerezve duke siguruar një mjedis të rregullt dhe një menazhim të mirë të tij .

Prej disa vitesh, Shqipëria është përfshirë në zhvillime të vrrullshme urbane, gjë që është shoqëruar me një faturë jo të vogël në planin mjedisor. Rritja e konsumit, transportit, mbeturinat urbane apo inerte, derdhja e ujërave të zeza në dete e lumenj , prerja pa kriter e pyjeve , gërryerja e shtretërve të lumenjve , djegia e gomave , gërryerja e maleve , ndërti me e pakontrolluara, etj, janë vetëm disa prej ndikimeve të ndodhura mbi mjedis. Shpesh njeriu nuk e kupton se ajo çfarë e rrethon edhe nëse nuk mund ta shikoj (ajri), ndikon drejtpërsëdrejti në cilësinë e jetës. Për rrjedhojë, ai tenton të bëhet indiferent ndaj çështjeve të mjedisit, deri në momentin që natyra reagon ashpër (përmbetje, psh).

Në fakt , ndikimi negativ mbi mjedis , është një faturë që të gjitha shtetet po e paguajnë për zhvillimin. Për këtë arsye shpesh , indikatorët e energjisë , transportit dhe mjedi si trajtohen së bashku , pasi është pothuajse e pamundur që të mos ndikojnë te njëri-tjetri. Megjithatë shtetet e zhvilluara kanë marrë angazhime serioze dhe po mundohen të japin shembullin e mirë se jo gjithmonë zhvillimi në përgjithësi dhe ai i industrisë në vecanti ecën paralel me ndotjen e mjedisit . Nënshkrimi i Protokolleve të tilla si ai i *Kyoto-s* për uljen e emetimit të gazrave, tregojnë se shtetet e kanë rritur ndjeshëm vëmendjen e tyre ndaj mjedisit, pasi kjo lidhet drejtpërsëdrejti me cilësinë e jetës së qytetarëve të tyre.

Akoma më i rëndësishëm është *Protokolli i Gothenburg-ut* i cili përcakton tavanet për emetimin e katër ndotësve më të rrezikshëm të ajrit që krijojnë shirat acide.

Ndoshta Shqipëria nuk është ndër vendet më të ndotura në botë por duhen marrë urgjentisht masa për ndërprerjen e masakrës mjedisore dhe paralel me të hapa konkret për përmirësimin e situatës. Në studimin e saj *ODA* konstatoi se Shqipëria nuk vuan për strategji , plan masash apo përcaktim objektivash në letër . Lista është relativisht e gjatë.

Kështu , aktualisht , Shqipëria ka:

- » Nënshkruar 7 Konventa Ndërkombëtare për çështje të ndryshme mjedisore;
- » Hartuar 7 Strategji Zhvillimi për disa aspekte mjedisore;
- » Ka mbi 23 ligje për mbrojtje të mjedisit, biodiversitetit, florës e faunës, etj;
- » Ka mbi 20 ligje për ratifikime e aderime nëpër Protokolle Ndërkombëtare, Marrëveshje, Amendamente, etj;
- » Mbi 20 rishikime e shtesa të legjislacionit të mëparshëm;
- » Mbi 80 VKM që lidhen drejtpërsëdrejti me mjedisin;
- » 20 udhëzime dhe mbi 5 rregullore, etj.

I domosdoshëm është zbatimi i ligjeve dhe zotimeve të nënshkruara dhe akoma më tej vullneti për të cuar deri në fund nismat që ndërmerren për mbrojtjen e mjedist. Megjithatë , edhe në hartimin e strategjive dhe përfshirjen e hapave për zbatimin e tyre ka ende shu më punë për t’u bërë, në mënyrë që të reflektohen të gjitha problemet që po has sot mjedisi në vend.

Për realizimin e raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të veprimtarisë së propozuar u konsultuan dokumente mjedisore që lidhen me politikat shtetërore të mbrojtjes së mjedisit , zonës në të cilën kërkon të realizohet kjo ndërhyrje rikonstruksioni .

Shqipëria, pas viteve '90, është bërë palë në një sërë konventash ndërkombëtare edhe në fushën e mbrojtjes së mjedisit, që janë marrëveshje mjedisore ndërshtetërore me mjaft vende të botës , lidhur me ndryshimet klimatike , mbrojtjen e biodiversitetit , luftën kundër

shkretëtirizimit të tokave , për llojet migratore , për specie , faunën , kimikatet, si dhe një sërë çështjesh të tjera mjedisore të përbashkëta në shkallë rajonale dhe ndërkombëtare . Qeveria shqiptare gjate viteve te fundit ka nxjerre mjaft ligje dhe udhezime per mjedisin te cilat jane ne perputhje te plote edhe me konventat nderkombetare si :

- Konventa e Finlandes ”Per vleresimin e ndikimit ne mjedis ne konteksin nderkufi tar” Espoo e dt.25.02.1991

- Konventa e Gjeneves “Per ndotjen atmosferike” e dt.13.11.1979

- Konventa e Bernes “Per ruajtjen e flores dhe Faunes “ e dt.19.09.1979 e ratifikuar me Ligjin Nr.8294,date 02.03.1998

- Konventa per “Mbrojtjen e mjedisit detar dhe te zones detare te detit Mesdhe si dhe gjashte protokolleve shoqeruese “ pershtatur ne Barcelone me 16.02.1976 , me 10.06.1995 nga Konferenca e shumefuqishmeve “Per mbrojtjen e detit Mesdhe nga ndotjet” e ratifikuar me ligjin Nr.8690 , date 16.11.2000

- Konventa e Rios “Mbi larmine biologjike “ , ne Rio de Zhaniero me 15.06.1992 e ratifikuar me Ligjin Nr.9279 , date 23.09.2004 ,

- Ligji per aderimin e Shqipërisë në protokollin “Për përgatitjen , reagimin dhe ba shkëpunimin ndaj incidenteve të ndotjes nga lëndët e rrezikshme dhe të dëmshme (OPRC – HNS), 2000” shpallur me dekretin Nr.7990 , date 15.10.2012 .

Konventa per "diversitetin biologjik", qe perfaqeson nje marreveshje midis vendeve te ndryshme per ruajtjen e biodiversitetit, per perdorimin e qendrueshem te burimeve gjenetike dhe per transferimin e teknologjive perkatese me financimet perkatese. Shqiperia e firmosi kete konvente ne date 5 janar 1994. Konventa hyri ne fuqi me date 5 prill 1994.

- Me date 29 nentor 1995, Shqiperia u anetaresua ne "Konventen e Ramsarit" (Ramsar, 1971), e njohur gjithashtu si "Konventa per ligatinat me rendesi nderkombetare, ne vecanti per shpendet e ujit". Shqiperia u be anetare e kesaj konvente duke e ratifikuar ate me date 29 mars 1996.

- Me date 31 tetor 1995 Shqiperia nenshkroi Konventen e Bernes per Mbrojtjen e Flo res dhe Faunes se Jetes se Eger te mjedisit natyror ne Evrope" (Berne, 19 shtator 1979). Shqiperia u be anetare e kesaj konvente permes ratifikimit te saj me date 2 mars 1998.

- Konventa e Aarhus-it "Ne lidhje me aksesin ne informacion, pjesemarrjen e publi kut ne vendim-marrje dhe aksesin ne sistemin e drejtesise ne ceshtje mjedisore" (Dani- marke, 25 qershor 1998). Konventa perfaqeson nje instrument te rendesishem per forcimin dhe har monizimin e te drejtave mjedisore te qytetareve duke u dhene atyre me shume mundesi per te qene te informuar per pjesemarrje publike dhe per drejtesi ne Evrope. Shqiperia ishte nder 35 vendet anetare qe nenshkruan kete konvente.

- Konventa per "Luften kunder shkretetirizimit", me qellim luftimin e ketij fenomeni ne vendet qe vuajne prej tij (4 dhjetor 1996). Aneksi 4 trajton problemin e shkretetirizimit ne vendet mesdhetare. Pjesemarrja e Shqiperise u miratua ne vitin 1999.

- Konventa "Per Mbrojtjen e Shtreses se Ozonit", qe njihet si Konventa e Vienes (1985) e ratifikuar ne 8 tetor 1999.

- Konventa ndërkombëtare e viti 1973 në lidhje me parandalimin e ndotjes nga anijet është miratuar nga Konferenca ndërkombëtare mbi ndotjen e deteve e thirrur nga OMI (ODN) nga 8 tetor deri 2 nëntor 1973. Protokolli i (Dispozita në lidhje me dërgimin e ra porteve mbi ngjarjet që sjellin ose që mund të sjellin hedhjen e substancave ndotëse) dhe Protokolli II (Arbitrazhi) janë miratuar gjatë së njëjtës konferencë. Konventa është ndryshuar

më pas nga Protokolli 1978 që lidhet me të i miratuar nga Konferenca ndërko mbëtare mbi sigurinë e anijeve-cisterna dhe parandalimin e ndotjes(Konferenca TSPP) e thirrur nga ODN nga 6 deri 17 shkurt 1978. Konventa, ashtu siç është ndryshuar nga Protokolli 1978, njihet me emrin e Konventës ndërkombëtare 1973 mbi parandalimin e ndotjes nga anijet, ashtu siç është modifikuar nga Protokolli 1978 që lidhet me të ose, shkurtimisht, MARPOL 73/78. Rregullat që lidhen me burimet e ndryshme të ndotjes gjenden në pesë Aneksit e Konventës. Konventa është ndryshuar gjithashtu nga Protokolli 1977, nga i cili është miratuar një aneks i gjathtë; megjithatë, ky protokoll nuk është pranuar akoma nga numri i kërkuar i shteteve që të mund të hyjë në fuqi.

Që prej krijimit më 1974, Komiteti i mbrojtjes së ambientit detar (MEPC = KMAD) ka studiuar dispozita të ndryshme të MARPOL 73/78 që kërkonin sqarime ose që zbatimi i të cilave nxirrte probleme. Me qëllim që të hiqe shin paqartësitë dhe të zgjidheshin problemet në mënyrë uniforme, MEPC vendosi se ishte e dëshirueshme të zbatoheshin interpretime uniforme të MARPOL 73/78 dhe ka pranuar se, në një farë mënyre, duheshin ndryshuar disa prej rregullave ose të parashikoheshin të reja me qëllim që të reduktohej akoma më shumë ndotja që lidhej me përdorimin e anijeve dhe të asaj të shkaktuar aksidentalisht nga anijet. Këto masa të marra nga MEPC kanë çuar në hartimin e një numri interpretimesh uniforme të Konventës dhe amendamentesh.

Ky botim ka për objekt të lehtësojë konsultimin e dispozitave dhe interpretimeve uniforme të përditësuara të artikujve, Protokolleve dhe të pesë Aneksëve të MARPOL 73/78. Ajo përfshin të gjitha amendamentet e vitit 2000 (siç janë miratuar nga rezoluta MEPC.89(45). Sekretaria do të saktësojë se nuk ka për qëllim të sjellë modifikime formale, as modifikime të tjera, të teksteve të besueshme. Për qëllime juridike, duhen konsultuar tekstet e MARPOL 73/78 të besueshme.

Megjithatë, do të gjejmë në këtë botim amendamentet e rregullit 13G të Aneksit i dhe te suplementit të Certifikatës IOPP (siç janë miratuar më 11 maj 2001 nga rezoluta MEPC.95(46). Këto amendamente të rëndësishme do të hyjnë në fuqi më 1 shtator 2002 ne qofte se ato pranohen ne datën e pranimit te heshtur te fiksuar ne 1 mars 2002. Në datën e publikimit të këtij botimi përmbledhës, kushtet e hyrjes në fuqi të këtyre amendamenteve nuk ishin plotësuar akoma. Megjithatë u mendua se këto amendamente mund të hynin në fuqi para rishikimit të ardhshëm të këtij botimi përmbledhës dhe për këtë arsye, teksti i rezolutës MEPC.95(46) është riprodhuar në seksionin e titulluar "Informacione shtese" (rubrika 7). Një tekst i bashkangjitur (Sistem vlerësimi i gjendjes së anijes) i miratuar nga rezoluta MEPC.95(46) figuron në të njëjtin seksion (rubrika 8).

Permbajtja eshte shume e ngjashme me ate qe kerkohet nga dispozitat e BERZH-it, ne Aneksin 4 te "Procedurave Mjedisore" dhe nga BEI, qe ndjek direktivat perkatese evropiane (direktiva 85/337/e Keshillit te Evropes, ndryshuar me ane te direktives 97/11/ te Keshillit te Evropes).

BERZH-i jep me shume detaje per çdo pike ne veçanti dhe kjo eshte ne veçanti e vertete per pershkrimin e aspekteve mjedisore dhe te kushteve shoqeroro-ekonomike qe mund te ndikohen nga projekti. Nder to permendim: klimen , gjeomorfologjine dhe gjeologjine , burimet ujore , burimet biologjike dhe ekologjike, ndikimin ne panorame dhe ate vizual, ne cilesine e ajrit, zhurmat dhe perdorimin e tokes.

Persa i takon perkufizimit te ndikimeve potenciale kemi keto perkufizime:

→ Ndikim mesatar i pranueshem:ndikim negativ ne mjedis qe mund te pakesohet .Ky

nuk është një ndikim që akumulohet dhe nuk shkakton dëm mjedisor që përhapen.

→ Ndikim thelbësor : ndikim në mjedis që nuk mund të pakesohet me aq lehtësi. Ky ndikim akumulohet dhe shkakton dëm që përhapen në mjedis.

→ Ndikim jo i drejtperdrejtë : është ndikimi i akumuluar me parë apo që është zhvendosur në distancë dhe të mund të parashikohet.

Serish edhe për këtë rast legjislacioni shqiptar është i ngjashëm me dispozitat e BERZH-it, në veçanti për mundësinë e ndikimeve kumulative.

Përveç sa më sipër, BERZH-i thekson rëndësinë e pershkrimit të ndikimeve si pozitive, ashtu edhe negative (persa i takon shkallës, rëndësisë, perseritjes, kthimit, masës dhe kohezgjatjes), si edhe rëndësinë e shkallës së ndikimeve (në është ky një ndikim në nivel lokal, rajonal, kombëtar apo nderkombëtar).

Përgatitja e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të aktivitetit të propozuar është kryer duke u bazuar në aktet ligjorë të mëposhtëm:

- ☞ Ligji Nr. 8094 datë 21.03.1996 “Për largimin publik të mbeturinave”
- ☞ Ligji Nr.8756 dt.26.03.2001 “Per emergjencat civile”
- ☞ Ligji Nr.8766 dt.05.04.2001 i azhurnuar “Per mbrojtjen nga zjarri dhe shpetimin “
- ☞ Ligjin nr. 8503, datë 30.6.1999 “Për të drejtën e informimit në lidhje me dokume ntet zyrtare”
- ☞ Ligjin Nr.9010, datë 13.2.2003 “Mbi trajtimin e mbetjeve të ngurta”,
- ☞ Ligji Nr.9774 , dt.12.07.2007 “Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis” ,
- ☞ Ligji Nr.8906 , dt.06.06.2002 “Per zonat e mbrojtura”
- ☞ Ligjin Nr.10 , dt.18.02.2010 “Per sigurine dhe shendetin ne pune “
- ☞ Rregullore Nr.1 dt.30.03.2007 “Per trajtimin e mbetjeve te ndertimit , nga krijimi , transportimi deri ne asgjesimine tyre “
- ☞ Udhëzues Metodik për “Pregatitjen e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis”
- ☞ V.K.M Nr.994 , date 02.07.2008 “Per terheqjen e mendimit te publikut ne vendimarrje per mjedisin”
- ☞ Vendimin KM Nr.175 , dt.19.01.2011 “ Per miratimin e strategjise kombetare te menazhimit te mbetjeve ...”,
- ☞ Vendim KM Nr.123 , dt.17.02.2011, “Per miratimin e planit kombetar te veprimit per menaxhimin e zhurmave ne mjedis “
- ☞ Vendimin KM Nr.805 , dt.04.12.2003 “Per miratimin e listes se veprimtarive me ndikim ne mjesis “
- ☞ Vendimin KM Nr.103, dt.31.07.2002 “Per monitorimin e mjedisit ne RSH”
- ☞ Udhëzuesi Nr.6, datë 27.11.2007 “Mbi miratimin e rregullave, përmbajtjes dhe afateve për hartimin e planeve për administrimin e mbetjeve të ngurta”
- ☞ Udhëzim nr.6 datë 27.12.2006 “Për miratimin e metodologjisë së vlerësimit paraprak të ndikimeve në mjedis të një veprimtarie”
- ☞ Vendimin KM Nr.99 , dt.18.02.2005 “ Per miratimin e katalogut shqiptar te klasifi kimit te mbetjeve “
- ☞ Udhëzim nr. 2 datë 21.05.2007 “Për miratimin e listës së aktiviteteve me ndikim në mjedis, mënyrën e aplikimit dhe rregullat e procedurat e dhënies së autorizimit dhe pëlqimit mjedisor nga Agjensitë Rajonale të Mjedisit”
- ☞ Udhëzimin Nr.8 , dt.27.11.2007 “ Per nivelet kufi te zhurmave ne mjedise te caktuara

☞ Udhëzimin Nr.1037/1, dt.12.04.2011 “Per vleresimin dhe menaxhimin e zhurmes mjedisore ”

☞ Vendimin KM Nr.123 , dt.17.02.2011 “Per miratimin e planit kombetar per menaxhimin e zhurmave ne mjedis”

☞ Udhëzimin Nr.1037/1, dt.12.04.2011 “Per vleresimin dhe menaxhimin e zhurmes mjedisore ”

☞ Vendimin KM Nr.123 , dt.17.02.2011 “Per miratimin e planit kombetar per menaxhimin e zhurmave ne mjedis” ,

☞ Ligjit Nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”

☞ Ligjit Nr. 10 431, datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit” i ndryshuar

☞ Ligjit Nr. 10 440 , date 07.07.2011” Per vleresimin e ndikimit ne mjedis “

☞ Ligjit nr. 10 448 , date 14.07.2011 “Per lejet mjedisore “

☞ V.K.M Nr.13 , date 04.01.2013 “ Per miratimin e rregullave , te pergjegjesive te afateve per zhvillimin e procedures te vleresimit te ndikimit ne mjedis “

☞ V.K.M Nr.419 , date 25.06.2014 “ Per miratimin e kerkesave per leje , transferim te lejeve , rregullat per shqyrtimin e lejeve “

☞ V.K.M Nr.73 , date 28.01.2008 “Per miratimin e rregullave teknike per enet nen presion “

☞ V.K.M Nr.187 , date 24.02.2010 “Per miratimin e rregullit teknik Per kerkesat teknike dhe vleresimin e konformitetit te pajisjeve te gazit “

☞ Ligjit Nr.8450 , date 24.02.1999 “Per perpunimin , transportimin dhe tregtimin e naftes , te gazit dhe nenprodukteve te tyre “ i ndryshuar me Ligjin Nr. 9218 , date 08.04.2004 “Per disa shtesa ne ligjin e mesiperm “ , i ndryshuar

☞ V.K.M Nr.912 , date 11.11.2015 “Per miratimin e metodologjise kombetare per hartimin e raportit te vleresimit te ndikimit ne mjedis “

☞ V.K.M Nr.352 , date 29.04.2015 “Per vleresimin e cilesise se ajrit dhe kerkesat per disa ndotes ne lidhje me te “

☞ Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 “Për transportet rrugore” i ndryshuar qe trajton në mënyrë të veçantë çështje si:

(i) caktimin e rolit të organeve të pushtetit vendor (MB);

(ii) rregullat për shoqëritë e transportit;

(iii) poçedurat që zbatohen mbi firmat e transportit rrugor për hyrjen në treg;

(iv) transporti i mallrave të rrezikshme. Është bërë përafrimi i këtij ligji me direktivën e KE 96/26 me miratimin e ndryshimeve të tij me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007.

☞ Ligji nr.8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë" i cili përcakton : (i) organet e kontrollit në rrugë;

(ii) përmasat e lejuara maksimale dhe peshat e autorizuara maksimale të mjeteve;

(iii) kapacitetin transportues të mjeteve...;

☞ Ligji nr.9808, date 24.9.2007 "Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin 8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë" (për peshat dhe dimensionet, kapacitetin transportues te mjeteve, etj), i cili hap rrugë hartimit të akteve të tjera ligjore sipas Direktivave dhe Rregulloreve të KE-së.

☞ VKM nr. 325, datë 19.03.2008 “Për miratimin e rregullave për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, si dhe për njohjen e dokumenteve zyrtare, të caktuara për këta operatorë”, i përputhur pjesërisht me Direktivën

nr. 96/26/KE përcakton kriteret cilësore që duhet të plotësohen për pranimin në veprimtarinë e transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve për operatorët e transportit rrugor, si për tregun e brendshëm, ashtu edhe për tregun ndërkombëtar.

2.2 -Pershkrim te metodikes per hartimin e ketij raporti

Zbatimi i legjistacionit shqiptar ne menyre qe te sigurojme nje nivel te larte te mbrojtjes se mjedisit permes parandalimit , kompensimit te demeve ne mjedis , garantimin e nje vendimmarrje te hapur , te gjere duke u konsultuar me hartuesit e projektit te ndertimit , me stafin inxhinierik dhe me gjere me specialiste te fushes perkatese per te cilin kerkohet te realizohet ky projekt reabilitimi/ndertimi te ketij aksi rrugor Harku i Berdices – Ura e Gjo Lulit permbush ne te gjitha anet si interesa shumeपालeshe dhe nga pikepamje mjedisore dhe shteterore .

Gjate hartimit te ketij raporti eshte konsideruar :

- Gjendja e mjedisit egzistues te zones se njesive vendore ne te cilen do te realizohet kjo nderhyrje reabilitimi/ndertimi apo dhe nje aks i ri pjesisht .
- Ndikimet ne mjedis gjate fazes se ndertimit te objektit
- Ndikimet ne mjedis dhe menyren e zbutjes se tyre
- Harmonizimi dhe lidhja e kesaj veprimtarie me te gjitha masat e nevojshme per minimizimin e demeve mjedisore
- Infrastruktura e nevojshme per ndertim dhe me pas per funksionim
- Perputhja e ketij projekti me planin e pergjithshem vendor.

VNM-ja ka lejuar dhe ndihmuar ne hartimin e ketij projekti pasi nuk ka ndikime të papranueshme në mjedis dhe ka sherbyer si orientim për të ndihmuar zhvilluesit dhe vendimmarrësit të hartojë projektin e ndertimit me nje ndikim sa më të vogël të mundshëm në mjedis duke identifikuar zbutjen e mjedisit gjatë studimeve vlerësuese.

Eshte arritur qe hartuesi të identifikojë ndikimet e rëndësishme mbi mjedisin dhe eshte bashkepunuar me zhvilluesin për të identifikuar mënyrat nëpërmjet të cilave ato mund të reduktohen . Ky eshte realizuar një proces i përsëritur që ka filluar në faza të hershme dhe të vazhdojë gjatë gjithë zhvillimit të projektit .

Zakonisht nuk është e mundur të zbutet çdo ndikim i një projekti , por puna e ekipit të VNM-së është që të punojë me zhvilluesin e projektit për të vendosur se çfarë është e mundur dhe e përballueshme në kontekstin e zhvillimit të propozuar.

Sapo eshte kryer vlerësimi i ndikimeve mbetëse , raporti i VNM - së përshkruan masat që zhvilluesi është përgatitur të adoptojë dhe ndikimet mbetëse të mbetura pas zbutjes .

Masat zbutëse paraqiten si angazhime në mënyrë që autoriteti kompetent të dijë se çfarë mund të marrë parasysh në marrjen e vendimit nëse do të japë pëlqimin .

2.2.1 –Vleresimi i rrezikut ne hartimin e ketij raporti

Parashikimi i ndikimit të ngjarjeve të pazakonshme në VNM-në merret kryesisht me pasiguritë që lidhen me ndikimet që janë relativisht të sigurt që të ndodhin

- ato janë pasojat e operacioneve rutinë të projektit.

Megjithatë, gjithmonë qëndron një rrezik që një ngjarje e pazakonshme mund të shkaktojë probleme të rënda mjedisore gjatë ciklit të zbatimit të ketij projekti . Identifikimi i rreziqeve kërkon ekzaminimin sistematik të të gjithë elementeve në hartimin e projektit dhe ndërveprimeve të tyre me njerëzit dhe mjedisin për të përcaktuar se sa dëme (për shëndetin

ose për mjedisin) mund të lindin.

Vlerësimi i rrezikut (VR) është metoda shkencore e përcaktimit të pasigurisë në lidhje me ngjarjet e ardhshme të këtij lloji. Teknikat mund të jenë ose cilësore ose sasore. Teknikat cilësore janë përdorur zakonisht për të vlerësuar sisteme të thjeshta ku pasojat e ngjarjeve janë më pak të rënda. Vlerësimi sasior i rrezikut është përdorur për sistemet më komplekse dhe për rreziqet që mund të çojnë në konsekuenca të rënda si vdekja e njerëzve (viktima). Vlerësimet duhet të fillojë në një nivel të thjeshtë dhe mund të bëhen më të sofistikuar, në varësi të natyrës dhe kompleksitetit të rrezikut dhe nevojat e vendimmarrësit në menaxhimin e riskut kjo është e njohur si një “qasje e niveluar” (*tiered approach*). Duke përdorur një “qasje nivelesh” duhet të sigurohet që burimet e aplikuara për vlerësimin e rrezikut të jenë proporcionale me rrezikun.

Një numër aktiviteteve esenciale janë të përfshirë në vlerësimin e rrezikut. Këto ndahen në pesë hapa kryesorë:

- Identifikimi i rrezikut;
- Analiza e rrezikut;
- Analiza e pasojave;
- Përcaktimi i rrezikut,
- Vlerësimi dhe masat zbutëse.

Identifikimi i rrezikut përfshin identifikimin e materialeve të rrezikshme ose ndonjë ngjarje të rrezikshme që mund të lidhet me projektin. Një konsekuencë e përbashkët në krijimin e rreziqeve të mundshme është që të administrohen rreziqet dytësore që mund të lindin. Është e rëndësishme që gama e plotë e rreziqeve të mundshme të identifikohet që në fillim, edhe nëse është për të sqaruar se pse disa rreziqe të mundshme janë hedhur poshtë si të tilla dhe që nuk kërkojnë vlerësim të mëtejshëm.

Ne kete projekt , gjate realizimit te tij qofte te ndertimit te nje pjese te re aksi apo reabilitim / ndertim te aksit egzistues kemi rrezik nga mosfunksionimi i pajisjeve qe do te perdoren gjate te gjithë kohes se ndertimit deri ne perfundim te tyre dhe konkretisht duhet bere kujdes nga :

- Funksionimi i mjeteve te renda dhe germuese ne momentin e fillimit te punimeve dhe gjate te gjithë kohes deri ne perfundim te objektit pasi mund te shkaktohet ndonje aksident i mundshem .
- Mjetet e renda , eskavatore , vinca , fadroma duhet te mos punojne panderprerje dhe njekohesisht , ne menyre qe te mos ngrene lart dhe ne menyre te dundur pluhurin qe del nga punimet e ndertimit dhe te mos perhapet ne ambjentin perreth pasi eshte shesh i hapur , ne afersi te rruges kryesore dhe brenda qendres se banuar nga shume banore . Njekohesisht evitimin e prodhimit te zhurmave mbi ato te lejuarat pasi te gjitha punimet do behen kryesisht brenda zones se banuar .
- Mosndotja e ambjentit nga materialet qe do dalin nga punimet e germimit dhe nga dhererat qe dalin te cilat nuk do perdoren me ne objekt si dhe kujdesi i duhur gjate evadimit te tyre ne vendin e caktuar me pare ose per riperdorim me autorizim dhe vendim vetem nga supervizori i punimeve dhe nga institucioni .
- Funksionimi i mire , shume rigoroz dhe brenda kushteve teknike i sheshit te ndertimit si dhe kantjerit te punes nga sipërmarresi qe ne momentin e fillimit te punimeve ne menyre qe te evidohet ndonje aksident i mundshem .
- Kujdesi te mjetet auto si fadrome , eskavator , kamionet e te gjitha tonazheve qe do

sjellin materiale si dhe të gjitha mjetet e tjera motorrike që punojnë edhe vetëm një seksion kohor të përcaktuar dhe kufizuar për mosderdhje të karburanti apo vajrave në shesh që sjellin ndotje mjedisore .

Një rrezik mund të përkufizohet si një situatë që në rrethana të caktuara mund të sjellë dëmtime ose të dëmtuar. Niveli i rrezikut llogaritet duke kombinuar probabilitetin ose frekuencën e shfaqjes së një rreziku të përcaktuar dhe madhësinë e pasojave që mund të ndodhin.

Përderisa ligji në fuqi për vlerësimin e ndikimit në mjedis, nuk i referohet në mënyrë eksplicite rrezikut si pjesë e fushës së VNM-së është praktikë e mirë për raportin mjedisor të përshkruaje rreziqet mjedisore dhe shëndetësore që rrjedhin nga projektet ku këto janë të rëndësishme.

2.2.2 –Analiza e rrezikut

Ky është vlerësimi i frekuencës ose i probabilitetit të të ndodhurit të ndonjë incidenti të rrezikshëm që mund të shkaktojë dëm për këtë lloj projekti dhe me pas gjatë zhvillimit për ndertimin e tij . Kjo përfshin:

- specifikimin e sekuencës së ngjarjeve që mund të çojnë në të ndodhurin e incidentit të rrezikshëm nga defekti ose analizës së pemës/historisë së ngjarjes;
- kuantifikimin e gjasës së incidentit.

“Analiza e pemës/historisë së defektit, shkakut” fillon me incidentin që shkakton efektin mbi njerëzit e mjedisin (p.sh., zjarr ose derdhje/rrjedhje lengjesh ndotese , shkarje apo rreshqitje makinerie gjatë punimeve të ndryshme të germimit) dhe të rikthehet përmes dështimeve apo ngjarjeve që mund të kenë çuar në këtë pikë. “Analiza e pemës/historisë së ngjarjes” shtrihet nga fillimi i ngjarjes deri në incidentet që mund të dëmtojnë njerëzit dhe mjedisin. Të dyja mund të përdoren për të siguruar një paraqitje grafike të marrëdhënieve ndërmjet ngjarjeve të veçanta dhe incidenteve të padëshiruara përfundimtare (nganjëherë referuar si “ngjarje kryesore”).

Studimet e rrezikut dhe operacionalitetit(HazOps)“*Hazard and Operability Studies*” është qasje e veçantë për analizën e pemës/historisë së ngjarjes e përdorur shpesh në studimet e instalimeve me rrezikshmëri të lartë. Qasja HazOps është që të shqyrtojë segmente të vogla të procesit ose operimit në një mënyrë sistematike për të identifikuar të gjithë skenarët e mundshëm të aksidenteve. Informata të hollësishme të projektimit, karakteri i stikave operative dhe të dhënat historike mbi frekuencat e dështimit nga furnitori ose pajisje të ngjashme janë përdorur për të kryer analizën. Pasi janë identifikuar fillet e ngjarjeve të ndryshme, historitë e ngjarjeve janë gjurmuar përmes incidenteve të rrezikshme që prekin njerëzit apo mjedisin dhe probabiliteti që të ndodhin të përcaktohet, nëse është e mundur. Burimi i çdo të dhëne të përdorur në llogaritjet duhet të referohet për të siguruar një tregues besueshmërie.

Analiza e pasojës në proces përfshin parashikimin e pasojave për njerëzit dhe mjedisin që mund të lindin nga një rrezik i dhënë. Ajo mund të ndahet në tri faza kryesore, si më poshtë:

- përcaktimi i pasojave ose ndikimeve të mundshme të rrezikut, duke përfshirë sekuencën e ngjarjeve nga incidentet e rrezikshme deri në ndikimi;
- parashikimin e përmasave të pasojave të mundshme;
- vlerësimin e probabilitetit të ndodhjes së pasojës.

2.2.3 –Egzaminimi i ndikimeve dhe parashikimi i pasojave

Ekzaminimi i ndikimeve/pasojave

Është e rëndësishme që gama e plotë e pasojave të mundshme është konsideruar në këtë fazë. Disa pasoja janë të lidhura qartë me rrezikun e veçantë që analizohet të tilla si ndikimet shëndetësore të njeriu nga shkarkimet e ujrat e larjes te perziera me elemente te papranueshem si vajra , lubrifikante etj. në kanalet e ujërave.

Shqyrtimi i sekuencës së ngjarjeve nga incidenti i rrezikshëm deri të ndikimi do të ndryshojnë në kompleks, në varësi të natyrës së rrezikut të konsideruar. Eshte e papra nueshme ne rastin e projektit tone te lihen ne shesh apo hapen perreth tij te mbetjeve te cfaredollojshme dhe natyre .

Parashikimi i përmasave të pasojave

Parashikimi i përmasave të pasojave do të ndryshojë në varësi të kompleksitetit të ngjarjes së rrezikshme në vlerësim. Disa karakteristika kyçe duhet të konsiderohen në këtë fazë:

- Shkalla hapësinore e pasojave e dëmit që rezulton nga një ndikim mjedisor shpesh do të shtrihet në mënyrë të konsiderueshme përtej kufijve të burimit të rrezikut . E rëndë sishme është që vlerësimi i rrezikut të mos jetë shumë i kufizuar në këtë drejtim.

- Shkalla e përkohshme e pasojave. Është e rëndësishme për t’u marrë parasysh kohëzgjatja e një ndikimi se si mund të shkaktojë dëme që do të zgjasin gjatë në të ardhmen. Për shembull, pasojat e mundshme të një derdhjeje të madhe të naftës që prek plazhet mund të kenë ndikime afatgjata në industrinë e turizmit në zonë; një derdhje e një solventi në tokë të depërtueshme mund të rezultojë në një ndikim në shtresat ujëmbajtëse për shumë vjet më vonë.

Për vlerësime sasiore/kuantitative, modelimi i fuqishëm dhe afatgjatë, duke përdorur mjete të ngjashme me ato të përdorura në parashikimin e ndikimit konvencional, mund të përdoret për të parashikuar dhe përcaktuar shkallën kohore dhe shtrirjen e ndikimit mjedisor.

Vlerësimi probabilitetit të pasojave

Qëllimi i këtij hapi është që të vlerësojë mundësinë e pasojave dhe përbëhet nga tre komponentë:

- probabilitetin e të ndodhurit të incidentit të rrezikshëm,
- probabilitetin e receptorëve të ekspozuar ndaj rrezikut dhe
- probabilitetin e dëmit që rezulton nga ekspozimi ndaj rrezikut.

Varur nga rrethanat e incidentit të rrezikshëm, caktimi i probabiliteteve mund të jetë relativisht i drejtpërdrejtë ose mund të kërkojë një qasje më të sofistikuar.

Pasigurite

Kjo pjese diskuton rëndësinë e shqyrtimit të pasigurisë në VNM. Pasiguria është e rëndësishme pasi mund të ndikojë cilësinë e informacionit disponibël në vendimmarrje. Ka dy mënyra kryesore në të cilat pasiguria është relevante në VNM:

- *Pasiguria në parashikimin e ndikimeve.* Parashikimet, nga natyra janë të pasigurta pasi kanë të bëjnë me të ardhmen. Pasiguria është e lidhur kryesisht me mungesën e dijeve se si do të sillen në të ardhmen projekti dhe mjedisi. Për shembull, efekti i shkarkimeve të projektit në cilësinë e ajrit do të varet në mënyrë vendimtare nga pozicioni i saktë, forca e shkarkimit, temperatura dhe përbërja e shkarkimeve, si dhe kushtet e ardhme të motit dhe të gjitha këto janë të paqarta. Por pasiguria/paqartësia mund të rritet edhe sepse dija jonë rreth mjedisit bazë bazohet vetëm në mostrat/modelet, si dhe metodat që përdoren për të

parashikuar ndikimet (modelet etj.) janë gjithmonë thjeshtime të atyre që ndodhin në botë. Gjithashtu, mund të ketë gabime në të dhëna dhe në aplikimin e metodave por me shpresë që këto mund të shmangen me ndihmën e kontroleve të kujdesshme dhe të detajuara.

- Pasiguri rreth ekzistencës së “ngjarje të jashtëzakonshme” gjatë zbatimit të projekt
- Rreziqe të paparashikuara që rrezikojnë jetën e njerëzve dhe mjedisin
- Nga keqfunksionimi i makinave , mjeteve dhe pajisjeve që marrin pjesë në projekt dhe shkaktojnë aksidente si zjarr, shpërthime dhe rrjedhje të ndryshme ose rreshqitje .

Procesi i parashikimit përbëhet nga një numër fazash, përfshirë vendimin se si të përshkruash ndikimet, mbledhjen e të dhënave lidhur me projektin dhe mjedisin, dhe selektimin dhe aplikimin e metodës së parashikimit. Pasiguria mund të shfaqet në secila nga këto faza.

Ka një sërë kriteresh për marrjen e vendimit se si të përshkruhet një ndikim. Këto përfshijnë:

- natyrën e ndikimit në vetvete, p.sh., vendndodhjen dhe shtrirjen, kohën dhe karakteristika të tjera të lidhura me të;
- llojin e standardeve kundrejt të cilëve do të vlerësohen parashikimet;
- aftësia dhe mundësia e metodave për të bërë lloje të ndryshme parashikimesh (mesatare /amplituda maksimale, afatshkurtra/gjata, afër/larg etj.).

Vendimi për përshkrimin e ndikimit duke përdorur një masë se sa atë që mund të çojë në një përfundim të ndryshëm rreth ndikimit. Falë kësaj, do të ketë gjithmonë një shkallë pasigurie nëse mënyra se si është përshkruar një ndikim, ka ndikuar në vendimin rreth rëndësisë së tij.

Do të ketë gjithmonë pasiguri në të dhënat që duhen për të bërë parashikimet. Këto mund të jenë të dhëna rreth vetë aktivitetit : se pari ,

☞ sa mbetje do të depozitohen në një vendndodhje të propozuar ? Nisur që ne rastin tone do kemi mbetje :

- nga punimet e prishjes së sipërfaqeve egzistuese të cilat duhet të ndahen vecmas mbetjet e betoneve , mbetjet metalike dhe mbetjet e tjera .
- nga punimet e germimit për zbatimin e projektit sipas specifikimeve dhe parashikimeve të bera në të për realizimin e këtij objekti .
- mbetjet që dalin gjatë punimeve të ndërtimit dhe që nuk përdoren më tej .

☞ Cila është përbërja e tyre kimike ? Meqë kemi të bëjmë me heqje shtresa rrugore asfaltike duhet mbikeqyerje e vazhdueshme sepse mund të përballemi me situata jo të këndshme .

Mund të lidhet edhe me mjedisin bazë që ndikohet: sa është popullata lokale e specieve të ndikuara. Cilin proporcion të popullatës kombëtare rajonale përfshin? Çfarë kanalesh bëjnë të mundur shpërhapjen e ndotësve? Cilat janë kushtet lokale të shpërhapjes në ajër, tokë dhe ujë? Sa njerëz jetojnë në vendndodhjen e projektit?

Të dhënat janë subjekt i dy lloj pasigurish:

- Pasaktësia në matje dhe zgjedhjen e mostrave – saktësia e instrumenteve, teknika dhe përdoruesi si dhe frekuenca e matjeve shkalla e modelit të zgjedhur;
- Ndryshueshmëria natyrale dhe e pashmangshme në mjedis , p.sh., kushtet mesatare të motit do të ndryshojnë gjatë një viti dhe ndër vite; nivelet e prurjes së lumit lagështia e tokës ndryshojnë në kohë, po ashtu popullimet dhe riprodhimi i specieve; përbërja e ndryshme gjenetike e individëve në një popullim mikroorganizmash do të rezultojë në një

ndryshueshmëri të reagimit të tyre ndaj ndotjes së tokës.

Të gjitha metodat parashikuese, kur përdorin modele shkencore ose gjykime ekspertësh, përfshijnë disa modele të mjedisit: matematike, fizike, eksperimentale ose konceptuale (verbale/mendore). Pasiguritë ndodhin sepse asnjë nga këto modele nuk mund të parashikojë se çfarë do të ndodhë në mjedisin e vërtetë. Modeli është vetëm një përafërsi e botës reale dhe përfundimet nuk mund të japin një përshkrim të saktë dhe preciz të asaj që mund të ndodhë.

Ku është e mundur, supozimet në bazë të parashikimit të ndikimeve, dhe besueshmëria në parashikim duhet të specifikohet qartë. Aty ku është një nivel i konsiderueshëm i pasigurisë, parashikimet duhet të shprehen gjithmonë si shkallë ose cilësore (p.sh., nga më i ulëti të më i larti dhe vlerat më të mundshme) ose statistikisht (p.sh., 95% limitit/niveli të besueshmërisë). Për shembull, analizat statistike mund të tregojnë që 95% e intervalit të besueshmërisë për zhurmat lidhur me një projekt industrial të jenë 65-70dBA. Kjo do të thotë se ka një probabilitet rreth 95% që zhurmat aktuale të jenë brenda këtyre normave. Ka disa metoda të ndryshme statistike që mund të përcaktojnë nivelin e pasigurisë në parashikime dhe është e përshtatshme të përdoren këto atje ku ka pasiguri të konsiderueshme.

Analiza e Monte Karlos është një teknikë simuluese kompjuterike që mund të aplikohet në çdo sistem që përdor variable të pasigurt. Simulimi heton pasojat e këtyre pasigurive në produktin final duke përdorur analizën e probabiliteteve duke ndryshuar çdo variabël në pajtim me shpërndarjen e kufijtë e pasigurisë së tyre .

Pasiguria mund të reduktohet duke përmirësuar cilësinë e të dhënave të futura, duke rritur numrin e kampioneve të studiuar, duke përdorur metoda matëse më të përshtatshme, ose duke përdorur metodë parashikimi si një model më të sofistikuar. Është e rëndësishme, sidoqoftë, të mos mblidhen më shumë të dhëna ose të përdoren metoda që janë më efektive se ç’është për të bërë një parashikim adekuat. Parashikimi “Adekuat” është i tillë që lejon që vlerësimi gjykues të bëhet në lidhje me rëndësinë që ka dhe i jep vendim-marrësit dhe aktorëve të tjerë informacion të mjaftueshëm për të bërë gjykimet e tyre. Një sasi e madhe kohe dhe parash shpesh shpërdorohet në VNM, për të mbledhur sasi të mëdha të të dhënave dhe duke përdorur mjete shumë të sofistikuara, kur një metodë më e thjeshtë dhe një përshkrim përsëri i thjeshtë i ndikimeve mund të jetë shumë më i përshtatshëm. Për disa vlerësime qasjet cilësore janë të përshtatshme, për shembull duke i kërkuar një ekspert ose duke u bazuar në përvojën e dikujt tjetër, dhe në këto raste pasiguria mund të menaxhohet duke u kontrolluar me një ekspert tjetër ose duke përdorur më shumë se një krahasim.

Reduktimi i pasigurisë në këto raste është më shumë një rast i “sensit të përbashkët” sesa një metodologji komplekse:

- Kur përvoja e mëparshme është përdorur për të parashikuar efektet e mundshme të një zhvillimi të propozuar, vlerësuesi duhet të sigurojë që vendndodhja tjetër ose aktiviteti është i arsyeshëm, krahasuar me propozimin aktual në aspektin e hartimit të projektit dhe mjedisit. Nëse ekzistojnë dallime, ato duhet të merren në konsideratë gjatë interpretimit të ndikimit të parashikuar.

- Nëse përdoret gjykimi i ekspertit ai duhet të jetë sa më i paanshëm që të jetë e mundur. Nëse paragjykimi ose polemika është e pashmangshme, duhen nxjerrë vëzhgime nga ekspertët e tjerë dhe çdo ndryshim në opinionin e shprehet qartë për vendim-marrësit.

- Aty ku ka pasiguri, analiza e ndjeshmërisë mund të jetë një mjet i dobishëm. Analiza formale e ndjeshmërisë është një metodë analitike e përdorur për të vlerësuar qëndrueshmëri

rinë e marrëdhënieve mes variablave: në terma të thjeshtë, sa do të rritet X nëse rritet Y? Një faktor i quajtur derivat i pjesshëm që llogaritet për çdo të dhënë është i

njohur si koeficient i ndjeshmërisë.

Të dhënat me koeficientin më të lartë të ndjeshmërisë kanë ndikimin më të madh mbi pasigurinë në rezultate.

Në formën më të thjeshtë të analizës së ndjeshmërisë bëhet pyetja “Nëse” Çfarë do të ndodhë me ndikimin e cilësisë së ajrit nëse kushtet e motit bëhen progresivisht më të ngrohta me kalimin e kohës?”.

Kjo lloj analize mund të përdoret për të provuar se si mund të ndryshojnë rezultati sipas skenarëve të ndryshëm të ardhshëm dhe sa i ndjeshëm është ndikimi në pasigurinë e të ardhmes. Nëse rezultati është shumë i ndjeshëm, atëherë mund të jetë e nevojshme që të punohet shumë më tej për të reduktuar pasigurinë ose të imponohen kufizime në projekt për të parandaluar ndikimin që të bëhet shumë i lartë, p.sh., duke imponuar kushte të lejueshme për kufizimin e niveleve të punimit .Teknika lejon burimet të fokusohen në variablat kryesorë që ndikojnë drejtpërsëdrejti në pasigurinë, në mënyrë që pasiguria e përgjithshme e rezultatit përfundimtar të zvogëlohet.

Metoda gjithashtu promovon një kuptim më të mirë të punimeve të sistemit dhe rëndësinë e variablave që nxjerrin rezultatin.

2.3 – Planet territoriale

Për kete zone dhe per Velipojën ne vecanti janë hatuar disa plane rregulluese dhe funksionale brenda te cilave padiskutim ka qene ky aks rrugor per te cilin eshte detyra e projektimit ne te dy variantet e saj , rikonstruksion me permiresim te aksti egzistues ose me pjese te reja ne menyre qe te mundesoje lidhjen e drejtperdrejte te banoreve me qendren e kesaj zone .

Plani më i kompletuar hapsinor, i cili i jep Velipojës mundësi zhvillimi dhe përparimi në harmoni me të gjithë elementët e jetës në këtë zone eshte pregatitur se fundmi sipas te dhenave nga njesite vendore dhe nje permiresim i aksit kryesor hyres per te cilin po diskutohet do te ndihmonte në lëvizshmeri normale të komuniteteve banues aty dhe më gjerë , lehtësi te qarkullimit dhe shtimit të mallrave, shërbimeve, promovimin e vlerave unike të turizmit dhe bujqesore në këtë zonë me qëllim rritjen e të ardhurave për komu nitetin dhe njesine vendore në qendrat ku ky aks rrugor do të shtrihet.

2.3.1- Planifikimi hapesinor

Parimet e pergjithshme te ketij planifikimi ne forme te shkurtuar janë një tërësi rregullash të bazuara mbi eksperiencat ndërkombëtare qe mund të permblidhen si më poshtë:

- 1.Nxitja e zhvillimit të qëndrueshëm;
- 2.Parandalimi i ndikimit të dëmshëm në mjedisin natyror;
- 3.Ruajtja e tipareve karakteristike natyrore, pejzazhore, të florës e faunës;
- 4.Zhvillim ekologjikisht i shëndetshëm, ruajtje e korridoreve ekologjike për tëgarantuar mbrojtjen e habitateve;
- 5.Marrja e masave parandaluese dhe rigjenerimi i mjediseve natyrore;
- 6.Përfshirja e parimeve të tilla si “ndotësi pagan”

7. Përdorimi i teknikave dhe metodave më të mira për mbrojtjen e mjedisit;
8. Përdorimi i teknologjisë më të mirë të disponueshme bazuar në ndikimin minimal, ndërtimin pa ndotje dhe përgatitjen e sheshit të ndërtimit.
9. Informimi i publikut, përfshirja e komunitetit në vendimmarrje dhe akses i publikut në informacion;
10. Bashkëpunim kufitar dhe rajonal

2.3.2- Standartet mjedisore të përdorura nga ARSH për ndërtimin e rrugëve

Ligji shqiptar mbi Mbrojtjen e Mjedisit kërkon që çdo projekt apo veprimtari që do të prekë, apo ka gjasa të prekë mjedisin duhet të marrë një Deklaratë Mjedisore, Leje, Autorizim apo Pëlqim Mjedisor nga Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave (MMPAU) apo Agjencia Rajonale e Mjedisit para fillimit të implementimit të projektit. Një vendim i Këshillit të Ministrave ka përcaktuar tipet e projekteve që duhet të marrin njërin prej aprovimeve të sipërpërmendura. Ligji parashikon përkufizimet e mëposhtme që janë të rëndësishme për klasifikimin e projekteve dhe licencat respektive që duhen lëshuar.

1. “*Projekt*” i referohet çdo implementimi të punimeve me karakter ndërtimi, instalime apo skema apo ndërhyrje të tjera në një mjedis apo peisazh natyror, duke përfshirë shfrytëzimin e burimeve natyrore dhe pasurive minerare.

2. “*Vlerësim i ndikimit në mjedis*” (VNM) është procesi i ndërmarrë për të identifikuar, parashikuar, interpretuar, matur, komunikuar dhe parandaluar impaktin e një projekti mbi mjedisin, sipas alternativave të tij, në mënyrë që të zgjidhet alternativa më e mirë për të parandaluar apo lehtësuar impaktet negative, para miratimit të projektit dhe implementimit të tij.

3. “*Vlerësimi strategjik mjedisor*” (VSM) është procesi i vlerësimit të impakteve të mundshme mbi mjedisin, të një politike, plani apo programi.

4. “*Deklaratë mjedisore*” është dokumenti zyrtar lëshuar nga Ministria e Mjedisit, pas shqyrtimit të kërkesës dhe dokumentacionit përkatës për miratimin e projektit, planit apo programit. Deklarata mund të refuzojë apo aprovojë kërkesën e parashtruar, duke e shoqëruar atë me kushtet detyruese për tu implementuar nga propozuesi dhe autoritetet kompetente. Deklarata Mjedisore lëshohet pasi kryhet Vlerësimi strategjik Mjedisor.

5. “*Leja Mjedisore*” është dokumenti zyrtar, lëshuar nga Ministria e Mjedisit, pas shqyrtimit dhe konsultimeve mbi kërkesën dhe dokumentacionin përkatës me pjesëma rrësit e interesuar në proces. Leja miraton ushtrimin e një veprimtarie që ka një impakt mbi mjedisin, dhe përcakton kushtet dhe rrethanat detyruese që duhet t’i përmbahet, në mënyrë që ndotja dhe dëmet të mos tejkalojnë normat e lejuara.

6. “*Pëlqimi dhe Autorizimi Mjedisor*” lëshohet për aktivitete të karakterit lokal që kanë një ndikim mbi mjedisin, por nuk përfshihet në Vendimin e Këshillit të Ministrave. Ato miratohen nga Agjencia Rajonale e Mjedisit në formën e pëlqimit apo autorizimit, në bashkëpunim me organet e qeverisjes lokale.

Udhëzimet e Ministrit të Mjedisit aprovojnë listën e veprimtarive, formatin e aplikimit, rregullat dhe procedurat për dhënien e lejes apo autorizimit nga ARM-të. Çdo formë miratimi mund të përmbajë kushte dhe procedura detyruese për t’u implementuar, në mënyrë që ndotja dhe dëmet ndaj mjedisit të mos i tejkalojnë normat e

lejuara. MMPAU ka autorizuar zyrat e sal lokale të ARM-ve për të lëshuar Aprovimet Mjedisore për veprimtari me impaktin më të vogël mbi mjedisin, përkatësisht Autori zim Mjedisor (për impakt më i madh) dhe Pëlqim Mjedisor (për impakte më të vogla).

Ligji mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) përcakton tipin dhe shkallën e projekteve apo veprimtarive që kërkojnë VNM para implementimit. Kategoritë e VNM-ve janë:

- *VNM i përmbledhur*. Ky vlen për projekte që mund të kenë impakte potenciale më të vegjël në përmasa që sërish kërkojnë një vlerësim profesional të impakteve të tyre. Këto përfshijnë projekte që janë listuar në Shojcën 2 të Ligjit për VNM dhe ndryshime apo rehabilitime të projekteve të listuar në Shtojcën 1.

- *VNM i Thelluar*. Ky vlen për projekte me impakte potencialisht të konsideru eshme, siç figurojnë në listën e Shojcës 1 të Ligjit, ato projekte të listuara në Shtojcën 2 për të cilët MMAP mendon se do të kenë një impakt të konsiderueshëm mbi mjedisin (bazuar në informacionin e siguruar nga propozuesi në kohën e aplikimit, në mënyrën e detajuar në Shtojcën 3 të Ligjit) dhe veprimtaritë janë për tu implementura në zonat e mbrojtura të Republikës së Shqipërisë.

Kërkesa specifike sipas legjislacionit shqiptar për çështje të pronës kulturore, habitatet natyrore dhe pyjet paraqiten shkurtimisht më poshtë:

▲ Çështjet që lidhen me trashëgiminë kulturore rregullohen nga Ligji Nr. 9048, “Mbi Trashëgiminë Kulturore”, datë 7 Prill 2003. Ky është një ligj shumë i gjerë që mbulon shumë aspekte të trashëgimisë kulturore.

Ligji kërkon se në rast se çdo person zbulon ose gërmon në mënyrë të rastësishme objekte të trashëgimisë kulturore gjatë punimeve të ndërtimit duhet të ndërpresë punimet menjëherë dhe të njoftojë autoritetet përkatëse locale brenda tri ditësh . Këto organizma janë pastaj përgjegjëse për të bërë kontrollat përkatëse të objekteve të gjetura, të raportojnë mbi vlerën e tyre dhe të bëjnë propozime mbi vazhdimin e punimeve ose ndërprerjen e tyre për hetime të mëtejshme. Këto organizma mundën gjithashtu të vendosin mbi çdo ndryshim ose ndërprerje të mundshme të punimeve për të ruajtur objektet e gjetura. (Neni 48)

Për raste të ndërtimeve të mëdha investitorët janë të detyruar të konsultohen me autoritetet përkatëse gjatë hartimit të projektit dhe aplikimit për lejdërtimi. Specialistët duhet të kontrollojnë zonën dhe të përgatisin raportin përkatës si dhe çdo modifikim të nevojshëm për mbrojtjen e çdo objekti me rëndësi kulturore. Propozimi për ndryshime në projekt bëhet nga institucionet që kanë kryer kontrollin. Shpenzimet për këto ndryshime duhet të përballohen nga vetë investitori. (Neni 47)

Çdo restaurim i objekteve me rëndësi kulturore, p.sh.një ndërtesë publike e mbrojtur me urdhër të autoriteteve kompetente, duhet të kryhet nga persona të licencuar për punime të tilla.(Neni 17)Çdo objekt i restauruar nga një institucion jo-qeveritar duhet të supervizohet nga intitucioni/et përkatëse shtetërore. Zona që rrethon një monument kulture konsiderohet si zonë e mbrojtur(Neni 32)dhe punimet që do të kryhen duhet të autorizohen nga organizmi kompetent. (Neni 33)

Çdo kosto ose shpenzim për ndryshimet e kërkuara nga autoritetet kompetente, në çdo fazë të projektit, për secilën nga situatat e mësipërme, përfshi çdo kërkim shkencor të kërkuar dhe çdo aktivitet të nevojshëm restaurimi ose ruajtjeje, duhet të përballohen totalisht nga investitori. Megjithatë, në rastin e restaurimeve të objekteve të trashëgimisë

kuturore autoritetet përkatëse vënë në dispozicion një fond të caktuar në varësi të kategorisë së monumentit.

▲ Çështje që kanë të bëjnë me habitatet Natyrore rregullohen me anë të Ligjit Nr. 8906, datë 6.06.2002 “Për Zonat e Mbrojtura”. Ky është një ligj me ndikim të gjerë, që mbulon shumë aspekte të zonave të mbrojtura.

Objekti i Ligjit

Ky ligj ka për objekt shpalljen , ruajtjen , administrimin , manaxhimin dhe përdorimin e qëndrueshëm të zonave të mbrojtura dhe të burimeve natyrore e biologjike të tyre; lehtësi mine kushteve për zhvillimin e turizimit mjedisor; për informimin dhe edukimin e publikut dhe për përfitime ekonomike, të drejtpërdrejta dhe të tërthorta, nga popullsia vendore, nga sektori publik dhe privat. (Neni 1)

Qëllimi i Ligjit

1. Qëllimi i këtij ligji është të sigurojë mbrojtje të veçantë të përbërësve të rëndësishëm të rezervave natyrore, të biodiversitetit dhe të natyrës, në tërësi, nëpërmjet krijimit të zonave të mbrojtura.

2. Zonat e mbrojtura krijohen për të siguruar ruajtjen dhe ripërtëritjen e habitateve natyrore, të llojeve, të rezervave dhe të peisazheve natyrore.

3. Ky ligj rregullon mbrojtjen e 6 kategorive të zonave të mbrojtura, që zbatohen në territorin e Republikës së Shqipërisë. Kategorizimi i zonave, statusi dhe niveli i mbrojtjes për secilën zonë, mbështetet në kriteret e Qendrës Botërore të Ruajtjes së Natyrës (IUCN). (Article 2)

1. Veprimtaritë dhe ndërtimet në zonat e mbrojtura bëhen vetëm sipas kërkesave të këtij ligji, në përputhje me planin e manaxhimit dhe pasi të jetë marrë leja e mjedisit. Për ndërtimet që janë bërë ose bëhen në kundërshtim me këtë ligj, zbatohet ligji “Për Urbani stikën” i ndryshuar.

2. Veprimtaritë ekonomike e shoqërore, projektet që synojnë të zbatohen në një zonë të mbrojtur, pajisen me leje mjedisi, pasi të paraqesin studimin përkatës dhe raportin e plotë të vlerësimit të ndikimit në mjedis.

3. Të gjitha ndërtimet publike, private e turistike në territorin e zonave të mbrojtura, bëhen në bazë të studimeve dhe të planeve rregulluese të përgjithshme, të cilat miratohen nga Këshilli i Rregullimit të Territorit të Republikës së Shqipërisë.

4. Administrata e zonave të mbrojtura, inspektorët e mjedisit , organet e qeverisjes vendore, në bashkëpunim me Policinë e Shtetit dhe atë ndërtimore ndalojnë zbatimin e projekteve e të veprimtarive me ndikim në mjedis dhe që bien ndesh me planin e manaxhi mit të zonës.

5. Personat juridikë e fizikë, që kryejnë veprimtari të lejuara në territorin e zona ve të mbrojtura, me hyrjen në fuqi të këtij ligji, janë të detyruar të lidhin kontratë me institucionet administruese për ushtrimin e veprimtarisë, kundrejt pagesave përkatëse. (Neni 19)

▲ Çështje që kanë të bëjnë me pyjet rregullohen me anë të Ligjit Nr 9385 datë 4.05.2005, “Për Pyjet dhe Shërbimin Pyjor”:

1. Objekt i këtij ligji është përcaktimi i rregullave të njëjta për marrëdhëniet, detyrat, të drejtat dhe përgjegjësitë e institucioneve shtetërore, organeve të pushtetit vendor, organizatave jofitimprurëse, pronarëve privatë dhe të biznesit, për ruajtjen, administrimin, manaxhimin dhe përdorimin e fondit pyjor kombëtar, të tokës pyjore dhe të burimeve

natyrore e biologjike të tyre.

2.Ky ligj rregullon edhe veprimtaritë mbrojtëse, shoqërore, ekoturistike dhe ekonomike që zhvillohen në fondin pyjor kombëtar dhe në burimet e tjera pyjore dhe jopyjore, në bazë të parimeve të mbarështimit të qëndrueshëm dhe shumëfunksional të pyjeve. (Neni 1)

1.Pjesë të fondit pyjor kombëtar, që kërkohen nga subjekte juridike ose fizike apo nga organet e qeverisjes vendore për t'u kthyer në truall, për ndërtimin e struktura turistike, të qendrave të pushimit apo shëndetësore, për zgjerimin e vijës kufizuese të ndërtimit dhe të shtrirjes territoriale të periferisë së qytetit dhe të qendrave të banuara në zona rurale ose për qëllime të tjera publike si për rrugë automobilistike dhe hekurudhore, për çpim dhe shfrytëzim të puseve të naftës e të gazit, për aeroporte dhe struktura të telekomunikacionit, për qëllime të strukturave ushtarake e qendra industriale, hiqen nga fondi pyjor dhe Kadastra e Pyjeve si më poshtë:

a)Pyjet dhe tokat me bimësi pyjore, me sipërfaqe deri në 30 ha, me miratim të Këshillit të Ministrave

b)Pyjet dhe tokat me bimësi pyjore, me sipërfaqe mbi 30,1 ha, me ligj të veçantë.

2.Rregullat për paraqitjen e kërkesës, mbajtjen dhe plotësimin e dokumentacionit teknik,kriteret dhe procedurat e zvogëlimit të sipërfaqes dhe të vëllimit të fondit pyjor, përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave. (Neni 17)

3. -Pershkrimi i projektit

Në funksion të angazhimeve të politika shtetërore ,për të dhënë rendesine e duhur investimeve në rrjetin rrugor dhe në vecanti destinacioneve turistike,me vëmendje kryesore sigurinë rrugore dhe minimizimin e ndotjes së mjedisit nga fondet e shtetit është planifiku objektin : “Studim Projektim rruga e Velipojës, Segmenti Bërdicë-Ura e Gjo Lulit” i cili fillon në harkun e Bërdicës , në kryqëzimin me rrugën Lezhë – Shkodër (km.00+000) dhe përfundon në urën e Gomsiqes (km.19+000) rreth 5 km nga Ura e Gjo Lulit me një gjatësi prej 19 km dhe me gjerësi 2x3.75+2x1m pjesa e asfaltuar + 2x0.75m bankina të pa asfaltuara me gjerësi të kurorës së rrugës 11m .

3.1- Pershkrimi i qëllimit të projektit

Qëllimi i këtij projekti është studimi i aksit rrugor nga Harku i Bërdicës deri te Ura e Gjo Lulit , pjesë e rruges kryesore kryqëzimi i rruges Lezhë-Shkoder Velipoje për reabilitimin/ndërtimin e këtij aksi në standartin e kërkuar dhe mbështetur në standartet shqiptare dhe ato evropiane dhe me pas realizimi i punimeve të planifikuara me cilesi dhe sipas standarteve të punimeve të zbatimit , sipas preventivit dhe specifikimeve teknike për realizimin e projektit .

Bashkëngjitur jepet zhvillimi i punimeve dhe kërkesat teknike për zbatimin sipas kërkesave të grupit të projektimit . Të gjitha kërkesat teknike të përcaktuara në këto specifikime të përgjithshme ashtu edhe në të gjithë projektin e zbatimit janë të detyrueshme për kontraktorin e punimeve që do përcaktohet nga tenderi që do zhvillohet nga autoriteti kontraktor ARRSH-ja dhe që do realizojë këtë ndërtim nën mbikqyerjen e plote të supervisorit dhe investitorit.

Duke konsideruar zhvillimin urban të zonës së Velipojes e gërrshetuar kjo edhe me resurset turistike që ka zona e plazhit, pushteti qëndror në planin e vet të transportit i ka vënë një rëndësi të madhe investimeve në rrjetin rrugor dhe në veçanti drejt destinacioneve

turistike ndaj ajo çfarë kërkohet nëpërmjet kësaj detyre projektimi është realizimi i një studimi të detajuar teknik , ambjental dhe ekonomik për hartimin e një projekti të mirëfilltë Rehabilitimin / ndërtimin e këtij aksi rrugor dhe ka për qëllim krahas ndikimit të drejtpërdrejtë në sigurinë e qarkullimit të mjeteve , sigurinë e kembësoreve , mbrojtjen e mjedisit dhe të rikonfigurojë anën panoramike të kësaj zone neper të cilën kalon ky aks rrugor.

Objektivat specifike përfshijnë:

- Reabilitim , rritje të rruges
- Permiresimin e jetes se banoreve te ketyre zonave nepermjet nje nderhyrje ne rruge ne aksin egzistues ose ne nje segment aksi te ri
- Ndertimi i trotuare dhe gjelberim
- Rindertim i pothuaj te gjithe veprave te artit
- Marrja parasysh e tipologjive te ndryshme te ndertimit ne implementimin e proje ktit.
- Jane bere investigimet e nevojshme për të bërë të mundur studimin dhe hartimin e një projekti të mirëfilltë të rrugës duke ruajtur dhe projektuar së paku një rrugë me parametra 2x3.75+2x1m pjesa e asfaltuar + 2x0.75m bankina të pa asfaltuara.

Per çdo mos përputhje të dhenave të projektit me gjendjen në terren , të cilat skanë pse duhet të ndodhin, sidoqofte detyrimisht të bëhet azhurnimi i tyre nga projektuesi , zbatuesi i punimeve dhe në konsultim me mbikqyresin e punimeve, të bëhen ndryshimet përkatëse të cilat do të aprovohen nga investitori .

Keto specifikime përfshijnë të gjitha punimet e ndërtimit të parashikuar për projektin e këtij aksi rrugor.

Qellimet e realizimit të kësaj kontrate janë si më poshtë:

→ Reabilitimi/ndertimi në gjurmët e aksit egzistues ose ndertimi i një segmenti të ri rrugor në pjesë të caktuara që janë studiuar por që do të miratohen dhe të pasqyruara në projektin përkatës të idesë .

→ Kryerjen e vëzhgimeve që synojnë në eliminimin e hamendshmërisë të bëra gjatë fazave më të herëshme.

→ Përditësimin e llogaritjeve dhe zëvendësimin e hamendësimeve të bëra më parë.

→ Përgatitjen e metodologjisë së përgjithëshme të ndërtimit.

→ Përgatitjen e programit të punimeve.

→ Përgatitjen e vlerësimit të kostos.

→ Konsultimi me publikun.

→ Evidentimin dhe marrjen në konsideratë të objekteve të tjera infrastrukturore të zonës në të cilën ndodhet ky segment rrugor që kërkohet të rikonstruktohet/ndertohet dhe objekte të tjera dhe përputhshmëria me PPV .

→ Evidentimin dhe marrjen në konsideratë të gjithë rrjetit egzistues infrastrukturor, si atij elektrik,rrjetit të kullimit të ujërave të shiut,rrjetit IT,ujesjelles ,kanalizime etj.

→ Marrjen në konsideratë të gjithë agjenteve atmosferike që ndikojnë në zonën ku do të ndertohet ky segment rrugor duke pasur parasysh që objektet infrastrukturore të kësaj zone kanë një ndikim të lartë nga agjentet atmosferik pasi një pjesë është zone që mund të përbytet dhe që mundësojnë mosrealizim të punimeve të parashikuara .

→ Realizimin e një projekti estetik , ku bëhet kujdes në përzgjedhjen e materialeve të ndërtimit , në mënyrë që objekti të përshatet me se miri me të kërkesat në rritje të

ndertimit te akseve rrugore si dhe kerkesave te legjistacionit shqiptar dhe europian .

→ Hartimin e vizatimeve te projektit , konstruktiv te dala nga llogaritjet.

→ Hartimin e detajeve per te gjithë elementet konstruktiv qe nevojiten.

→ Hartimin e specifikimeve teknike per te gjithë zerat e punimeve pjese te preventivit.

→ Hartimi i Preventivit te Punimeve ne perputhje me Vizatimet e Projektit, Manualet e Ndertimit dhe Studimet e Tregut dhe specifikimet teknike te hartuara.

3.2 –Natyra e projektit

Projekti është i llojit “ndërtim dhe rehabilitim infrastrukture” dhe përfshin rikonstruksionin dhe ndertimin e pjesëve ekzistuese si edhe ndërtimin e pjesës tjetër te re te nje segmenti qe do miratohet nga disa variantet e propozuar dhe te disa pjeseve te tjera me parametra bashkekohore të aksit rrugor Harku Berdices – Ura e Gjo Lulit .

3.3 –Madhesia e projektit dhe rendesia per rajonin ku do ndertohet

Ky projekt mund të klasifikohet si projekt zonal por mjaft i rendesishem pasi eshte nyje lidhese e vetme Velipoje me aksin rrugor nacional Lezhe – Shkoder dhe pershkon tre njesi te qeverisjes vendore duke i dhene qasje në shërbime dhe në rritje të cilësisë së jetës pjesës më të madhe të komunitetit banuesduke i dhene nje ndihme mjaft te madhe prodhimeve bujqesore dhe nder me te rendesishmet duke lehtesuar dhe siguruar ne menyre te kenaqshme qarkullimin e pushuesve ne muajt e veres .

3.3.1 –Rendesia e projektit per rajonin ku do ndertohet

Aktualisht gjendja e ketij aksi rrugor është e keqe dhe në këtë rrjet mbizotërojnë rrugët kategorive të ulëta . Shumica e segmenteve te ketij aksi , janë të demtuara pothuajse teresisht shtresa asfaltike dhe ka gropa te shumta , gjë që veshtireson ne menyre te dallue shme levizjen e mjeteve , ul sigurine ne qarkullimin rrugor pasi pjeset e demtuara asfaltike behen shkas per aksidente te shumta , fermeret dalin me veshtiresi ne treg , zhurmat jane ne mase te madhe per shkak te renies ne gropa ose levizjes ne pjese asfalti te demtuara te mjeteve .

Nese ky projekt do të realizohet atëhere do te krijohen të gjitha mundësitë :

⇒ për një qarkullim shumë më të mirë të mallrave dhe njerëzve,

⇒ rrit sigurine ne qarkullim gjate oreve te erreta pasi eshte i planifikuar me ndricim

⇒ do te jete i pajisur me sinjalistike vertikale dhe horizontale duke mundesuar nje qarkullim te sigurte per kembesoret dhe makinat

⇒ do te rrise siperfaqen e gjelberuar ne afersi te rruges duke ndihmuar jo vetem ne zbukurimin e anes panoramike por edhe ne pastrimin e pluhurave gjate kohes se shfry tezimit

⇒ ndikon ne menyre te drejtperdrejte ne permiresimin e jetes se qytetareve .

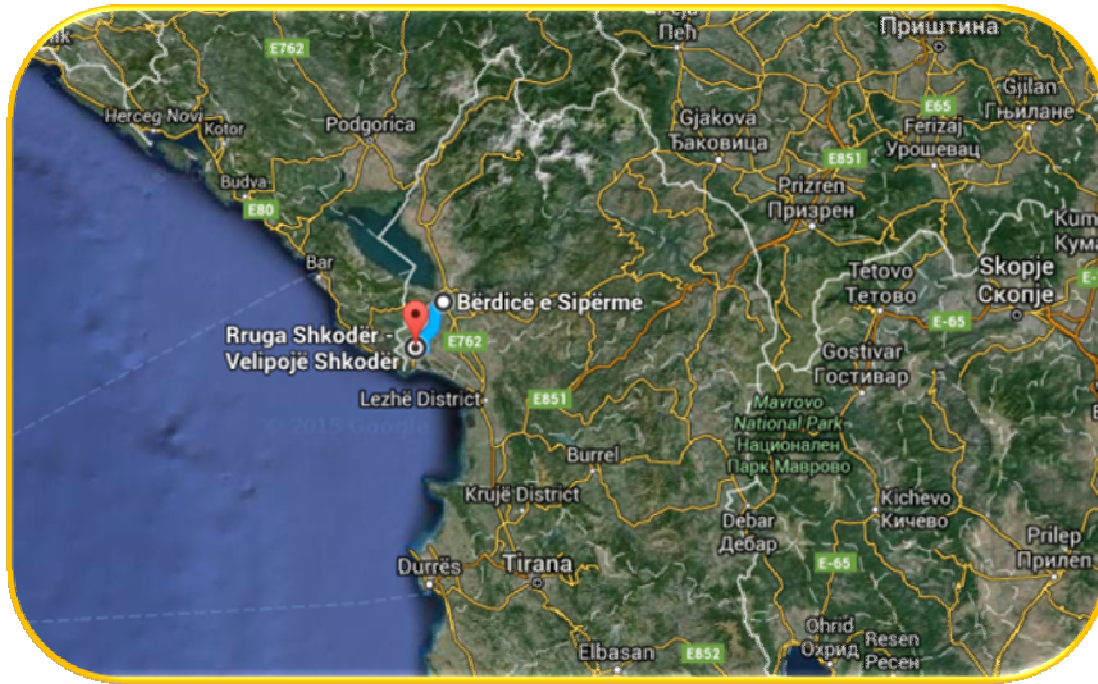
⇒ promovim më të mirë të produkteve të zonave përkatëse,

⇒ qendrat e rajonit do të lidhen më mirë me njëra-tjetrën dhe më gjerë

⇒ do krijohen mundësi të shtuara për shfrytezimin e potencialeve të turizmit të zonës

⇒ do të ulet migrimi i banorëve të zonës.

Objektivi i pergjithshëm i projektit është :



- përmirësimi i infrastruktures së transportit rrugor,
- plotësimi të rritjes së nevojave për shërbimet e transportit dhe të lëvrimit të mallrave,

- promovimin e turizmit për pushuesit kjo në kontekstin e ndryshimeve të shpejta ekonomike rajonale dhe kombëtare.

Pra, projekti synon:

- ☞ Ndërtimin e kësaj rruge me parametra europiane.
- ☞ Pershtatjen e saj, me rrjetin rrugor kombëtar shqiptar me qëllim që të kthehet në pjesë përbërëse e boshteve kryesore rrugore të vendit tone.
- ☞ Kthimin e Velipojes në një qender të rëndësishme, në një pol zhvillimi për rajonin dhe kryeqender rajonale të turizmit

3.4 –Kriteret e përgjithshme për projektimin e objektit

Segmenti rrugor që kerkohet të rikonstruktohet do të jete ndërtim i përhershëm me një strukturë të paçmontueshme në fazë të mëvonshme dhe do të ndërtohet në përputhje me projektin e hartuar me parë sipas detyres së projektimit të marre nga autoriteti rrugor në zbatim të legjislacionit në fuqi .

Projekti do të mbështetet teresisht në planin perspektivë të zhvillimit të zonës duke trajtuar projektimin e shtresave rrugore për çdo seksion rrugor . Ky studim do të shtrihet për një periudhë 20-vjeçare për materialet fleksibël ndërsa për ato rigide do të shtrihet për një periudhë 40-vjeçare. Veçanërisht është bërë vlerësimi i shtresave ekzistuese në të gjitha zonat e dëmtuara duke bërë një analizë të hollësishme të shkaqeve të këtyre dëmtimeve të shtresave dhe mbi bazën e të dhënave gjeologjike janë sugjeruar dhe rekomandimet e nevojshme për përmirësimin e shtresave sidomos të zonave të dëmtuara , kjo për të rritur kapacitetin mbajtës të këtyre shtresave.

Ky raport pasi të përgatitet për të dy variantet e rikonstruksion/ndërtimit të këtij aksi do të ketë datë dhe të konfirmohet nga grupi i projektimit të rrugëve.

Për projektim duhet të përdoren dhe janë përdorur sistemet klasike të projektimit, si

hartografi, fotografim i zonës, të dhëna mbi studimet e mëparshme në këtë zonë , projekte relevante, literaturë etj, gjithashtu softëare□t e ndryshme si Autocad, INROADS, HMP4, BEND LEY, ArgGIS, EIMS .

Për ndërtimin do të përdoren kryesisht pajisjet e mëposhtme :

- Eskavatore me kove per germim
- Buldozer
- Autobetoniere
- Kamione te tonazheve te ndryeshme
- Sheshues nivelues siperfaqe rrugore
- Asfaltoshtruese
- Bitumatrice
- Makineri dhe pajisje qe mund te kerkohen gjate operacioneve te ndryeshme per perfundimin e plote te rikonstruksionit te ketij aksi rrugor
- Kontejnere per grumbullimin e mbetjeve ditore .

Gjate gjithë kohës së zhvillimit të punimeve do të përdoren pasisjet e sinjalistikës vertikale dhe horizontale , pajisjet mbrojtëse etj.

Kërkesat funksionale mbi të cilat është bazuar projekti :

- ☞ Permiresimi i ketij segmenti aksi nga Harku i Berdices deri te Ura e Gjolutit duke e ndertuar ne perputhje me standartet e reja te miratuara per kete kategori rruge qe eshte aksi kryesor i lidhjes se qendres se Velipojes me qendrat e zonave perreth si dhe me bregdetin e kesaj zone me aksin kryesor nacional Lezhe - Shkoder .
- ☞ Terreni i sheshit nga studimet e bera per te cilat eshte pregatitur dhe projekti perkates eshte ai aktual i rruges ne teresi qe do permiresohet me nderhyerjet e projektuara duke ruajtur lidhjen sa me korrekte me terrenin dhe zhvillimin arkitektonik tradicional te kesaj zone , ndersa ne vecanti kemi dhe devijime te aksit egzistues dhe ndertime te reja ne menyre qe te respektojme standartet rrugore te miratuara .
- ☞ Ne zonat e banueshme eshte studiuar dhe projektuar te ndertohen ne nje ane te rruges trotuare per kalimin e kembesoreve duke mundesuar sigurine ne qarkullim si te mjeteve ashtu dhe kembesoreve .
- ☞ Do te ribehen te reja veprat e artit per shkak te gjendjes jo te mire momentale te trye si dhe per shkak te zgjerimit te karaxhates se aksit egzistues .
- ☞ Ne zonat me dendesi banimi eshte projektuar te ndertohet nje ndricim rrugor i cili do te lehtesoje qarkullimin e kembesoreve dhe makinave duke ndihmuar ne rritjen e sigurise se qarkullimit rrugor .
- ☞ Do te ndertohen edhe siperfaqe te gjelberuara ne varesi te varianteve qe do mira tohen duke ndihmuar keshtu ne rritjen e hapesires se gjelberuar si dhe ne pastrimin e ajrit nga pluhurat qe mund te krijohen .
- ☞ Rikonstruksioni i keti objekti eshte trajtuar dhe kompozuar nga grupi i projektimit me nje fryme moderne duke e ndertuar te tere me materiale te qendrueshme me cilesi te mire sipas standarteve dhe sipas kerkesave bashkekohore .

3.5-Karakteristikat , pershkrimi dhe programi per ndertimin

3.5.1 –Karakteristikat e vendit te ndertimit

NJQV Velipojë është njësi administrative e Bashkise sipas ndarjes se re territoriale dhe Qarkut Shkodër. Ajo shtrihet në Veri të Shqipërisë dhe në jug të Shkodrës, ka një sipërfaqe prej 72,40 km² dhe në një distancë prej 25 km nga qyteti i Shkodrës. Në veri kufizohet me NJQV te Dajçit, në jug me detin Adriatik, në lindje me prefekturën e Lezhës dhe në perëndim me lumin Buna, lum i cili e ndan nga Republika e Malit të Zi.

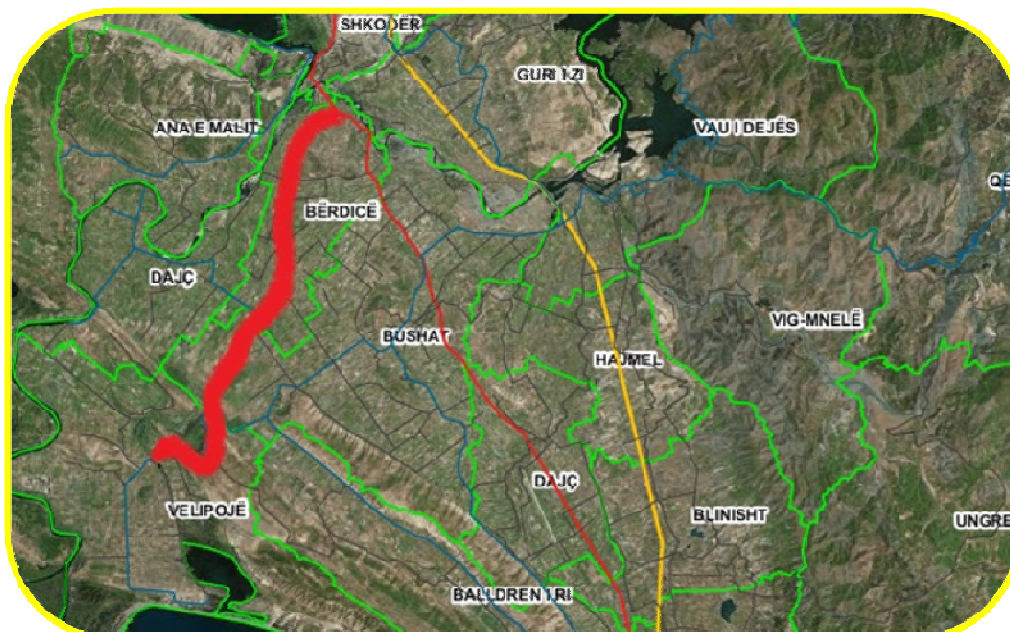
NJQV Velipojë nga pikëpamja e popullimit është një komunë relativisht e re pasi në mënyrë masive ka filluar të popullohet mbas viteve 60-të të shekullit të kaluar. Megjithatë të dhënat historike tregojnë që Velipoja njihet si vendbanim që në shek. XV, ekzistenca e mogilave (varreza në formë konike dhe të ndërtuara me gurë) të gjetura në Malin e Luarzit dhe në Majën e Zezë, rrënojat e kishës ne breg të lumit Buna dhe gjetje të tjera arkeologjike e vërtetojnë më së miri këtë fakt.

Pozita e favorshme gjeografike ku ndërthuren deti dhe lumi, laguna dhe rezervati natyror, fushat pjellore, kënetat dhe pyjet, kodrat dhe malet i japin kësaj komune një mundësi të madhe për zhvillimin e turizmit detar, lumor dhe malor, të peshkimit dhe të gjuetisë, të zhvillimit të kulturave të ndryshme bujqësore dhe të blegtorisë.

Vendimi nr.682, datë 2.11.2005 që shpall lumin Buna dhe territoret ligatinore rreth tij “Peisazh ujor/tokësor i mbrojtur” ku hynë dhe ishulli i Franc Jozefit, rezervati i Velipojës, laguna e Vilunit, plazhi i Baks – Rrjollit dhe kënetat e Domnit është një tjetër avantazh për zhvillimin e turizmit në komunën Velipojë.

E gjithë zona është një fushë e madhe e rrethuar nga kodrat e Baksit, Çasit, Shtiqnit dhe Maja e Zezë. Komuna ka një shtrirje të gjërë përgjatë bregut të detit Adriatik dhe me një plazh me moshë natyrore rreth 300 vjeçare.

Numri i popullsisë aktuale në tërë Komunën e Velipojës është 8270 banorë, një popullsi me tendencë rritjeje të shpejtë nga faktorë të ndryshëm si migrimi brenda territorit, tërheqja e vëmendjes së publikut për të investuar në turizëm etj. Velipoja përbëhet nga 10 fshatra të cilët janë: Velipojë, Reç-Pulaj, Luarzë, Gomsiqe e Re, Baks- Rrjoll, Pulaj-Plazh, Reç i Ri, Baks i Ri, Ças, Mali Kolaj.



Në Velipojë në ndryshim nga njesite e tjera vendore të Qarkut Shkodër ku mbas viteve 90-të ka pasur një lëvizje masive të popullsisë në drejtim të zonave urbane, lëvizje e cila ka ndikuar në uljen e popullsisë të këtyre njesive , në Velipojë një lëvizje e tillë është më e paktë. Megjithëse numri i familjeve nga viti 2000 në atë 2005 është rritur, do të vëmë re se në disa fshatra ka një rënie të numrit të familjeve. Kjo rënie e numrit të familjeve ndodh për shkak të emigrimit jashtë Shqipërisë, për shkak të lëvizjes në drejtim të qytetit, si dhe për arsye të lëvizjes në drejtim të fshatrave bregdetarë të komunës. Nga 8270 banorë që ka komuna Velipojë, përfitojnë pension 813 banorë ose 9,8%.

Segmenti rrugor per te cilin eshte bere studimi dhe eshte pregatitur projekti i ndertim rehabilitimit Berdice – Ura e Gjolutit eshte pjese perberese e rruges nacionale Harku Berdice – Velipoje ne administrim te ARRSH-se kalon nepermjet tre njesive vendore sipas ndarjes se re territoriale , NJQV se Berdices , te Velipojes dhe shume pak te Bushatit me pare ish – Komuna me te njejat emra . Përmes rrugës automobilistike në Veli pojë, kalohet në Urën e Gjon Lulit e cila mund të konsiderohet e vetmja rrugë komuni kimi me Shkodrën dhe më gjerë.



Rruga nacionale pjese e te ciles do te behet permiresimi i saj sikurse dhe zona ne te cilen ndodhet shpeshhere eshte permbytur edhe kur sasia e reshjeve apo vershimet e ujrave skane qene dhe aq te shumta . kjo per faktin sepse nje pjese e siperfaqes se rrges eshte shume e ulet dhe projekti e konsideron kete fakt dhe parashikon ngritjen e nivelit egzistues te rruges duke mundesuar qe ne permbytje te medha rruga te jete e pambuluar nga uji duke sherbyer per emergjencat dhe levizjen e mjeteve dhe banoreve .

Velipoja kërcënohet kryesisht nga përmbytjet në zonën e fshatrave Baks i Ri dhe Baks Rrjoll si dhe Luarz dhe Ças (vende të rrezikshme).

- Në zonën e fshatrave Baks i Ri dhe Baks Rrjoll, përmbytjet janë të zakonshme dhe për rrjedhojë zona konsiderohet si zonë përmbytjesh nga lumi ose zonë ujëmbajtëse. E gjithë zona ka një sipërfaqe prej 300 hektarësh me rreth 1,100 banorë në 230 shtëpi. Banorët mbjellin kryesisht kultura verore, që përmbyten kryesisht gjatë periudhës së dimrit.

- Zona e fshatrave Luarz dhe Ças është përmbytur gjatë dy viteve të fundit, për shkak të prishjes së argjinaturave në Selmanaj. Rreth 900 hektarë u përmbytën (rreth 1,000 banorë u

dëmtuan). Edhe nënstacioni elektrik në Velipojë është vendosur aty.

Masat aktuale për zvogëlimin e rrezikut janë:

- Diga/argjinatura në Selmanaj: gjatësia rreth 1 kilometër (financuar nga Qeveria Shqiptare). Mbron zonën e fshatrave Luarz dhe Ças.

- Rindërtimi i argjinaturës në zonën Vilun (zona nr.2): gjatësia rreth 6 kilometra. Mbron zonën Vilun, që drenazhohet nga stacioni i pompave të Vilunit.

- Rindërtimi i argjinaturës në lumin Buna në zonën Pentar-Luarz: gjatësia rreth 6.8 metra (financuar nga komuna). Mbron zonën Ças dhe Pentar nga përmbytjet e shpejta të lumit.

Kuadri i Direktives se BE per përmbytjet

Direktiva Evropiane 2007/60/EC për vlerësimin dhe menaxhimin e rrezikut nga përmbytjet kontribuon në ngritjen e një kuadri ligjor për menaxhimin e integruar të ujit duke përfshirë menaxhimin e rrezikut nga përmbytjet për të gjitha shtetet anëtare evropiane. Ajo bazohet tek ndryshimi i strategjisë në luftën kundër rrezikut nga përmbytjet:

- qasja tradicionale ishte mbrojtja e njerëzve, të mirave ekonomike dhe tokës bujqësore nga përmbytjet (që zakonisht dështon kur përmbytjet ekstreme kalojnë punimet mbrojtëse). Qasja moderne e direktivës është bashkëpunimi me të gjithë aktorët përkatës ndaj “jetës me përmbytjet” për të mbrojtur nëse është e mundur, të përshtaten përdorimet dhe punimet ndaj rrezikut nga përmbytjet në zonat respektive dhe veçanërisht për tu përgatitur për përmbytjet me një qasje holistike me të gjithë njerëzit, organizatat, administratat dhe bizneset e prekura nga to.

Pra, synimi i direktivës është ngritja e një kuadri për vlerësimin dhe menaxhimin e rrezikut nga përmbytjet duke synuar zvogëlimin e pasojave negative për shëndetin njerëzor, mjedisin, trashëgiminë kulturore dhe aktivitetin ekonomik që lidhet me përmbytjet në komunitet. Sipas Direktivës, menaxhimi i rrezikut nga përmbytjet duhet të adresojë të gjitha aspektet e përmbytjeve duke përfshirë parandalimin, mbrojtjen dhe gatishmërinë. Pra veprimet dhe masat e planit për menaxhimin e rrezikut nga përmbytjet duhet të trajtojnë të gjitha fazat e ciklit të menaxhimit të rrezikut nga përmbytjet. Ato duhet të përfshijnë masat për parandalimin e përmbytjeve, mbrojtjen parandaluese kundër përmbytjeve dhe gatishmërinë. Ato duhet të përfshijnë gjithashtu masa për periudhat përpara ardhjes së përmbytjeve, për kohën kur ndodh një përmbytje dhe për periudhat e rikuperimit pasi ka ndodhur përmbytja.

Direktiva duhet të zbatohet në koordinim me akte të tjera ligjore, kryesisht Direktiva 2000/60/EC (Direktiva Kuadër e Ujit) dhe kërkon zbatim ciklik. Direktiva përqendrohet në integrimin e të gjithë sektorëve përkatës, duke përfshirë menaxhimin e përdorimit të tokës, mbrojtjen civile, menaxhimin e digës, vlerësimet e ndikimit mjedisor dhe strategjik, legjislacionin për natyrën, konsultimet me publikun etj. Objektivi i madh është dhe koordinimi nëpër basenin e lumit, duke përfshirë kriteret për koordinim ndërkufitar.

Në përgjithësi, direktiva e BE për përmbytjet parashikon tre hapa, që duhet të zbatohen në të gjitha shtetet anëtare brenda afateve të paracaktuara për të gjithë basenet lumore:

1. Identifikimi i zonave të mundshme me rrezik të madh përmbytjeje;
2. Hartat e rrezikut dhe të shtrirjes së rrezikut nga përmbytjet;
3. Planifikimi i menaxhimit të rrezikut nga përmbytjet.

Objektivi kryesor i menaxhimit të rrezikut nga përmbytjet sipas direktivës së BE-së

për përmbytjet është: “Krijimi i kuadri ligjor për vlerësimin dhe menaxhimin e rrezikut nga përmbytjet, duke synuar reduktimin e pasojave negative për :

- Shëndetin e njeriut
- Mjedisin,
- Trashëgiminë kulturore dhe
- Veprimtarinë ekonomike

Ky objektiv kryesor nënvizohet nga katër objektiva të menaxhimit të rrezikut nga përmbytjet , që trajtojnë fazat e përmbytjeve (përpara, gjatë dhe pas përmbytjeve) si dhe përmirësimin e gjendjes ekzistuese dhe parandalimin e ndikimeve të reja negative .

Rruga nacionale pjese e te ciles do te behet permiresimi i saj hyn në Plazhin e Velipojës. Sipas konceptit të mëparshëm të një plazhi pak të frekuentuar, me numër të kufizuar ndërtimesh, para pallateve, ka një lulishte dhe një shesh i cili ende ka mbetur i pazënë në gjerësi 30 ml dhe gjatësi 800 ml dhe që sot funksionon si shëtitore. Gjithashtu, ekziston rruga që vazhdon nga qendra e plazhit për tek hidrovari i Vilunit, që të nxjerr në breg të kënetës së Vilunit për të shkuar në fshatin Rrjoll, përmes një ure vetëm për këmbësorë

Ndërtimet e pakontrolluara dhe mungesa e zbatimit të planit të zhvillimit të plazhit, kanë bërë që rrugët hyrëse për në plazh si dhe rrugët e brëndshme që lidhin qendrën e plazhit ose rrugën kombëtare me hotelet, janë të vështira për tu përshkuar dhe mirëmbajtur. Ndaj mund të thuhet se mungon rrjeti rrugor i komunikimit në territorin e plazhit, rrugët e brëndshme janë plotësisht të shkatëruara dhe në ditët me shi bëhen pothuajse të pakalueshme. Parkimi i mjeteve në territorin e plazhit, në kushtet e mungesës së vendeve të parkimit të përbashkët, shton kaosin në periudhën e verës.

Rregullimi i fluksit të hyrjeve në plazh përmes vendosjes së tarifave të diferencuara të parkimit në ditë të veçanta të javës, duke stimuluar pushuesit të udhëtojnë me autobus do të shërbente hyrjes së një numri më të kufizuar mjeteve për pasojë një mjedis më pak të ndotur. Plani i zhvillimit do të hapë rrugë si ndërtimit të një rrjeti funksional të qarkullimit të mjeteve dhe këmbësorëve dhe mirëmbajtjes së tij në të ardhmen, si qendër urbane, e cila në periudhën 3 deri 4 mujore thith një popullsi rreth 40 – 50 mijë banorë.

Mesatarisht në Velipojë në periudhën e verës hyjnë 1900 -2100 mjete vetura, furgona që transportojnë pasagjerë drejt bregut të detit, në ditët e shtuna e të diela ky numër arrin deri në 4500-4700 mjete, qarkullimi dhe parkimi i të cilave kërkon sistem rrugor dhe sheshe parkimi të mirëorganizuara.

3.5.2 –Pershkrimi i projektit

Ky segment rrugor fillon në harkun e Bërdicës, në kryqëzimin me rrugën Lezhë – Shkodër (km.00+000) dhe përfundon në urën e Gomsiqes (km.19+000) rreth 5 km nga Ura e Gjo Lulit. Gjendja e rruges paraqitet aspak e mire dhe teknikisht në gjendje të rënduar dhe jashtë standarteve të rrugëve për rëndësi dhe funksionin që ka si rrugë lidhëse kryesore të Velipojës me të zonat e tjera .

Që në fillim të saj në kryqëzimin me rrugën nacionale gjendja e tanishme është në gjendje të keqe duke sjellë mjaft rreziqe përsa i përket sigurisë në qarkullimin rrugor ,ndaj dhe shpesh është bërë burim aksidenti .

Rruga që nga fillimi e deri në fund të saj që përfundon si aks rrugor në plazhin e Velipojës ka një gjerësi të trupit të rrugës që varion $6.5 \div 7$ m , me gjerësi të shtresave asfaltike 6m por në shumë segmente në gjatësi të konsiderueshme është më e vogël për shkak



te demtimeve anesore dhe siperfaqet e asfaltuara paraqiten të degraduara me gropëzime, rrjetëzime e çedime te medha qe per nje shpejtesi normale qarkullimi mund te sjellein dhe ka sjelle vazhdimisht aksidente rrugore .

Në të dy anët e rrugës ndodhen dy kanale vaditës të cilët shërbejnë dhe për kullimin e ujrave të rrugës ekzistuese. Në pjesen me te madhe ne segmentin rrugor mungon sinjalistika horizontale dhe vertikale ne teresi ndersa ne nyje te vecanta jane te bera jo sipas nje studimi te miratuar me pare por me nderhyerje sporadike te cilat nuk zene ndonje vend te rendesishem ne mirembajtjen e kesaj rruge dhe as ne elementet minimale te sigurise rrugore

Gjendja e shtresave rrugore eshte shume e demtuar :





Ne disa zona ka nderhyerje me riparime ne forme hartash por jane ne gjendje jo te mire pasi kane krijuar disnivel me siperfaqen e rruges egzistuese dhe jane burim humbje komandimi mjetesh nga drejtuesit e mjeteve dhe keto riparime kane levizuar pothuaj ne shume segmente gjate gjatesise se aksit .



Njekohesisht aspak mire paraqiten pothuaj te gjitha hyerje daljet nga akse te tjera rurale te kesaj zone te cilat nuk kane sinjalizime per dalje ne ruge kryesore , nuk kane fushe pamje te duhur dhe te mjaftueshme dhe jane bere shpesh here buriem aksidentesh rrugore por jo vetem .

Mbas Urës së Gjo Lulit deri tek Ura e Gomsiqes rruga zhvillohet me shumë kthesa dhe me pjerrësi gjatësore relativisht të madhe. Në krahun e djathtë të rrugës ndodhet një zonë kënetore e cila ka një gjatësi 5 km dhe shpesh ndodhet nen pranine e ujit ne stinen e shirave ndaj kjo suate eshte konsideruar gjate hartimit te projektit te ri dhe ne kete zone do te kete mbrojtje anesore me mur me gure dhe rrjete garbion ne menyre qe te mos kemi gerryerje te skarpates e per pasoje demtime te siperfaqes kaluese te rruges .

Situatë jo e mire paraqitet ne te gjitha veprat egzistuese te artit prandaj eshte dhene detyra e projektimit dhe eshte konsideruar qe te ndertohen te gjitha te reja , kjo per arsyen tjeter qe rruga do te kete zgjerim , prandaj do behen te reja .



Gjatë gjithë aksit i cili zhvillohet në zonë fushore ka vepra arti si më poshtë:

- Tombino $\varnothing 600 \div \varnothing 800$ gjithësej pesë copë.
- Ura me HD – 1m gjithësej pesë copë.
- Ura me HD – 1.5m gjithësej dhjetë copë.
- Ura me HD – 2m gjithësej shtatë copë.
- Ura me HD – 3m gjithësej dy copë.
- Ura me HD – 5m gjithësej pesë copë.
- Ura me HD – 6m gjithësej një copë.
- Në km.9+875 ndodhet një urë me dy hapësira 2 x 4m.
- Në km.13+539 ndodhet ura e Gjo Lulit me tre hapësira 3 x 15m.
- Në km.0+900 ndodhet një zonë rrëshqitëse rreth 100 ml.



Te gjitha edhe te tjera te evidentuara gjate shikimit dhe vizites fizike disa here ne objekt jane konsideruar te riparohen , te adaptohen te gjitha normat dhe standartet per kategorizimin e ketij aksi ne menyre qe te behet sa me funksional dhe sa i sigurte ne qarkullimin rrugor . Ura e mesiperme do te behet e re ne menyre qe te vijojë sipas drejtimit te aksit te rruges dhe te ndrihet ne kuote pasi edhe rruga eshte ne nivel te ulet sa nje shi i vogel dhe rruga ndodhet nen uje . Me perfundimin e ketij rikonstruksioni kjo siperfaqe rruge do te mbi uje e kalueshme per te perballuar emergjencat qe mund te ndodhin .

3.5.3 –Programi per ndertimin

Për ndërtimin e Rrugës, është parashikuar që materialet e ndërtimit do të prodhohen nga gurë gëlqerore ose zhavorre konglomerat, të karrierave që gjenden ne pjesen fundore te rruges kryesisht nga materiali i germuar me pare.

Çakulli do te prodhohet ne guroret e trajtuara me larte. Hapja e karrierave dhe marrja e materialeve te ndërtimit qe do te përpunohen do te behet ne bashkëpunim me autoritetet lokale dhe shfrytëzimi i tyre do te behet ne përputhje me rekomandimet e studimit ambiental. Te gjithë dherat e dala nga gërmimet janë parashikuar te transportohen e sistemohen ne vende te posaçme, qe do te përcaktohen ne bashkëpunim te ngushte me autoritetet lokale.

Guroret qe mund te shfrytëzohen dhe makineritë e thyerjes se perpunimit, jane parashikuar qe mund te vendosen dhe ne pjesen fundore te rruges prane Malit Kolaj. Ne zonën e Velipojes mund te shfrytëzohen dhe nyjet ekzistuese te prodhimit te inerteve, betoneve dhe asfalteve.

Bazuar me termat e references te dhena nga ARRSH per projektin e rruges: “Studim

Projektim Rruga e Velipojës, Segmenti Bërdicë-Ura e Gjo Lulit” konsulenti ka përcaktuar dhe mënyrë zbatimit të punimeve në të gjithë segmentet e këtij projekti, në përputhje me kërkesat teknike, të cilat konsistojnë:

Se Pari:

Rradha e zbatimit të punimeve.

Për një organizim me të mirë të zbatimit të punimeve është e domosdoshme që punimet të parashikohet të kryhen sipas kushteve teknike të zbatimit. Punimet duhen zbatuar në kohë si sipas kapitujve të punimeve, punime germim seksion i lirë dhe i detyruar (kasonete), mbushje me shtresa shkëmbore ose zhavorre, periudhat e asfaltimit dhe rregullat e zbatimit të tij.

Se dyti:

Sigurimin e mos ndërprerjes së trafikut, përçdo segment rrugor është një element i rëndësishëm dhe që duhet respektuar nga sipërmarrësi i punimeve duke respektuar kërkesat ambientale e teknike veçanërisht ato me sigurinë rrugore (Shliko specifikimet teknike Kapitullin përkatës). Në përputhje me zgjidhjen e dhënë nga ana e jone si konsulent kemi disa raste të zhvillimit të punimeve, rruga në përgjithësi zgjerohet në dy anët e rrugëve ekzistuese, kështu që zbatuesi i punimeve është i detyruar që të ruajë të paprekur njërin krah të rrugës, që do të shërbejë për qarkullimin normal të automjeteve. Kjo krijon dhe mundësinë e caktimit të një regjimi të zhvillimit të trafikut, gjë që kushtëzon që trafiku të zhvillohet në korsinë ekzistuese deri në fazën e asfaltimit të rrugës dhe punimet të zhvillohen pa pengesa. Të gjitha veprat e artit që do të ndërtohen, të ndërpriten me fuge në drejtimin tërthor për të krijuar mundësinë e plotësimit të tyre në fazën e rindërtimit të shtresave rrugore në korsinë ekzistuese. Theksojmë se duhet bere shume kujdes që në fazën e ndërtimit të soletave rakorduese të urave (tombino kuti), për ngjeshjen e materialit të mbushjes dhe çuarjen në kuotën e duhur.

Veçori përben këtu situata në segmentet ku kemi shmangie nga aksi ekzistues, ku mund të themi se janë të pakta segmentet ku kemi shmangje nga akset ekzistuese, ku përnjë periudhë kohë punimet do të kryhen në mënyrë krejtësisht të pavarur dhe mbetet problem vetëm për periudhën e mbylljes së shtresave asfaltike.

Se Treti:

Fazat e krijimit të shtresave rrugore.

Kujdesi duhet të tregohet në ndërtimin dhe kontrollin e shtresave rrugore. Në segmentet ku është parashikuar forcimi i tabanit kryesisht në zonat fushore, dhe në disa pjesë të zonës kodrinore, punimet e hapjes të kasonetës dhe ato të ndërtimit të shtresave përforcuese duhet të kryhen në dy intervale të njëpasnjëshme kohore, shtresat duhen ruajtur nga ndotja dhe agjentet atmosferike duke krijuar kushte optimale për ndërtimin e shtresave të tjera mbi të. Punimet rrugore në të gjitha degëzimet e rrugëve sekondare do të trajtohen me të gjitha nënshtresat dhe shtresat rrugore, me ndërtimin e tombinove të vogla prej çeliku të cilat duhet të jenë përfunduara para përfundimit të shtresave asfaltike të rrugës.

Se Katërti:

Ndërtimi i Veprave të Artit.

Theksojmë se është e rëndësishme të zbatohet radha e punimeve me ndërtimin e veprave të artit, ku dihet se asnjë lloje punimi shtresash rrugore nuk mund të bëhet pa ndërtuar me parë të gjitha veprat e artit. Vetëm për urat apo tombinot (kuti) etj., mund të ndërtohen variante kalimi provizore, në të kundërt normalizimi i trafikut duhet të bëhet me periudhën e lidhjes së rrugëve ekzistuese me atë të zgjerimit.

Në rastin e mureve mbajtës, gabione, duhet të ndërtohen njëkohësisht me hapjen (zgjerimet), ndërsa përse i takon mureve pritës me lartësi të ndryshme, duhet të kenë përfunduar para fillimit të ndërtimit të shtresave rrugore.

Se Pesti:

Punimet rrugore duhet të përfundojnë me vendosjen e guardrail-eve (pamake vëmbrojtës), riparimin e të gjitha mureve ekzistues mbajtës në raste se ka me qëllim mbrojtjen e mëtejshme të trupit të rrugës.

Pas përfundimit të të gjitha punimeve ndërtimore, do të realizohet ndërtimi i sinjalistikës vertikale dhe horizontale, kjo fazë do të jetë dhe faza e përfundimit të punimeve, dhe objekti është i gatshëm për shfrytëzim.

3.5.4–Pershkrimi i alternativave dhe analiza e tyre

Koncepti i alternativave mund të përkufizohet si një kurs të mundshëm të veprimit nga një vend në një tjetër për përmbushjen e të njëjtit qëllim.

Një krahasim i alternativave do të ndihmojë për të përcaktuar metodën më të mirë për arritjen e objektivave të projektit duke minimizuar ndikimet mjedisore ose, të tregojnë opsionin më miqësor për mjedisin ose atë më të mirë në praktikë.

Marrja në konsideratë e alternativave mund të jetë më e dobishme kur VNMS punohet fillim të ciklit të projektit. Në varësi të kohës, llojit dhe numrit të alternativave të hapura për shqyrtim mund të përfshijnë:

- Alternativa “aktivitet”
- Alternativa “Vendndodhje”
- Alternativa Procesi
- Alternativa e kërkesës
- Alternativa e caktimit
- Alternativa “rruga më e mirë”
- Alternativa “kantier”
- Alternativa “shkallë”
- Alternativa “projekt”

Gama e kategorive të alternativave që do të vlerësohen duhet të konsiderohen së bashku me alternativën Do nothing. Ndikimi relativ i çdo alternative është krahasuar kundër mjedisit bazë me projektin (pa projekt) për të zgjedhur një alternativë të preferuar, duke përfshirë dhe opsionin për të mos marrë asnjë masë. Vlerësimi i alternativave duhet të përfshijë një krahasim të plotë të të gjitha ndikimeve të mundshme, të drejtë dhe indirekt dhe përmbledhës (Kapitulli 14), në mjedis. Qëllimi i vlerësimit të alternativave është për të gjetur mënyrën më efektive të takimit midis qëllimit dhe propozimit, dhe përfitimeve

mjedisore të aktivitetit të propozuar, ose përmes reduktimit ose shmangies së ndikimeve potencialisht të rëndësishme negative.

Vlerësimi Mjedisor

Vlerësimi mjedisor i alternativave ka për qëllim për të sigurojë :

- ☞ Një vlerësim të përgjithshëm mjedisor të investimeve të propozuara;
- ☞ Rekomandimet për masat zbutëse mjedisore që do të shoqërojnë investimet.

Aktivitetet e mëposhtme kryesore që do të përfshihen janë:

- ☞ Përmbledhje e legjislacionit shqiptar në fushën e mjedisit;
- ☞ Identifikimi i çështjeve kryesore mjedisore për të vlerësuar e ndikimimi në mjedis përgjatë rrugës nga zbatimi i alternativave;
- ☞ Përshkrimi i masave të mundshme zbutëse për të parandaluar ose reduktuar ndikimet e rëndësishme në mjedis;
- ☞ Propozimi i veprimeve mjedisore që do të ndërmerren gjatë fazave të planifikimit dhe ndërtimit në të ardhmen

Vlerësimi Ekonomik

Problemi themelor i studimit të fizibilitetit është vlerësimi ekonomik i cili krahason kostot dhe përfitimet e alternativave të ndryshme të investimit në një situatë të referencës □ dmth një situatë pa investime të reja.

Kushtet e vlerësimi ekonomik:

- Një analizë kosto□përfitim e çdo alternative studiuar;
- Një analizë financiare për të njohur ndikimin rrugor. Këtu duhet të përfshihen :
- Përgatitja e një modeli “spreadsheet” për analizë kosto□përfitim gjatë një horizonti me shume se 20□vjeçare;
- Llogaritja e kostove për njësi për kohën e udhëtimit, drejtimin e mjetit dhe mundësisë së aksidenteve në transport;
- Përgatitja e analiza të parashikimeve ekonomike dhe faktorëve të rritjes
- Përgatitja e analizës kosto□përfitim për çdo alternativë të studiuar;
- Përgatitja e analizës së ndjeshmërisë mbi rezultatet e kosto□përfitimit;
- Krijimi i një plani të detajuar të zbatimit.

“Alternativa mos bëj asgjë “do nothing”.

Pasojë e “alternativës mos bëj asgjë” është sikur njëllor sikur kërkesa për një infrastrukturë moderne dhe tepër e nevojshme për të gjithë zonën dhe më tej të mos merret në konsideratë . Kjo alternativë nënkupton që infrastruktura rrugore të qëndrojë ashtu siç është ku njerëzit, mallrat dhe shërbimet të kushtëzohen nga gjendja aktuale e rrugëve dhe turizmi dhe promovimi i vlerave të zonës të qëndrojë në shkallën aktuale. Kjo alternative nese do të qëndrojë në këto parametra(aksi aktual rrugore) nuk do mundësojë asnjëherë rritjen e të ardhurave për banorët e zonës dhe pushtetin vendor përkundrazi ,këto të ardhura do shkojnë në ulje si pasojë e migrimit të banorëve apo zhvendosjes së bizneseve dhe investimeve në zona të tjera me infrastrukturë rrugorë të pranueshme.

Ne periudhen e pikut te trafikut , ne stinen e veres ku ka nje kalueshmeri mjaft te madhe mjetesh do kete shume probleme ne qarkullimin rrugor , si e vetmja rruge hyrese ne plazh dhe per pasoje pushuesit do te largohen me kalimin e kohes per shkak te ketyre

veshtiresive . Largimi i pushuesve do kete pasoja shume te renda ekonomike pasi duhet te konsiderojme qe gjate kohes se plazhit vihet ne levizje i gjithe mekanizmi ekonomik i kesaj zone duke ndihmuar ne rritjen e cilesise se jeteses te banoreve te kesaj zone . Ne rast se ky aks do rrije sic eshte tani , gjithe gropa , ne te gjithe gjatesine pothuajse me asfalt ne forme merimange qe kushtezon nje shpejtesi levizjeje te ulet per pasoje sjell trafik me km gjatesi , me kryqezime ne nivel te pa sinjalizuar dhe burim i sigurte aksidentesh natyrisht jo vetem qe do te largoje ne rritje drejt numrit minimal te frekuentimit te pushuesve por edhe pasoja teper engative per banoret e ketyre zonave .

Alternativa e dyte:

Reabilitimi/ndertimi i ketij aksi ne disa nga variantet e menduara , te hamendesuara te diskutuara dhe te konkluduara ne dy variante qe do paraqiten ne komisionin teknik per miratim ne te cilin :

a) varinati i pare i studiuar dhe per te cilin eshte hartuar projekti eshte qe reabilitim/ndertimi te shtrihet sipas gjurmës aktuale te aksit rrugor me nje ndertim dhe rikonceptim ndryshe te hyerjes nga aksi nacional rrugor Shkoder – Lezhe ne hyrje te Berdices nga ana jug-perendimore , duke e ndertuar hyrjen ne menyre te tille qe te evito hen ne maksimum mundesia per ndonje aksident , me korsi te vecante hyrje dhe dalje , me nje ishull qarkullimi te vijeuar dhe sinjalizuar ne menyre te qarte dhe te dukshme dhe te behen permiresimet e duhura te projektuara ne gjithe gjatesine e aksit duke i rindertuar te gjitha shtresat e asfaltit , do ndertohen veprat e artit te gjitha te reja , do kete shkurtime te rruges egzistuese per shkak te disa devijimeve te domosdoshme per te arritur karakteri stikat e klasifikimit te kesaj rruge , do te ndertohen trotuare , do te ndertohet ndricim rrugor ne ato vende te percaktuara qe jane brenda zonave te banimit .

b) varianti i dyte eshte projektuar te paraqitet duke ndertuar nje hyrje te re te ketij aksi deri ne km 4 dhe pastaj do veprohet ne gjatesi po njelloj dhe te dy keto variante , cilido qe te miratohet sjell shume ndryshime dhe jane te domosdoshme ne menyre qe te zgjidhen perfundimisht :

- Siguria e qarkullimit rrugor ne kete aks kryesor hyres per ne Velipoje qe lidh dhe zonat perreth e perfundon ne zonen bregdetare .
- Qarkullimi me siguri i kembesoreve pasi rruga do te behet me trotuare , me vizime dhe me ndricim ne zonat e banuara .
- Rregullim i anes panoramike duke sjelle nje zbukurim dhe rritje te shkalles se gjelberimit ne perputhje edhe me PPV ne te cilen jane parashikuar krijimi i të hapsirave të reja te gjelbra dhe zonave rekreative.
- Parqet kodrinore (shtresa tampone)
- Pyllëzimi i zonave kufitare me zonat e banimit
- Mbrojtja e tokës bujqësore

Ky rehabilitim mjedisor do të sjellë një sërë ndikimesh pozitive për qytetin:

- Një panorame shlodhese për kete zone
- Cilësia e ajrit do të jetë më e mirë duke ulur ndjeshëm sasinë e ndotësave kryesorë në ajër.
- Uljen e nivelit të zhurmave të shkaktuara nga automjetet gjatë levizjes se tyre .

Alternative e projektit

Projekti i propozuar merr në konsideratë të gjitha faktorët për rritjen ekonomike të zonës , promovimin e turizmit dhe vlerave të tjera të zonës. Ky projekt parashikon që rruga

Në pjesën veriperëndimore të Rencit është formuar grabeni i Velipojës në të cilën gjendet fusha me të njëjtin emër. Në pjesët më të ulta të fushës së Velipojës ekzistojnë kënetat e Gjanës e Casit ,Pentarës, laguna e Vilunit që zinin sipërfaqe mjaft të mëdha. Formimi i tyre është i lidhur me vërshimet e lumit të Bunës dhe të Drinit .

Fusha e Nenshkodres është pjesë e Ultesires së Shkodres e vendosur në juglindje të saj, midis qytetit të Shkodres në veri dhe atij të Lezhës në jug dhe zë një sipërfaqe 638 km², (ose 63 800 ha). Për nga origjina fusha e Nenshkodres përfaqëson një territor fundosjesh tektonike intensive që shprehet në struktura grabenore të reja si ato të Zadrimes, Torovices, Velipojes, që janë mbushur me depozitime kryesisht aluvionale të kuaternarit, duke u bërë shkak tjetër i modelimit dhe formimit të fushave të mesiperme. Megjithatë territori është kryesisht fushor, ai paraqitet me i lageshtë se pjesa tjetër e Ultesires Perëndimore, dhe mbi mesataren e Shqipërisë. Zona e Nenshkodres, liqeni i Shkodres, pjesa e fundore e Lumit Drin dhe Delta e Bunës së bashku me Lagunen e Vilunit, kënetat, mocalishtet dhe rrjetin e kanaleve lidhëse, përbejnë një kompleks ekosistemesh të tokave të lageshta (wetland) nga me të rëndësishmit dhe interesantet, jo vetëm për Detin Adriatik, por për të gjithë zonën e Mesdheut. Zona e ulët e Shkodres përmbledh në vetvete një teresi ujor origjinal, ujërat e të cilës gravitojnë e konvergojnë në Jug, Jug-Perëndim të qytetit me ndikim të jashtëzakonshëm në planin hidrologjik, ekologjik dhe në përgjithësi me vlera të gjithanshme shkencore e aplikative. Ngjarjet e përmbytjeve ndodhin pothuajse çdo vit në zonën e ulët fushore të Nen-Shkodres dhe pjesërisht të qytetit të Shkodres të cilat janë rrjedhojë se pari e reshjeve të shumta e të vazhdueshme dhe e temperaturave të larta jo të zakonshme për muajt e dimrit (deri 15-170C) që shkrinë dhe deboren të rene, por edhe nga shkarkimi i detyruar i ujërave të shumta nga tunelet e HEC-ëve, meqenëse nivelet e liqenit ishin të tejmbushura deri përtej kuotave maksimale të lejuara.

Fusha e Velipojës ka formën e një trekëndëshi me sipërfaqe rreth 72.4km². Duhet theksuar se një pjesë e kësaj fushe shtrihet edhe rreth 9 km në drejtim të tokës malazeze në veri të Bunës. Nga ana hipsometrike paraqitet pothuajse uniforme. Pjesa më e madhe gjendet në lartësitë 0-1m. Lartësia maksimale arrin 2.8 m. Përgjatë bënë kodrat e Rrjollit. Pjerrësia e fushës nuk i kalon 0.2°-0.4° pjerrësi. Pjesa më e madhe e fushës ka një ciptim vertikal mjaft të ulët nga 0 në 0.5 dhe mjaft rrallë në 1km/km². Energjia e relievit lëkundet nga 0m/km² në 50m/km² në pjesët periferike lindore.

Ngjitja e zonës periferike lindore dhe ulja e pjesës më të madhe fushore (me 1.7mm/vit) ka sjellë shpëputjen e saj në formën e një grabeni. Ekzistenca pranë linjave tektonike aktive reflektohet edhe në mjaft dukuri që shfaqen në reliev si thyerje dhe zhvendosje të territorit me përmasa modeste si në zhvendosjet horizontale ashtu dhe në ato vertikale. Shembull i qartë është thyerja e krijuar gjatë tërmetit të 15 prillit 1979 që fillonte nga territori pranë grykëderdhjes së lumit Buna deri në Dajç.

Relievi nënujor i platformës bregdetare paraqitet me një ulje graduale për pjesën më të madhe të saj, duke përjashtuar 2-3 ledhe nënujore. Përgjatë bën zona pranë Hundës së Shëngjinit kukalohet në thellësi të rëndësishme shumë pranë bregut barazthellësitë 5 m, 10 m, dhe 20 m ndodhen pothuajse ngjitur me njëra –tjetrën në një distancë 200 m larg bregut. Në pjesën tjetër të bregdetit të zonës barazthellësitë 5 m, 10 m dhe 20 m pozicionohen në largësitë 400-800 m, 600-1200 m dhe 1200-2400 m më larg bregut. Bregdeti i kësaj zone nuk kashkëmben nënujorë që rrezikojnë lundrimin.

Territori i zonës fushore të Velipojës në bazë të matjes (sipas matjes me metodën e triangulacionit) pëson një ulje mesatare vjetore prej 1.7mm/ vit. Duhet theksuar fakti që krahas uljes së ngadalshme të fushës së Velipojës e cila pjesërisht është e lidhur me aspektin tektonik të lëvizjeve luhatëse ndodh e për shkak të bonifikimit të saj. Në këtë territor shfaqen edhe lëvizje ulëse të karakterit sizmogen (sic ndodhi gjatë tërmetit të 15 prillit të vitit 1979).

Lartësia shumë e vogël dhe përmbytjet e vazhdueshme të Bunës e kishin kthyer Velipojën në një nga kënetat më të mëdha të vendit (me një sipërfaqe të kënetëzuar prej 2000ha). Për t'u përmendur janë kënetat e Pentarit, Belajve, Domnit, Shqeres, Mërtenzës etj. Fakti që informacioni mbi ekzistencën e popullsisë së banueshme përmendet për herë të parë nga misionarët katolikë përpara 400 vjetëve flet për ekzistencën e një zone kënetore të pabanueshme më parë.

Ndikimi i kolektorit e kanalit të Martenzës dhe argjinaturës prej 6km për të mbrojtur fushën e Velipojës nga përmbytjet e Bunës vetëm pjesërisht e shmang atë (megji thë hidrovorin e fuqishëm i cili i derdh ujërat në lagunën e Vilunit për në det).

Segmenti rrugor që është studiuar dhe projektuar për reabilitim/ndertim fillon nga kryqezimi me rrugën nacionale Lezhë – Shkoder që i perket njesise vendore Berdice kalon ne Trush , Lagje e Re , Baks i ri dhe perfundon ne Gomsiqe .

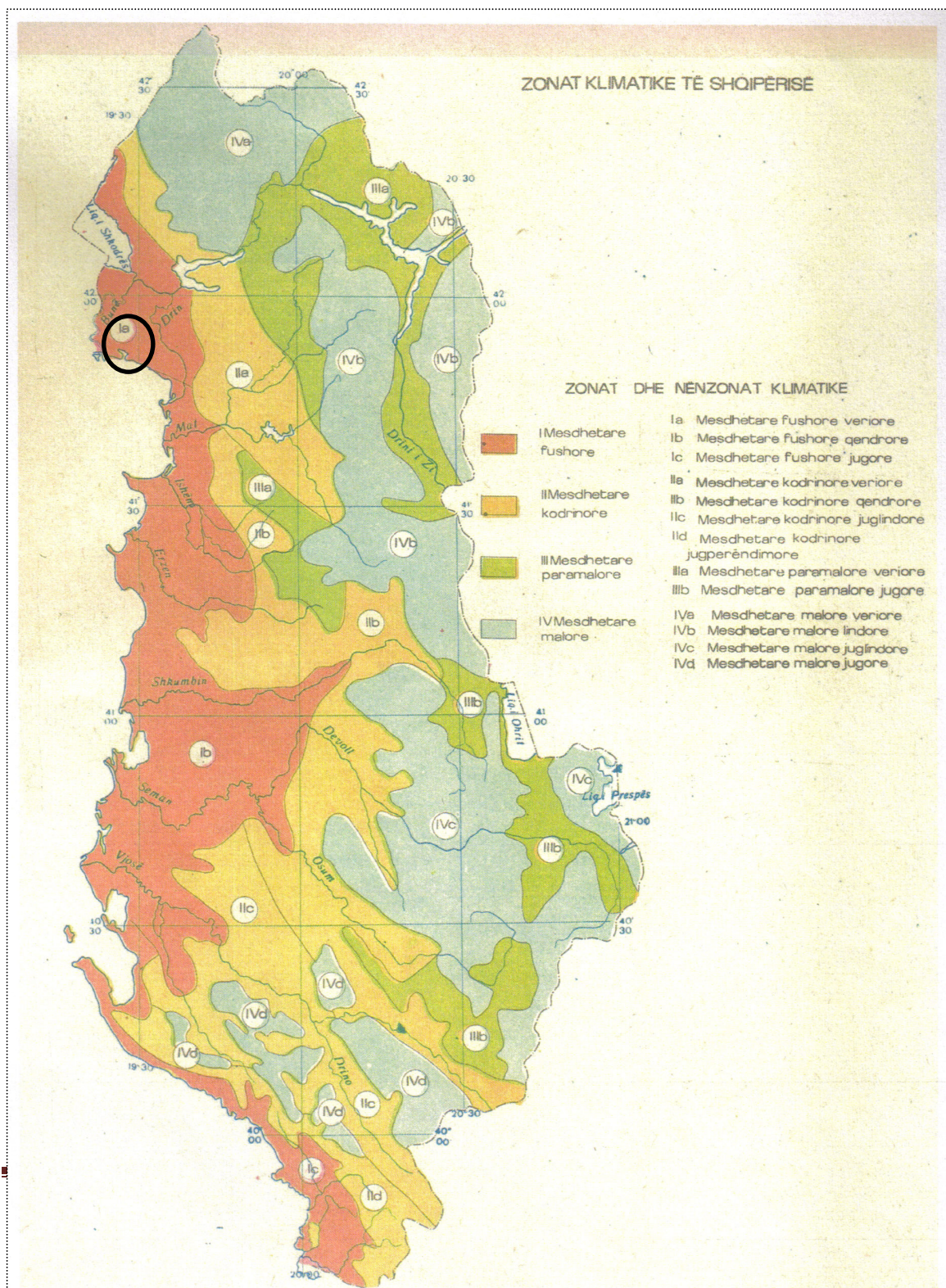
Gjeresia e rruges fillon me 6ml dhe pothuaj me kaq mbaron deri ne fund , hyerja eshte problematike , e menjehershme dhe krejt e pasigurte . Projekti parashikon nje ndertim te ri hyerje nga rruga nacionale kryesore duke shtuar korsi per hyerje dhe dalje nga ky aks , duke ndertuar nje ishull trafiku me sinjalizim shume metra perpara duke evituar ndonje aksident te mundshem .

Ky segment rrugor fillon në harkun e Bërdicës, në kryqëzimin me rrugën Lezhë – Shkodër (km.00+000) dhe përfundon në urën e Gomsiqes (km.19+000) rreth 5 km nga Ura e Gjo Lulit. Rruga ekzistuese ka një gjerësi të trupit të rrugës që varion $6.5 \div 7$ m, me gjerësi të shtresave asfaltike 6m, por që paraqiten të degraduara me gropëzime, rrjetëzime e çedime. Në të dy anët e rrugës ndodhen dy kanale vaditës të cilët shërbejnë dhe për kullimin e ujrave të rrugës ekzistuese. Në të gjithë segmentin rrugor mungon sinjalistika horizontale dhe vertikale. Mbas Urës së Gjo Lulit deri tek Ura e Gomsiqes rruga zhvillohet me shumë kthesa dhe me pjerrësi gjatësore relativisht të madhe. Në krahun e djathtë të rrugës ndodhet një zonë kënetore. Kjo ka një gjatësi 5 km.

4.1–Kushtet klimaterike

Zona në studim (Ultësira Nënshkodrës) bën pjesë në nënzonën veriore klimatike mesdhetare fushore. Shtrirja e kësaj fushe midis një relievi malor në veri-lindje e lindje lartësia e vogël mbi nivelin e detit (5 deri 500 m) kushtet e një relievi pak a shumë të rafshët dhe përmasat e kufizuara janë faktorët që kanë përcaktuar tiparet klimatike e karstike të saj. Midis faktorëve lokalë përmendim, së pari shtrirjen gjeografike të kësaj fushe në skajin perëndimor të vendit tonë dhe hapja e gjerë e saj nga jug-perëndimi që lejon depërtimin lehtësisht të erërave të ngrohta detare, ndërsa ndikimi kontinental vjen nga gryka e Drinit (Vau-Dejës).

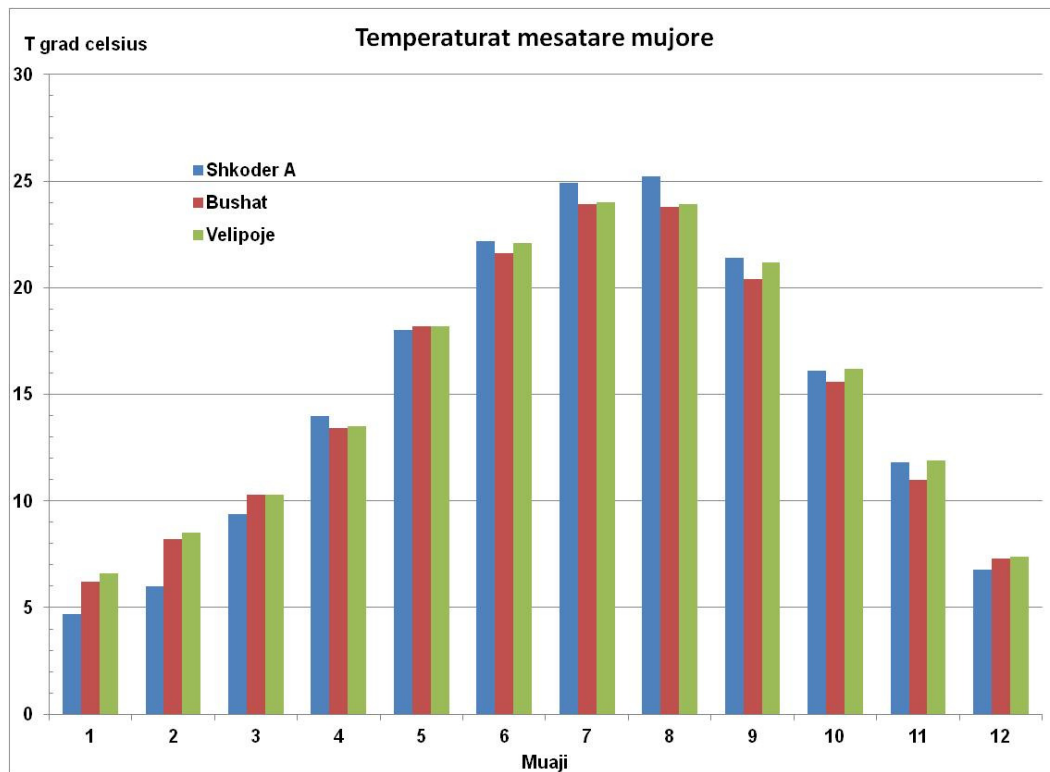
Në fushën e Nënshkodrës numri i mjaftueshëm i vendmatjeve meteorologjike krijon mundësi për një studim të hollësishëm të veçorive kryesore hidrometeorologjike. Për rastin konkret ne morëm këto vendmatje meteorologjike të cilat janë më reprezentative për studimin



Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Shkodër “A”	4.7	6.0	9.4	14.0	18.0	22.2	24.9	25.2	21.4	16.1	11.8	6.8	15.5
Bushat Bunë	6.2	8.2	10.3	13.4	18.2	21.6	23.9	23.8	20.4	15.6	11.	7.3	15.0
Velipojë	6.6	8.5	10.3	13.5	18.2	22.1	24.0	23.9	21.2	16.2	11.9	7.4	15.3

Temperaturat mes mujore

Muaji më i ftohtë i vitit është janari me temperatura mesatare mujore nga 4.7° C në Shkodër “A” dhe në Velipojë 6.6° C. Muajt më të nxehtë në zonën në studim janë korriku dhe gushti me temperature mesatare mujore nga 25.5° C deri 23.9° C.



Minimumi absolut është -13°C në Shkodër, ndërsa muaji më i nxehtë korriku 40.6° C në Shkodër.

Në përgjithësi mund të themi se zona në studim ka një homogenitet të temperaturave mesatare vjetore që luhaten nga -15.0° C deri në 15.5° C, ndërsa temperaturat skajore variojnë ato minimalet absolute nga -13°C në -9.0° C, maksimalet absolute nga 40.6° C në 33.8° C.

Temperaturat e ajrit minimale absolute të ajrit

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Më e
-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	------

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

													ulëta
Shkodër “A”	-13.0	-12.4	-4.2	0.1	4.1	10.0	11.4	12.7	8.7	4.3	-4.5	-6.8	-13.0
Bushat Bunë	-11.0	-6.8	-3.6	0.0	5.8	8.0	10.4	11.7	5.6	6.8	-2.0	-6.3	-11.0
Velipojë	-9.0	-2.8	-3.1	3.0	7.0	11.0	11.7	11.9	7.5	0.3	-1.5	-4.0	-9.0

Temperatura e ajrit maksimale absolute mujore e vjetore

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Më e larta
Shkodër “A”	15.6	19.5	24.5	27.5	32.5	35.8	40.6	39.4	36.4	29.3	24.5	21.7	40.6
Bushat Bunë	18.6	21.8	26.5	31.2	35.2	36.5	39.5	39.2	35.9	33.2	24.0	19.3	39.5
Velipojë	13.0	17.8	19.5	23.1	28.8	30.4	33.8	31.0	28.2	25.1	20.1	14.3	33.8

Numri i ditëve me temperaturë minimale ≤ 0.0

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
Shkodër “A”	5.3	2.5	1.3	-	-	-	-	-	-	-	0.4	1.8	11.3
Bushat Bunë	4.4	2.0	1.0	-	-	-	-	-	-	-	1.2	2.5	11.1
Velipojë	3.0	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.8	7.0

Numri i ditëve me temperaturë minimale ≤ -5.0

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
Shkodër “A”	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	0.6
Bushat Bunë	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.9
Velipojë	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	0.2

Siç shikohet nga tabela në zonën në studim kemi rreth 10 ditë me temperatura të ulëta (ditë të akullta). Ndërsa sipas tabelës 5 ditë me temperatura $\geq -5.00^{\circ}\text{C}$ kemi më pak se një ditë. Kështu që këto temperatura praktikisht janë të papërfillshme.

4.1.2-Reshjet atmosferike

Reshjet atmosferike janë një nga elementet më të rëndësishëm klimatik që përcaktojnë veçoritë klimatike të zonës. Në rastin projektimit të një rruge veçoritë e reshjeve atmosferike kanë një rol të rëndësishëm sepse kanë të bëjnë me projektimin e drenazhimit që lidhet direkt me mbrojtjen e rrugës dhe nga ana tjetër edhe me kushtet e transportit të mjeteve lëvizëse.

Siç tregohet në grafikun me poshte shpërndarja e reshjeve gjatë vitit ka formën e “U” që është tipike e një regjimi Mesdhetar të reshjeve. Sasia më e madhe e reshjeve pritët gjatë

periudhës së ftohtë të vitit dhe muajt më të lagët janë nëntor-dhjetor-janar (Dajç-Buna 227, 216, 223 mm; Bushat Buna 211, 216, 214 mm). Muaji më i thatë është korriku (përkatësisht 40, 43 mm).

Sasia e reshjeve vjetore në zonën në studim është nga më të mëdhatë jo vetëm në Ultësirën Bregdetare, por edhe në të gjithë vendin. Në krahasim me vlerën mesatare në territorin shqiptar (1400 mm), kjo zonë renditet ndër zonat më të lagëta të Shqipërisë.

Në tabelën me poshte jepen reshjet mujore dhe vjetore shumëvjeçare për vendmatjet meteorologjike Shkodër “A”, Dajç Bunë dhe Bushat Bunë dhe Velipojë.

Duke patur parasysh sasinë maksimale për 24 orë të reshjeve dhe intensitetin për intervale të ndryshme kohe në periudha të ndryshme kthimi (return periods), kjo zonë karakterizohet nga një intensitet të lartë reshjesh.

Ne Shkodër “A” bien 239 mm, Dajç Bunë 196 mm dhe Velipojë 232 mm.

Në tabelë jepen reshjet më të mëdha 24 orëshe me siguri të ndryshme.

Reshjet mujore dhe vjetore

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
Shkodër	210	179	158	127	113	56	33	45	132	348	235	261	1800
Dajç Bunë	223	174	151	135	110	64	40	58	120	175	227	216	1690
Bushat Bunë	214	158	139	124	108	67	43	63	131	169	211	216	1650
Velipojë	196	136	128	116	94	66	33	67	105	161	224	194	1520

Reshjet më të mëdha 24 orëshe

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Shkodër	152	106	191	155	205	96	96	230	239	209	163	143	239
Dajç Bunë	101	136	68	76	182	131	55	85	125	113	196	152	196
Bushat Bunë	118	95	97	53	181	120	120	133	331	93	159	99	331
Velipojë	135	163	192	145	232	137	65	127	163	130	146	177	232

Reshjet më të mëdha 24 orëshe me siguri të ndryshme

Vendmatja	Siguritë e ndryshme				
	1	2	5	10	20
Shkodër	281	260	219	192	160
Dajç Bunë	235	212	181	157	133
Bushat Bunë	220	199	171	150	127
Velipojë	219	197	169	145	121

Numrit të ditëve me reshje

Vendmatja	Numri i ditëve		
	≥ 0.1 mm	≥ 1.0 mm	≥ 10.0 mm
Shkodër			
Dajç Bunë	99	96	51
Bushat Bunë	116	96	57

Velipojë	95	83	51
----------	----	----	----

Në projektimin e rrugëve përveç reshjeve mujore vjetore 24 orëshe, rëndësi paraqet edhe shpeshtësia e shfaqjes së reshjeve të vogla si 0.1 mm, 1.0 mm dhe 10.0 mm gjatë vitit. Për këtë janë llogaritur për të gjithë periudhën me të dhëna për vendmatjet Dajç dhe Bushat numri i ditëve me reshje 0.1, 1.0 dhe 10.0 mm të cilat paraqiten në tabelën perkatese.

Në tabelë jepen reshjet maksimale dhe minimale vitet e rënies së tyre dhe raporti ndërmjet maksimaleve dhe minimaleve.

Nga studimi i materialit që paraqitet në tabelë rezulton se dekada e gjashtë e shekullit të kaluar është me e lagëta e serisë shumëvjeçare të të dhënave meteorologjike për reshjet atmosferike kurse dekada e pestë e shekullit të kaluar është që ka reshje më të pakta. Për dy vendmatjet të marra në shqyrtim raporti ndërmjet maksimaleve dhe minimaleve është 2.5.

Bora

Në zonën në studim bora është një fenomen i rrallë dhe kur qëllon të bjerë, ajo nuk krijon shtresë. Në qoftë se krijon shtresë, koha e qëndrimit të saj është shumë e shkurtër.

Në zonën në studim, çdo vit vrojtohen mesatarisht 1 deri 5 ditë me borë. Këto ditë vrojtohen më tepër gjatë muajve të periudhës së ftohtë të vitit, sidomos dhjetor, janar dhe shkurt. Shtresa e borës qëndron gjatë vetëm gjatë dimrave të jashtëzakonshëm që shoqërohen me temperatura negative, të tilla kanë qenë dimrat e viteve 1954, 1962-63 dhe sidomos viti 1985.

Në zonën fushore trashësia mesatare e borës arrin deri në 5 cm, kurse në zonat kodrinore ajo arrin deri në 10 cm.

Numri mesatar i ditëve me borë

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma
Shkodër	1.9	1.8	0.9	-	-	-	-	-	-	-	0.2	0.7	5.5
Velipojë	0.4	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	0.9

Zona në studim për shkak të ndikimit zbutës të detit Adriatik nuk ka kushte të përshtatshme për krijimin e shtresës së borës.

Sipas përpunimit statistikor të lartësisë mesatare maksimale të borës për rajonin që po studiojmë rezulton se në 2% (një herën në 50 vjet) për zonën kodrinore lartësia e borës arrin deri 30 cm; një herë në 30 vjet bora arrin 25 cm; një herë në 20 vjet arrin 20 cm dhe një herë në 10 vjet arrin në 15 cm.

4.1.3-Lageshtira e ajrit , era dhe hidrologjia

Si një tregues i rëndësishëm i lagështisë së ajrit shërben lagështia relative e ajrit e cila ka një ndikim të drejtpërdrejtë në aktivitetin ekonomik dhe njerëzor. Siç shihet edhe nga tabela 13 zona e marrë në studim karakterizohet nga vlera mesatare të lagështisë relative të ajrit që luhaten në vendmatjen meteorologjike të Shkodrës nga 56 deri 76 dhe 65 deri 72 në Velipojë. Rajoni që është marrë në studim pranë bregut Adriatik në përgjithësi ka vlera më të larta të lagështisë mesatare relative se sa pjesa e brendshme e territorit.

Vlerat më të larta të lagështisë mesatare relative përgjithësisht vrojtohen në periudhën e ftohtë të vitit, që është e lidhur me veprimtarinë ciklopikë që zhvillohen gjatë kësaj

periudhe. Siç shihet edhe nga tabela, vlerat më të larta i kanë muajt dhjetor 76 dhe nëntor me 72% në Velipojë.

Gjatë muajve të verës vlerat mesatare të lagështisë relative të ajrit janë më të ulëta sidomos në muajt korrik dhe gusht që janë muajt më të ngrohtë të vitit.

Mesatarja mujore e vjetore e lagështisë relative

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Shkodër	75	72	68	68	67	63	56	56	64	70	73	76	68
Velipojë	69	69	67	70	70	70	65	67	69	65	72	70	69

Në zonën në studim maksimumi i lagështisë relative është në orën 4 dhe 5 ndërsa minimumi në orën 14 dhe 15. Në pjesën më të madhe të natës, lagështia relative qëndron pothuajse e pandryshuar. Për të karakterizuar lagështinë relative të ajrit përdoret një tregues tjetër i rëndësishëm i këtij elementi, numri mesatar i ditëve me lagështi relative mbi 80% në orën 14⁰⁰ të vrojtimit. Ky tregues gjen një përdorim të gjerë praktik. Në vendmatjet meteorologjike Shkodër ai është 57.5 ditë ndërsa në Velipojë është 40.8 ditë.

Era

Regjimi i erës ka një rëndësi të veçantë si për formimin e kushte klimatike, ashtu edhe për qëllime praktike. Për të përshkruar regjimin e erës në zonën në studim ku do të projektohet rruga Baçallëk-Gomsiq(Velipojë) do të marrim të dhënat meteorologjike Shkodër dhe Velipojë.

Në parametrat kryesorë të erës përfshihen të dhënat për drejtimin e saj (shpeshtësia sipas drejtimeve të ndryshme), si dhe shpejtësia e saj sipas drejtimeve të ndryshme.

Rastisja mesatare shumëvjeçare e drejtimit të erës dhe shpejtësia mesatare sipas drejtimeve

Vendmatja	Q	N		NE		E		SE		S		SW		W		NW	
		r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh
Shkodër	31.7	7.0	2.6	11.3	4.0	10.3	4.5	9.2	3.7	4.3	8.1	4.3	7.1	6.2	3.2	9.0	3.3
Velipojë	37	22	3.5	12	3.8	6.3	4.3	4.2	3.6	7.2	6.8	4.2	4.9	3.4	5.0	2.7	2.7

Vendmatjet meteorologjike karakterizohen Shkodra me vlerë 31.7 % qetësi gjatë vitit ndërsa në Velipojë kemi 37% qetësi. Shpejtësia mesatare vjetore luhet në kufijtë nga 2.7 m/s deri në 6.8 m/s për vendmatjen meteorologjike Shkodër, ndërsa në Velipojë luhet 2.7 m/s deri 5.0 m/s ndërsa ajo maksimale ka arritur në raste të ngjarjeve të jashtëzakonshme (tufane) nga 31 m/s deri 40 m/s. Vlerat më të mëdha të tyre vrojtohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklopikë është e theksuar. Në këtë stinë shpejtësia mesatare në territorin e Ulëtisrës në Nënshkodrës luhet nga 2 deri 6 m/s.

Shpejtësia mesatare mujore më të vogla të erës u përkasin muajve të periudhës së ngrohtë të vitit, veçanërisht muajt korrik dhe gusht, kurse më të mëdha janë regjistruar në stinën e dimrit veçanërisht në muajin shkurt.

Një tregues i rëndësishëm janë edhe shpejtësia mesatare e erërave vjetore sipas drejtimeve. Vlerat më të larta të shpejtësisë vrojtohen në ato drejtime që kanë rastisje më të madhe. Në Shkodër drejtimi NE është më i madhi në të gjithë zonën dhe shpejtësia është 4 m/s. Erërat e forta 11-15 m/s dhe mbi 15 m/s janë ngjarje të rralla. Ato janë të lidhura më

tepër me situata të caktuara sinoptike. Më shpesh shfaqen në gjysmën e ftohtë të vitit por nuk mungojnë dhe në periudhën e ngrohtë të vitit.

Vecorite hidrologjike

Veçoritë hidrologjike të rajonit varen në radhë të parë në klimën e tij, topografinë dhe gjeologjinë e tij. Traseja rrugore zhvillohet në fushën e Nënshkodrës në bregun e majtë të lumit Buna që hyn në Ultësirën Bregdetare (pjesa veriore). Hidrologjia e zonës përbëhet nga dy lumenj Buna dhe Drini të cilët deri në shekullin e kaluar fusha e Nënshkodrës u është nënshtruar vërshimeve të Bunës, Drinit dhe Gjadrit. Nga këto vërshime u formuan disa kënetat në brendësi të saj. Për tharjen e tyre u sistemuan shtretërit e lumenjve. Për ujitjen e saj u hapën kanale ujësjellëse midis të cilëve dallohen kanali Vau-Dejës-Trush.

Në figurë (harta e vitit 1940 Botim i Institutit Gjeologjik Italian) paraqitet gjendja natyrore e fushës së Nënshkodrës para bonifikimit të saj në fillimet e shekullit XX.

Sipërfaqja e pellgut ujëmbledhës deri tek Ura e Gjon Lulit është $F = 60 \text{ km}^2$ (që mbledh ujërat e fushës që përshkon rruga në studim). Plotat më të mëdha formohen kryesisht nga shirat e dendur dhe të vazhdueshëm. Në pjesën më të madhe ato formohen në fund të vjeshtës dhe në dimër. Për përcaktimin e prurjeve më të mëdha të plotave u shfrytëzuan të gjithë të dhënat hidrometeorologjike. Në tabelë jepen disa reshje karakteristike me zgjatje nga 1 deri 5 ditë, që shkaktojnë plota të forta, si dhe vlerat mesatare vjetore në pellgun ujëmbledhës të marrë në studim.

Reshjet më të mëdha 1 deri 5 ditë dhe mesataret vjetore

Vendmatja	Reshjet në mm në ditë					Mes. vjetore
	1 ditë	2 ditë	3 ditë	4 ditë	5 ditë	
Shkodër	295	308	319	352	380	1800
Dajç	140	217	236	266	288	1690
Bushat	330	344	344	344	344	1650
Velipojë	192	248	266	262	297	1520

Për përcaktimin e prurjeve maksimale në akset ku disponohen të dhëna është përdorur metoda statistikore e llogaritjeve. Rezultatet e zbatimit të kësaj metode jepen në tabelën me poshte .



Prurjet më të mëdha me siguri të ndryshme

Vendmatja	F km2	100 vjet	50 vjet	20 vjet
Buna në Shkodër	5179	3930	3660	3280
Drini Vau-Dejës	13650	6530	5870	4850

Aftësia ujëheqëse e Bunës është e kufizuar rreth 1300-1400 m³/sek. Kjo është rrjedhojë e mbartjeve të shtratit të këtij lumi nga akumulimi i pandërprerë i prurjeve të ngurta të lumenjve Drin dhe Kir. Ky proces ka filluar të jetë me intensitet pas vitit 1858, kur lumi Drin e ka devijuar shtratin e tij të rrjedhjes për herë të fundit nga Lezha në Bunë. Në këtë mënyrë gjatë periudhës së plotave më të mëdha, të cilat kanë një kohëzgjatje deri 12 ditë ujërat e Bunës dhe të Drinit që arrinin të kishin prurje maksimale rreth 7500 m³/sek dilnin jashtë shtratit të rrjedhjes dhe përmbytin zonat përreth. Rol të madh në mënjanimin e përmbytjeve të zonës kanë rezervuarët e H/C të ndërtuar në zvogëlimin e prurjeve të plotave dhe të prurjes së ngurtë.

Nivelet maksimale të lumit Drin

Zona në studim ndodhet nën lumin Drin pas Vaut të Dejes dhe në një fare mase është e ndikuar dhe nga regjimi i këtij lumi sidomos gjate kohes se prurjeve të mëdha. Në regjimin normal lumi Drin kalon në shtratin e vet deri sa bashkohet me lumin Bune pa sjelle ndonjë ndikim në zonën në studim. Pa dashur të hymë në një analize të detajuar të prurjeve maksimale të lumit Drin dhe përmbytjeve që shkakton në zonën në studim po japim vetëm një pasqyre të niveleve maksimale të lumit Drin në vendmatjen e Urës së Baçallëkut. Të dhënat i përkasin periudhës 1962 – 2010 sepse në vitin 1962 ka filluar periudha e niveleve maksimale. Me ngjyre blu janë nivelet para funksionimit të hidrocentralit të Vaut të Dejes, ndërsa me të kuqe nivelet mbas ndërtimit të këtij hidrocentrali dhe të hidrocentraleve të tjerë të Kaskades. Duket që Kaskada e lumit Drin nuk ka sjelle ndonjë reduktim të niveleve maksimale në zonën e NënShkodrës. Nivelet mbi 9 m në kuote absolute që është fillimi i përmbytjeve janë vrojtuar në mënyrë periodike gjate gjithë periudhës që kemi të dhëna dmth pas viteve 50 dhe deri më sot.

Prurjet maksimale në aksin e Urës së Gjo Lulit

Siç është thënë më sipër zona në studim ndodhet në krahun e majte të rrugës për të cilën po behet projekti përkatës. Kjo zone përbëhet në shumicën e saj dërrmuese nga toke bujqësore me një sistem të zhvilluar drenazhimi për shkak se ndodhet në një zone me reshje të shumta. Nga kjo zone është hequr pjesa e fushës së Kolagjinit e cila ujerat e saj i drenon në kanalën kullues të Kolagjinit dhe me pas në urën e Zanes kalon rrugën në studim dhe del në krahun e djathtë të saj. Pjesa që i takon zonës tone në studim drenon të gjithë ujerat nëpërmjet kanalit kryesor (kolektorit) që kalon në anë të rrugës dhe kanali të Jushit që vjen nga reza e Kodres se Jushit dhe që në fund merr emrin Kanali i Brinjës së Malit. Të gjithë këto ujera

kalojnë në Urën e Gjo Lulit dhe është pikërisht aksi për të cilin do llogariten prurjet maksimale me siguri të ndryshme. Ura në vetvete perbehet prej tre hapësirash me gjatësi 15 m secila dhe lartësi minimalisht 3m. Sipërfaqja ujëmbledhëse deri në kete aks është 60 km².

Për llogaritjen e prurjes maksimale të kësaj zone duhen pasur parasysh disa kushte të formimit të prurjes maksimale të cilat kanë të bëjnë me faktin që ujerat kalojnë në një zone fushore të sistemuar me një rrjet të dendur kanalesh kullues. Përveç kësaj dhe pjerrësia e vete fushës del mjaft e vogël. Të gjitha këto bëjnë që koha e bashkëardhjes se ujërave të dalë shume e larte duke bërë mjaft të vështirë përdorimin e formulave të njohura për llogaritjen e prurjeve maksimale. U bene disa tentativa llogaritjesh me ane të formulës se njohur Racionale, formules se Giandottit, Muller, Skollovskit etj. Këto llogaritje kanë dhënë rezultate që në gjykimin tonë janë të larta dhe që nuk justifikojnë pritshmërinë e zonës në studim duke dhënë module deri të rendit 3 m³/s. Nga eksperiencat që vijnë nga punimet e bonifikimit të fushave të ndryshme bujqësore që janë në kuota mjaft të ulëta. Në rastin konkret u konsultua me eksperiencia të kaluar të bëra në fushat përreth zonës në studim dhe që kanë pasur hidrovore nga ku janë bërë janë bërë llogaritjet përkatëse.

Në pellgun ujëmbledhës të urës së Dedë Gjo Luli janë tre ish poste meteorologjike: Bushati influencon më shumë dhe Dajçi-Zadrimë në më pak se gjysmën e sipërfaqes ,Dajçi-Bunë ,përgjithësisht, nuk influencon.

Gjate llogaritjes se prurjeve maksimale me siguri të ndryshme në aksin e Urës se Gjo Lulit është aplikuar një rritje prej rreth 20 % nisur nga fakti që llogaritjet e mësipërme kanë një fare pasigurie se janë testuar në rastet e ngjarjeve normale dhe jo fort ekstreme.

Në përfundim prurjet maksimale me siguri të ndryshme për aksin e Urës se Gjo Lulit jepen në tabelën e mëposhtme:

Aksi	Siguria në %				
	1 %	2 %	5 %	10 %	20 %
Ura Gjo Lulit, m ³ /s	130	117	101	91.0	78

4.2 –Ekosistemet , flora dhe fauna

Ekologjia eshte shkenca qe studion ligjet e marredhenieve te ndersjellta ndermjet gjallesave dhe mjedisit ku ato jetojne.

- Faktoret ekologjikë (elementë të mjedisit)
 - Abiotikë (fizikë dhe kimikë)
 - Biotikë
- Faktorët Antropogjen(ndikimi i njeriut)
- Ekosistem (sistem ekologjik) – çdo bashkësi e formuar nga gjallesat dhe mjedisi abiotik, qe kane ndermjet tyre bashkeveprim e lidhje te ndersjellta.
- Biocenoze – teresia eindividëve të llojeve të ndryshme që bëjnë pjesë në ekosistem.
- Biotop – mjedisi ku jetonBiocenoza.
- Rrjetat ushqimore – zinxhire ushqimorë paralelë ose të gërshetuarnë biocenozat natyrore. Zinxhirët ushqimorë nga ana e tyre përfaqësojnë njeseri gjallesash (tri nivele trofike: prodhues, konsumator, dekompozues), ku cdo organizem (hallkë) sherben si ushqim per hallkën pasardhëse .

Vegjetacioni real dhe potencial

Pyjet dhe kullotat perbejne nje trashegimi me vlera jo vetem per Shqiperine, por edhe per rajonin e me gjere. Ajo duhet te mbrohet dhe qeveriset ne menyre te tille qe te mundesoje nje zhvillim me te madh ekonomik ne te ardhmen, duke kontribuar ne uljen e nivelit te varferise, pa prishur ekuilibret biologjike natyrore.

Ne te kaluaren perfshire dhe vitet e tranzicionit, sidomos pyjet jane vleresuar per rendesine ekonomike, duke nenvlefesuar aspektin shumefunksional te tyre. Veçse shfryte zimi i tyre nuk çon vetem ne fitime por edhe ne humbje (kur nuk shfrytëzohet drejt) si rezultat i humbjes se mundesive per zhvillim ne te ardhmen, rrjedhoje e degradimit e desertifikimit te mjedisit pyjor e kullësor.

Menaxhimi i qendrueshem i resurseve natyrore te pyjeve dhe kullotave nenkupton mireqeverisjen dhe perdorimin e resurseve ne nje menyre dhe me nje ritem qe ruan dhe siguron biodiversitetin, prodhimtarine, aftesine ripërteritese, vitalitetin dhe potencialin e tyre per te permbushur, per sot dhe te ardhmen, funksionet ekologjike, ekonomike dhe sociale ne nivel lokal, kombetar dhe global, pa shkaktuar dëme ne ekosisteme te tjera. Koncepti i menaxhimit te qendrueshem te burimeve natyrore ne pyje dhe kullota eshte ne thelb i njejte me konceptin e pergjitheshem te te qenurit i qendrueshem.

Zhvillimi i qendrueshem eshte ai zhvillim, i cili:

- integron procesin e planifikimit te vlerat ekonomike, mjedisore dhe shoqerore;
- shperndan ne menyre te njejte dhe te barabarte perfitimet qe rrjedhin prej ketij zhvillimi sipas shtresave social-ekonomike dhe gjinise;
- siguron te pakten te njejtat mundesi per nje zhvillim te vazhdueshem edhe per brezat e ardheshem.

Termi "te qenurit i qendrueshem" eshte produkt i iniciativave nderkombetare qe lidhen me Samitin e Tokes (Rio, Qershor1992) dhe Zhvillimin e Qendrueshem ne vijim te tij. Ky term eshte percaktuar dhe shtjelluar me tej nga nje varg procesesh rajonale dhe nderkombetare ne te cilat jane perpunuar kriteret dhe indikatoret te nje zhvillimi dhe menaxhimi te qendrueshem.

Siç del nga studimet e kryera prane Institutit te Kerkimeve Pyjore dhe Kullotave te Fakultetit te Shkencave Pyjore te Universitetit Bujqesor ne Tirane, rajoni ku kalon rruga qe do te rehabilitohet/ndertohet eshte i pasur jo vetem me shumellojshmeri te specifikuar por edhe me shumellojshmeri biologjike. Pyjet dhe shkurrja mesdhetare jane te perhapura. Pyjet mesdhetare pergjate korridorit te linjes, ne fillimet e periudhes Neolitike, perbejne nje ambient natyral te trazuar prej perdorimeve te shumta. Ky vegjetacion, i tipit xerofila me nje nivel te ulet te mbuleses vegjetale, eshte e pasur me specie ornamentale te cilat lulezojne pas shirave vjeshtore. Nga analiza florale rezulton se grupi kryesor eshte Brachypodium ramosi, me mikrogrupe te ndryshme te cilet perfaqesojne vijimet e metejshe. Kushtet ambientale te veshtira dhe mbi te gjitha mungesa e lageshtires kane shkaktuar nje zhvillim me te vogel te bimeve dhe nje reduktim te produktivitetit. Fleksibiliteti ekologjik, aftesia e madhe e akumulimit te substancave ushqyese, prodhimi i farave te pagreneshme per kafshet i lejojne ketyre specieve te zhvillohen ne terrene te varfera, te degraduara dhe shkembore. Ky mikro grupim perfshin seri te ndryshme.

Pjesa e zones se Nenshkodres se bashku me liqenin e Shkodres eshte nje pjese mjaft e pasur per nga ana e biodiversitetit. Liqeni i Shkodres ben pjese ne Listen e Ramsarit, ndersa

pjesa malazeze ka statusin Park Kombetar dhe se bashku me Delten e Bunes jane perfshire ne Listen e Zonave me Rendesi Globale per Shpendet (IBA), dhe Listen e Zonave te Rendesishme per Bimet (IPA). Delta e Bunes eshte perfshire edhe ne Brezin e Gjeller te Europes. Liqeni i Shkodres, pjesa e fundore e Lumit Drin dhe Delta e Bunes se bashku me Lagunen e Vilunit, kenetat, mocalishtet dhe rrjetin e kanaleve lidhese, perbejne nje kom pleks ekosistemesh te tokave te lageshta (wetland) nga me te rendesishmit dhe interesantet, jo vetem per Detin Adriatik, por dhe per te gjithë zonen e Mesdheut.

Flora

Flora eshte mjaft e pasur, bimesia eshte e zhvilluar dhe eshte e karakterit mesdhetar. Per keto ekosisteme, njihen rreth 800 lloje bimesh nga 1 900 lloje qe ka rajoni i Shkodres. Nga keto rreth 170 jane lloje hidrofile (ujore) e helofile (mocalore) dhe me pak halofite (te ujerave te kripura).

Ne ekosistemet komplekse te deltes se Bunes jane jasur mbi 20 lloje bimesh te rralla dhe te kercenuara.

Disa nga bimet e rralla dhe me karakteristike jane:

1. Arra e ujit (*Trapa natans*), e rralle dhe e kercenuar ne shkalle globale, takohet ne liqen, Bune dhe ne kanalet e kenetes se Domnit e Velipojes;
2. Marsilia (*Marsilea quadrifolia*), e rralle dhe e kercenuar ne shkalle globale, takohet ne liqen;
3. Hidrokotili (*Hydrocotyle vulgaris*) e rralle takohet ne liqen dhe Ishullin e Franc Jozefit;
4. Dushku ose Rrenja (*Quercus robur ssp. scutariensis*), ne rrezik zhdukje, takohet ne Rezervat dhe Ishullin e Franc Jozefit;
5. Baldelia (*Baldelia ranunculoides*), e rralle, takohet vetem ne Rezervat;
6. Salepi kenetor (*Orchis palustris*), i rralle, gjetur ne Rezervat dhe Ishullin e Franc Jozefit etj.

Habitatet

Ky kompleks ligatinor karakterizohet nga nje larmi habitatesh mjaft te favorshme per rritjen dhe zhvillimin e nje larmie organizmash bimore dhe shtazore.

Habitatet kryesore:

- ujëra detare (pjesa e Detit Adriatik, Ulqin-Rana e Hedhun);

Komunat e Zones se Ulet te Qarkut Shkoder

- estuarine (Delta e Bunes);
- liqene (liqeni i Shkodres dhe Liqeni i Shasit);
- lumenj (lumenjte Drin, Buna, Moraca etj.);
- lagunë (Laguna e Vilunit);
- ligatina dhe kënetat përreth sistemit hidrologjik (Domen, Mertemza, Kriporja e Shtojit, Ulqin etj.);

Shtojit, Ulqin etj.);

- plazhe ranore (Ulqin – Velipoje);
- duna ranore, tokë e kultivuar, livadhe, ishuj (Ada, Ishulli i Franc-Jozef dhe 7 ishuj te vegjel ne fillim te Lumit Buna);

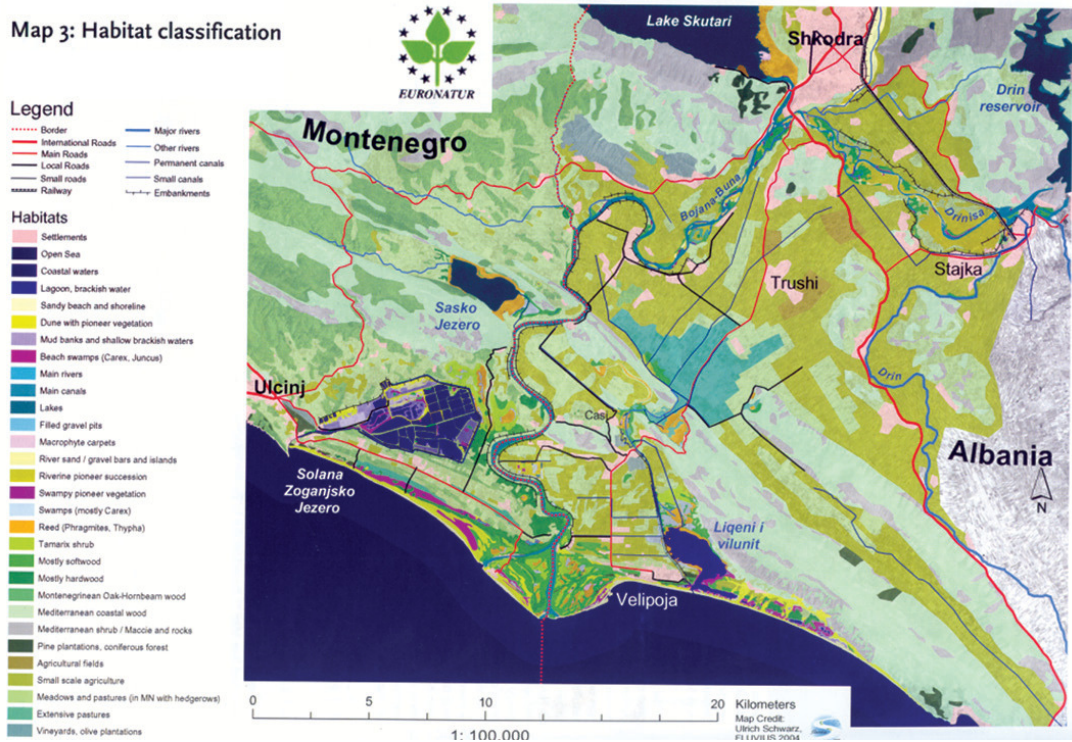
- pyje aluvionale të plepit, shëlgut e frashërit gjethengushtë;
- pyje mesdhetare;
- ujëra nëntokësore;
- kanale kulluese;

- burime etj.

Kjo larmi habitatesh te paraqitura dhe ne harten nr. 1 eshte rezultat i veprimit te shume faktoreve te favorshem gjeografik, gjeologjik, ekologjik e limnologjik.

Zona e ulet e Qarkut te Shkodres eshte zone nderkufitare (Shqiperi- Mali i Zi), prandaj vlere natyrore dhe ekologjike e ekosistemeve te lageshta (wetland) ka nje rendesi te vecante ne nivel kombetar e nderkombetar, per me teper qe ato karakterizohen edhe nga nje diversitet i larte ekologjik e biologjik. Diversiteti i larte ekologjik, i shprehur me nje larmi

Map 3: Habitat classification



habitatesh, ka bere te mundur pranine e shume llojeve te bimeve e kafsheve (shpende, peshq etj.).

Fauna

Fauna e kesaj zone eshte gjithashtu mjaft e larmishme. Ajo perbehet nga mbi 3 000 lloje kafshesh vertebrorë e jo vertebrorë, qe jane pjese e grupeve te ndryshme ekologjike, si zoobentos, zooplankton, nekton, shpende etj. Ne ekosistemet komplekse te deltes se Bunes jane evidentuar mbi 120 lloje kafshesh te rralla dhe te kercenuara. Disa nga grupet e kafsheve me karakteristike dhe me interes jane:

- Molusqet mbi 40 lloje, prej te cileve shumica jane Gastropode (rreth 30 lloje) dhe me pak Bivalvia (rreth 10 lloje), te cilet takohen midis makrofiteve jo te zhytura dhe notuese, si Theodoxus, Viviparus, Planorbis, Lymnea, Dreissena etj.

- Peshqit , mbi 120 lloje dhe nenlloje, nga te cilet rreth 56 takohen ne ujerat e embla, 35 lloje ne Lagunen e Vilunit dhe pjesa tjeter jane peshq te ujerave bregdetare. Peshqit u perkasin kryesisht familjes se krapit, mbi 25 lloje dhe familjes se troftave rreth 10 lloje. Rreth 13 lloje jane migratore: blini, ngjala, levreku, qefulli i veres e vjeshtes, kubla, shoja etj. Shume nga keto lloje kane vlere ekonomike, si krapit, qefujt, ngjala, gjucat, kubla, karasi, levreku, koca, barbuni etj.

- Shpendë ujorë te ndare ne (i) dimërues rreth 60 lloje ku numrin me te madh te tyre e perbejne rosat, capkat, baltaket dhe karabullaket, dhe (ii) folenizues mbi 10 lloje, ku me te pranishem jane zhytra e vogel, zhytra e madhe, gakti i vogel, pula e ujit, bajukla,

dallandyshtja e detit etj. Ne pjesen shqiptare jane numeruar deri ne 24 000 individe, ndersa ne ate malazeze deri 224 000 individe. Krahas shpendeve ujore ne keto ekosisteme takohen dhe mbi 210 lloje shpendesh jo-ujore prej te cileve nje pjese jane dhe dimerues, folenizues, grabitqare etj.

- Amfibë rreth 10 lloje, ku 3 jane amfibe me bisht dhe 7 pa bisht. Keto jetojne kryesisht ne ujera te ceketa ose ne brigjet e tyre, si bretkosa e leshterikut, bretkosa ballkanike, bretkosa e liqenit, bretkosa e gjelber, zhaba, tritoni i zakonshem etj.

- Zvarranikët, rreth 30 lloje, por ne uje jetojne vetem rreth 4 lloje: dy breshka (Emys dhe Mauremys) dhe dy gjarperinj (Natrix).

- Gjitarë, rreth 20 lloje, por e lidhur direkt me ujin eshte lunderza ose vidra, ndersa afer brigjeve takohen edhe cakalli, baldosa (vjedulla), derri i eger, kunadhja, dhelpra, lepuiri, nuse lala, lakuriq nate, hundegjati, e ne ndonje rast edhe ariu i murrme (Maja e Zeze) etj.

Gjendja e biodiversitetit sidomos ne vitet e fundit eshte e përkeqësuar.

Ka nderhyrje nga ana e njeriut ne zonat e mbrojtura me demtim te siperfaqes pyjore perfshire edhe Rezervatin e Velipojes, si dhe ndertime hotelesh, shtepish, betonime ne Velipoje, shfrytezim materialesh inerte ne shtratin e lumit Drin dhe Buna.

Jane hapur gurore ne pjesen e siperme te Lumit Buna (Shiroke- Zues), si dhe gjueti, peshkim ilegal dhe kullotje intensive edhe brenda zones me te mbrojtur – Rezervatit te Velipojes.

Si pasoje e ketyre veprimeve ilegale eshte reduktuar siperfaqja e zones se mbrojtur (Velipoje), jane rralluar popullatat e shpendeve dhe gjitareve, eshte ulur ndjeshem numri i llojeve te peshqve dhe sasia e tij, eshte demtuar bimesia drunore etj.

Demtimet e shkaktuara ne kete zone ne bashkesine e shumellojshme te bimeve dhe te kafsheve te rralla e te kercenuara kane si faktorin kryesor ate antropologjik.

Kjo pasuri e madhe natyrore e biologjike me vlera shkencore, edukative, praktike, pejsazhore e shlodhese, rrezikohet cdo dite per shkak te presionit njerezor qe ushtrohet mbi te, qe sjell nje shfrytezim te jashtezakonshem dhe te pakontrolluar.

Prandaj duhet theksuar se nuk mjafton dhenia e statusit “Zone e mbrojtur” por ne pajtim me vlerat e saj komplekse duhet te hartohet dhe te zbatohet nje strategji per zhvillimin perspektiv dhe integruet te saj me te gjithë rajonin e Shkodres, Lezhes dhe te Ulqinit, cka do te ndihmonte ne menyre te padiskutueshme ne ruajtjen, mbrojtjen, zhvillimin e ketyre vlerave te pazevendesueshme, si dhe ne rritjen ekonomike te komunitetit te zones.

4.3 –Popullsia

Në komunën Velipojë në ndryshim nga komunat e tjera të Qarkut Shkodër ku, mbas viteve 90-të ka pasur një lëvizje masive të popullsisë në drejtim të zonave urbane, lëvizje e cila ka ndikuar në uljen e popullsisë të këtyre komunave, në Velipojë një lëvizje e tillë është më e paktë. Megjithëse numri i familjeve nga viti 2000 në atë 2005 është rritur, do të vëmë re se në disa fshatra ka një rënie të numrit të familjeve. Kjo rënie e numrit të familjeve ndodh për shkak të emigrimit jashtë Shqipërisë, për shkak të lëvizjes në drejtim të qytetit, si dhe për arsye të lëvizjes në drejtim të fshatrave bregdetarë të komunës. Nga 8270 banorë që ka komuna Velipojë, përfitojnë pension 813 banorë ose 9,8%. Nga këto, 380 vetë përfitojnë pension shtetëror (261 pension pleqërie, 25 pension invaliditeti dhe 94 pension familjarë) dhe 433 vetë përfitojnë pension kooperative (385 pension pleqërie, 11 pension invaliditeti dhe 37

pension familjarë). Megjithëse nuk ka të dhëna të sakta, llogaritet që forca aktive për punë të jetë rreth 50 %.

Sipas të dhënave të Zyrës së Punes Shkodër numri i të punësuarve në sektorin publik është 103 nga ku pjesa më e madhe punojnë në arsim dhe janë nga qyteti i Shkodrës. Nuk ka të dhëna për numrin e të punësuarve në sektorin privat si dhe për shkallën e papunësisë. Pjesa më e madhe e banorëve merren me bujqësi dhe blegtori, shume më pak në sektorin e ndërtimit. Emigracioni në shkallë njeise vendore është shumë i lartë gjë e cila tregon dhe për shkallën e lartë të papunësisë.

4.4–Sizmiciteti

Nga pikepamja tektonike zona jone ne studim kryesisht ben pjese ne Zonen e Krujes (Nen-zona e Dajtit) si dhe pjeserisht ne Zonen e Kraste-Cukalit (Nen-zona e Krastes). Me poshte japim nje pershkrim nga ana tektonike te ketyre zonave.

Zona e Krujes

Zona e Krujes perfaqeson nje kurrizore qe kufizohet ne lindje me zonen tektonike te Kraste-Cukalit ndersa ne perendim me zonen Jonike dhe zonen e Adriatikut Jugor. Gjate gjithë kufirit tektonik lindor, verehet branisje e flisheve dhe rralle here edhe gelqeroreve globotrunkanike te nenzones se Krastes mbi flishin oligocenik te zones Kruja. Kontakti me zonen e Adriatikut Jugor dhe zonen Jonike nuk eshte kudo i qarte dhe i prere. Ky kufi eshte i diskutueshem sidomos per pjesen jugore (nga antiklinali i Tomorrit e me ne jug).

Zona tektonike e Krujes, ne te gjitha studimet e realizuara deri tani, eshte trajtuar si nje zone e vetme nga Leskoviku ne jug, deri ne Shkoder ne veri. Disa studiues (Misha, etj. 1982, etj.) mbeshtetur ne pranine e foraminifereve planktonike ne depozitimet pelagjike te Kretakut ne antiklinalin e Melesinit, e kane trajtuar kete te fundit si njesi te zones Jonike. Studimi tematik per deshifrimin biostratigrafik te depozitimeve karbonatike te zones Kruja (Koroveshi, etj. 1999) solli te dhena te rendesishme biostratigrafike te cilat tregojne per ndryshime te theksura te facies karbonatike nga veiu ne jug. Ne pjesen veriore, ne te gjitha prerjet stratigrafike te kryera ne depozitimet karbonatike rezultojne vetem foraminifere bentosike, qe jane tipike per facien neritike. Ketu ben perjashtim struktura me perendimore, ajo e Ishmit, ku nga analizat e kryera ne kampionet e marra ne pusin Ish.1. ka rezultuar faune e perzier, e cila interpretohet si kalimtare per ne zonen Jonike (Nakuçi etj. 2001). Ne jug, ne antiklinalin e Tomorrit, ne depozitimet e Kretakut te siperm jane takuar fora minifere planktonike krahas atyre bentosike, po keshtu dhe ne Kulmake e Qeshibesh, (shih kap. e stratigrafise) dhe sidomos ne Melesin ku takohen vetem foraminifer planktonike.

Duke analizuar kohen e rudhaformimit, facien e depozitimeve karbonatike dhe stilin tektonik vihet re qarte nje ndryshim i dukshem ndermjet strukturave ne rajonet nga Elbasani e me ne veri nga ato me ne jug. Ne veri te Elbasanit strukturat jane lineare, kryesisht izoklinale, me facie neritike, te karakterizare nga prania e foraminifereve bentosike, me moshe te orogjenezes ne fund te Oligocenit te hershem. Ndersa strukturat ne pjesen jugore jane te natyres antiklinale ose brahiantiklinale me facie te perziere, me fenomene paleogeografike dhe me moshe me te vonshme te orogjenezes (ne fund te Oligocenit te mesem). Ky dallim esencial interpretohet si efekt i ndikimit te terthores Vlore – Elbasan - Diber, ne jug te se ciles ndertimi tektonik kondicionohet dhe nga prania e prishjeve te tjera terthore dytesore dhe tektonikes kripore. Nisur nga veçoritë e mesiperme, per te evidentuar me mire ndertimin tektonik te kesaj zone, pershkrimin tektonik te saj do ta bejme sipas dy nenzonave tektonike

te kondicionuar nga thyerja e thelle tektonike e lindur qysh ne kohen e riftezimit te Albanideve te Jashteme.

Nen-zona e Dajtit.

Perfshihen rajonet ne veri te terthores Vlore – Elbasan - Diber. Karakteristike dalluese per keto rajone eshte prania e disa linjave strukturore me struktura lineare te zgjatura me qafa ndarese te zbeta, me krahe perendimore te permbysur e te shkeputur tektonikisht dhe shkalle mbihypese rritese nga linjat lindore ne ato perendimore. Morfologjikisht strukturat e linjes lindore jane me te ngritura se ato te linjave perendimore. Gjithashtu verehet shuarja graduale e linjave antiklinale nga veriperendimi drejt juglindjes. Ne strukturat e ketij rajoni eshte i pranishem pushimi midis depozitimeve te Eocenit dhe Kretakut te siperm qe shpesh shoqerohet me pranine e mineralit te boksitit. Facia e depozitimeve karbonatike eshte tipike neritike. Siç e theksuam me lart ketu ben perjashtim struktura me perendimore e kesaj nenzone. Ne kete nenzone, duke u mbeshtetur nga te dhenat e kompleksit gjeologo-gjeofi zik, te shpimit te puseve dhe studimeve siperfaqesore, dallohen disa linja antiklinale te cilat nga perendimi ne lindje jane :

Linja antiklinale Mezez-Ishem

Linja antiklinale Fushe Kruje-Tirane

Linja antiklinale Renc-Makaresh-Kozan

Linja antiklinale Kakariq-Dajt-Letan

Pjesa me e madhe e kesaj nenzone mbulohet transgresivisht nga depozitimet mollasike te Serravalian – Tortonian - Mesinianit qe perfaqesojne depresionin e Tirane - Ishmit i cili drejt veriut shtrihet edhe nen ujrat e detit Adriatik. Kontakti me zonen tektonike me perendimore eshte tektonik ne perendim te linjes antiklinale te Ishmit. Me ne jug kjo prishje qe eshte njekohesisht dhe prishja e orogjenit te zones Kruja, vazhdon ne perendim te antiklinalit te Tiranes dhe akoma me ne jug ne perendim te antiklinalit te Kozanit. Nga te dhenat sismike dhe te puseve te shpuar rezulton se ndertimi tektonik i te dy linjave antiklinale perendimore Mezez – Ishem dhe F. Kruje – Tirane qe mbulohen nga mollasat eshte analog me ate te dy linjave lindore.

Kulmet e strukturave jane te eroduara deri ne nivelin e dolomiteve te Kretakut te siperm, ndersa krahet e tyre ndertohen nga depozitimet e Eocenit te siperm – te mesem, te vendosur me pushim stratigrafik mbi gelqeroret dolomitik te Kretakut te siperm. Krahet perendimor jane te keputur nga shkeputje tektonike te tipit mbihypes dhe me sharnier te strukture qe zhytet ne drejtim te jugut. Ne perendim te linjes se Ishmit interpretohet nje linje antiklinale me e zhytur dhe e maskuar nga e para si rezultat i mbihedhjes se saj drejt perendimit. Ashtu siç e theksuam me lart, vazhdimi jugor i te dy linjave perendimore nga te dhenat e deritanishme eshte i pa qarte dhe mjaft e diskutueshem. Megjithate nje fakt vihet re se, gjeresia e kesaj nenzone nga veriu ne jug vjen duke u ngushtuar. Nga punimet e kompleksit gjeologo-gjeofizik dhe pushtet e shpuar rezulton se, linja antiklinale Fushe Kruje-Tirane vazhdon ne drejtim te veriut ne menyre te pa nderprere nen mollasat e Ultesires edhe ne det, ne perendim te antiklinalit te Rencit dhe qe eshte vertetuar nga disa puse te shpuar ne rajonin e Pulajt. Ne drejtim te jugut kjo linje antiklinale vazhdon deri ne afersi te Petreles. Me ne jug situata gjeologjike veshtirsohet shume dhe nga te dhenat e deri tanishme te kompleksit nuk eshte krijuar nje ide e qarte per vazhdimin e nivelit te gelqeroreve.

Linja antiklinale Renc-Makaresh-Kozan ndodhet ne lindje te linjes antiklinale te pershkruar me siper, duke u ndare nga ajo nepermjet nje sinklinali te ngushte dhe te thelle.

Struktura e Rencit çvishet ne sipërfaqe ne veri te qytetit te Lezhës me depozitimet e Kretakut te sipërfaqes, te cilat ndertojnë dhe berthamen e kesaj strukture. Ky antiklinal ka ndertim izoklinal, me krah perndimor te permbysur gje qe verehet mire sidomos nga prania e gelqeroreve eocenike ne te dy anet e dolomiteve, me renie lindore me kende 50-55° (Nakuçi, etj. 1979). Me ne jug vijon antiklinali i Makareshit, pjesa me e madhe e te cilit eshte e mbuluar transgresivisht nga mollasat e depresionit Tirane-Ishem. Me ne jug sipas te dhenave te kompleksit dhe puseve te thelle te shpuar kjo linje vazhdon me antiklinalin e Kozanit, i cili perfaqeson nje strukture me te zhytur me disa shkeputje terthore dhe gjatesore. Prania e ujrave termale ne puset e shpuar ne kete strukture tregon per ekzistencen e evaporiteve ne afersi te saj. Ne sipërfaqe struktura e Kozanit nuk reflektohet pasi ajo maskohet nga transgresioni i depozitimeve te Burdigalianit .

Zona e Kraste-Cukalit.

Zona e Krasta - Cukalit takohet si ne veri te terthores Shkoder - Peje (Albanidet veriore), ashtu dhe ne jug te saj (Albanidet jugore). Ne Albanidet jugore ajo perfaqesohet kryesisht nga nenzona e Krastes e cila shtrihet, ne trajten e nje brezi me drejtim dinarik (JL-VP), nga Leskoviku ne jug deri ne Shkoder ne veri. Nje dritare tektonike e kesaj nenzone takohet ne Korridorin e Shengjergjit (njesia e Okshtunit). Ne sektoret veriore nga Lezha ne Gurin e Zi dhe Lisne eshte veçuar njesia e Lisne - Spitenit qe shquhet sidomos per prerjet me te reduktuara (~70m) te depozitimeve jurasike e kretake. Ne Albanidet veriore, ne veri te terthores Shkoder - Peje, zona e Krasta - Cukalit degezohet, ne drejtim te verilindjes perfaqesohet me nenzonen e Cukalit dhe ne drejtim te veriperendimit, ne trajten e nje brezi te ngushte, ne jug te Taraboshit duke u lidhur, pertej kufirit me zonen e Budves, ne Malin e Zi. Duke u mbeshetur ne tiparet tektono - faciale ne zonen e Kraste - Cukalit jane dalluar: nenzona e Cukalit, njesia e Lisne - Spitenit dhe nenzona e Krastes, se bashku me njesine e Okshtunit. Me ne lindje veçohet njesia e Ostrenit.

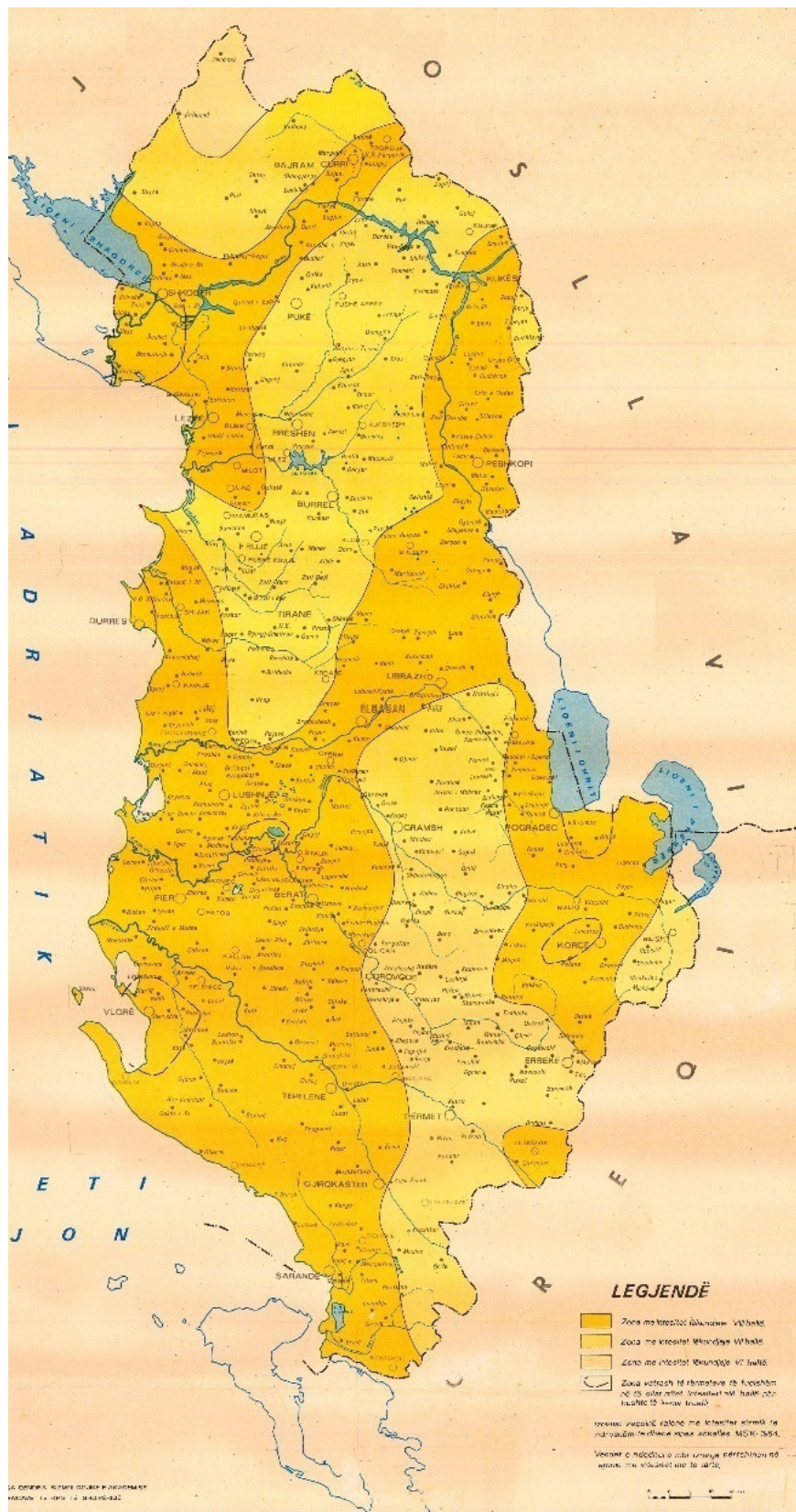
Nen-zona e Krastes.

Perben nje nenzone paleogjeografike lindore te zones se Krasta - Cukalit. Ka perhapje sipërfaqesore ne trajten e nje rypi kryesisht te ngushte, por me sektore ku zgjerohet dalja e saj si ne Qaf-Shtame-Xiber, Qaf Molle-Polis, ndersa prej rajoneve te masivit ultrabazik te Devollit e drejt jugut ka formen e nje brezi te gjere dhe duke u ngushtuar mjaft ne afersi te Leskovikut nga mbulimi i ofioliteve te zones se Mirdites. Ne ndertimin gjeologjik te kesaj nenzone marrin pjese kryesisht depozitimet pelagjike, duke filluar nga ato te flishit te hershem kryesisht te Albianit, gelqeroret me globotrunkana te Kretakut te sipërfaqes dhe flishit te ri te Maastriktian-Eocenit, qe njekohesisht pasqyrojne edhe fizionomin tektonike te saj, duke formuar rrudhosje e struktura te ngushta, te permbysura e te shtrira, te nderlikuara nga shkeputje tektonike mbihypse deri ne luspore.

Ne perendim kjo nenzone mbulon sektore te gjere te zones se Krujes. Ne ballin e mbihypjes takohet nje zone e gjere e luspezuar dhe shkateruar. Karakteristike per kete nenzone eshte se strukturat perendimore (te ballit te nenzones) ne berthame te antiklina leve ndertohen nga flishi i hershem ngjyre gri i Albianit.

Ne strukturat antiklinale me zhvillim me te gjere, zhvillohen rrudhosje dytesore te formave te ndryshme si monoklinale, sinklinale, hunda strukturale, gjuhe sinklinale siç jane antiklinori Shengjergj-Prull, antiklinori Mner i sipërfaqes, antiklinori Feken-Fagut, etj. Gjithashtu e veçanta e buzes perendimore te kesaj nenzone jane dhe prania e strukturave me

ndertim te theksuar te tektonikes shkeputese luspore, deri gadi te mbivendosur njera mbi tjetren siç jane ngritjet luspore te Mnerit te siperm, ngritjet luspore te Kores, etj.



Ne pjesen me lindore te kesaj nenzone zhvishen struktura antiklinore me rrudhosje e struktura te ngushta e te zgjatura antiklinale me berthame tavanin e flishit te hershem dhe kryesisht gelqeroret globotrunkanike dhe flishin e ri. Ne mjaft nga keto struktura flishi i ri vendoset me pushim mbi gelqeroret me globotrunkana. Konturet me te plota te strukturave dallohen ne bazen e flishit paleogjenik (ne rajonet ku eshte kryer rilevimi gjeologjik i detajuar) siç jane antiklinori

Malmner-Papat, antiklinori Ostrovic-Verise, anti klinori Griqan-Labinot i siperm e struktura te tjera. E pergjith shmja e strukturave eshte shtrirja meridionale e tyre, por qe dallohen edhe shtrirje gjerore siç jane ato te Griqan-Labinot i siperm, Kraste e Madhe-Xibrake qe kane prirje drejt veri lindjes.

Ne nenazonen e Krastes tektonika shkeputese jo vetem qe eshte e pranishme, por dhe e shumellojshme e tipezuar nga shkeputjet tektonike normale afer vertikale e deri te komplikuar nga larttrishqitje mbihypje mbulesa, shkeputje tektonike lule, etj., si dhe kombinime te tyre qe

jane tipike te regjimit tektonik ne shtypje dhe qe jane te lidhura me pranine ne stru kturat qe ndertojne nenzonen e Krastes te depozi timeve terri gjene fli shore-flisho idale, argji lito-merge lore te flishit te hershem e te von shem, te cilat fale veti ve duktile e nen presi onet ne shtypje te masa ve me lindore jane te prirura per te levizur, duke ndikuar ndjeshem si ne formimin ashtu dhe ne coptimin e stru kturave, duke na dhene pamjen qe kemi sot.

Per nenzonen e Krastes vihet re se rajonet me perendimore te saj kane dendesi me te madhe shkeputjesh tektonike ne krahasim me rajonet lindore te saj.

Tektonika shkeputese e rajoneve perendimore ne pergjithesi paraqitet gjatesore, duke keputur krah et perendimore te strukturave. Ato jane shkeputje tektonike, normale, larteshqitje etj., vijedrejte dhe vijelakuar, me orientim te pergjithshem gjatesor ose dinarik. Ne disa rajone apo dhe struktura ato behen mbihipese, duke mbu luar edhe pjese te vete stru ktures deri ne gati luspa njera mbi tjetren. Keto shkeputje tektonike ne pergjithesi prane buzes perendimore behen shkeputje tektonike pershtje lluese te nje grupi struktu rash, te nenzones dhe marrin karakter mbulesor. Tipike eshte shariazhimi i nenzones se Krastes mbi zonen e Krujes, ku dallohet qarte mbetja tektonike e Lleshanit. Gjithashtu ne anen lindore te nenzones se Krastes mbive ndosen tektonikisht shkambi njte e zones tektonike te Mir dites, ku ne vartesi te amplitudes se zhvendosjeve dhe ondulimit te rafshit tektonik, veprimtarise erozive, prani se se thyerjeve terthore varet dhe zhveshmeria e nenzones se Krastes ne siperfaqe.

Më poshtë në mënyrë të detajuar po japim vetitë fiziko-mekanike të kampioneve të marra në këtë sondë:

➤ Sonda Nr.5, Kampion marrja (1.1-1.4) m

Granulometria

Fraksioni argjilor	=32.00%
Fraksioni pluhuror	= 57.50%
Fraksioni ranor	= 10.50%
Fraksioni zhavoror	= 0.00%

Kufijtë e Aterbergut

Kufiri i sipërm	= 24.40%
Kufi i poshtëm	= 17.80%
Treguesi i plasticitetit	$I_p = 7.22$
Treguesi i konsistencës	$I_k = 1.004$

Lagështia natyrale

Pesha specifike	$\gamma = 2.727 \text{ gr/cm}^3$
Pesha e volumit në gjendje natyrale	$\Delta = 1.855 \text{ gr/cm}^3$
Pesha e volumit të skeletit	$\delta = 1.490 \text{ gr/cm}^3$
Poroziteti	$n = 45.36\%$
Koficienti i porozitetit	$\varepsilon = 0.830$
Moduli i kompresionit	$E = 75 \text{ kg/cm}^2$

➤ Sonda Nr.5, Kampion marrja (1.7-2.0) m

Granulometria

Fraksioni argjilor	=13.00%
Fraksioni pluhuror	= 36.00%
Fraksioni ranor	= 49.50%
Fraksioni zhavoror	= 1.50%

Kufijtë e Aterbergut
 Kufiri i sipërm $= 18.43\%$
 Kufi i poshtëm $= 11.82\%$
 Treguesi i plasticitetit $I_p = 6.61$
 Treguesi i konsistencës $I_k = 0.644$

Lagështia natyrale $W = 16.08\%$
 Pesha specifike $\gamma = 2.683 \text{ gr/cm}^3$
 Pesha e volumit në gjendje natyrale $\Delta = 1.878 \text{ gr/cm}^3$
 Pesha e volumit të skeletit $\delta = 1.618 \text{ gr/cm}^3$
 Poroziteti $n = 39.70\%$
 Koficienti i porozitetit $\varepsilon = 0.658$
 Moduli i kompresionit $E = 180 \text{ kg/cm}^2$

➤ Sonda Nr.11

Emërtimi:	x	y	Thellësia e shpimit	Niveli i ujit
Sonda Nr.11	373,986	4,649,563	5.0ml	- 4.3ml



Foto të punimeve fushore

- 0.0 – 0.7 Mbushje rrugore, zhavorre koker imet deri koker vogel, me pak rere e surere. Materiali paraqitet deri mesatarisht i ngjeshur dhe me lageshti.
- 0.7– 5.0 Suargjila te lehta deri te mesme, me ngjyre kafe ne bezhe, me njolla e pikezime gri te kaltra e ndryshku. Materiali paraqitet ne gjendje plastike, me lageshti dhe mesatarisht i ngjeshur.

Kategoria e truallit	Pershkrimi litologjik dhe hidrologjik
I	- Formacione shkembore: magmatike, sedimentare dhe te series efuzivo-sedimentare, te forta, te paksidentuara nga tektonika, karsti dhe proceset e perjarimit. - Formacione flishore dhe te series reshore me fortessi mesatare te paaksidentuara nga tektonika dhe perajrimi.
II	- Formacione shkembore me cashmeri shume te zhvilluar dhe shume te perajruara. - Formacione zallishtore, suargjilore te ngjeshura ose mesatarisht te ngjeshura, pavaresisht nga lageshtia.

	Formacione te shkrifeta: 1. Surera, suargjila me ose pa permbajtje te materialit coperizor, ne gjendje plastike dhe plastike te forte me lageshti; 2. Rera e zhavorre te ngjeshura dhe mesatarisht te ngjeshura me lageshti.
III	- Formacione te shkrifeta: 1. Rera kokerrtrashe, kokerrmesme dhe kokerrimet, rera pluhurore me nivel uji prane siperfaqes; - Argjila dhe suargjila plastike te buta deri rrjedhese.

Bazuar në tabelën e mësipërmezona jonë e studimit bën pjesë në zonën me intensitet të pritshëm të lëkundjes sizmike prej 8 ballësh sipas shkallës MSK - 1964.

Por në këtë zonë ritet intensiteti 1 balle për kushte të këqia trualli (9 ballë)

4.5-Gjeomorfologjia

Me poshte japim nje pershkrim te depozitimeve qe takojme ne zonen tone ne studim :

a) *Depozitimet aluviale* kane perhapje te gjere ne zonat e ulta, ne rrjedhjet e mesme te lumenjeve, shpesh edhe ne rrjedhjet e siperme. Ne rrjedhjet e mesme dhe te siperme ato formojne depozitimet e teracave te shtratit si dhe depozitimet e sotme te shtratit, te cilat i perkasin Holocenit te vonshem. Keto depozitime kane qene dhe jane objekt i shfrytezimit te inerteve, pasi kryesisht perfaqesohen nga zhavorre, zhurre dhe rera. Keto depozitime i takojme ne te gjithë lumenjet tane, duke filluar nga Drini e Gjadri, ne Mat e Droje, ne Zeze e Terkuze, lumi i Tiranës e Erzeni, ne Shkumbin, ne Devoll e Osum, Vjose e deri ne lumin e Pavllos ne rrethin e Sarandes. Perhapjen me te madhe depozitimet aluviale e kane ne fushat e Shkodres, Lezhes, Duresit, Lushnjes e Vlores, fushes se Korçes e Bilishtit, te fushes se Dropullit, te fushes se Vurgut e tjera, te cilat kane marre edhe Emërtimin fushat aluviale. Ne rrethin e Shkodres (Bushat, Bregu i Bunes, Kosmaç, Zadrime e deri ne Lezhe) takohen depozitime aluviale te Holocenit. Ato kane trashesi nga disa metro deri ne 20-30 m te vendosura po mbi depozitimet aluviale te Pleistocenit, te perfaqesuara kryesisht nga zhavorret. Keto depozitime shpesh here nderthuren me depozitimet kenetore te formuara ne te dy anet e shtratit te lumit. Depozitimet aluviale te lugines se Kirit (niveli i teraces se pare) jane percaktuar si te Holocenit te hershem, gjithashtu dhe ato te formuara nga lugina e Drinit , dhe te Gjadrit konsiderohen po si te Holocenit te hershem. Keto perfaqesohen, ne pjesen e poshtme nga zhavorre dhe gradualisht duke kaluar me siper ato behen me te imta deri ne alevrite e argjila. Keto te fundit me teper perfaqesojne depozitimet aluviale te derdhjeve qe kane qene tipike ne zonen e ulet.

Lugina e Drinit gjate Holocenit ka ndryshuar disa here drejtimin. Drini ka kaluar prane qytetit te Lezhes, ne gryken e Gjonlulit nepermjet Kosmaçit dhe se fundi ne luginen e Bunes. Ne fushen e Lezhes takohen depozitimet aluviale, por ato jane relativisht me te reja se ato qe takohen ne fushen e Shkodres dhe te Mbishkodres.

b) *Depozitimet proluviale* perhapen gjerësisht si ne zonat e ulta ashtu dhe ne zonat e larta, pergjithesisht perfaqesojne depozitimet e formuara nga perrenje qe derdhen ne luginat e lumenjve kryesore, te perrenjeve qe pershkojne zonat fushore dhe ato bregdetare. Kryesisht ato jane te sotme dhe kane formen e freskoreve deri ne formen e koneve te rrjedhjeve .Si me tipikja e ketyre formacioneve do te permendnim konin e fundit te Perroit te Thate ne zonen e Koplikut, ku depozitimet e tij nderthuren me ato liqenore te liqenit te Shkodres . Vlen te theksohet qe shpesh keto formime nderthuren me depozitimet aluviale. Depozitimet proluviale i takojme ne luginen e Shushices, te Osumit, te Shkumbinit e te Drinosit si dhe ne

gropat e brendeshme. Ato kane perberje te thjeshte, ne vartesi nga litologjia e zonave qe shplahen. Trashesia arrin deri ne 30-40m.

c) *Depozitimet, deluviale dhe koluiviale* .Ne Harten gjeologjike te shkalles 1 :200 000 kryesisht jane dalluar formimet koluiviale, te cilat ne mjaft raste i perkasin nje diapazoni me te gjere (se paku nga Pleistoceni i vonshem deri me sot). Ato i takojme pothuaj ne te gjitha kembet e shpateve te kodrave dhe maleve, sidomos ne ato qe perbehen nga terigjene dhe flishore (relativisht te pa qendrueshem ndaj agjenteve atmosferike). Mjaft te perhapura jane formimet eluviale dhe deluviale, te vendosura ne rrafshinat malore dhe pothuaj ne te gjitha shpatet. Nga formimet eluviale ne ato deluviale kemi gjithmone kalime te doradorshme. Vlen te theksohet se keto tipe formacionesh nuk jane vleresuar, pasi ato ne rilevimet gjeologjike jane konsideruar si pengese dhe kudo jane zhveshur. Keshtu qe edhe te dhenat per formimet eluviale dhe deluviale, bile dhe per formacionet e tjera te Kuaternarit jane te kufizuara.

d) *Depozitimet kenetore dhe liqenore-kenetore* Depozitimet kenetore dhe ato liqenore e liqenoro-kenetore kane perhapje te gjere pergjate Ultesires Adriatike dhe ne zonat fushore te gropave te brendeshme. Nga me tipiket do te permendnim depozitimet kenetore te Maliqit, ne Cuke te Sarandes, ne Domosdove, ne Bytyç, ne luginen e Vajkalit, etj ; si dhe ato te Ultesires Adriatike, duke filluar nga ato liqenore ne zonen e Koplikut, ne Kakariq te Lezhes, ne Thumane, ne Terbuf e Karavasta te Lushnjes, ne Mbrostar e Seman te Fierit, ne Narte, etj. Karakteristika e perbashket e ketyre formacioneve eshte prania ne to e torfave dhe nje materiali te bollshem organik si dhe nderthurja e shtresave te argjilave, alevriteve, rerave e zhureve.

Vlen te theksohet qe depozitimet kenetore te Kakariqit, me trashesi rreth 10 m vendosen mbi depozitimet detare te Holocenit. Po e njejta situatë eshte dhe ne depozitimet kenetore te Karavastas e Semanit. Depozitimet kenetore te Terbufit kryesisht vendosen mbi depozitimet aluviale te Holocenit te poshtem dhe te Pleistocenit te vonshem.

e) *Depozitimet lagunore* .Ne zonen litorale te detit Adriatik jane te perhapura depozitimet lagunore, qe jane depozitime ndermjet atyre kontinentale dhe detare. Ato takohen prane deltave te lumenjeve kryesore te vendit tone. Keshtu nga veriu ne jug ne takojme depozitimet lagunore te Velipojes, depozitimet lagunore te Lezhe-Milotit, ne Durres, Divjake, Topoje, Boçove e Narte. Karakteristika kryesore e ketyre depozitimeve eshte mungesa ne to e lendeve organike dhe prania e faunes detare (te ujrave te kripura) Ato perfaqesohen nga nderthurje shtresash argjilore, alevritore e rerash. Kane trashesi deri ne 10-15m.Si depozitime ndermjetese percaktohen dhe depozitimet deltore, te cilat aktualisht i shofim ne deltat e lumenjeve kryesore te vendit tone.

f) *Depozitimet detare* Ne vendin tone kane perhapje pergjate bregdetit Adriatik. Ato dalin ne siperfaqe prane vijes bregdetare deri ne disa qindra metra ne drejtim te kontinentit, pastaj ato shtrihen poshte depozitimeve lagunore, aluviale e kenetore. Ato kane trashesi nga disa metra deri ne 100m ne drejtim te detit. Perfaqesohen kryesisht nga rera te madhesive te ndryshme. Me depozitimet detare jane te lidhura dhe shkriferimet detare te plazheve te sotme, por edhe ato te mbuluara ne brendesi te kontinentit.Vlen te theksohet qe ne fillimet e Holocenit te vonshem (rreth 5 000 vjet me pare) deti Adriatik kufijte i ka patur me te shtrire.

4.6-Cilesia e ajrit dhe zhurmat

- Ajri .

Në bazë të të dhënave të monitorimit , ajri urban në këto zone rezulton i pastër për 4 treguesit e monitoruar, SO₂, NO₂, O₃, dhe Pb të cilët rezultojnë brenda normave të lejuara të Standardit Shqiptar dhe të BE në të gjitha stacionet dhe qytetet e monitoruara.

Monitorimi i ndotjes atmosferike nëpërmjet analizës elementare të aerosoleve, konfirmon se përmbajtja e metaleve toksike në ajrin urban në qendër të Tiranës rezulton në vlera mjaft më të ulëta se normat e lejuara. Kurse elementet e lidhur me pluhurin tokësor, si K, Ca, Ti dhe Fe janë në përqëndrime më të larta.

Në përgjithësi erërat mbizotëruese vijnë nga anët veriperëndimore dhe juglindore të objektit. Ky fllad freskues detar mund të vërehet veçanërisht gjatë periudhës së verës. Për të vlerësuar situatën në lidhje me cilësinë e ajrit u përdorën të dhëna mbi ndotësit e ajrit të marra nga stacionet matëse ekzistuese më përfaqësuese dhe më pranë zonës së projektit.

Cilësia e tanishme e ajrit në zonën e Projektit është tepër e varfër: në pjesën perëndimore të dhënat e matura japin një vlerë mesatare vjetore të matur të PM₁₀ (grimca me masë 10 micrometer ose më pak) prej 354 µg/m³. Në pjesën lindore PM₁₀ është 96 µg/m³. Këto vlera duhen krahasuar me standardin shqiptar për këtë parametër që është 70 µg/m³ dhe standardin Evropian që është 40 µg/m³ (që duhet pakësuar në 20 në të ardhmen).

Ndotësit e ajrit mund të jenë grimca pluhuri, kimikate apo materiale biologjike, të cilat kanë efekte mbi organizmin e njeriut, mjedisin apo atmosferën. Disa nga grupet më të rëndësishme të indikatorëve të cilësisë së ajrit janë:

SO₂, NO_x dhe NH₃ (amonjaku), të cilët shkaktojnë edhe shirat acide;

CO₂, CH₄ (metani), NO₂, të cilët lidhen me emëtimin e gazrave;

PM₁₀, LNP, që tregojnë masën e grimcave të ngurta në ajër.

Secili prej këtyre indikatorëve, shkaktohet nga arsye të ndryshme. Historikisht, ndotësit kryesorë të ajrit në Shqipëri kanë qenë industritë e kromit, bakrit, metalurgjiku celikut, cimentos dhe TEC-et, etj. Duke nisur që nga vitet '90, një pjesë e madhe prej tyre u mbyll. Në vitet e fundit, ndotja ka ardhur kryesisht nga nxjerrja dhe përpunimi i naftës, prodhimi i cimentos, djegia e pakontrolluar e plehrave si dhe rritja e transportit.

Të dhënat mbi NO₂ dhe SO₂

Dioksidi i Azotit (NO₂) dhe Dioksidi i Squfurit (SO₂) janë pjesë përbërëse e smogut dhe shkaktarë të shirave acidë. Ata krijohen nga djegia e qymyrit, naftës dhe derivatëve të saj. Secili prej tyre depërton shumë lehtë në organizmin e njeriut dhe mund të shkaktojë sëmundje të mushkrive, të rrisin mundësinë e marrjes së viruseve si dhe irritime të syve apo lëkurës. Në ndërveprim me diellin dhe ujin në atmosferë, këto dy gazra shndërrohen në acide, të cilat bien në tokë në formën e shiut acid apo borës.

Në Shqipëri, normat e lejuara të këtyrë gazrave në atmosferë janë përcaktuar me ligj të vecante dhe disa të ndryshuar në përputhje me standartet e BE . Ato janë mesatarisht 60 µg/m³ në vit për secilin indikator, apo 50% më të larta se normat e përcaktuara nga Bashkimi Europian, i cili ka një mesatare prej 40 µg/m³ .

Prezenca e NO₂ në zonat urbane vjen kryesisht si pasojë e transportit dhe trafikut në rritje. Në një shikim të përgjithshëm, mund të thuhet se prezenca e këtyrë ndotësve është nën normat e vendosura nga Shteti Shqiptar, por edhe nën normën europiane. Listën e qyteteve më të ndotura me NO₂ e kryeson Tirana dhe pas saj Durrësi dhe Fieri. Një pamje më e qartë vjen nga raporti mjedisor për vitin 2009 i Ministrisë së Mjedisit, sipas të cilit zona e 21 Dhjetorit në Tiranë është mbi normat e lejuara nga BE me 12 µg/m³ apo 30% më shumë. Situata me SO₂-shin është gjithashtu brenda parametrave të lejuar nëpër qytete. Fieri

vazhdon të ketë një normë të lartë, por edhe Elbasani, pasojë e industrive që kanë funksionuar në këto zona. Prezenca e SO₂-shit është nën mesataren e BE-së, dhe në këtë ndihmon shumë prodhimi i energjisë elektrike nga burimet hidro.

Keto te dhena jane marre nga Ministria e Mjedisit , Pyjeve dhe administrimit te ujrave Ajo qe ndikon me shume ne ndotjen e ajrit ne qytet dhe rrethina eshte trafiku i automjeteve i cili pavaresisht se nuk eshte i larte ,sjell nje ndotje nga emetimi i lendeve djegese fosile si CO₂ ,SO_x,NO_x etj.Gjithashtu nje burim tjeter per ndotjen e siperfaqeve te tokes eshte stoku i mbetjeve minerare i cili eshte me sasi te medha ne pjesen jugore te qytetit te vjeter dhe emetimi i elementeve ndotes CH₄ dhe N₂O nga djegia e mbetjeve urbane ne vendperqendrimine tyre apo pika ilegale neper zone.

Ndotja e Ajrit nga djegia e mbetjeve ne fushedepozitimin e tyre apo pika te tjera te jashtligjshme .

Depozitimi i mbetjeve behet një një zonë e cila është shumë pranë dy qyteteve dhe eshte jashtë çdo kontrolli higjeno – sanitar.

Ky fenomen shoqërohet me emetime të agentëve ndotës në atmosferë, si pasojë e vetndezjes apo diegies së mbetjeve, dhe emetimeve në shtresat e tokës të leksiviateve (lëndë që mbartin elementë ndotës, të cilët depërtojnë në shtresat e tokës duke e gërryer atë). Gazet kryesorë që emetohen në ajër si pasojë e diegies së mbetjeve janë: CO₂, CH₄ dhe N₂O, të cilët janë dhe gazet kryesore të efektit serë. Emetimi i tyre ne ajer sjell pasoja te rrezikshme per njeriun.

Shumë auditime mjedisore kanë provuar se ekzpozimi i popullates në zona shumë pranë fushë grumbullimit të mbetjeve (dumpsite) ka sjellë probleme serioze në shëndetin e njerzve. Kategoritë më të prekura janë fëmijët dhe adoleshentët, të cilët kanë manifestuar simptoma të sëmundjeve në rrugët e frymarrjes, si bronkit kronik, azëm dhe infeksione të ndryshme në rrugët e frymarrjes si në trake apo kapërcyell, irritime dhe diegie të lëkurës.

Cilësia e ajrit në zonën e projektit, ndikohet kryesisht nga trafiku i rruges automobilistike, deri ne pjesen kugjurma ecen pranë rrugës egzistuese. Për vetë gjëndjen e rrugës të përshkruar më lart, trafiku në këtë zonë është i rralle. Me pas, ne gjurmen e re, ajri eshte i paster, si ne cdo zone rurale me bujqesi ekstensive dhe pyje e shkurre.

Ndotsit kryesore te gjeneruar nga trafiku jane CO₂, HC, NO_x, SO_x dhe PM₁₀. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotës prioritare HC dhe NO_x. Si rezultat i reaksioneve foto-kimike prodhohen O₃, PAN, dhe PBN, qe kane efekt akumulativ në shendet dhe vegjetacion.

Çlirimet që lidhen me cilësinë e ajrit mund të klasifikohen në dy burime të veçanta:

- Çlirime ndotësish të emetuar nga automjetet me motor me djegie të brendëshme.
- pluhur që del nga lëvizja e makinave mbi rrugët e shtruara dhe të pashtuara,

Në këtë studim këto të dhënat e ajrit jane marre si të dhëna bazë dhe analiza do të ndërtohet duke ju referuar këtyre të dhënave dhe janë vlera të përfuqta në pamundësi të matjes dhe marrjes së të dhënave nga institucionet përkatëse pasi këto të dhena i disponojnë vetëm për qytetet kryesore të Shqipërisë, Tirana, Durrësi, Vlora, Shkodra.

• **Zhurmat .**

Ky objekt ndodhet ne afersi te te zovave te banuara ndaj e ka te pashmangshme zhurmen e mjeteve qe qarkullojne ne kete zone .

Duke iu referuar ligjit Nr.7994 , dt.12.07.2007 , ”Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis “ investitori ka marre te gjitha masat per zhurma sa me vogla ne kete

aktivitet qe kerkon te zhvilloje nepermjet :

- a) përzgjedhjes dhe përdorimit të pajisjeve që lëshojnë zhurmë të niveleve të ulëta,
- b) përzgjedhjen e vendit, që instalimi dhe funksionimi i mjeteve e pajisjeve që lëshojnë zhurmë, të garantojnë nivelin kufi në të gjitha mjediset, të cilat ndikohen prej saj ,
- c) masat parandaluese e zbutëse të zhurmës në pikën e lëshimit , përgjatë rrugëve të përhapjes dhe në mjediset që ndikohen prej saj.

Zhurmat e minieres nuk ndikojne ne qytet dhe nuk jane shqetesuese per banoret e kesaj zone si pasoje e thellesise.

Burimi i akumuluar i zhurmave nga puna e motokompresorit ne distance 7 ml nga to eshte 90 dB. Duke marre parasysh shprehjen e nivelit te intensitetit akustik te nje zhurme me relacion si me poshte :

$$L = 10 \lg (I_1 / I_0)$$

L - Niveli akustik i zhurmave se marre ne considerate.

I₁ - Intesiteti akustik i zhurmave te kumuluar.

I₀ - Intesiteti akustik i references.

Theksojme se niveli akustik i zhurmave ne qendren e banuar eshte me i ulet se ai i zhurmave se nje makine qe kalon ne te, praktikisht ai eshte 32 – 40 dB qe i pergjigjet kushteve te nje bisede me ze normal.

Analiza e frekuences se zhurmave te emertuar nga keto makineri dhe paisje tregon se ato ndodhen nen mesataren e frekuences 200- 2000 Hz, e qe nuk eshte shqetesuese per veshin e njeriut, por me shume ndikohet nga zhurmat e mjeteve interurbane se sa mjetet e karrierve te aferta qe shfrytezojne kete rruge .

Shkaktari kryesor i ndotjes akustike për kete zone është trafiku i automjeteve dhe i kamionave me tonazh të rëndë që transportojnë materiale inerte apo te ndryshme ndertimi. Frekuenca e levizjes së këtyre kamioneve nuk është shumë e lartë keshtu qe nuk shqeteson ne cdo kohe .

Së pari, zhurma është përcaktuar si tingujt i padëshiruar. Gama e njohur ndërkomëtare degjimit fillon nga 0 dB (pragut i degjimit) deri në 140 dB (pragut të dhimbjes). Frekuenca e përgjigjes për veshin e njeriut merret zakonisht për të mbuluar gamën nga 20 Hz (numri i oshilacione për sekondë) deri 20.000 Hz. Veshi nuk i përgjigjet në mënyrë të barabartë frekuencave të ndryshme në të njëjtin nivel me presion të tingullit. Zhurmat janë më të ndjeshme në rangun në mes të frekuencave sesa në frekuencat e fundme dhe për shkak të kësaj, i ulët dhe komponentet frekuencë të lartë të një tingulli ulin rëndësie për të aplikuar një koeficient (filtrim) për matjet e zhurmës.

Koeficient i cili është përdorur më gjerësisht për matjen e zhurmave është A-koeficient i cili shpreh reagimin subjektiv të njeriut ndaj zhurmave. Ky është një standard i pranuar ndërkombëtarisht për matjet e zhurmave për të përfaqësuar përgjigje subjektive të ndjesisë së njeriut përsa i takon zhurmave. Zhurma e tepruar dëmton seriozisht shëndetin e njeriut dhe ndërhyr me aktivitetet e përditshme të njerëzve në shkollë, në punë, në shtëpi dhe gjatë kohës së lirë. Ajo mund të prishin gjumin, të shkaktojë efekte kardiovaskulare dhe psiko-fiziologjike, të reduktojnë performancën dhe provokojnë reagime bezdisëse dhe ndryshime në sjelljen sociale. Organizata Botërore e Shëndetësisë vlerëson se zhurmë trafiku po dëmton shëndetin e pothuajse çdo person të moshës së tretë në BE si edhe një në pesë evropianë mendohet të jenë të ekspozuar rregullisht ndaj niveleve të larta të zhurmës gjatë natës të cilat mund të dëmtojnë në mënyrë të konsiderueshme shëndetin e tyre. Kur

kuantifikimi i zhurmës është shqetësues; pranohet që në përgjithësi se, për gjendje të qëndrueshme nivelet e zhurmës rriten ose zvogëlohen me 1 dB (A) nuk dallohet nga qeniet njerëzore në kushte normale, edhe pse kjo mund të jetë e perceptueshme në kushte laboratorike. Një rritje ose ulje prej 3 dB (A) është normalisht vetëm pak e dukshme në kushte normale. Rritje e një zhurme është një parametër thjesht subjektiv, por ajo në përgjithësi është pranuar se një rritje / rënie prej 10 dB (A) i korrespondon një dyfishim apo përgjysmimi në rritjes/rënies së perceptuar.

Nivelet e zhurmave të jashtme rrallë janë të qëndrueshme, sepse rriten dhe bien në bazë të aktiviteteve përreth. Në përpjekje për të gjetur një parametër matës së zhurmës së jashtme variable është përdorur matësi i zhurmave. Parametri më i rëndësishëm për vlerësimin e zhurmave është ekuivalent i vazhdueshëm A-ponderuar i presionit të tingullit në nivel LAeq. Ky është i pranuar ndërkombëtarisht përkufizohet si vlera e A-ponderuar e nivelit të presionit të një tingulli, apo të disa tingujve të vazhdueshëm e të qëndrueshëm që, brenda një intervali kohor të caktuar kohor (T), ka të njëjtën kuptim si të themi ndryshimi i presionit i tingullit në njësinë e kohës. Kjo është një njësi e përdorur zakonisht për të përshkruar zhurmën në proceset e ndërtimit, zhurma nga pajistjet industriale dhe është njësia më e përshtatshme për përshkrimin e shumë formave të tjera të zhurmës në mjedis. Monitorimi i zhurmave urbane i kryer nga Instituti i Shëndetit Publik ka pasur si qëllim matjen e nivelit të ndotjes akustike, në pikat e monitorimit të 7 qyteteve kryesore të vëndit tonë, për të dhënë mundësinë që të gjykohej mbi masën e ekspozimit të popullatës ndaj zhurmave. Kur niveli i zhurmave është rreth 65 dBA, gjumi bëhet shqetësim serioz dhe shumica e popullatës shqetësohen. Në këtë rast, zhurma në komunitet, bëhet një problem i vërtetë i shëndetit mjedisor. Aktualisht, zhurma është një nga rreziqet mjedisore, që vazhdon të evoluojë dhe mund të krijojë probleme tek ajo pjesë e personave që janë të ekspozuar. Veçanërisht, ndotja nga trafiku rrugor është bërë problematike dhe mjaft shqetësuese. Një tjetër ndikim, ka pasur dhe prania në distanca të konsiderueshme e burimeve alternative të përkohëshme të energjisë si: gjeneratorët.

Ndotja nga zhurmat është relativisht e ulët, në varësi nga distancat prej burimeve të tyre. Kufirii lejuar për ndotjen nga zhurmat nga qarkullimi i automjeteve gjatë ditës konsiderohet 65 dB, ndërsa gjatë natës 55 dB). Në zonën e projektit, nivelet e zhurmave janë nën nivelet e lejuara nga standartet ndërkombëtare.

Në këtë studim këto të dhëna e ajrit janë marre si të dhëna bazë dhe analiza do të ndërtohet duke ju referuar këtyre të dhënave dhe janë vlera të përfuqta në pamundësi të matjes dhe marrjes së të dhënave nga institucionet përkatëse pasi këto të dhëna i disponojnë vetëm për qytetet kryesore të Shqipërisë, Tirana, Durrësi, Vlora, Shkodra.

4.7-Trashegimia , peisazhi dhe pasurite natyrore te zones

Shqiperia njihet për diversitetin e pasur biologjik dhe peisazhik falë pozitës së saj gjeografike, kushteve gjeologjike, pedologjike dhe hidrologjike, si edhe falë karakteri stikave klimaterike. Kjo larmi e madhe ekosistemesh ben të mundur ekzistencën dhe ruajtjen e varieteteve të pasura të bimesisë dhe kafshëve.

Ritmet e larta dhe të shpejta të rritjes së popullsisë në 50 vjetet e fundit, shoqëruar me migrimin nga zonat rurale drejt atyre urbane janë shoqëruar edhe nga rritje progresive e trysnisë njerëzore ndaj sistemeve bregdetare dhe litorale , që janë edhe sistemet më të ndjeshme nga pikepamja ekologjike.

Territori i Velipojës është një ndër perlat e natyrës shqiptare ku gërshetohen harmonishëm deti me ujin e pastër, rëra e pashfrytëzuar dhe kurative, pylli, laguna, mali, fushat pjellore dhe kodrat e buta në të cilat gjenden shenja të vendbanimeve të hershme. Ajo është dalja e vetme në det për Qarkun dhe ka shërbyer si urë lidhje e qytetit të Shkodrës me vende të tjera, përmes lumit të Bunës. Rreth vitit 1890 nga austriakët në Pulaj, në grykderdhjen e Bunës, u ndërtua një port për anije të vogla, i cili ka funksionuar deri në fillim të luftës së parë botërore. Përmes këtij porti Shkodra ka bërë tregëti me Austrinë për disa vite. Nëpër lumë shpesh kanë lëvizur banorët e zonës me mjete lundruese të thjeshta për tu lidhur me qytetin e Shkodrës për tregëti ose nevoja të tjera. Dikur lumi Buna, ka qenë një rrugë komunikimi me qytetin e Shkodrës, madje ka pasur një liman ku janë ankoruar anije që lidhnin qytetin me përtej detin. Rreth viteve 1800-1900 komunikimi i Shkodrës përmes lumit Buna ka qenë shumë i rëndësishëm, ekzistenca e një pazari shumë të zhvilluar te Ura e Bunës në hyrje të Shkodrës flet më së miri dhe për rëndësinë e komunikimit përmes këtij lumi i cili rreth 14 km i përshkon në territorin e komunës Velipojë. Buna është pasuri e jashtëzakonshme me vlera ekonomike, sociale dhe turistike.

Ndër fushat prioritare të zhvillimit ekonomik për Velipojën, zhvillimi i turizmit, është objektivi nr 1. “Turizmi detar, lumor dhe malor, ndërtimi i limaneve në Lumin Buna dhe Lagunën e Vilunit, ndërtimi i fshatrave turistike në Baks Rrjoll dhe Majën e zezë, janë synime ambicioze të Komunës Velipojë” 2). Rëra e Velipojës ka qenë e njohur për vlerat e saj kuruese. Në vitet 1969-1970, krahas shtëpive private, filloi nga shteti ndërtimi i dy hoteleve dhe disa kabinave. Deri në vitet 90, në Velipojë, zhvillohej një turizëm masiv, me një numër të kufizuar pushuesish . Katër hotele dhe disa gabina të thjeshta, të gjitha pronë e shtetit ishin ndërtimet e vetme në plazhin e Velipojës. Banorët e fshatit nuk pengoheshin të lëshonin dhoma në shtëpitë e tyre për pushuesit kundrejt një pagese të arsyeshme. Pas viteve 1993, me privatizimin e ndërmarrjeve bujqësore, banorët morën tokën bujqësore dhe njëkohësisht vendosen kufijtë në pronat e trashëguara. Njerëz të interesuar, blenë parcela toke pothuajse në gjithë territorin e plazhit nga ishpronarët, dhe persona të tjerë, të cilët kishin zaptuar sipërfaqe ”pa pronar”. Si rrjedhojë u krijuan sheshe ndërtimi, dhe filluan të mbijnë ndërtimet e hoteleve, shtëpive të dyta për qytetarët dhe “lulëzoi tregu i trojeve”. Tashmë pothuajse s’ka mbetur tokë pa u shitur ose zënë.

Toka u coptua në parcela për ndërtim nga 100 m² deri në parcela 2000–3000 m². Familjarët rindërtuan shtëpitë e tyre duke i përshtatur përgjithësisht në vila komode. Aktualisht plazhi i Velipojës, (emri zyrtar i fshatit Pulaj Bregdet), ka një popullsi prej 1082 banorë, prej të cilëve rreth 50%, të ardhur në 5-6 vitet e fundit, në 4 muajt e sezonit veror frekuentohet prej rreth 10 mijë pushues që akomodohen dhe alternohen përgjithësisht në periudhë 15 ditore dhe rreth 15-20 mijë pushues ditor. Në ditët e shtuna dhe të diela pushuesit ditor kalojnë shifrën 40.000 personave. Duke e menduar si një biznes të leverdishëm janë ndërtuar mbi 100 hotele me 6-30 dhoma dhe lokale shërbimi. Gjithashtu, funksionojnë edhe rreth 80 lokale shërbimi, bare dhe restorante, ndërtime të reja, të ngritura mbi bazë të preferencave dhe planeve personale për ndërtim dhe të pakordinuara për zhvillimin prespektiv të zonës turistike të Velipojës.

Territori i Velipojës, ka 14 km vijë bregdetare, e cila fillon nga grykëdhënia e lumit Buna deri tek Rëra e hedhur. Gryka e komunikimit të Lagunës së Vilunit me detin e

ndan plazhin e Velipojës në dy pjesë : në atë të Velipojës (6 km), i përdorur si plazh 3.700 ml me një gjendje kaotike zhvillimi dhe, në Plazhin e Rrjollit (8 km), ku sapo kanë filluar betonimet.

Përmes rrugës automobilistike në Velipojë, kalohet në Urën e Gjon Lulit, e cila mund të konsiderohet e vetmja rrugë komunikimi me Shkodrën dhe më gjerë. Ultësira e kësaj zone përfshin Malin e Majës së Zezë, 454 m mbi nivelin e detit, dhe tre kodra që vendasit i quajnë mele: Mali i Martinit, Mali i Bajzës dhe Mali i Reçit, terrene, të cilat me veçantitë e tyre gjeografike dhe historike ia shtojnë vlerat turistike Velipojës. Gjithashtu, tre kanale dhe dy hidrovore të fuqishme të ndërtuara për kullimin dhe largimin e ujërave të tepërta, janë arteriet që lidhin Lagunën e Vilunit me fushat dhe zonat e ulëta kënetore, të cilat jo vetëm që kanë veçantitë e tyre, por janë habitate të llojeve të ndryshme të peshkut dhe të shpendëve migratore apo të përhershëm.

Komuna ka rreth 1.000 ha me pyje nga të cilat rreth 639 ha është rezervat i mbrojtur.

Aty rritet një shumëllojshmëri flore dhe faune, përshkimi i pyllit prej portës së hyrjes së tij deri në grykëderdhjen e Bunës është kënaqësi e veçantë.

Statusi i zones

Zonat e mbrojtura të përfshira në rajonin e Velipojës, duke filluar që nga grykëdredhja e Bunës dhe deri në lagunën e Vilunit janë:

-Lumi Buna dhe territoret ligatinore përreth tij, delta e Bunës, kënetat e Domnit si dhe Laguna e Vilunit. Janë shpallur - Peisazh ujor, tokësor i mbrojtur. Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1, të nenit 13, të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”.

Ky peizazh ujor/tokësor i mbrojtur kufizohet:

Nga Veriu: Me vijën që bashkon daljen e lumit Buna nga liqeni i Shkodrës deri në kufirin verior me Republikën Serbi-Mali i Zi (koordinatat 420 03’08” 190 29’30”, 420 01’31” 190 29’, 420 00’36” 190 25’7”, 420 00’ 190 23’45”);

Nga Perëndimi: Me vijën e kufirit shtetëror përgjatë lumit Buna me Republikën Serbi-Mali i Zi;

Nga Lindja: Me vijën që bashkon daljen e lumit Buna nga liqeni i Shkodrës deri te Rëra e Hedhur dhe që kalon nga zona malore (koordinatat: 410 50’30” 190 35’30”, 420 53’15” 190 30’, 410 59’30” 190 31’30”, 420 00’ 190 31’33”, 420 02’15” 190 30’, 420 03’08” 190 29’).

Nga Jugu: Me vijën bregdetare nga Rëra e Hedhur deri te grykëderdhja e lumit Buna (koordinatat: 410 50’57” 190 23’, 410 51’28” 190 27’30”, 410 50’58” 190 30’. Peizazhi ujor/tokësor i mbrojtur i lumit Buna ka një sipërfaqe të përgjithshme 23 027ha, të përbërë nga:

- a) sipërfaqe pyjore dhe shkurre - 7 799 ha;
- b) sipërfaqe lagunore - 346 ha;
- c) duna ranore, bregdetare, - 496 ha;
- ç) toka të kripura - 252 ha;
- d) sipërfaqe të tjera (toka bujqësore, zona të banuara) - 14 134 ha.

Peizazhi ujor/tokësor i lumit Buna ka zonimin e mëposhtëm:

Zona qendrore :

a) pjesa e lumit Buna dhe brigjet e tij nga bashkimi me lumin Drin deri në fshatin Obot;

b) brigjet e lumit Buna në pjesën perëndimore të rezervatit të Velipojës, nga grykëderdhja e lumit deri përballë skajit verior të ishullit Ada dhe 200 m në brendësi të rezervatit në Lindje;

c) ishulli i Franc Jozefit dhe bregdeti në Lindje të grykëderdhjes, në gjatësi deri 2 km dhe gjerësi 300 m në det, drejt Jugut;

ç) pjesa qendrore dhe veriore e lagunës së Vilunit;

d) gadishulli në plazhin e Baks-Rrjollit dhe një gjerësi 300 m në Jug të vijës bregdetare deri te Rëra e Hedhur;

dh) pjesa qendrore e kënetave të Domnit dhe të Murtemzës.

Në këtë zonë të zbatohet shkalla e parë e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”.

Zonë qendrore e përbërë nga:

a) pjesa e lumit Buna në një gjatësi brigjesh 3 km në anën e djathtë të lumit, në Veri të fshatit Oblikë;

b) pjesa e lumit nga fshati Obot deri në pikën përballë skajit verior të ishullit Ada me një gjerësi 200 m drejt Lindjes;

c) gjithë sipërfaqja e rezervatit të Velipojës,

ç) pjesa jugore e lagunës së Vilunit dhe gjithë sipërfaqja kënetore, që rrethon brigjet e lagunës;

d) zona e Baks-Rrjollit deri në lartësinë 335 m në shpatin e malit Kolaj, në Veri;

dh) pjesa e kënetave të Domnit dhe të Murtemzës që e rrethon atë.

Në këtë zonë të zbatohet shkalla e dytë e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”.

Zonë qendrore e përbërë nga:

a) pjesa e lumit Buna, me gjatësi brigjesh 2 km, midis fshatrave Shirq dhe Obot, në anën e djathtë të lumit;

b) në gjatësi brigjesh 2 km të lumit Buna, në Veri të fshatit Dajç, në anën e majtë të lumit.

Në këtë zonë të zbatohet shkalla e tretë e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”

Zonë e zhvillimit tradicional

Zonë e zhvillimit tradicional dhe e përbërë nga:

a) fushat e Velipojës, me sipërfaqe 2 500 ha;

b) fushat e Pentarit, me sipërfaqe 850 ha;

c) pellgjet (ish-vaskat e peshkut) e fshatit Reç, me sipërfaqe 114 ha;

ç) kullotat e Urës së Gjo Lulit dhe Domnit, me sipërfaqe 2200 ha.

Në këtë zonë të zbatohet shkalla e katërt e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”, ku mund të ushtrohen veprimtari me karakter rikrijues, edukativ, ekoturistik, si dhe përdorimi tradicional i tokës, në harmoni të plotë me ruajtjen e natyrës dhe të vlerave shoqërore e kulturore të komunitetit vendas.

B.2. Zonë e zhvillimit tradicional e përbërë nga: territori që fillon nga fshati Pentar, në kufirin me Malin e Zi, vazhdon përmes kënetave të lumit Buna e kodrave të Rrencit dhe zbret në bregdet te Rëra e Hedhur, e cilësuar si korridor migrimi.

Në këtë zonë të zbatohet shkalla e katërt e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”, por për karakteristikat që ofron, kërkohen plane të veçanta menaxhimi.

Zonë e tranzicionit e përbërë nga: plazhi i Velipojës, i kufizuar në Perëndim nga rezervati i Velipojës, në Veri nga rruga automobilistike dhe me shtrirje, në Lindje, deri në 500 m përpara kanalit të komunikimit të lagunës së Vilunit me detin. Në këtë zonë të zbatohet shkalla e katërt e mbrojtjes, në mbështetje të ligjit nr.8906, datë 6.6.2002, “Për zonat e mbrojtura”. Në këtë zonë mund të ushtrohen veprimtari bujqësore, si dhe mund të përdoret toka për qëllime të ndryshme turistike, sportive, edukative, rikrijuese etj., që nuk çenojnë natyrën dhe biodiversitetin, mbështetur në zhvillimin e qëndrueshëm dhe menaxhimin e burimeve natyrore të zonës. Ka një administratë të zonës së mbrojtur të Velipojës, e cila është e ngarkuar nga Ministria e Mjedisit që të kryejë edhe funksionet e administratës së peizazhit ujor/tokësor të mbrojtur të lumit Buna. Ishulli i Franc_ Jozefit është rezervat strikt natyror së bashku me zonën e rezervatit të Velipojës. Ky rezervat është shpallur i tillë dhe është një brez natyror me shumë vlera. Zonat e lagëta si Delta e Bunës dhe grykëderdhja e saj si dhe pjesa veriore dhe verilindore e Lagunës e Vilunit janë shpallur në 2005 Zonë Ramsar.

Rezervati natyror i menaxhuar i Velipojës. Për vlerat e tij, ky rezervat është një pasuri e rallë. Nuk ka pasur shumë dëmtime në të, pasi ai ka qenë me kohë rezervat, megjithatë duhet të punohet për tu frekuentuar më shumë nga turistët vendas dhe të huaj që mund të jenë edhe një burim i konsiderueshëm të ardhurash për komunën. Rezervati kufizohet nga veriu me toka bujqësore. Nga jugu me detin Adriatik, nga lindja me një rrugë që të çon në plazhin e Velipojës dhe nga perëndimi me Lumin Buna.

Pasuritë natyrore

- Plazhi i Velipojës, (plazhi i madh sipas vendasve) 3.700 ml, me rreth 150 m rërë, gati 50 m shfrytëzohet për banja dielli, zakonisht për 4 deri 5 muaj në vit, por mund të shfrytëzohet dhe për 7 muaj për banja dielli dhe larje në det, duke u shtrirë si kohë nga prilli në tetor. Rëra e Plazhit rigjenerohet çdo vit nga baticat dhe zbaticat;

- 2.300 m në vazhdim të plazhit për të shkuar në grykën e Bunës, peizazh interesant në afërsi të pyllit me detin, me oaze të vegjël uji, të jep pamje shkretëtire.

- Plazhi i Rrjollit, rreth 8000 m, shumë kompleks, ende i panjohur dhe i pashfrytëzuar. Mali i Majës së Zezë ngrihet madhërisht mbi det, duke të dhënë imazhin e bregut të Jonit. Dunat e rërës, pyjet e vogla me shkurre, rëra e hedhur, shpellat në rrëzë të malit janë elementë përbërës të kësaj zone turistike.

- Mali i Majës së Zezë me livadhe shumë të bukura, ku shpesh has tufa me kuaj që fshatarët i lëshojnë hergjele në mal. Pylli me drurë si lisi, shkoza, frashri etj., kanë bukuri të veçantë. Ngjitja në mal dhe zbritja mund të jenë të lodhshme, por të japin kënaqësi e mund të bëhen në disa rrugë këmbësore. Lagjja më e afërt me Majën e Zezë është Lulajt, në krahun veriperëndimor të malit.

- Bregu i Bunës, në 14 km e tij që përshkon Komunën e Velipojës, është një mrekulli e natyrës. Një shëtitje më këmbë, por sidomos një shëtitje me një mjet të vogël lundrimi do të shpalosë madhështinë e lumit që rrjedh ngadalë, mes dy brigjeve të mbushura me pemë, shpendët që fluturojnë aty këtu, në kërkim të ushqimit, peshqit që mund t'i vrojtosh në tufa duke lëvizur. Mund të rastisë të shohësh dhe delfinë duke kërcyer mbi ujë dhe të tjera surpriza që ofrojnë mbresa të pashlyeshme.

- Grykëderdhja e Lumit Buna dhe dy ishujt, Ada, rreth 5 ha, që i përket Malit të Zi

dhe Ishulli i Franc Jozefit, ishull që shpesh bashkohet me tokën, është një vend me pamje të mrekullueshme, ku krahas të tjerash mund të notosh dhe në ujin e detit dhe në ujin e lumit.

- Ullishta në Baks të Ri, ku mund të pushohet, madje dhe mund të organizohen piknikë ditorë. Prej aty, kundron mjaft pamje të Velipojës dhe zogjtë e shumë madje dhe gardalina, bilbila, etj. Velipoja mund të konsiderohet si vend i veçantë për sportin e vrojtimit të zogjve nga lartësitë e kodrave, në lagunë dhe në pikat e vrojtimit në rezervat.

- Nga kodrat përreth, pamja shtrihet përtej Velipojës, horizonti i largët janë malet e Malsisë së Madhe, malet e Krujës e deri në Ulqin, mund të vëzhgosh pamjen e plotë të Velipojës. Aty ka gjëra interesante: mbetje qeramikash në malin e Martinit, shpella dhe shenja varresh të vjetra (mogila) në Malin e Kolajt. Terreni është mjaft i thyer, me gurë gëlqerorë e shkrepa, aty mund të ndeshësh shpendë e kafshë të egra dhe të shikosh foletë e tyre etj;

- Laguna e Vilunit, kanali natyror i së cilës e lidh atë me detin, ndan plazhin e Velipojës nga ai i Rrjollit. Uji këtu ndryshon drejtim të komunikimit me detin, hyn ose del çdo 6 orë. Me gjithë larminë e saj është mjaft tërheqëse për shëtitje, peshkim dhe gjueti, ajo mund ta vizitosh në çdo periudhë të vitit dhe të shijosh bukurinë e saj;

- Kënetat, në brendësi të fushave, përvec peshkut dhe shpendëve, janë shumë të larmishme, me bimësi, kallama, pemë uji, ishuj të vegjël në mes të kënetës, etj.

- Rezervati i pyllit të Velipojës, 639 ha, me florë dhe faunë shumë të pasur, një pyll pothuajse i virgjër, i ruajtur shumë mirë. Këto e shumë vlera të tjera historike, kulturore, natyrore, që ende nuk janë zbuluar e vlerësuar, janë pasuri të Velipojës, që, në këndvështrimin turistik, mund të marrin vlerësim të veçantë dhe ta bëjnë këtë zonë dhe më tërheqëse.

4.8-Bujqesia dhe blegtoria

Tokat

Ne pergjithesi, tokat e Nenshkodres jane te pershtatshme per zhvillimin e bujqesise me bimet e arave (drithera, foragjere, perime, por edhe pemetaria, vreshtaria, ulliri dhe bimet mjekesore). Tokat ne kete zone jane me nje pjerresi 0-5 %, me ujera nentokesore afer siperfaqes dhe te predispozura ndaj permbytjeve dhe ndryshimit te cilesive fizike dhe kimike. Ne Oblike, Dajc, Guri i Zi dhe Bushat, dominojne tokat aluvionale, te cilat pas permbytjeve kerkojne nje pune te vecante per rehabilitimin e tyre. Fusha e Nenshkodres ndertohet nga depozitime te perziera ranore, deltina dhe gelqerore qe jane depozituar nga prurjet e lumenjve dhe ujera nentokesore afer siperfaqes. Nisur nga kjo perberje nevojitet qe te perdoren teknologji te punimeve dhe praktika bujqesore te diferencuara dhe ulja e nivelit te ujerave nepermjet thellimit dhe pastrimit te sistemit te kullimit. Ne perputhje me klasifikimin kombetar te tokave, ndeshen siperfaqe te kufizuara te tipit te kafejta malore ne Bushat, Gurin e Zi dhe Oblike dhe siperfaqe te kufizuara toka te tipit te kafejta livadhore ne Bushat. Ne te gjitha komunat (Bushat, Guri i Zi, Ana e Malit dhe Dajc) dominojne tokat aluvionale. Ne komunen Dajc keto toka zene rreth 70 % te siperfaqes te tokes bujqesore. Tokat aluvionale jane shume te pershtatshme per shumicen e kulturave bujqesore. Ne perputhje me klasifikimin nderkombetar, ne kete zone, ndeshen tipet fluvisol, cambisol, arenosole, gleysol. Cdo tip i tokes eshte e pershtatshme per nje grup te kulturave bujqesore dhe kerkojne te zbatohen masa dhe praktika bujqesore te diferencuara.

Ne Velipoje mbizoterojne tokat livadhore te hinjta kafe (LHK). Keto jane toka me horizont te mesem dhe te ceketa dhe me perberje mekanike subargjilore te rende dhe te mesme te cilat gjate stines se veres cahen ne siperfaqe. Ne keto toka, ne kushtet e mungeses te kullimit, intensifikohen proceset e mocalizimit dhe kripezimit, pra perkeqesimi i cilesive fizike dhe kimike te tokes. Nga verifikimi ne terren dhe vrojtimi i vete komunave, si pasoje e permbytjeve ne te gjithë zonen, ka probleme me erozionin siperfaqesor dhe gerryerjet ne komonat Guri i Zi, Berdice dhe fshatin Shirq, si dhe gerryerje te brigjeve te lumit Buna ne komonat Ana e Malit dhe Dajc. Bregdeti i Velipojes ka probleme nga mbushja me sediment dhe demtimi i strukturave mbrojtese dhe gerryerja.

Nga perlllogaritja e humbjes se tokes duke perdorur ekuacionin universal te humbjes se tokes, rezulton se rreziku potencial i humbjes se tokes nga erozioni ne zonen e Nenshkodres varion ne kufijte 15-20 ton/ha/vit dhe nga kjo vlere permbytjet vjetore ndikojne ne rreth 3-5 ton/ha, perfshire edhe humbjen e tokes nga brigjet e lumenjve. Ne kete zone dominojne tokat me strukture rano-argjilore-lumore. Ne pikepamjen hidro grafike, zona pershkohet nga lumi Buna, i cili duke filluar nga ujerat e liqenit te Shkodres, bashkohet me lumin Drin dhe si pasoje perben nje rrezik te vazhdueshem te permbytjes te tokave te kesaj zone si dhe ndikon ne cilesite e tokave bujqesore. Ne kete konteks, kullimi i tokave eshte nje nga kerkesat kryesore per sigurimin e parametrave te tokes per nje prodhim bujqesor teqendrueshem.

Niveli i ujerave nentokesore ne afersi te siperfaqes dhe mungesa e kullimit ka bere qe ne Velipoje rreth 400 ha toke te jene te kripezuara, dhe kjo siperfaqe ka tendence te zgjerohet.

Bujqësia

Bujqesia eshte nje nga aktivitetet kryesore per zonen e Nenshkodres. Nga siperfaqja e pergjithshme e tokes bujqesore, prej 19 180 ha, toka are ze 15 795 ha ose 82 % te siperfaqes te pergjithshme te tokes bujqesore dhe pemtaria 638 ha ose 3.4% te tokes bujqesore. Ne siperfaqen e dru frutoreve 72.8% te siperfaqes e ze ulliri, ndersa vreshtat dhe agrumet 98.9 ha. Rreth 75 ha jane mbjelle me bime mjekesore. Nga siperfaqja e tokes are, mbeten te pakultivuara (djerre) 2 672 ha ose 17% e siperfaqes te tokes are, qe eshte nje siperfaqe e konsiderueshme (Raporti vjetor, Drejtoria Rajonale e Bujqesise). Gjate vitit 2010 kjo siperfaqe eshte rritur per shkak te permbytjeve te muajit janar. Niveli i perdorimit dhe kultivimit te tokes bujqesore per vitin 2011, ne kete zone mund te verifikohet saktesisht gjate muajit Maj. Bujqesia ne komonat e studiara, konsiderohet me nje zhvillim te paqendrueshem dhe shfrytezimi i kapacitetit prodhues te tokes per nivelin e prodhimit bujqesor eshte ne nivelin 50-60 %, pra bujqesia eshte pothuajse e pazhvilluar. Ne bimet e arave qe mbillen ne kete zone, peshen kryesore e zene mbjellja e bimeve foragjere, dritherat dhe perimet. Siperfaqja e tokes are prej 15 795 ha eshte kultivuar me: drithera 4 160 ha (26 %), perime 1 930 ha (12 %), foragjere te njoma 7 000 ha (43 %) dhe patate, fasule duhan 560 ha (3.5 %). Nga shqyrtimi i nivelit te zhvillimit dhe rezultateve te sektorit te bujqesise, dalin disa probleme te lidhura edhe me nevojën e permiresimit te infrastruktures ne bujqesi qe mund te cojne ne rritjen e prodhimit dhe rendimentit per njesi te siperfaqes te cilat jane paraqitur me poshte:

- Mungesa e kullimit dhe permbytjet e vazhdueshme, shënojnë rendimente 30-40 % më të uleta nga kapaciteti prodhues qe kane tokat e kesaj zone ne kushtet e aplikimit te praktikave bujqesore normale. Keshtu rendimenti i dritherave varion nga 30kv/ha grure deri ne 55 kv/ha mizer. Nje rendiment me i qendruesher arrihet ne kulturat e perimeve, qe luhaten

nga 220-240 kv/ha. Ne grupin e perimeve qe kultivohen pefshihen domatet specat, perime te njoma, bostani si dhe perimet e thata.

Megjithate me prodhimin e realizuar per njesi te siperfaqes, kapaciteti prodhues i tokave te zones eshte i shfrytezuar jo me shume se 70 %. Prandaj eshte e nevojshme te permiresohen me tej praktikat bujqesore dhe infrastruktura ne bujqesi. Ajo qe eshte bere deri tani per rehabilitimin e strukturave te mbrojtjes nga permbytjet (vecanerisht argjinaturat) eshte minimale. Sistemi i kullimit duhet te pastrohet cdo vit, ndryshe prodhimi bujqesor do te mbetet ne nivele te uleta.

- Struktura e prodhimit bujqësor, nuk i përgjigjet sa duhet rajonizimit të kulturave sipas pershtatshmerise se tokes. Nese do te zbatohen masat per mbrojtjen nga permbytjet dhe kullimin e tokave, struktura e mbjelljeve mund te modifikohet dhe te behet me efektive. Keshtu ne tokat aluvionale mund te shtohet mbjellja e fasules, patates dhe misrit. Ne tokat kodrinore te komunave, mund te rritet siperfaqja e vreshtave dhe pemeve frutore. Mbjellja e duhanit gjithashtu mund te zgjerohet.

Prodhimi i drithrave, aktualisht arrin vetem 20-21 mije ton dhe nuk i përgjigjet kapacitetit prodhues te tokes pasi, per te njeften siperfaqe prodhimi mund te shkoje ne 24-25 mije ton drithra, po te permiresohet sistemi i kontrollit te farerave dhe i teknologjive te prodhimit, i perdorimit te normave te plehrave, kullimit, ujitjes dhe mbjelljet e hershme.

- Sipërfaqja e kultivimit të perimeve në sera mund te rritet me shume se siperfaqja prej 23 ha qe ka qene gjate viteve te fundit, me qellim qe te rritet eksporti i perimeve dhe i rrushit. Rendimenti i ullirit kg/rrenje eshte i ulet perkatesisht ne Velipoje 5.5 kg/rrenje, Dajc 7.3 kg/rrenje, Guri i Zi ka maksimumin me nje rendiment prej 36 kg/rrenje, Komuna Ana e Malit 14 kg/rrenje. Prodhimi i ulet i ullirit nuk lidhet shume me permbytjet, por per rritjen e prodhimit te ullirit nevojitet pastrimi i ullishteve nga shkurret, punimi dhe pleherimi i tokes dhe bimeve qe mund te sjelle nje rritje te prodhimit me rreth 30-50 %.

Blegtoria

Perqendrimi me te madh i blegtorise ne komune Velipoje eshte ne fshatrat Cas, Rec i Ri, Mal Kolaj dhe Baks - Rrjoll. Ne fshatrat Cas dhe Rec i Ri ka nje mbareshtim me te madh te gjedhit, meqe ne keto zona kultivohen me shume foragjeret dhe kultura e misrit per blegtorine (shih Tabelen 3). Ndersa per fshatrat Mali Kolaj dhe Baks-Rrjoll, mbareshtohen me teper te imtat, dele dhe dhi. Keto fshatra kane tradite ne mbareshtimin e dhise (Mali Kolaj). Ne territorin e komunes ushtrojne aktivitet te perpunimit te qumeshtit kater baxho, te shperndara ne fshatrat Velipoje, Rec Pulaj, Cas, dhe Baks i Ri, qe prodhojne djathin si produkt kryesor dhe gjalpe, gjize e hirre si nenprodukte. Ato ushtrojne aktivitetin e tyre gjate gjithë vitit, por zoterojne teknologji te vjetra dhe jo te pershtashme per higjenen dhe kerkesat e tregut. Gjithashtu, ushtrojne aktivitet mikroferma te vogla qe mbareshtojne te imtat nga 300 deri ne 1 000 krere te imta dele. Ekonomia blegtorale ne Bushat numeron 9 075 krere gjedhe, 7 045 krere te imta (dhen, dhi), 4 485 krere derra, 900 krere njethundrake dhe 62 500 krere shpende (pula, pula deti, rosa, pata). Persa i perket bujqesise dhe blegtorise, komuna Berdice ka rreth 2 240 ha toke bujqesore, ku mesatarisht nje familje zoteron 9 dynym toke bujqesore, ne komunen Berdice numri i bagetive eshte rreth 4 590

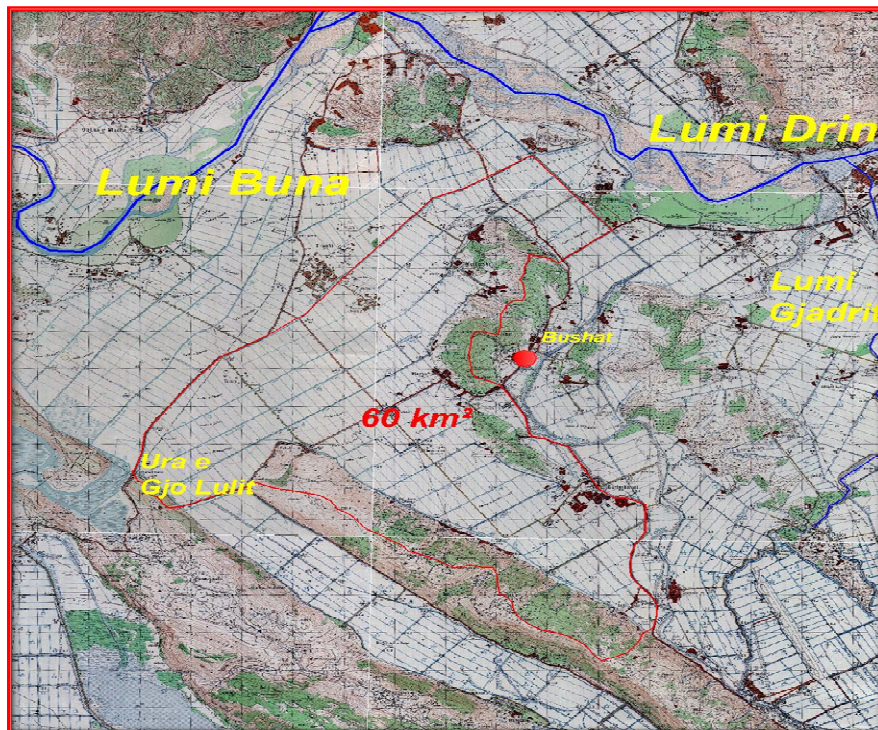
krere lope, 5 500 krere dele, 220 kuaj dhe 1800 krere derra. Mesatarisht nje familje ne komunen Berdice mbareshton 2 krere lope. Ne komunen e Dajcit kemi: gjedh 3 655, te imeta - 4 672, derra 3 705, njethundrake 221. Mesatarisht nje familje ka 2 gjedh dhe 2 derra. Komuna ka nje siperfaqe toke prej 3 600 ha, ku cdo familje ka mesatarisht ka 1 ha toke.

4.9-Topografia

Relievi fushor i Ultësirës së Nënshkodrës si rrjedhim i lëvizjeve të vazhdueshme ulëse, gjë që kjo vërtetohet edhe nga mungesa e tarracave lumore në të është shumë e ulët dhe e rrafshët me pjerrësi fare të lehtë në drejtim të detit. Lartësitë këtu luhaten nga 0 deri në 20 metra. Lartësitë kryesore të Nënshkodrës janë dy vargje kodrinore paralele me drejtim JP-VP mali Kakariqit (398 m) dhe mali Rencit (561 m). Këto dy vargje përbëhen nga gëlqerorë, janë të zhveshur dhe dallohen për zhvillimin e madh të karstit.

Rruga fillon në kilometrin 0 nga rruga automobilistike kombëtare Shkodër – Tiranë mbas Urës së Baçallëkut në Bërdicë dhe merr drejtimin duke kaluar paralel me lumin Buna në bregun e majtë të këtij lumi në fushën e Kolcës e cila është bonifikuar në vitet 60-70 të shekullit të kaluar. Rruga kalon pranë fshatit Trush; kalon në fushën e Dardhës deri tek Ura Gjon Lulit dhe mbas 4 km mbaron në fshatin Gomsiqe. Gryka e Gjon Lulit formohet midis Rencit dhe Gjymtit me gjerësi rreth 480 m dhe thellësi 135-150 m. Kjo grykë është me origjinë tektonike erozive. Për origjinën tektonike të kësaj gryke dëshmojnë shpatet e thikta dhe pothuajse vijëdrejt dhe vendosja e tyre në një rajon me një tektonikë shumë të fuqishme dhe në ditët tona.

Fusha e Trushit që kalon rruga në studim në bregun e majtë të lumit Buna e deri në skajin V-P të kodrave të Renc-Kakariq. Në veri-perëndim ajo kufizohet me kodrat e ulëta gëlqerore të Gjymtit. E gjithë kjo fushë e madhe ka një reliev shumë të rrafsh, që për të cilën ajo përmbytet gjithnjë gjatë vërshimeve të Drinit dhe Bunës. Për ta mbrojtur nga përmbytjet gjatë bregut të majtë të Bunës është ndërtuar një argjinaturë dheu. Gjithashtu është bërë bonifikimi i plotë i saj me një radhë kanalesh kullues dhe vaditës. Fusha e Trushit dallohet për rritjen e drithërave të bukës dhe të gjedhëve.



Nga ndërtimi gjeologjik zona në studim përbëhet nga formacione karbonike e terrigjene. Formacione karbonike janë kryesisht gëlqerorë si kodrat e Kakariqit dhe të Rencit dhe vazhdim verior të këtij të fundit siç janë mali Kola, kodrat e Gjymtit, Sukës, Recit etj. që shtrihen në anën lindore të fushës së Velipojës. Formacioni flishor ndërton një radhe kodrash

të ulëta (50-100 m) siç janë kodrat e Bërdicës etj. Formacionet molasik përfaqësohen nga depozitimet e kuaternarit janë depozitimet aluviale-proluviale. Depozitimet aluviale-proluviale kanë përhapje mjaft të madhe dhe janë rezultat i prurjeve të ngurta të lumenjve, veçanërisht të Bunës dhe Drinit.

Zona e Nënshkodrës është një zonë fundosjesh e thyerjesh, e cila gjendet në një proces destabilizimi tektonik të vazhdueshëm, gjë që dëshmohet nga tërmetet e fuqishëm që e tronditin herë pas here atë (1855, 1876, 1905, 1979) dhe që shkaktojnë ndryshime edhe në relief.

Hydrografia është shumë e pasur në rrjedhjet e poshtme të lumenjve të mëdhenj Buna dhe Drini. Kjo pasuri e madhe ujore ka rëndësi të madhe ekonomike për bujqësinë e zonës. Në zonën në studim në fushat gjenden tokat e hirta-kafe të cilat dallohen për profil të plotë dhe aftësi prodhuese të plotë si dhe disa nëntipa si aluvionale në mes lumenjve.

Bimësia natyrore ka shtrirje të kufizuar sepse është zëvendësuar me bimësi të kultivuar.

4.10-Ana social ekonomike

Popullsia është heterogjene e ardhur në kohë të ndryshme dhe nga zona të ndryshme të periferisë së Qarkut. Në këtë zonë bashkëjetojnë harmonishëm kulturat e zonës së Malësisë së mbi Shkodrës, të Zadrimës, Malësisë së Dukagjinit dhe asaj të Mirditës. Jeta e përbashkët ekonomike e sociale ka ndikuar në përzierjen e elementëve të kulturave të ndryshme. Megjithatë, në ceremonitë familjare e fetare, veshje, mënyrën e jetesës në familje, të folurin (nëndialektet), dallohen dukshëm elementët specifikë të secilës kulturë. Burimet njerëzore në zonën e Velipojës kanë potencialin e nevojshëm për t'u përgjigjur sfidave të zhvillimit: mbi 100 persona janë me arsim të lartë të profileve të ndryshëm, shumë banorë kanë arsimin e mesëm dhe të kualifikuar në profesione të ndryshme. Aktivitetet kryesore ekonomike të popullsisë së Velipojës janë bujqësia, blegtoria dhe vitet e fundit ndërtimi, turizmi familjar dhe agroturizmi.

Në komunën Velipojë në ndryshim nga komunat e tjera të Qarkut Shkodër ku, mbas viteve 90-të ka pasur një lëvizje masive të popullsisë në drejtim të zonave urbane, lëvizje e cila ka ndikuar në uljen e popullsisë të këtyre komunave, në Velipojë një lëvizje e tillë është më e paktë. Megjithëse numri i familjeve nga viti 2000 në atë 2005 është rritur, do të vëmë re se në disa fshatra ka një rënie të numrit të familjeve. Kjo rënie e numrit të familjeve ndodh për shkak të emigrimit jashtë Shqipërisë, për shkak të lëvizjes në drejtim të qytetit, si dhe për arsye të lëvizjes në drejtim të fshatrave bregdetarë të komunës. Nga 8270 banorë që ka komuna Velipojë, përfitojnë pension 813 banorë ose 9,8%.

Nga këto, 380 vetë përfitojnë pension shtetëror (261 pension pleqërie, 25 pension invaliditeti dhe 94 pension familjarë) dhe 433 vetë përfitojnë pension kooperative (385 pension pleqërie, 11 pension invaliditeti dhe 37 pension familjarë). Megjithëse nuk ka të dhëna të sakta, llogaritet që forca aktive për punë të jetë rreth 50 %. Sipas të dhënave të Zyrës së Punës Shkodër numri i të punësuarve në sektorin publik është 103 nga ku pjesa më e madhe punojnë në arsim dhe janë nga qyteti i Shkodrës. Nuk ka të dhëna për numrin e të punësuarve në sektorin privat si dhe për shkallën e papunësisë. Pjesa më e madhe e banorëve merren me bujqësi dhe blegtori, shume më pak në sektorin e ndërtimit. Emigracioni në shkallë komune është shumë i lartë gjë e cila tregon dhe për shkallën e lartë të papunësisë.

Arsimi

Gjendja e sistemit arsimor në komunën Velipojë megjithë financimet që janë bërë për rikonstruksionin dhe mirëmbajtjen e shkollave nga qarku dhe nga komuna, nuk është në nivelin e duhur. Numri i ambienteve për mësimdhënie dhe kushtet e tyre nuk mund të përballojnë numrin e nxënësve gjithnjë dhe në rritje. Komuna Velipojë ka 7 (shtatë) shkolla të arsimit 8 – vjeçarë dhe 1 (një) shkollë të arsimit të mesëm.

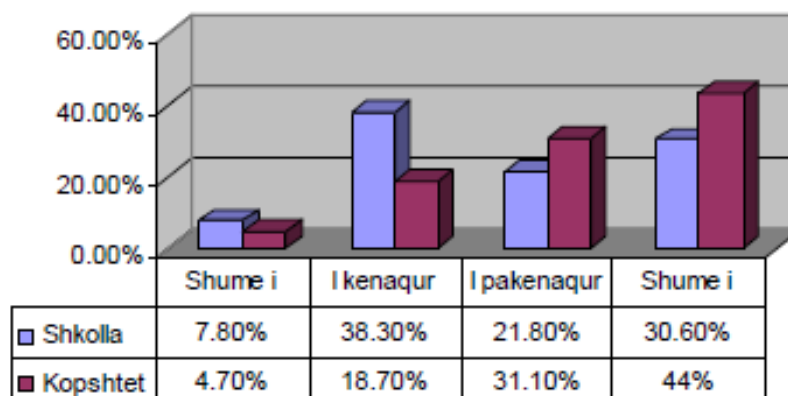
Shpërndarja e shkollave dhe nxënësve

Fshati	Shkollave 8-vjeçare	Nxenes	Mesues	Shkollave të Mesme	Nxenes	Mesues
Velipojë	1	301	15			
Reç Pulaj	1	22	2			
Luarz	1	25	2			
Gomsiqe e Re	1	453	23	1	204	10
Baks Rrjoll	1	63	4			
Mali Kolaj	1	23	2			
Ças	1	30	2			
KOMUNA	7	917	50	1	204	10

Numri i nxënësve që ndjekin arsimin shkollor është 1121 nga të cilët 917 vazhdojnë shkollën 8 – vjeçare dhe 204 vazhdojnë arsimin e mesëm. Aktiviteti i mësimdhënies mbulohet nga një personel arsimor

prej 60 mësuesish nga të cilët 50 për arsimin 8 (tetë) vjeçarë dhe 10 për arsimin e mesëm.

Në panaiet e ideve të realizuara nëpër fshatra komuniteti shprehu interesin për rritjen e cilësisë së mësimdhënies, përmirësimin e kushteve të ambienteve ku jepet mësim, paisjen e klasave me mjete mësimore si dhe në zgjidhjen e problemit të transportit të fëmijëve në shkolla. Nga anketimi i realizuar me komunitetin në lidhje me gjendjen e shkollave rezulton se: 41,1% e të anketuarve janë “shumë të kënaqur” ose “të kënaqur” ndërsa 52,4% e tyre janë “të pakënaqur” ose “shumë të pakënaqur”.



Vleresimi i komunitetit për gjendjen e shkollave

Një problem tjetër i vënë në dukje nga Drejtoria Arsimore Rajonale është dhe braktisja e shkollës nga nxënës të arsimit 8 – vjeçarë. Megjithatë në këtë drejtim është duke u punuar nga komuna, personeli arsimor dhe inspektorët e Drejtorisë Arsimore Rajonale për frenimin dhe zgjidhjen e problemit të braktisjes së shkollave. Përsa i përket arsimit parashkollor publik, mungon krejtësisht. Dy kopshte që ndodhen në fshatrat Velipojë dhe Baks Rrjoll janë të ndërtuara nga prifti i komunës. Këto dy kopshte nuk mbulojnë nevojat e komunës, si pasojë fëmijët janë të detyruar të qëndrojnë në shtëpi. Në panaiet e ideve të

realizuara banorët kanë shprehur shqetësimin e tyre për mosekzistencën e arsimit parashkollor publik. Nga anketimi rezulton se 71,1% e banorëve janë “të pakënaqur” ose “shumë të pakënaqur” nga gjendja e koshteve dhe çerdheve në komunë.

Sherbimi shendetesor Parësorë.

Kujdesi për shëndetin publik është përgjegjësi e përbashkët e pushtetit qendror dhe e organeve të pushtetit vendor. Masa dhe mënyra e shpërndarjes së funksioneve dhe përgjegjësi janë të përcaktuara me ligj. Sistemi shëndetësor përbëhet nga shërbimi shëndetësor parësor, shërbimi spitalor dhe shërbimi farmaceutik. Shërbimi shëndetësor parësor apo shërbimi ambulator përfaqëson edhe pjesën më të rëndësishme të këtij sistemi. Misioni kryesor i tij është të sigurojë përmirësimin e vazhdueshëm të shëndetit dhe kushte më të mira shëndetësore për popullatën. Ai përfaqëson edhe kontaktin e parë të personelit shëndetësor me popullatën. Prandaj edhe lidhet në mënyrë të drejtpërdrejtë me përmbushjen e objektivave të përcaktuara në fushën e perkujdesjes për shëndetin e nënës dhe fëmijës, sidomos në zonën rurale, ku shërbimi spitalor pothuajse nuk ekziston.

Shërbimi shëndetësor parësor është organizuar në nivel drejtorie të kujdesit shëndetësor parësor në qendër të qarkut dhe drejtorie të shëndetit publik te rretheve. Ai sigurohet nëpërmjet qendrave shëndetësore dhe ambulancave. Sipas standardeve të përcaktuara nga Ministria e Shëndetësisë, në zonën rurale, si rregull, duhet të ketë të paktën një qendër shëndetësore për çdo komunë dhe nga një ambulancë në çdo fshat, ndërsa në zonën urbane numri i ambulancave përcaktohet në varësi të numrit të popullsisë.

Ky shërbim përbëhet nga 2 (dy) qendra shëndetësore të cilat ndodhen në fshatin Gomsiqe e Re dhe në fshatin Pulaj Plazh. Gjithashtu në fshatin Velipojë ndodhet dhe një qendër shëndetësore private.

Dy qendrat shëndetësore publike mbulohen nga një mjek dhe disa infermierë, numri i të cilëve është i pamjaftueshëm për të mbuluar nevojat e komunës. Mungesa e një personeli mjekësorë të kualifikuar, e qendrave shëndetësore dhe ambulancave në fshatrat e tjerë të komunës, e një autoambulance, e problemin e shërbimit shëndetësorë në komunë.

Ndotja e ambientit, mungesa e kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të një edukate higjieno – sanitare përbën një rrezik për përhapjen e sëmundjeve infektuese. Në panairët e ideve të realizuara nëpër fshatra banorët kanë shfaqur opinionet e tyre në lidhje më ndërtimin e qendrave shëndetësore nëpër të gjitha fshatrat, krijimin e një stafi mjekësor të kualifikuar dhe në vendosjen e koshave për hedhjen e mbeturinave në të gjitha lagjet. Nga anketimet rezulton se vetëm 22,2% e të anketuarve janë “shumë të kënaqur” ose “të kënaqur” me nivelin e pastërtisë të komunës në përgjithësi, ndërsa 27,9% e të anketuarve janë “shumë të kënaqur” ose “të kënaqur” me nivelin e pastërtisë në fshatrat e tyre.

4.11-Rrjeti rrugor dhe trafiku

Rruga kombëtare, pas një kthese 90°, hyn në Plazhin e Velipojës. Sipas konceptit të mëparshëm të një plazhi pak të frekuentuar me numër të kufizuar ndërtimesh para pallateve ka një lulishte dhe një shesh i cili ende ka mbetur i pa zënë në gjerësi 30 m dhe gjatësi 800 m dhe që sot funksionon si shëtitore. Gjithashtu, ekziston rruga që vazhdon nga qendra e plazhit për tek hidrovari i Vilunit, që të nxjerr në breg të kënetës së Vilunit për të shkuar në fshatin Rrjoll, përmes një ure vetëm për këmbësorë . Ndërtimet e pakontrolluara dhe mungesa

e zbatimit të planit të zhvillimit të plazhit, kanë bërë që rrugët hyrëse për në plazh si dhe rrugët e brëndshme që lidhin qendrën e plazhit ose rrugën kombëtare me hotelet, janë të vështira për tu përshkuar dhe mirëmbajtur. Ndaj mund të thuhet se mungon rrjeti rrugor i komunikimit në territorin e plazhit, rrugët e brëndshme janë plotësisht të shkatëruara dhe në ditët me shi bëhen pothuajse të pakalueshme. Parkimi i mjeteve në territorin e plazhit, në kushtet e mungesës së vendeve të parkimit të përbashkët, shton kaosin në periudhën e verës. Rregullimi i fluksit të hyrjeve në plazh përmes vendosjes së tarifave të diferencuara të parkimit në ditë të veçanta të javës, duke stimuluar pushuesit të udhëtojnë me autobus do të shërbente hyrjes së një numri më të kufizuar mjeteve për pasojë një mjedis më pak të ndotur. Plani i zhvillimit do të hapë rrugë si ndërtimit të një rrjeti funksional të qarkullimit të mjeteve dhe këmbësorëve dhe mirëmbajtjes së tij në të ardhmen, si qendër urbane, e cila në periudhën 3 deri 4 muajore thith një popullsi rreth 40 – 50 mijë banorë.

Mesatarisht në Velipojë në periudhën e verës hyjnë 1900 -2100 mjete vetura, furgona që transportojnë pasagjerë drejt bregut të detit, në ditët e shtuna e të diela ky numër arrin deri në 4500-4700 mjete, qarkullimi dhe parkimi i të cilave kërkon sistem rrugor dhe sheshe parkimi të mirëorganizuara.

5.-Efektet e kesaj veprimtarie ne mjedis te drejtperdrejta dhe te terthorta

5.1 –Ndryshimet ne mjedis gjate ndertimit

Veprimtaria që propozohet të kryhet ka përmasa të mëdha qoftë të karakterit të investimeve ashtu edhe gjatë shfrytëzimit të saj si rrugë hyrëse kryesore në një gjatesi prej 19 km dhe pjesë e rruges nga kryqezimi në aksin nacional Lezhe-Shkoder në Berdica deri në Velipojë . Kjo është arsyeja që duke qenë se punimet do kryhen në zone të banuar normalisht del e një rëndësie të veçantë të analizohen ndikimet që do të ketë ajo që nga çasti i nisjes, pra e reabilitimit/ndërtimit dhe më tej ende gjatë shfrytëzimit të saj.

Ky kapitull gjithashtu do të paraqesë një analizë të hollesishme të ndikimeve të mundshme duke specifikuar edhe masat zbutëse që do të përdoren për të eliminuar apo për të minimizuar ndikimet në mjedis. Kjo analizë kryhet duke u bazuar në projektin të diskutuar si më lart në këtë raport.

Ndikimet në mjedis mund të ndodhin si gjatë ndërtimit ashtu dhe gjatë shfrytëzimit të rruges së Velipojës , Segmenti Berdica – Ura e Gjo Lulit .

Për të analizuar ndikimet e mundshme në mjedis gjatë periudhës së ndërtimit të këtij segmenti rrugor së pari , janë veçuar përbërësit kryesorë të punimeve të ndërtimit.

Më pas, për secilin nga këto përbërës janë saktësuar ndikimet negative apo pozitive mbi mjedisin si dhe masat e mundshme zbutëse ndaj tyre . Në fund janë përvizuar burimet dhe shkaqet e ndikimeve të mundshme .

5.1.1 –Ndryshimet ne mjedis gjate punimeve te germimit

Ndërtimi i këtij segmenti rrugor fillimisht do të kërkojë ngritjen e kantjerit të punimeve sipas përcaktimit të vendit që do të vendoset në bashkëpunim të sipërmarresit të punimeve dhe njesisë së qeverisjes vendore në njoftim dhe dijeni të supervisorit të punimeve dhe më pas do të behen germimet e përcaktuara në projekt – preventivin e hartuar për këtë lloj objekti me anë të mjeteve gërmues dhe largimi i materialit do të bëhet nga mjete vetshkarkuese apo kamionë të një tonazhi të caktuar.

Tek punimet e germimeve duhet nga njëra anë të mbrohen njerëzit, të cilët nuk janë të përfshirë në ndërtimin e projektit, e nga ana tjetër duhet të mbrohen njerëzit e inkuadruar në realizimin e projektit. Gjithashtu duhet mbrojtur kantjeri i punes ne menyre te panderprere gjate te gjithë kohes..

Cikli i germimit do te perfshije:

- Germimet e siperfaqeve te demtuara te asfaltuara te trupit te rruges qe do te rigjenerohen .
- Germimet per hapjen e segmenteve te reja te ketij aksi sipas parashikimeve dhe projektit ne menyre qe te arrihen standartet e kesaj kategorie rruge .
- Germimet ne thellesite e percaktuar per hapjen e kanaleve te reja ne segmentet e reja te cilat do te behet konform projektit duke zbatuar te gjitha kushtet teknike te projektimit dhe zbatimit.
- Ngarkimin e materialit të gërmuar nëpër kamionë apo largimin e këtij materiali dhe depozitimin e tij në vendet e autorizuar nga njesia vendore
- Kthimin e automjeteve të transportit per ne zonen e ndertimit te projektit.

Mbrojtja e njerëzve të painkuadruar duhet bërë në atë mënyrë që të bëhet rrethimi (me gardh, rrjetë gabiant etj.) i vendeve qe do punohet ne lartesi ose thellesi i cili nuk i lejon ata (sidomos fëmijët) të rrezikohen. Gjithashtu, duhet vendosur tabela paralajmëruese me të cilën ndalohet kalimi i rrethimit nga persona që nuk punojnë në projekt.

Gjate ndertimit te ures si dhe ne germimet ne shkemb duhen ruajtur dhe njerëzit që janë duke e punuar atë, duhen mbrojtur ndaj shembjes. Shkalla e ledhit e çdo grope duhet të jetë varësisht nga cilësia e dheut me min. 45 gradë deri në max. 60 gradë.

Në rast se dheu përmban minerale, të cilat në kontakt me ujin e humbin stabilitetin, atëherë dheu dhe sidomos ledhi duhet të ruhet nga shiu duke e përforcuar me armatura mbajtëse sipas KTZ.

Materiali i përshtatshëm dhe materiali i rimbushur nga punë të përkohshme do të përdoren për rimbushjevetem me miratim dhe pelqim te supervizorit te punimeve .

Çdo material i tepërt do të jetë në dispozicion të mungesave të materialeve të kërkuara. Të gjitha materialet që rezultojnë nga prishjet, do të kontrollohen më parë nga Supervizori dhe ripërdorimi i tyre do të autorizohet nga ai.

Ndikimet e mundshme gjate procesit te germimit ne menyre tabelore jane si me poshte :

	Procesi		Ndikimi
Germimi	Germim	Heqja e shtresave te ndotura	Cilesia e ujit
	Ngarkim	Ndikimi ne jeten detare	Ekologjia e ujit
	Shkarkim	Shperndarja e suspensioneve	Zhurma
	Transport	Gershetimi me trafikun tokesor	Trafiku
		Zhurma, ndotje ajri, mbeturina	

5.1.2 –Pritshmerite e ndodhive gjate ndertimit te objektit

Tërësia e proceseve ndërtimore që do të kryhen në këtë segment rrugor egzistues është ajo që kryhen përgjithësisht në çdo kantier ndërtimi , vendosja e piketave sipas percaktimeve ne projekt – preventivin e ketij objekti , realizimi i punimeve te germimeve dhe

largimit te materialeve te dala nga germimi , ndertimi i veprave te artit si dhe nje ure te re ne Gomsiqe,gërmim për hapje traseje ne piketat te miratuar me pare , betonime të ndryshme , shtrime dhe veshje me pllaka betoni per trotualet , punimet e kanalizimeve , pu nimet elektrike si dhe punime te tjera te planifikuara dhe te paplanifikuara qe mund et dalin gjate ndertimit te objektit .

Perdorimi i pajisjeve te pershtatshme , pershtatja me rregulloret nderkombetare dhe në pergjithesi zbatimi sipas standarteve dhe teknikave me te mira te ndertimit, jane nje kerkese thelbeshore per zgjedhjen e kontraktoreve dhe plotesimin e suksesshem te projektit. Kjo do te sjelle perfitime te dukshme per zbutjen e ndikimit te ndertimeve ne mjedis.

Toka

Ndërtimi dhe përdorimi i vazhdueshëm i rrugës mund të çojë në zhdukjen e tokave bujqësore në zonat ku kjo rrugë do të kalojë duke konsideruar variantin me hapjen e nje segmenti te ri per hyerjen nga aksi nacionl ne nje gjatesi prej 4.5km . Bujqësia është një burim i rëndësishëm i zonës së Velipojes sipas percaktimeve dhe specifikimeve te mesiperme . Gjithsesi sipërfaqja e tokës së humbur për rrugën në krahasim me zonën e tokës bujqësore në vend do të jetë i vogël. Në një shkallë lokale humbja e tokës bujqësore mund të jetë e rëndësishme por zona në një pjesë të mirë është e mbuluar nga toka bujqëso re. Humbja e tokave bujqësore nuk mund të shmanget përgjatë korridorit të karrexhatës së rrugës. Ndikimi do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm. Megjithatë, ndikimi mund të kufizohet me ruajtjen e duhur dhe ripërdorimin e dherave për restaurimin përgjatë argjinaturave rrugore dhe të mbushjen e gropave ose për të përmirësuar tokën diku gjetkë. Prandaj, humbja e tokës bujqësore është konsideruar të ketë një ndikim të vogël.

Mbetjet ose derdhjet aksidentale gjatë ndërtimit ose shfrytëzimit (p.sh. lëndë djegëse, vajra, lubrifikante, çimento, etj) kanë potencial për të ndikuar në tokën ekzistuese dhe cilësinë e saj. Megjithatë, metodat e mira të ndërtimit praktikë si të përshkruara në paragrafin e mesiperme mund të përdoret për të shmangur ose kufizuar potencialisht nga ndikimet e tilla. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë i parëndësishme (negativ). Çdo ndikim do të jetë i përkohshëm dhe të ulet me kalimin e kohës.

Ndryshimet në kënde të pjerrëta gjatë ndërtimit të trungut të rrugës apo karakteristika të tjera përgjatë rrugës (p.sh. hapja e gropave apo urat) mund të çojë në ndryshime të tokës / stabilitetit të saj dhe mund të shkaktojë erozion. Ndikimet e tilla do të jenë të rëndësishme në një shkallë lokale. Ndikimet e tilla potenciale mund të shmangen në fazën e projektimit, ose të kufizohen përmes përdorimit të masave lehtësuese. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë e parëndësishëm (negativ).Ndikimi do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm.

Relievi

Shumë prej ndikimeve të mundshme në reliev në gjurmën e rrugës së propozuar do të ndodhin gjatë fazës së ndërtimit dhe mund të minimizohen përmes projektimit ose mund të zbuten duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshijnë si më poshtë:

→ Kontrolli gjeoteknike dhe procesi i projektimit do të identifikojnë vendet se ku do të jetë e nevojshme të merren masat zbutëse të tilla si mure mbajtese të shpateve, ose bio-inxhinierike (p.sh., përdorimi i bimëve për të rritur qëndrueshmërinë e tokës)

→ Të gjitha punimet do të ndërmerret në përputhje me standardet e miratuara shqiptare. Në rast të ndonjë rasti specifik (për të cilën ka boshllëk legjislativ), projektuesi mund të referohet Eurocodeve perkatëse të publikuara.

→ Mund të ketë pjese ku mund të kërkohej dhe për tu përdorur për qëllime të tilla si mbushje anësore ose për rregullim të peisazhit pra në këtë kontekst duhet që dhe të hiqet me kujdes.

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh ngarkesën maksimale dhe kushtet gjeologo- inxhinjerieke te truallit.

→ Kërkesë e domosdoshme per punimet e ndertimit te segmentit rrugor me trase te re, eshte transporti dhe depozitimi i dherave te germimeve ne terrene te paracaktuara.

→ Kujdes të lartë gjatë manovrimit të automjeteve

→ Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh tjettersimin e ketyre shkëmbinjve nga faktoret atmosferike.

→ Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marrë parasysh kushtet gjeologo-inxhinjerieke te truallit; dhe mikrozonimin sizmik të sheshit te ndertimit dhe më gjerë.

→ Te ruhen themelet e ketyre veprave nga erozioni. Duhet te merret në konsideratë dhe të lihen korrode natyrore dhe të vendosen tombina nën rrugë .

→ Duhet të zbatohen standardet e përshtatshme të kullimit për të zbutur impaktin e mundshëm të erozionit të dherave.

→ Teknikat e mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren metodat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efekte e mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubri fikantëve apo shllamit që mund të krijohet nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza;

→ Metodatat më të mira të ndërtimit do të ndiqen përpërdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoret për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale ndotëse .

Gjeologjia

Ndërtimi i rrugës mund të çojë në krijimin e ekspozimeve të reja gjeologjike. Këto mund të kenë potencial arsimor dhe kërkimor. Si të tilla, ndërtimi i rrugës mund të ketë një (të dobishme) ndikim i moderuar. Ky efekt do të jetë i përhershëm dhe i pakthyeshëm.

Prerje rrugore do të krijojë shpatet e reja dhe mund të çojë në paqëndrueshmërisë lokale të shkëmbinjve. Trajtimi i tyre me masa mbrojtëse mund të stabilizojë qëndrueshmërinë e shkëmbinjve. Projektimi dhe praktikatat e mira të ndërtimit do të kufizojnë potencialin për këtë gjë. Masat zbutëse do të përdoret gjithashtu për të përmirësuar stabilitetin e shkëmbinjëve, aty ku do të shihet e nevojshme. Prandaj, ajo është konsideruar se ndikimi i në këtë pikë ka të ngjarë të jenë i parëndësishëm (negativ). Çdo mungesa e stabilitetit të shkëmbinjve ka të ngjarë të jetë i përkohshëm, por i pakthyeshëm nëse ndodh ndonjë shkarje.

Në kohën e përgatitjes së këtij raporti nuk ka vende të rëndësishme përgjatë rrugës të që janë paracaktuar për rëndësinë e tyre gjeologjike . Prandaj ndërtimi dhe shfrytëzimi i rrugës nuk do të ndryshojë asgjë në këtë drejtim.

Hidrologjia

Shumë nga ndikime të mundshme në mjedis mund të kufizohen përmes projekti me duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshihen si më poshtë:

- Të gjitha punimet do të kryhen në përputhje me standardet e ngjashme të mira tuara. Atë ku është e praktikueshme, projektimi i të gjitha strukturave të rrugës do të jetë në përputhje me Eurocodet perkatese të publikuara . Kjo norme dhe standart detyron shume nderhyerje pjesore per nje shmangje nga drejtimi i tanishem me devijime te vogla .
- Atë ku është e mundur të shfrytëzohen guroret ekzistuese që ndodhen në afërsi të rrugës së planifikuar do të shfrytëzohen këto përpara se të krijohen gropa të reja të marrë me qera.
- Për të mos reduktuar burimet që shërbejnë për furnizimin e ujërave nëntokësore apo që mund të sjellin problem në furnizimin me ujë të komuniteteve lokale duhet të merren në konsideratë faktorë si: stina e pranverës (ku këto ujera kanë potencialin më të lartë prurës), ose periudha e verës kur këto burime kanë prurje të ulët; faktorë të cilët të konsiderohen në kohëzgjatjen e punimeve.
- Atë ku reduktimi i sasisë së ujërave është e nevojshëm, dhe burimet e ujërave nëntokësore (p.sh., burimet e përdorura për furnizimin me ujë) janë identifikuar në zonën e projektit atëherë mund të merren masat lehtësuese të tilla si kufizimi në kohë apo vëllimi i sasisë së ujit për të reduktuar ndikimin ose mund të kryhen furnizimet alternative të cilat gjithsesi do të kushtëzojnë kohëzgjatjen e punës. Duhet të theksohet se këto aktivitete mund të duhet një leje sipas Ligjit të Burimeve Ujore të Shqipërisë.
- Atë ku përdorimi i ujërave nëntokësore është propozuar për furnizim me ujë gjatë fazave të ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës, duhet të bëhet vlerësimi i duhur i efekteve të mundshme që mund të ketë ky proces në furnizimin e komuniteteve lokale dhe të ndërmerren dhe masat zbutëse. Atë ku është praktike dhe e arsyeshme, mund të përdoren furnizime alternative të ujit për popullsinë lokale kur pusët lokale apo burime shtrihen brenda korridorit rrugor. Duhet të theksohet se marrjen e ujërave mund të duhet një leje sipas Ligjit të Burimeve Ujore të Shqipërisë.
- Standardet e kullimit të përshtatshme gjatë projektimit dhe gjatë ndërtimit do të zbatohen për të zbutur ndikimin e mundshëm në cilësinë e ujërave nëntokësore nga cilrimi i substancave të rrezikshme (p.sh. naftës dhe ndotësve të tjerë);
- Metodatat më të mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren praktikatat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efektet e mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubrifikantëve apo shllamit që mund të krijohet nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza;
- Çdo automjetet dhe pajisje e përdorur gjatë ndërtimit do të mirëmbahet dhe të inspektohet rregullisht për rrjedhjet e karburantit, lubrifikantët dhe vaji, dhe pajisjet e duhura do të jenë në dispozicion në kantier për të eliminuar derdhjet të vogla;
- Të gjitha karburantet do të ruhen sipas udhëzimeve të mira të praktikës, duke përfshirë depozitat me një vëllim minimal e ruajtjes së 110% të kapacitetit të depozitës
- Shkarkimet nga çdo mjet apo pas larjes së gomave do të mblidhen dhe riciklohen, kur është e mundur, dhe jo të shkarkohen në tokë;

- Tepricat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit.
- Punimet në tokë mund të çojnë në rritjen trupave të ngurtë pezull në ujërat nëntokësore dhe burimet do të minimizohen nga sasia e përgjithshme e tokës së ekspozuar ndaj punimeve të ndërtimit, themeleve etj.
- Të gjitha mbetjet nga prishjet që dalin gjatë ndërtimit do të klasifikohen dhe të eliminohen në përputhje me legjislacionin përkatës;
- Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza.
- Duhet të mbahet një rregjistër i vecantë për të gjitha llojet e mbetjeve të gjeneruara.
- Protokollet dhe metoda më të mira të ndërtimit do të ndiqen për përdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoret për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale infektive;
- Në kantier do të bëhet një inspektim për të vëzhgurar (nese ka) ndotje të ujërave apo të tokës, kjo në përputhje me standardet kombëtare ose evropiane;
- Do të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut dhe rehabilitimit për të punësuarit në vende ku mund të konstatohet ujëra apo tokë e ndotur me qëllim marrjen e masave parandaluese.
- Sistemet e kullimit do të jenë të projektuara për të kufizuar depërtimin e vajrave, karburanteve apo trupave të ngurtë pezull, në sistemin e ujërave nëntokësore ose burime. Sigurimi i zonave të punimeve me prita do të kufizojnë ndikimin e mundshëm dhe ndalimin e depërtimit të ndotësve në ujërat nëntokësore dhe tokë.
- Një përdorim sa më i përshtatshëm i herbicideve për të kontrolluar rritjen e bimëve përgjatë autostradës, dhe përdorimin e kripërave të rrugës do të bëhet në minimum.

Aty ku ka potencial për burimet e ujërave nëntokësore (duke përfshirë pusët, kanalet dhe burimet) do të zbatohen të gjitha masat e përmendura më lart. Para ndërtimit dhe të zbutjes së ndikimit, situata bazë (p.sh. cilësia e ujit dhe normat e rrjedhjes) do të përcaktohet përmes monitorimit. Gjatë gjithë ndërtimit, duhet të bëhet mbikqyrja e nevoj shme në mënyrë që të ruhen njëjtat parametra për të siguruar që mos të ndodhë asnjë rënie në cilësinë e ujit ose fluksit të prurjes që shpesh ndodhin si rezultat i zhvillimit të punimeve rrugore. Nëse identifikohet një rënie e fluksit apo cilësisë duhet verifikuar edhe shkaku si edhe të merren masat e duhura zbutëse të vënë në vend situatën.

Në paragrafet e mëposhtme diskutohen parametrat me kuptimplote dhe masat që janë marrë.

5.2 –Ndikimet në fazën e ndërtimit

Reabilitimi/ndërtimi i këtij segmenti rrugor fillon në harkun e Bërdicës , në kryqëzi min me rrugën Lezhë–Shkodër (km.00+000) dhe përfundon në urën e Gomsiqes (km.19 +000) rreth 5km nga Ura e Gjo Lulit dhe është pjesë e rruges kryesore së Velipojes. Ndërtimi do të bëhet sipas një projekti bashkëkohor dhe që në fazën e projekt idese është konsideruar që do të zbusë ndikimet mjedisore .

Aksi rrugor i tanishëm , ka qenë në gjendje jo të mirë përse i përket qarkullimit, sigurisë rrugore dhe sinjalitikës dhe gjatë ndërtimit të tij shumë kohe më parë nuk janë marrë parasysh problemet e sigurisë rrugore dhe këtu kemi parasysh gjeometrinë e rrugëve.

Nepermjet vlerësimit të ndikimit në mjedis i cili nuk është thjesht për të vlerësuar apo karakterizuar mjedisin, por më tepër për të ndikuar në projektim që të bëhen zgjidhjet sa më të mira si edhe për të siguruar që përpjekjet për të zbutur efektet negative të reflektohen në projekt . Kriteri për të arritur në vlerësimin e efekteve mjedisore mund të konsiderohet si një lloj formule.

Në shumicën e rasteve gjenerimi i një vlerësimi të ndikimit në mjedis mundëson raportimin mbi rëndësinë e një ndikimeve të caktuara sipas një shkalle vlerësuese :

Humultime të dhenash	Situata ekonomike -sociale- mjedisore	Fazat e projekti	Raportimi ndikimeve	Pershifirja e miniraportit
Rishikim i rregulloreve	Mbledhja e të dhenave të gjurmës së projektit	Punimet e projektit	Risistemimi(mini raporti)	Përfshirja e Planit Veprimit
Vizita në terren përpara hartimit të projektit	Analizimi dhe krahasimi	Raporti bazë	Plani Veprimit	Monitorimi dhe vlerësimi
Qëllimet	Baza	Vlerësimi i ndikimit	Planet menaxhuese	Implementimi

Rëndësia e efektit është formuluar si një funksion i receptorit ose ndjeshmërinë ndaj ceshtjeve mjedisore të zonës si edhe madhësisë së ndikimit të projektit në mjedis. Me fjalë të tjera,kritere të rëndësishme janë përdorur për të raportuar efektin e ndikimit. Përshkruesit dhe kriteret për ndjeshmërinë e mjedisit të aspekteve të mjedisit janë të shënuara në tabele me poshte :

Ndjeshmëria	Përshkrimi
Shume e lartë	Rendësi shume e madhe, në nivel ndërkombëtar dhe potencial i limituar për tu zëvendësuar .
E lartë	Rendësi madhe në nivel kombëtar dhe potencial i limituar për tu zëvendësuar
Mesatare	Rendësi madhe, në nivel rajonal dhe potencial I limituar për tu zëvendësuar.
E ulët	Rendësi mesatare në nivel lokal dhe potencial te limituar për tu zëvendësuar
E parëndësishme	Rendësi e ulët në nivel lokal

Përshkrimi tipik dhe kriteret që përcaktojnë madhësinë e një ndikim nga një projekt:

Ndjeshmëria	Përshkrimi tip
I madh	Humbja e burimeve mjedisore apo vecoria e tyre; e burimeve; dëmtimi i rëndë i karakteristikave kryesore, apo elementeve të rëndësishëm anësorë
	Nivel i lartë apo përmirësim i madh i cilësisë së burimeve; restaurimi i gjerë ose përmirësim; përmirësim i madh i attributeve cilësorë (të dobishme).

I moderuar	Humbja e burimeve, por nuk që ndikon negativisht në vecorite e tij;humbja e pjesshme e / dëmtim të karakteristikave kryesore, ose karakteristikave të elementeve (anësore).
	Përfitim për të, ose shtimi të karakteristikave kryesore, apo karakteristikave të elementeve; përmirësimi i attributeve të cilësisë (përfitues).
I vogël	Disa ndryshim të matshme ose dobësim të të, një apo më shumë prej karakteristikave kryesore, ose karakteristikave të elementë (negativ).
	Përfitim i vogël për burimin ose shtimi i një apo më shumë të karakteristikave kryesore ose karakteristikave të elementë ndikimi i dobishëm në cilësi ose një rrezik të reduktuar të ndikimit negativ që ndodh ndodh(përfitim)
E parëndësishme	Humbje shumë të vogla ose ndryshim në dëm të një ose më shumë karakteristikave(anësore)
	Përfitime shumë të vogla për të ose shtesa pozitive e një ose më shumë karakteristikave, ose karakteristika të elemente (të dobishme)
Ska ndryshim	Nuk ka humbje ose ndryshim të karakteristikave, ose karakteristika të elementeve; asnjë ndikim i dukshëm në asnjë drejtim.

Shkalla në përcaktimin e rëndësisë së ndikimit duhet të mbështetet në argumentin e arsyetuar , gjykimit profesional dhe duke marrë në konsideratë dhe pikëpamjet e organi zmave përkatës . Për disa zëra, efektet e parashikuara mund të krahasohen me kufijtë sasiore të nivelit të tyre për shkallën e rëndësisë. Caktimi çdo efekt në një nga pesë kategoritë e shkallës së rëndësisë, mundëson që çështje të ndryshme tematike do të vendosen në të njëjtën shkallë, në mënyrë që të ndihmojë procesin e vendim-marrjes në çfarëdo fazë të projektit në kuadër të të cilit është ky proces. Këto pesë kategori të rëndësisë janë dhënë si me poshte :

Kategoria treguese	Përshkrimi tip i efektit
Shume e gjerë	Vetëm efektet anësore janë të caktuar normalisht këtë nivel të rëndësisë.Ato përfaqësojnë faktorë kyç në procesin e vendim-marrjes. Këto efekte janë të përgjithsme dhe jo detyrimit të, lidhur me tiparet e rëndësishme ndërkombëtare, kombëtare apo rajonale ku mund të ketë një ndikim të dëmshm ose humbjen e vecorive të burimit. Megjithatë, ndryshimet e mëdha në një vend apo peisazh me rëndësi lokale mund të hyjnë në këtë kategori
E madhe	Këto efekte të dobishme apo negative konsiderohen si shumë të rëndësishme dhe mund të jenë material për tu marrë në konsideratë në procesin e vendim-marrjes.
E moderuar	Këto efekte të dobishme apo negative mund të jetë të rëndësishëm, por jofaktorë kyç në procesin e vendim-marrjes. Efektet kumulative e faktorëve të tillë mund të ndikojnë në vendim-marrjen vetëm në rast se ato të çojnë në një rritje të efektit të përgjithshëm negativ në një burim të veçantë ose përdoruesit e këtij burimi
I lehtë	Këto efekte të dobishme apo negative mund të ngrihen si faktorë lokalë. Ato nuk ndikojnë në procesin e vendim-marrjes, por janë të rëndësishëm në etapa të mëvonshme të projektit.
Neutral	Nuk ka efekte apo ata që janë nën nivelet e perceptimit, brenda

kufijve normalë të normave të lejuara.

Është e rëndësishme të theksohet se kategoritë treguese janë të nevojshme si për efektet pozitive (të dobishme), ashtu dhe ato negative (negative). Pesë kategoritë treguese mundësojnë gjetjen e tetë rezultateve të mundshme. Duke aplikuar formulën, ndjeshmërinë më e madhe e mjedisit apo vlerën e receptorit ose të burimit, si dhe madhësinë e ndikimit, më i saktë do të përcaktohet efekti.

Pasojat e një ndikimi negative në burim do të ketë një efekt shumë të rëndësishëm negativ.

Tendenca për zbutjen e ndikimeve të negative mundshme mjedisore është për ti shmangur ato kudo që të jetë e mundur.

Kjo do të arrihet duke marrë parasysh mënyrat për të parandaluar efektet negative në burim, para se të mendohet për marrjen e masave zbutëse të mëvonshme. Kjo është arritur përmes përzgjedhjes së kujdesshme dhe projektimit të rrugës duke shmangur zonat e ndjeshme mjedisore.

Metodika e zhvilluar në këtë në këtë raport identifikon edhe rrugët dhe mënyrat për përzgjedhjen e masave për parandalimin e fenomeneve si rrëshqitja e dherave, e shpateve etj, duke zhvilluar më tej analizën me qëllim projektimin sa më të mirë të mureve mbajtës vertikale dhe horizontal për të minimizuar ndikimet negative në mjedis.

Masa të tjera zbutëse do të merren parasysh dhe do të përfshihen në mbrojtjen apo përmirësimin e karaktersitikave të mjedisit apo në cilësinë e punimeve të tilla si: specifika të veçanta të punime tokësore, të levishmërisë, të shëndetit të njeriut etj .

		<u>Variabli i ndikimit</u>				
		Nuk ndryshon	E parëndësishme	E vogël	E moderuar	E lartë
Vlera mjedisore(ndjeshmëria)	Shume e lartë	Neutral	E lehtë	E moderuar ose e madhe	E madhe ose shumë e madhe	Shumë e madhe
	E lartë	Neutrale	E lehtë	E lehtë ose e moderuar	E moderuar ose e madhe	E madhe ose shumë e madhe
	mesme	Neutrale	Neutral ose e lehtë	E lehtë	E moderuar	E moderuar ose e madhe
	E ulët	Neutrale	Neutral ose e lehtë	Neutrale ose e lehtë	E lehtë	E lehtë ose e moderuar
	E parëndësishme	Neutrale	Neutrale	Neutrale ose e lehtë	Neutrale ose e lehtë	E lehtë

5.2.1-Masa te rekomanduara ne fazen e ndertimit

Per minimizimin e ndikimeve negative mjedisore rekomandohet :

→ Të evitohet në maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndërtimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)

→ Të parashikohen mjete dhe mundësi për mbledhjen e vajrave ne rast derdhjeve aksidentale në toke dhe ne rrjetin e kanaleve kullues e vadites si edhe te kontraktohen subjekte të pocacme të cilat merren me trajtimin e tyre.

- Vendosja e mureve mbajtës apo pritave në zonat ku do të konstatohet rreziku i rreshqitjes së dherave
- Të shtrohen me beton siperfaqet e pastrimit te automjeteve, ato te ndrimt te vajit te tyre si dhe siperfaqet e stokimit te substancave te tjera ndotese.
- Bitumi, bojrat dhe lendet e tjera toksike te perdoren me kujdes, per te mos ndotur token dhe ujrart.
- Marrja e masave për parandalimin e rreshqitjeve të dheut, shpateve apo erozionit gjatë fazes së ndërtimit.
- Të evitohet ne maksimum ngjeshja e tokave bujqësore përreth siperfaqes se objektit;
- Punimet e mundshme jashtë gjurmes se objektit, te kryhen në mot të thatë, dhe kur toka nuk eshte e lagur
- Të evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave, karburanteve nga mjetet e ndertimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)
- Te mblidhen në njëvend te caktuar, në ene të papershkueshme, ne kantierin e ndertimit, mbeturinat e vajrave, grasove, etj.
- Vendi ku mendohet se mundësia e derdhjes pertoke te vajrave dhe grasove, te mbulohet nga një shtresë e papershkueshme nga këto lënde.
- Të mbahen ne gatishmeri produkte qe thithin keta ndotës

Tabela 5.1 Permbledhje e vleresimeve te ndikimit ne mjedis

Parametri mjedisor	Burimi	Vlera e ndikimit		
		E ulet (U)	Mesatare (M)	E Larte (L)
Zhurma	Gjate ndertimit	U		
Mbeturinat	Gjate germimit	U		
	Gjate ndertimit	U		
Ndotja e ajrit	Pajisjet e ndertimit	U		
	Levizjet e makinave		M	
	Levizjet e punetoreve	U		
	Pluhur nga aktivitetet		M	
Ndotja e ujit	Kullimi	U		
	Mbetje te tjera	U		
Ndikimi ne trafik	Levizjet e makinerive		M	
	Levizjet e punonjesve	U		

Makinerite e nevojshme per kete ndertim jane :

- Eskavatore me kove per germim
- Buldozer
- Autobetoniere
- Kamione te tonazheve te ndryeshme
- Sheshues nivelues siperfaqe rrugore
- Asfaltoshtruese

- Bitumatrice
- Makineri dhe pajisje që mund të kerkohen gjatë operacioneve të ndryshme për perfundimin e plote të rikonstruksionit të këtij aksi rrugor
- Kontejnere për grumbullimin e mbetjeve ditore .

5.2.2-Peisazhi dhe bukurite natyrore

Ky kapitull paraqet vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe në bukuritë natyrore të cili mbështetet mbi vëzhgim në terren dhe studime të përparshme të zonës në Qarkun e Shkodrës . Gjithashtu janë vlerësuar të dhënat e mbledhura nga trashëgimi kulturore dhe bukuritë natyrore të mirënjohura të zonës.

Hapat kryesore në kryerjen e Vlerësimit të Ndikimit në peisazh dhe në bukuritë natyrore janë si më poshtë:

- Mbledhja e të dhënave ,puna në terren dhe studim të literaturës për këtë qëllim
- Përshkrimi i peizazhit bazë
- Klasifikimi peisazhit
- Identifikimi i ndikimeve të mundshme pozitive dhe negative në peisazh dhe në bukuritë natyrore.
- Vlerësimin e rëndësisë së ndikimeve të identifikuara.

Ky raport i përshkruan si vijon:

a.Shkalla e përputhshmërisë me politikat e qeverisë dhe dokumente shtesë që lidhen me peizazhin

b. Venndodhja e rrugës, ekzistuese në kontekstin e peizazhit

c. Metodologjia e vlerësimit;

d.Vlerësimi i peizazhit ekzistues karakterit të tij, cilësia dhe ndjeshmëria ndaj rrugës së propozuar;

e.Ndikimet e mundshme të rrugës në peizazh

f.Ndikimi potencial i rrugës mbi elementët kyç të peizazhit dhe masat e mundshme zbutëse për këtë qëllim.

Ligjet shqiptare përcaktojnë sistemin për mbrojtjen e natyrës dhe krijojnë kërkesat bazë për ruajtjen e natyrës dhe për përdorimin e saj të qëndrueshëm, në veçanti:

a. Ruajtjen, përtëritjen dhe shfrytëzimin e qëndrueshëm të natyrës dhe burimeve natyrore të rinovueshme;

b. Restaurimi i zonave të dëmtuara të mbrojtura të natyrës dhe të habitateve të tyre natyrore dhe specieve;

c.Mirëmbajtja dhe restaurimi i ekuilibrit ekologjik të natyrës;

d.Krijimi i sistemit të planifikimit, të menaxhimit, të informacionit dhe të financimit për mbrojtjen e natyrës;

e.Realizimi i qëllimeve të përcaktuara në politikat për mbrojtjen e natyrës;

f.Reduktimi i mbi-përdorimit dhe dëmtimit të specieve të tëra të florës dhe faunës, veçanërisht llojeve me rëndësi, si dhe habitateve të tyre;

g.E drejta e publikut për informim dhe e drejta e pjesëmarrjes në ruajtjen e natyrës;

h.Të sigurojë të drejtën e qytetarëve për një mjedis të shëndetshëm, dhe aksesin në bukuritë natyrore për pushim dhe rekreacion;

i.Sigurimin e biodiversitetit përmes ruajtjes së habitateve të rëndësishme natyrore dhe llojeve me rëndësi të florës dhe faunës së egër;

Mbrojtja e peisazhi dhe bukurive natyrore synon të arrijë;

1. Karakteristikat e ekosistemeve dhe llojeve të rralla dhe të rrezikuara;
2. Karakteristikat e peisazhit të promovuar si turistik
3. Vlerat rekreative të peisazhit dhe bukurive natyrore.

Leja mjedisore do të jepet vetëm nëse projekti i propozuar nuk ndikon negativisht mbi karakteristikat natyrore të peizazhit ose të llojeve të rëndësishme të habitateve dhe bukurive natyrore.

Ndikimi negativ, sipas pikës 2 ndodh në qoftë se një projekt i propozuar mund të shkaktojë:

- ☞ Ndikimi negativ tek një ose më shumë të specieve të rëndësishme ose të llojeve të rëndësishme habitatit; ose
- ☞ Në qoftë se pritët që të shkaktojë një parregullsi të mëdha në funksionimin e ekosistemit.

Për interesa publike, duke përfshirë dhe ato të sociale apo ekonomike do të bëhet një vlerësim i dytë (Analiza SWOT)

Duke iu referuar propozimeve të rrugës ligji përcakton se:

Autoritetet kompetente do të ndërmarrin hapat e duhura për të shmangur, përkeqësimin e habitateve natyrore dhe habitatet e specieve, si dhe prishjen e zonave me ndjeshëri të lartë.

Çdo projekt i propozuar mund të ketë një efekt të rëndësishëm në menaxhimin e peisazhit të zonës qoftë individualisht apo në kombinim me projekte të tjera duhet të subjekt i vlerësimit të duhur të ndikimit të tij dhe autoritetet kompetente dhe palët e interesuara mund të bien dakord me projektin e propozuar vetëm pasi të jetë konstatuar se projekti nuk do të ndikojë negativisht në integritetin e zonës në fjalë;

Në rast të ndikimeve negative por kur megjithatë duhet projekti të kryhet për arsye të mëdha të interesit publik, duke përfshirë ato të një natyre sociale apo ekonomike, autoriteti kompetent do të kërkojë të marren masat e nevojshme kompensuese për të siguruar koherencën e përgjithshme të ekosistemit në fjalë.

Faktoret që ndikojnë në peisazhin e zonës

- Rrallimi ose zëvendësimi i peizazhit
- Karakteristikat specifike të pamjen së zonës apo peizazhit
- Përdorimi aktual i tokës ekzistuese
- Shkalla dhe konturet e peisazhit
- Pamja dhe shpërndarja e receptorëve vizuale
- Zbutja e peisazhit me këtë zonë
- Cilësi dhe vlera të njohura në peisazhin ose pamjen e qytetit.

Shkalla e rëndësise për kuptimin e efekteve

Shkalla e rëndësisë(për kuptimin e efekteve)	Efektet
E rende	Efektet që do të merren në konsideratë sepse receptori dhe burimi është dëmtuar në mënyrë të pakthyeshme
E madhe	Efektet që mund të kthehen në çështje që kërkojnë vendimarrje.

E moderuar	Efektet që kanë mundësi të vogla për t'u bërë çështje dhe që mund të zgjidhi projekti por ku mund të nevojitet një vlerësim në të ardhmen
E vogel	Efektet janë në nivel të rëndësishëm lokal
E parendesishme	Efektet që janë përtej kriterëve aktual të vlerësimit ose parashikimit ose brenda kapacitetit të peizazhit për të pranuar ndryshimin.

Vlerësimi i cilesise se peisazhit

Vlerësimi i peisazhit dhe ndikimet vizuale nga rruga e propozuar bazohet në dy fazat e zhvillimit : në përfundimin e rrugës dhe pastaj në 15 vjet paspërfundimit. Vlerësimi bazë është supozuar të jenë të këtij viti (2015) dhe përfshin propozime standarde zbutëse.

Në kohën e vlerësimit ndikimet e ndërtimit janë vlerësuar me informacionin e dhënë nga projektuesit e rrugës si edhe nga mbiqyrja e terrenit.

Kjo metodë vlerësimi shërben për të ofruar një nivel më të lartë të të kuptuarit të ndonjë të mundshëm dhe ndikimit në peisazh apo vizual përmes një periudhe kohore dhe konsideron zhvillimin e propozimeve të lehtësimit. Cilësia e peisazhit është vlerësuar në bazë të renditjes në pesë shkallë të caktuar në MNRRU Vëllimi 11, neni 3, Pjesa 5 .

Cilesia Peisazhit	Pershkrim i peisazhit
E lartë	Struktura shumë e fortë peisazhi, model karakteristik
	Kombinim i balancuar i kontureve të tokës dhe mbulesës së tokës;
	Menaxhimit i përshtatshëm për përdorimin e tokës dhe mbulesës së saj;
	Karakteristika shumë të mira të ruajtura
	Vlera unike në vendin e vet;
	Nuk ka karakteristika të hequra
Shumë tërheqës	Strukturë e fortë e peizazhit, modele karakteristike dhe kombinim i balancuar i kontureve të tokës me mbulesën e saj
	Menaxhim i përshtatshëm për përdorimin e tokës dhe mbulesën së saj por me potencial zhvillues
	Peisazh me karakteristika të forta të ruajtura
	Peisazh me ndjeshmëri të fortë;
	Peisazh me ndonje karakteristike të hequr sipas rastit
E mire	Struktura e këndshme peizazhi, modele karakteristike dhe kombinime të kontureve të tokës dhe të mbulesës së saj janë ende evidente;
	Mund të kryhen disa veprime për të përmirësuar menaxhimin mbi përdorimin e tokës dhe mbulesën e saj .
	Disa karakteristika te forta të ruajtura
	Peisazh me ndjeshmëri
	Disa karakteristika të peisazhit të hequra.
E zakonshme	Strukturë e dallueshme peizazhi, modele karakteristike të kontureve të tokës dhe të mbulesës së saj shpesh janë maskuar me përdorimin e tokës;
	Ka vend për të përmirësuar menaxhimin për përdorimin e tokës dhe mbulesën e saj
	Ndonjë tipar i ruajtur
	Karakteristika shpesh të hequra
E varfer	Strukturë e dobët ose degraduar peizazhi, modelet karakteristike të kontureve të tokës dhe mbulesës së saj janë të mbuluara dhe maskuara me përdorimin e tokës;
	Mungesa e menaxhimit dhe ndërhyrjes në peisazh ka rezultuar në degradim.

	Nuk ka tipare të ruajtura
	Karakteristika të shumta janë hequr.

Vlerësimi i peisazhit dhe zonave te ndjeshme

Vlerësimi i shkallës së ndjeshmëria së peizazhit apo pamjes së zonës së banuar gjatë procesit të ndryshimit reflektohet në shkallën në të cilën peizazhi është në gjendje për tu përshtatur me ndryshimin (për shkak të llojit të zhvillimit apo të ndryshimit të përdorimit të tokës) pa efekte të kundërta mbi karakterin e saj. Kjo mund të ndikohet nga shkalla e kontureve të tokës ekzistuese ose atyre të reja nga vegjetacioni ekzistues ose i mbjelljes së re. Këto dhe faktorë të tjerë përcaktojnë dukshmërinë e zhvillimit të propozuar dhe për këtë arsye mund të ndikojnë në shtrirjen e efektit dhe në karakterin e perceptuar dhe krijimit në një peisazh komod përreth zonës së banuar. Ndjeshmëria e pamjes dhe peisazhit të zonës së studimit është vlerësuar duke përcaktuar aftësinë e peizazhit / pamjes së zonës për të pranuar ndryshimin si rezultat i zhvillimit të propozuar pa dëmtime të shkallës së lartë apo që mund të dëmtojnë cilësinë e peisazhit.

Faktoret per vleresim te ndjeshmerise

Shume e Larte	Kur është shume tërheqës dhe i rrallë;
	I njohur ndërkombëtarisht nga organizatat ndërkombëtare (trashëgimia botërore)
	Peisazh jo i qëndrueshëm
	Peisazh me cilësi të rralla
E larte	Rendësi e lartë dhe peisazh i rrallë
	I cilësuar nga shkalla kombëtare për nga rëndësia;
	Qëndrueshmëri shume e ulët e peisazhit
	Peisazh shumë tërheqës
Mesatar	Peisazh tipik me vlera të larta
	Peisazh i njohur në shkallë rajonale
	Peisazh me potencial të lartë për ndërhyrje
	Peisazh me cilësi të larta
E ulet	Peisazh monoton ose i degraduar
	I njohur vetëm në shkallë lokale
	Potencial për ndërhyrje
	Peisazh i zakonshëm
	Peisazh i dëmtuar ose i parëndësishëm
	Peisazh ku ka pasur ndërhyrje
	Shkallë lokale
Parendesishem	Cilesi te varfra

Shkalla e ndikimeve mbi peizazh ose në pamjen e zonës mund të jetë e kundërt (negative), e pandryshueshme apo i dobishëm (pozitive). Përcaktimi i shkallës së ndikimit është i bazuar kryesisht mbi natyrën e zhvillimit të propozuar, dhe rezulton në përfundimin se si ndryshon peizazhi apo pamja e qytetit, si dhe nga kohëzgjatja e efekteve të ndryshimit (dmth i përhershëm ose i përkohshëm).

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

Për të vlerësuar madhësinë e ndikimit që rezulton nga opsionet e projektit, direktivat Europiane përcaktojnë standartët krahasuese e cila në thelb është një shkallë zbritëse e ndikimeve duke filluar nga “jo-shumë i madh).

I madh	Jo i favorshëm Propozimet rezultojë në shtimin e tipareve ose elementet të reja të pazakonta dhe sjell një humbje totale ose një shkallë dëmtimi tëi rëndë të karakteristikave kryesore, dhe elementeve që kontribuojnë për peizazhi apo pamjen e zonës, dhe efektet janë afatgjatë dhe të pakthyeshëm.
	Idobishëm Propozimet ofrojnë shkallë të madhe apo përmirësim të madh për cilësinë e peizazhit nëpërmjet restaurimit ose zgjerimin të mundësive përmes heqjes së përbërëse jot ë zakonata të peizazhit dhe shtimin e tipareve të reja të përshtatshme për karakterin e peizazhit.
E moderuar	Jo i favorshëm Propozimi formon një tipar të ri të dukshëm, të pazakontë ose që rezulton në humbje të pjesshme apo dëmtim të karakteristikave kryesore, elementeve dhe karakteristika që kontribuojnë në peizazhin apo pamjen e zonës, dhe ku dhe ku efektet mund te jenë afatgjatë ose të pakthyeshme.
	Përfitues Propozimet ofrojnë përmirësim të pjesshëm ose të dukshëm në shtimin e, karakteristikave kryesoretë peisazhit, të cilat të rezultojnë në një përmirësim të cilësisë së peizazhit.
E ulët	Jo i favorshëm Disa ndryshime të vogla dhe të matshëm kur propozimi përbën një tipar të vogël në peizazhit apo pamjen e zonës dhe rezulton në humbje të vogël ose dëmtim të karakteristikave kyçe, dhe efektet janë afatshkurtër dhe afatmesme.
	I dobishëm Propozimet ofrojnë përmirësim të lehtë nga restaurimi I karakteristikave e ekzistuese apo nga heqja e disa karakteristika të pazakonta dhe shtimin e karakteristikave dhe elementëve kryesore të peizazhit,
E	Jo I favorshëm Propozime për humbje te vogla të cilësive apo elementëve të peisazhit dhe ku efektet mund të jenë afatshkurtër ose të kthyeshëm
	i dobishëm propozime për nderhyrje të lehta që ndikojnë fare pak në karakteristikat e peisazhit
Pa ndryshim	Nuk ka humbje ose shndërrim të karakteristikave ose elemente të peizazhit apo pamjes së zonës Nuk ka ndikim të dukshëm i te dobishëm ose të kundërt

Rendesia e ndikimit mbi peisazh

Rëndësia e ndikimit të parashikuar që mund të rezultojë nga zhvillimi i propozuar do të varet nga madhësia e ndikimit dhe ndjeshmërinë e receptorit.

Matrica e rendesise se efekteve

	Shume e lartë	Neutrale	lehtë	E moderuar ose e madhe	E madhe ose shume e madhe	Shume e madhe
	lartë	Neutrale	Lehtë	E moderuar ose e lehtë	E moderuar ose e madhe	E madhe apo shume e madhe
ndjeshmëria	mesatare	Neutrale	Neutrale ose e lehtë	Lehtë	Moderate	E moderuar ose e lartë
	ulët	Neutrale ose e lehtë	Neutrale ose e lehtë	E moderuar ose e lehtë	Gjithësisht e moderuar	E moderuar ose e lehtë

Zona të ndjeshme ku madhësia e ndryshimit është parashikuar që të jetë e vogël mund të rezultojë që te jete më e madhe psh e moderuar.

Duke përdorur madhësinë e ndikimeve dhe vlerësimin e ndjeshmërisë së peizazhit në receptorët vizuale me poshte tregojme se si bëhet një vlerësim fillestar për rëndësinë e efekteve për secilin komponent. Kjo matricë është një mjet që shërben për të kontrolluar për të siguruar që vendimet në lidhje me ndjeshmërinë, madhësinë e ndikimit dhe rëndësinë e efektit janë të balancuara.

Përfitim shume i madh(efekt pozitiv)	Shumë pak propozime, edhe nëse ka ndonjë mund ta meritojë këtë vlerësim Sigurimi i një mundësie për zgjerim të madh. Mundësi të mëdha të zbutjes së dëmtimeve apo ripërtëritjes së karakteri skave të humbura më anë të ndërrjes në peisazh
Efektet positive	Karakteristika të humbura ose të dëmtuara nga bujqësia intensive, mungesa e menaxhimit ose zhvillimit jot ë qëndrueshëm. Propozimet ofrojnë mundësi për të rritur peisazhin sepse: -Ata përshtaten shumë mirë me shkallën, konture e tokës dhe modelin e peizazhit; -Mundësi të mëdha të zbutjes së dëmtimeve apo ripërtëritjes së karakteriskave të humbura nga mungesa e menaxhimit apo zhvillim të qëndrueshëm më anë të ndërrjes në peisazh -Masa që do të mundësojnë restaurimin ose zgjerimin e vendit, shkallës dhe cilësisë së peizazhit nëpërmjet mbjelljes së projektuar mirë dhe masave zbutëse, të cilat mund të rrisin cilësinë e karakteristikave nëpërmjet përdorimit të materialeve dhe specieve lokale të cilat përshtaten me peizazhin; - Masa që mundësojnë që disa cilësi të peisazhit mund të restaurohen përmes masave përfituese dhe të ndjeshme të peisazhit të hartuara gjatë fazës të projektimit, masa të cilat joanë njohur zyrtarisht. -Objektiva te caktuara ne planet rajonale te qeverise per ripërteritjen e peisazhit

Propozime :

-Modelimi mirë në shkallë, në kontureve të tokës dhe të peizazhit;

Përfitim i moderuar(efekt pozitiv)	-Integrimi i masave zbutëse për të siguruar se ata do të ndërthuren mirë me peizazhin përreth - Ruajtja ose përmirësimi i karakteristikave të peizazhit ekzistues në një zonë ku peizazhin nuk mundëson prekjen apo ndryshimin e tij. -Vlerësimi nese masat e marra gjatë projektimit do të mund të përmirësojnë, shkallën, konuret e tokës apo cilësinë e peisazhit. -Shmangia e konflikteve me institucionet apo me qeverisjen locale që ka në zotërim zonën ku projekti do të shtrihet.
Efekte neutrale	Propozimet janë të projektuara mire për: -Për të plotësuar shkallën, konturet e tokës dhe modelet e peizazhit; - Për të integruar masa zbutëse që sigurojnë se skemat do të harmonizohen mirë me veçoritë dhe elementët e peisazhit përreth; -Për të shmangur efektet e bezdisshme dhe për të mos pasur efekt negative në nivelin aktual të qetësisë së peizazhit përmes të cilit rruga kalon; - Për të ruajtur karakterin e peizazhit ekzistues në një zonë që nuk është një peizazh të caktuar, që nuk është as me vlera kombëtare apo lokale me cilësi të lartë, që nuk është e ndjeshme apo ta ndryshojë atë. - Për të shmangur konfliktet me institucionet përgjegjëse të mbrojtjes zonës
Humbje e lehte (efekt negative)	<i>Propozime:</i> -Kur nuk përshtaten me mjaft konture të tokës apo modelin e peisazhit -Edhe pse jo shumë vizualisht të bezdisshëm, do të ndikojnë në pikëpa mjet e caktuara në të gjithë zonën; -Prek një sipërfaqe ose cilësinë e njohur të peizazhit; -Nuk mund të zbutet plotësisht për shkak të natyrës së propozimit apo karakterit të peisazhit nëpërmjet të cilave rruga kalon; -Konflikt me politikat e autoriteteve lokale për mbrojtjen e karakterit lokal të peisazhit
Humbje e moderuar (efekt negative)	<i>Propozime:</i> -Kur janë jashtë shkallës së peisazhit ose në kundërshtim me mode lin lokal dhe konturet e tokës; -Kur janë vizualisht të bezdisshëm dhe do ndikoni negativisht mbi peizazhin; -Kur është e pamundur për të zbutur plotësisht ndikimin; zbutja nuk do të parandalojë skemën nga dëmtimi i peisazhit në terma afatgjatë dhe disa nga karakteristikat e peisazhit do të shkatërrohen ose do të reduktohen pjesërisht. - Kur do të ketë një ndikim negativ në cilësisë të njohura të peisazhit ose mbi karakteristika të prekshme dhe të rëndësishme të tij - Kur do të ketë një konflikt me politikat lokale dhe kombëtare për të mbrojtur tokën bujqësore.
Humbje e madhe (efekt negative)	Propozimet janë shumë të dëmshme për peizazhin në këto raste: -Kur janë në kundërshtim të konsiderueshëm me konturet etokës, shkallës dhe modelit të peizazhit; -Kur janë vizualisht të bezdisshëm dhe do të ndërpresin fushëpamjet e bukura dhe me vlerë të zonës; -Kur ka të ngjarë të degradojnë, të pakësojnë ose të shkatërrojë integritetin e një gamë të karakteristikave karakteristike apo elementeve të zonës me vendosjen e tyre;

- Kur janë të dëmshëm në thelb të një cilësie të lartë apo peisazhi shumë të rrezikuar, duke shkaktuar në të ndryshimin apo pakësuar ndjeshëm cilësinë e tyre
- Kur nuk mund të zbutet në mënyrë adekuate

Humbje shume e madhe
(efekte negative)

- Propozimet do të rezultojë në ndikime jashtëzakonisht të rënda negative në peizazhin kur ato:
- Ato janë në kundërshtim të plotë me konturet e tokës, shkallës dhe modelit të peizazhit;
 - Ato janë shumë vizuale dhe jashtëzakonisht të bezdisshëm, duke shkatërruar fushëpamjet e bukura dhe me vlerë të dy anët e rrugës dhe të gjithë zonës;
 - Ato shoqërohen me dëmtime apo degradime të pakthyeshme që mund të shkatërrojnë përfundimisht karakteristikat e peisazhit.
 - Ato do të shkaktojnë një dëmtim shumë të lartë në cilësinë e peisazhit ose mund ti ndryshojnë ato në mënyrë të pakthyeshme.
 - Kur nuk mund të zbutet më dhe kur asnjë masë tjetër nuk mund ta rikuperojë.
 - Kur nuk mund të pajtohet me politikën e qeverisë për mbrojtjen e zonave

Vleresimi i ndikimeve pamore

Ndikimi pamor është rezultat i një ndryshimi që mund të vijë nga aplikimi si kemës (rrugës) se propozuar në një receptor të identifikuar. Receptorët tipike përfshijnë; shtepi banimi, ambientet publike, ndërtesat qeveritare.

Receptorët grupohen sipas vendndodhjes së tyre, parashikimit të pamjes dhe llojit dhe ndjeshmëria e receptorëve lidhet kryesisht me tre faktorë:

1. Venndodhja e receptorëve dhe konteksti i këndvështrimi;
2. Veprimtaria apo qëllimi për të cilin është vendosur receptori në një pikë të caktuar.
3. Rëndësia e pamjes (e cila mund të përcaktohet në lidhje me popullaritetin e saj ose numrin e njerëzve të cilët mund të preken direct nga ndikimi i ndryshimit të pamjes).

Duke përdorur këto faktorë receptorët më të ndjeshëm mund të përfshijnë:

- Pronarët e pronave me pamje të prekura nga zhvillimi;
- Përdoruesit e të gjitha objekteve me natyrë rekreative duke përfshirë dhe përdoruesit e rrugës, vëmendja dhe interesi i të cilëve mund të jenë të fokusuar në peizazh.

Receptorët pak të ndjeshme mund të jenë njerëzit në vendin e tyre të punës, apo të angazhuar në aktivitete të ngjashme, vëmendja e të cilëve mund të jenë e fokusuar në punën e tyre dhe, për këtë arsye, janë më pak të ndjeshëm ndaj ndryshimeve në pamje. Përdoruesit e rrugës janë të përfshirë edhe në këtë kategori, si receptorë kalimtarë.

Ndjeshmeria e receptorev vizuale

Ndjeshmëria	Përshkrimi
Shume e lartë E lartë	Rezidencat apo pronat me rëndësi kombëtare, peisazhe të dokumentuara për nga vlera e tyre e shkallës kombëtare, parqe kombëtare etj. Prona banimi, shfrytëzuesit e hapësirave publike të hapura, përdoruesit e rrugës rrugës. Ndërtesat apo struktura të tjera ku pamja ka rol deciziv apo që ndikon në vendndodhjen e tyre në një zonë të caktuar
mesatare	Përdoruesit dhe / ose vizitorët në ndërtesa, shkolla, hotele, dhe të kohës së lirë për përdorime publike. Përdoruesit e rrugëve piktoreske apo rrugëve të destinacioneve turistike.
E ulët	Zonat tregtare, zonat industriale, dhe rrethinat përreth. Përdoruesit e transporteve të mëdha, parqet e automjeteve, përdoruesit e objekteve rekreative ku qëllimi nuk është i lidhur me peisazhin.
E papërfillshme	Zonat industriale, parkimet

Vleresimi i madhesise se ndikimit ne pamje ;

Shkalla e ndikimit pamor	Përshkrimi
E madhe	I pafavorshëm Propozimi është shumë i dallueshëm dhe sjell dëmtime të rënda për karakteristikat kryesore, apo karakteristikat e elementëve e tjerë që ndikojnë në pamje, dhe po ashtu që ndikojnë dukshëm në karakteri e përgjithshëm vizual të zonës
	I dobishëm Propozimi është i dallueshëm dhe sjell përmirësim në shkallët e lartë për karakteristikat kryesore të peizazhit, apokarakteristikat e elementëve që kontribuojnë në pamje. Propozimet përmirësojnë dukshëm karakterin e përgjithshëm vizual të zonës.

E moderuar	I pafavorshëm Propozimi formon një tipar të ri të dukshëm dhe që rezulton në dëmtim të pjesshëm të karakteristikave kryesore, apo karakteristikave të elementëve që kontribuojnë në pamje. Dallohet një përkeqësim i pamjes ekzistuese
	I dobishëm Propozimi formon një tipar të ri të dukshëm dhe që rezulton në përmirësim të pjesshëm të karakteristikave kryesore, apo karakteristikave të elementëve që kontribuojnë në pamje. Një përmirësim i dukshëm në pamjen ekzistuese.
E vogël	I pafavorshëm Disa ndryshim të matshme ose ku propozimi formon një tipar të vogël në peisazhit dhe nuk do të ndryshojë bilancin e përgjithshëm të karakteristikave të peisazhit apo karakteristikave të elementëve që kontribuojnë në pamje. Një përkeqësim i dukshëm që nuk do të ndryshojë bilancin e përgjithshëm të tipareve apo elemente në pamjen ekzistuese.
	I dobishëm Disa ndryshim të matshme ose ku propozimi formon një tipar të vogël në peisazh dhe nuk do të ndryshojë bilancin e përgjithshëm, karakteristikat ose karakteristikat e elementeve që përbëjnë pamjen ekzistuese. Një përmirësim i vogël i dukshëm të karakteristikave kryesore që kontribojnë në pamje.
E parëndësishme	I pafavorshëm propozimi rezulton në humbje shumë të vogla në karakteristikat e peisazhit, apo karakteristikat e elementeve që kontribojnë në pamje .Propozimi do të të vlerësohet pak
	I dobishëm propozimet rezultojnë në përmirësim shumë të vogla në karakteristikat e peisazhit, apo karakteristikat e elementeve që kontribuojnë në pamje Propozimi do të të vlerësohet pak
E pandryshueshm	Nuk ka humbje ose ndryshim i karakteristikave ose elemente të cilat kontribuojnë në pamje. Asnjë pjesë e propozimit do të jetë e dukshme

Rendesia e ndikimit ne pamje është llogaritur duke pasur parasysh ndjeshmërinë e receptorit ndaj madhësisë dhe kohëzgjatjes së efektit. Domethënia është arritur duke ndjekur referencat në tabelën e matricës së mëposhtme . Për shembull, rëndësia e ndikimit vizual është më e lartë për receptorët e ndjeshëm ku ka efekte në shkallë të gjerë në një pamje për

një periudhë të gjatë kohore. Tabela e mëposhtme është një udhëzues për mënyrën se si ndikimi vizual i zhvillimit të propozuar është vlerësuar në këtë raport

Vleresimi i rendesise se ndikimit ne pamje :

Rendesia ndikimit Pershkrimi
 vizual

Shume i madh (jo i favorshëm)	-Vetëm efekte anësore janë përcaktuar normalisht këtë nivel të rëndësisë; -Shikime nga një receptor shumë i ndjeshëm ku zhvillimi do të përbëjë një element të rëndësishëm dominues dhe të papajtueshëm në pamje, duke dominuar plotësisht pamjen, dhe duke ndikuar në ndryshimin e përgjithshëm të karakteristikave
I madh (jo i favorshëm ose përfituesor)	-Pamje nga receptorët tepër të ndjeshme ku shkalla e efektit është aq e madhe se ajo përbën një crregullim të madh (ose të dobishëm) të elementëve në pamje, dhe ndikojnë në ndryshimin e karakterit të përgjithshëm të pamjes. -Ku receptori është shumë i ndjeshëm, por në shkallë të reduktuar të efektit ende mund të rezultojë në një efekt të madh negativ; -Një përkeqësim të madh (ose përmirësim) në pamjen ekzistuese.
I moderuar (jo i favorshëm ose përfitues)	-Shikime nga receptorët e ndjeshmërisë të mesme ku shkalla e efektit është e dukshme dhe e qartë; -Një përkeqësim të dukshëm (apo përmirësim) i parë nga një receptor më i ndjeshëm mund të formojnë një element të ri të dukshëm dhe të njohur brenda zonës -Shikime nga receptorët më pak të ndjeshëm ku shkalla e efektit është i ulët, por ende e dallueshme;
I lehtë (jo i favorshëm ose përfitues)	-Një përkeqësim paki perceptueshëm (apo përmirësim) në pamjen ekzistuese nga receptorët e ndjeshmërisë të mesme. Mund të bjerë në sy nga vëzhgim rastësor

5.2.3 –Cilesia e ajrit

Çlirimet e gazrave në ajër që lidhen me ndertimin e vepres mund të ndodhin nga dy burime te pavarura:

→ Çlirime ndotesish nga djegiet e makinave private dhe atyre të ndertimit, me motor me djegie te brendeshme.

→ Pluhur që del nga levizja e makinave mbi rruget e pashtuara ne sheshin e objektit .

→ Pluhuri që del nga punimet e germimit te puniemve te palnifikuara

Çlirimet e gazrave në ajër që lidhen me ndertimin , per dy tipet e burimeve që u përme ndën , ndryshojnë sipas llojeve te veprimtarive dhe lidhen me fazat e ndryshme tipike të një projekti ndertimi.

Kështu mund të dallohen fazat e mëposhtme të këtyre çlirimeve në projekt e vepres:

- Pergatitja e zonës për ndërtim që perfshin punimet e germimit dhe levizjen me makineri te renda per zhvendosjen e dheut apo masave te shregullta, ngarkimin e materialeve, trafikun e automjeteve në rruge te pashtuar te mjedisit;
- Largimi i mbeturinave te pengesave natyrore dhe atyre te krijuara nga dora e njeriut, të cilat mund te perfshijne hedhjet në erë, shperthimet, heqjet mekanike, ngarkim/shkarkimet e materialeve .
- Ndertimi i pergjithshem i punimeve të brendshme dhe te jashtme

Çlirimet e gazrave dhe pluhurave në ajër nga keto veprimtari të zakonshme ndertimi perfshijne:

Normat e lejuara te EU

Ndotësi	aplikimi	Limiti	Matja	Data e arritjes së objektivit
		200 µg/m3		
Dioksidi i azotit (NO2)	Europe	Nuk duhet te kalohet më shume se 18 herë/vit	Mesatarja në 1 ore	
		40 µg/m3	Mesatare	
Oksidi I nitrogjenit (NOx)	Europe		vjetore Mesatare vjetore	
		30 µg/m3		
		40 µg/m3	Mesatare vjetore	
Grimcat pezull (PM10)	Europe	Nuk duhet te kalohet më		
		shume se 18 herë/vit		
		50 µg/m3	Mesatare ne	
			24 orë	

- ⇒ Çlirimet e gazta nga djegiet (COV, NO_x, CO, SO_x, PM₁₀) nga makinerite e renda levizese me dizel apo benzine, paisjet ndihmese portative si dhe automjetet e transportit të punonjesve ,
- ⇒ Pluhurat qe dalin (PM₁₀) nga punimet e prishjes dhe germimi i dheut apo nga shëmbjet e ndryshme që ndodhin në kantier.

Tabela 5.2 Te dhena mbi clirimin e gazeve nga makinerite e ndertimit

Pajisja	CO [gh ⁻¹]	COV [gh ⁻¹]	NO _x [gh ⁻¹]	Sox [gh ⁻¹]	Dust [gh ⁻¹]
Makinë shtrimi, Eskavatorë dhe Buldozerë me rrota gome, Ekskavatorë të vegjël me rrota aktive	259.58	113.17	858.19	82.5	77.9
Autobetoniere, Rul, Autovinç, Kamjon, Traktor me rrota gome Autobot	816.81	86.84	1889.1	206	116
Vinç, Grup gjeneratori, Kompresor ajri, Saldatriçe, Çekiç pilotash	306.37	69.35	767.3	64.7	63.2

Ndonëse dihet që pajisjet e ndertimit çlirojnë ndotësa të mjedisit, ndikimet pritet të jene minimale per disa arsye.

Gjate pergatitjes se zones nuk do kete shembje objektesh sepse sheshi i propozuar i projektit mbi të gjitha është i kufizuar dhe nuk ka nevojë për një nivelim të tij për shkak të vetë gjëndjes momentale të vendndodhjes së sheshit.

Mjetet qe do te perdoren ne ndertim do te mirëmbahen rregullisht gjë qe do te sjelle si pasoje nje djegie të mirë te karburantit si dhe çlirime minimale te ndotesve te rastit si :

- monoksidi i karbonit dhe materialet pluhurore si PM10 dhe PM2.5.

- numri i mjeteve të transportit të mallrave apo edhe i punëtorëve do te jete i ulet dhe per rrjedhoje ato nuk do te krijojne ndikim te ndjeshem negativ. Persa i perket perhapjes se pluhurave , duhet bere kujdes i madh pasi zonat e banuara jane shume afer nga sheshi i propozuar i projektit.

Sidoqofte, perhapja e pluhurit nga rruget dhe sheshi ndertimit mund dhe duhet te eliminohen apo minimizohen duke aplikuar masat e duhura zbutese, si :

- Realizimi sa me shpejt dhe me lagie me uje te rrjedhshem i punimeve te prishjes ne varesi te kushteve atmosferike
- Perdorimi i lagies me uje te materialit te dale nga germimi ne menyre te tille ne perputhje me lageshtiren e momentit qe mos krijohet balte por mos dale pluhur gjate manovrimeve per ngarkim dhe transport jashte sheshit te ndertimit .
- Kufizimi i shpejtesise se mjeteve transportuese
- Perdorimi i hinkave per betonet dhe materialet e tjera qe mund te gjenerojne pluhur

Keto clirime dhe ndikimet e tyre mund te konsiderohen te neglizhueshme, duke pasur parasysh kohezgjatjen e kufizuar te fazes se ndertimit te pontilit te struktures per kontroll automjetesh .

Vlerësimi i rrezikut nga pluhuri

Gjurma	Kriteret	Vlerësimi
19 km	Footprint i projektit (65 km)	Rrezik mesatar
	Afersia me receptoret e ndjeshëm (20 to 100 m)	Rrezik
	Shtrirja e punimeve të shkatërrimit	Rrezik i ulet
	Shtrirja e punimeve të gjermimeve (gjermime 75 km)	Rrezik ilartë risk
	Kërkesa për nguljen e pilotave (po)	Rrezik mesatar
	Kërkesa për betonim (po)	Rrezik i lartë
	Zgjatja e punimeve	Rrezik i lartë
	Tipi i kamioneve qe do përdoren	Rrezik mesatar
	Numri i veturave qe do të pëdoren(>100)	Rrezik mesatar
	Vlerësimi i rrezikut	Mesatar/I lartë

Në çdo rast, pamvarësisht nga proceset që do të kryhen, cilësia e ajrit nuk do të dëmtohet jasht standarteve të parashikuara. Kësisoj , ditet me te keqia do te ndodhnin gjate proceseve te zhvendosjes se dherave sidomos kur këto procese do të kryheshin në stinën e thatë të verës. Ne literaturen teknike jepet vlera reference 0.15-0.30 kg/ m³ muaj per clirimet e pluhurave qe perhapen ne mjedis. Keto çlirime mund te konsiderohen te pranueshme. Rikthimi i pluhurit ne toke, ne fakt, supozohet se do te jete shume i vogel dhe do te ndodhe vetem ne zonen prane sheshit të ndërtimit , keshtu qe nuk do te shkaktoje shqetësime mbetese për zonën rretheqark .

Tabela 5.3 Standartet e cilesise se ajrit dhe shkarkimet ndotese ne mjedis

Autoriteti	Ndotsit	Vlerat mesatare të elementëve ndotës					
		SO ₂			NO _x		
		Vjetore	24 h MAX	Ditore	Vjetore	24 orë Max	Orare
Banka Botërore		0.10	0.5 (jasht)	1.0 (brenda)	0.05 ppm	-	0.05
SHBA		0.02pp m[a] 0.03pp m[b]	0.1ppm [a] 0.14ppm [b] 0.5ppm [ac]	-	0.05 ppm	-	-
WHO		-	90µg/m ³	-	-	-	190- 320 µg/m ³
UE		80 µg/m ³	-	-	200 µg/m ³	-	-

[a]-Dytësore të bazuara në ndikimet mjedisore

[b]-Parësore të bazuara në ndikimet shëndetësore tek njerëzit

[c]-Maksimumi prej tre oresh një here në vit

IFC ka nxjerrë udhëzime të cilat lidhen drejtpërdrejt me ndërtimin dhe funksionimin e rrugëve. Udhëzimi përfshin një numër të metodave të mundshme për kontrollin e pluhurave dhe efikasitetin e tyre në kontrollin e pluhurave gjatë fazës së ndërtimit të rrugëve. Udhëzimet e IFC formojnë një orientim eficient për masat zbutëse të propozuara nga praktika për kontrollin e pluhurit gjatë ndërtimit dhe punimeve të mirëmbajtjes.

Të rekomandueshme për tu zbatuar janë ato të detajuara në Tabelën e mëposhtme në të cilat IFC jep masat e përgjithshme për kontrollin e pluhurit

Masat për kontroll	Efienca e kontrollit (%)
Lagia periodike e rrugës	12 deri 98
Ulja e shpejtësisë së qarkullimit	0 deri 80
Ndërtimi i rrugës me sipërfaqe të fortë	85 deri 95
Mbulimi i materialve stok	0 deri 58

Në vlerësimet e cilësisë së ajrit, të dhënat janë siguruar duke marrë faktorë standard të të dhënave të monitorimit për ti përdorur gjatë projektimit; kjo sepse në Shqipëri këto matje kryhen vetëm për qendrat e mëdha urbane ku jetojnë mbi 30% e popullsisë. Për vlerësimi i cilësisë së ajrit për do të shfrytëzohen nivelet e sfondit të matura në 2011 të referuara në Raportin e Mjedisit të Shqipërisë si edhe nga programi EIMS për monitorimin e mjedisit, biodiversitetit, klimës etj.

Metodat standarte me të mira për minimizimin e ngritjes së pluhurave janë :

- Lagje e shpeshtë e sipërfaqeve me pluhur;
- Zbatimi i kufijve të shpejtësisë në zonat nën ndërtim për të ulur sasinë e pluhurit që mund të ngrihet gjatë qarkullimit të tyre
- Mbulimi i materialeve stok

- Mbulimi i automjeteve që transportojnë materialet e ndërtimit
- Ngjeshja sipërfaqeve të rrugëve të ndërtimit aty ku është e mundur.
- Pluhurat e perftuara nga shpimet duhet të sperkatën me ujë tërrjedhshëm
- Punimet të përqendrohen me rradhë në secilen korsi, për të eliminuargjenerimin e larte të pluhurave
- Nuk duhet të ketë djegie të hapura te materialeve te panevojshme në zonë
- Te gjitha materialet duhen transportuar të mbuluara që të minimizohet përhapja e pluhurave.
- Personeli i ekpsozuar gjatë punimeve duhet të mbajë maska kundër pluhurave
- Të perdoren karburante qe plotesojne normat shqiptare lidhur me emetimet e gazrave.
- Të mos mbahen automjetet dhe mjetet e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane në punë.
- Të mirembahen dhe ndryshohen në kohën e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit.
- Të minimizohet sa më shumë të jetë e mundur përdorimi i gjeneratorëve.
- Të mirembahen dhe ndryshohen ne kohen e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit.
- Punetoret të mbajne maska kunder gazrave.
- Asfaltimi të kryhet në një kohe sa më të shkurtër dhe mundesisht ne temperatura sa më të ulta.

Duke marrë parasysh se kontrollet për masat zbutëse të pluhurit janë propozuar për fazën e ndërtimit pritet që nivelet e pluhurit pritet të jenë të kontrolluara në mënyrë të vazhduar për të minimizuar ndikimet e pluhurit.

Legjislacioni shqiptar aktualisht nuk ka standarde të pranuar apo kufinj të vendosur për normat e depozitimit pluhurit. Megjithatë, normat ditore mesatare e depozitimit të pluhurit mund të përdoret për të treguar ndonjë ndikim të mundshëm problematik. Kodi rrugor i Britanisë lejon një normë maksimale prej 200 miligram (mg) në ditë për metër katror pas të cilit depizitimi i pluhurit mund të jetë problematik (mund të shkaktojë aksidente).

Kjo normë jepet sipas tabelës së mëposhtme :

Ndotsi	Vendi i Aplikimit	Vlera Lim	Njesia matese
Pluhur i depozituar	UK	>200 mg/m ² /ditë =problem	Ditore

5.2.4 –Uji siperfaqesor dhe nentokesor

Per te krijuar kushte pune normale, do të jetë e nevojshme largimi i ujit nga gropat e themeleve . Kjo teorikisht mud të çojë në ulje të përkohëshme te nivelit të ujrave nentoke sore ne afersi te zones. Megjithate siç theksohet në studimin hidrogeologjik të zones se qytetit te Bulqizes, burimet e ujit nentokesor ne kete zone jane te kufizuara dhe uji nento kesor i ketyre thellesive (thellesise se germimeve) nuk rezulton i ndotur nga komunikimi me ujra te tjera . Per kete arsye, ulja e nivelit të këtyre ujërave per shkak te aktivitetit te germimit nuk pritet të ketë ndonjë ndikim te rendesishem.

Gjatë periudhë së ndërtimit, kontraktori i ndertimit do të realizoje nje plan nivelimi dhe drenazhimi per zonen e sheshit, me qellim qe te manaxhoje rrjedhjen e ujit jashte zones

ne nje menyre te përgjegjshme. Për këtë mund dhe duhet te perdoren masa per kontrollimin e sedimenteve dhe për per te minimizuar transportin e sedimenteve jashte zones siç janë rrjeta mbajtese.

Po ashtu mund dhe duhet te merren dhe masa te tilla si mbulime apo gardhe per te minimizuar erozionin e grumbujve te inerteve

Uji qe vjen nga aktivitetet e drenimit ka mundesi te permbaje substanca te ngurta qe rrine pezull. Po ashtu ai mund te permbaje edhe vajra apo graso te shpelara nga derdhjet aksidentale te pakontrolluara te mjeteve levizese ne shesh. Masat qe duhet te merren per te larguar substancat e ngurta para se te shkarkohet uji nga sheshi, perfshin perdorimin e gropave te dekantimit apo struktura te tjera te kontrollit te mbeturinave te ngurta. Çdo njolle e dukshme vaji apo grasoje mund te largohet nga siperfaqja me ane te absorbenteve tensioaktivë.

Derdhjet aksidentale te karburantit apo materialeve te tjera jane nje rrezik i mundshem per ujerat bregdetare apo ato te brendshem. Per kete arsye, do merren masa paraprake per te ndaluar keto derdhje dhe te gjithë punetoret duhen te trajnohen per perballimin e ketyre rasteve. Nga ana tjetër, duhet te pergatitet nje plan kundërveprimi urgjence me shkrim dhe te ruhet ne kantjerin e ndertimit dhe punetoret duhet te trajnohen per te ndjekur procedurat specifike ne rastet e derdhjeve. Punetoret duhen te pajisen me mjetet e pershtatshme per te mbledhur dhe trajtuar derdhjet e naftës apo vajit ne këto raste.

Per te shmangur perhapjen e materialeve te lengshme, te cilat mund te demtojne rezervat ujore siperfaqsores apo nentokesore, duhet te merren masat e meposhtme zbutese:

- Veçimi i gjithë karburanteve dhe lubrifikanteve që dalin gjatë mirembajtjes së pajisjeve të ndertimit dhe grumbullimi i tyre ne vendet e duhura.
- Ndertimi i pengesave mbajtese rrotull te gjitha çisternave te depozitimit te karburanteve apo mos vendosja e tyre ne territorin ku do te punohet per terminalin
- Ndertimi dhe mirembajtja e fasiliteve per te larguar ujin e shiut nga strukturat mbajtese dytesore dhe largimi i karburanteve nga siperfaqja e materialit te grumbulluar .

Per trajtimin e mbeturinave sanitare, ndonese ne sasi te pakta, mund te perdoret perkohesisht nje kontaktor i jashtem ose nje sistem i vogel per trajtimin e ujrave te zeza. Ne asnje rast, ujrat e zeza te patrajuara nuk do te derdhen ne ujrat rrjedhese lokale ose ne det.

5.2.5 –Zhurmat dhe dridhjet

Zhurma nga aktivitetet e ndertimit mund te jete e rendesishme per nje periudhe te kufizuar kohe. Nivelet e zhurmes te shkaktuara nga aktivitetet e ndertimit mund te ndryshojne shume, ne varesi te fazes se ndertimit dhe detyres specifike qe po kryhet.

Te gjitha pajisjet qe leshojne zhurme do te mirembahen ashtu siç duhet per te minimizuar ndikimin e zhurmes ne zone. Paisjet qe leshojne zhurme duhet te plotesojne standartet e BE rreth zhurmes te shkaktuar ne mjedis.

Duke iu referuar ligjit Nr.7994 , dt.12.07.2007 , ”Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis “ investitori ka marre te gjitha masat per zhurma sa me vogla ne kete aktivitet qe kerkon te zhvilloje nepermjet :

- a) përzgjedhjes dhe përdorimit të pajisjeve që lëshojnë zhurmë të niveleve të ulëta,
- b) përzgjedhjen e vendit, që instalimi dhe funksionimi i mjeteve e pajisjeve që lëshojnë zhurmë, të garantojnë nivelin kufi në të gjitha mjediset, të cilat ndikohen prej saj ,

c) masat parandaluese e zbutëse të zhurmës në pikën e lëshimit , përgjatë rrugëve të përhapjes dhe në mjediset që ndikohen prej saj.

Pajisjet qe do punojne te listuara me siper duhet te jene ne gjendje teknike te mire , te mos perdoren ne oraret e levizjeve pik , jane shume larg zones se banuar dhe ndikimi ne mjedis eshte i ulet .

Kufijte e lejuar te zhurmava te ndertimit :

Kategoria e vleresimit dhe periudha e referuar	Kategoria A vlera e lejuar	Kategoria B vlera e lejuar	Kategoria C, vlera e lejuar
(LAeq)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Gjate natës ora 23.00-07.00	45	50	55
Mbrëmje dhe fundjavë	55	60	65
1900-2300 ditëjave			
1300-2300 Shtune			
0700-2300 djele			
Gjatë ditës	65	70	75
0700-1900 dite te javes			
0700-1300 shtune			

Kodin European thuhet se vlerat e kategorisë A do të përdoren kur nivelet e zhurmave ambientit (rrumbullakosur në më të afërt 5 dB) janë më pak se këto vlera.

Vlerat e kategorisë B janë do të përdoren kur nivelet e zhurmës në ambient (me një tolerance 5 dB) janë të njëjta me vlerat e kategorisë A.

Kategoria vlerat e pragut C janë që do të përdoret kur nivelet e ambientit zhurmës (me një tolerancë 5 dB) janë më të larta sesa vlerat e kategorisë A.

Ku nivelet e zhurmës në ambientit tejkalonjnë vlerat prag të listuara në tabelën e mësipërme atehere mund të themi që kemi nje ndikim të zhurmës nëse niveli total i zhurmës LAeq rritet më shume se 3 dB për shkak të aktivitetit të ndërtimit.

Lloji objektit	Ditën dB Laeq (06:00-22:00)	Naten dB Laeq (22:00-06:00)
Spitale, shkolla, manastire	57	47
Zona rezidenciale	59	49
Zonat kryesore, zonat rurale, zonat miks	64	54
Zonat tregtare	69	59

Shkalla e krahasimit të zhurmës aktuale me atë të pritshme gjatë punimeve në këtë objekt :

Ndryshimi i nivelit të zhurmës dB(A)	Përgjigja subjektive	Shkalla e ndikimit
0 - 0.9	E papërfillshme	Asnjë ndikim (parëndësishme)
1.0 - 2.9	Pak e përfillshme	E lehtë
3.0 - 4.9	E dallueshme	E mesme
5.0 - 9.9	Nga dyfishim ose më të lartë	E konsiderueshme
10.0 ose më shumë	Me shumë se dyfishim deri në shumë të lartë	Ndikime të ndryshme

Për të kategorizuar nivelet e zhurmës në ambient këto zhurma duhet të maten në tre pika të ndryshme dhe të dhënat duhet të rrumbullakosen me një vlerë të afërt me 5 dB.

Të dhënat bazë të paraqitura në Tabelat e dhëna janë rrumbullakosur në përpu thje me rrethanat dhe janë paraqitur më poshtë në tabelat në tabelat perkatese , së bashku me kategorinë rezultante të vlerësimit të zhurmës të ndërtimit.

Për sa i përket orarit të punës gjatë fazave të ndërtimit është e kuptueshme se ndërhyrjet do të ndodhin zakonisht në orarin 07: 00-18: 00. Në këtë këndvështrim periudha e natës nuk do të merret në konsideratë.

Nivelet e zhurmës të përafëruara pranë qendrave të banuara :

Periudha	Niveli i zhurmës në ambient i rrumbullakosur më 5 dB	Vlerësimi i kategorisë-prag të zhurmës nga ndërtimi
Ditën(07:00-19:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 65 dB(A) ditën
Mbrëmje(19:00-23:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 55 dB(A) mbrëmje
Natën (23:00-07:00)	50 dB(A)	Kategoria C – 55 dB(A) natën

Nivelet e zhurmës të përafëruara larg qendrave të banuara :

Periudha	Niveli i zhurmës në ambient i rrumbullakosur më 5 dB	Vlerësimi i kategorisë-prag të zhurmës nga ndërtimi
Ditën(07:00-19:00)	55 dB(A)	Kategoria A – 65 dB(A) ditën
Mbrëmje(19:00-23:00)	50 dB(A)	Kategoria A – 55 dB(A) mbrëmje
Natën (23:00-07:00)	45 dB(A)	Kategoria C – 55 dB(A) natën

Është projektuar dhe menduar me parë që operacionet e ndërtimit do të ndahet përafërsisht në këto faza si më poshtë:

- ☞ Faza parë e ndërtimit(prerje asfalti , germim)
- ☞ Faza e dytë e ndërtimit(mbushje, shtrim me pllaka , ndërtim KUB)

☞ Faza e parë e ndërtimit (vendosje e ndricimit , perfundim i punimeve).

Te dhenat e pritshme te Fazes se I-re :

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Buldozer	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Eskavator	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Fadrome	364	56 t	91	94	90	86	86	83	77	69	91
Matrapik	100	22 t	85	88	85	89	92	88	86	81	95

Te dhenat e pritshme te Fazes se II-te :

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Buldozer	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Eskavator	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Fadrome	364	56 t	91	94	90	86	86	83	77	69	91

Te dhenat e pritshme te Fazes se III-te :

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Rrul ngjeshje	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Asfaltoshtruese	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Bitumatrice	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81

Ka shumë masa që mund të ndërmerren në zonën e punimeve apo në parkun e automjeteve të cilat mund të minimizojnë zhurmat.

Këto janë janë masa të përdorura që përdoren në vendet e BE dhe reflektojnë praktikatat më të mira në fushën e ndërtimit nder te cilat duhet te kene vemendje :

- Fikja e mjeteve të panevojshme
- Duke përdorur izolues prej gome(mund te perdoren dhe goma te perdoruara)
- Minimizimin e rënieve nga lartësitë të materialeve;
- Duke i ndezur makinerite graudaulisht (njera pas tjetres) jo te gjitha njëkohe
- Mirëmbajtja e pajisjeve. Për shembull, zhurmat mund të reduktohen nga shtrëngimi i pjesëve të lirshme si edhe duke i puthitur ose fiksuar me material elastik (të tilla si gome) midis sipërfaqeve në kontakt.

→ Zhurma nga pajisjet e ndërtimit mund të reduktohen me modifikimin ose me aplikimin e metodave që reduktojnë nivelin e zhurmave. Megjithatë, modifikimet duhet të kryhet në konsultim me prodhuesit e pajisjeve për të siguruar se siguria për këte modifikim nuk dëmton pajisjen. Masa të tilla përfshijnë:

→ Për zhurma të vazhdueshme, të tilla si ajo e shkaktuar nga puna e motorëve me naftë, një zgjidhje për reduktim mund të jetë vendosja e një sistemi silenciator ose duke i përshtatur një mburojë akustike dhe duke e vendosur mbi kapakun e motorrit .

→ Zhurma të shkaktuara midis pjesëve të ndëryshme të makinerive të cilat krijojnë një rezonancë mund të minimizohen duke modeluar fillimisht pajisjen duke i shtuar një shtresë izoluese ose duke ulur efektin nxitues të motorrit.

Në vendet ku nuk është e mundur reduktimi i zhurmës mund të merret ne mkonsideratë dhe distance midis burimit të zhurmës dhe pritësit të saj. Për të patur një ulje maksimale të zhurmës këto faqe mbrojtës duhet të vendosen , sa më afër burimit të jetë të jetë e mundur. Psh:

- Grupimi i ndërtësave në kantier dhe atyre ndihmëse mund të jetë një pengesë e mirë për zhurmën
- Zonat të cilat janë gërmuar nën nivelin e tokës mund të përdoren për të vendosur pajisje statike si gjeneratorë, kompresorë dhe pompat.
- Vendet e ngritura mbi nivelin e zonës së punimeve të peiazhit apo të ndërtuara mund të shërbejnë për pozicionimin në to të pasjsijeve të zhurmshme .

5.2.5.1 –Zona ku mund te perdoren shperthime per ndertimin e rruges

Terreni mund të kërkojë përdorimin e hapjeve me shpërthim të gjurmës së rrugës. Është e kuptueshme që prishja duhet të jetë sa më e kufizuar dhe lar qendrave të banuara. Kur një shpërthim kryhet energjia transmetohet nga faqja e shpërthimit në formën e valëve të presionit të ajrit. Këto valë presion përbëjnë energji me një gamë të gjerë të frekuencave, disa prej të cilave janë më të larta se 20 Hz dhe për këtë arsye janë të perceptueshme si tingull. Shumica janë nën 20 Hz dhe për këtë arsye janë padëgjueshëm por mund të ndihet si tronditje. Kombinim i shpërthimit me tronditjen krijojnë fenomenin që është i njohur si mbipresion ajrit.

Problemi kryesor në këtë rast është marrja në konsideratë e ndërtesave fqinje me faqet e shpërthimit. Dritaret janë përgjithësisht pjesë më e dobët e një strukture dhe eksperimentet kanë treguar se një dritare e montuar dobët mund të thuhet në rreth 150 dB (lin), ndërsa dritaret e montuara mirë fillojnë të plasariten në rreth 170 dB (lin). Dëme strukturore nuk do të pritët në nivele më poshtë 180 dB (lin).

Zhurma nga aktivitetet e ndërtimit mund të jetë e rëndësishme për një periudhë të kufizuar kohe. Nivelet e zhurmës të shkaktuara nga aktivitetet e ndërtimit mund të variojnë shumë, në varësi të fazës së ndërtimit dhe detyrës specifike që po kryhet. Të gjitha paisjet që lëshojnë zhurmë do të mirëmbahen ashtu siç duhet për të minimizuar ndikimin e zhurmës në zonë.

Paisjet që lëshojnë zhurmë do të jenë sipas standarteve të aplikueshme të BE siç shihet në Direktivën e BE 2000/14/EC të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës të 8 Majit 2000 mbi njehsimin e ligjeve të Shteteve Anëtare rreth zhurmës të shkaktuar në ambjent nga paisjet e përdorura në mjediset e jashtme.

Në vijim janë raportuar vlerat e fuqisë së zhurmave, të vlerësuara për disa paisje që përdoren zakonisht në fazën e ndërtimit :

- Ekskavatorë me kovë gërmimi 81-90 Leq dB(A) në 15 m;
- kamionë 81-87 Leq dB(A) në 15 m;
- pompa betoni 74-84 Leq dB(A) në 15 m;
- vinça (Derrick) 79-86 Leq dB(A) në 15 m;
- vinça (të lëvizshme) 80-85 Leq dB(A) në 15 m;
- gjeneratorë 71-87 Leq dB(A) në 15 m;
- çekiça pirun 69-85 Leq dB(A) në 15 m;
- pompa 68-80 Leq dB(A) në 15 m;
- buldozer 77-90 Leq dB(A) në 15 m;
- ngarkues konvejerë 77-90 Leq dB(A) në 15 m;
- sheshues 79-89 Leq dB(A) në 15 m;
- aparat saldimi 66-75 Leq dB(A) në 15 m;
- kompresor ajri 76-89 Leq dB(A) në 15 m

Për çdo rast, nivelet maksimale të zhurmës, të pranueshme në kantier janë:

- E vazhdueshme 1,000 m nga impianti 45 dBA
- E çastit 1,000 m nga impianti 55 dBA

Për sa u përket vibracioneve, gjithashtu në lidhje me faktin se një pjesë e mire e gjurmës së rrugës ndodhet larg nga ndonjë subjekt i ndjeshëm, mund të përjashtohet çdo ndikim në mjedisin rrethues.

Në vendet ku nuk është e mundur reduktimi i zhurmës mund të merret në mkonsideratë dhe distance midis burimit të zhurmës dhe pritësit të saj. Për të patur një ulje maksimale të zhurmës këto faqe mbrojtës duhet të vendosen , sa më afër burimit të jetë të jetë e mundur. Psh:

- Grupimi i ndërtësave në kantier dhe atyre ndihmëse mund të jëtë një pengesë e mirë për zhurmën
- Zonat të cilat janë gërmuar nën nivelin e tokës mund të përdoren për të vendosur pajisje statike si gjeneratorë, kompresorë dhe pompat.
- Vendet e ngritura mbi nivelin e zonës së punimeve të peiazhit apo të ndërtuara mund të shërbejnë për pozicionimin në to të pajisjeve të zhurmshme

5.2.5.2 -Ndjeshmeria e receptoreve

Bazuar mbi vlerësimin e madhësisë së ndikimit dhe ndjeshmërinë së receptorëve individualë, matricë e dhënë në Tabelën 8-5 është zhvilluar në mënyrë që të sigurojë një

tregues të shkallës së rëndësisë të mundshme të çdo ndikimi paraparak të zhurmës gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit.

Matrice treguese ndikimi ndaj receptorëve me ndjeshmeri të lartë

Shkalla e ndikimit	Receptore me ndjeshmer te lartë
E larte	Madhore
E konsiderueshme	E madhe-e moderuar
Mesatare	E moderuar
E lehte	E ulet
Pa ndikim	Neutral

5.2.5.3 –Zbutja e zhurmave te trafikut

Për shkak të mungesës së të dhënave të sakta të fluksit të trafikut të parshikuar aktualisht në dispozicion vlerësim operacional supozon një numër i trafikut rrjedh në disa skenarë. Gjithsesi do të llogaritet një shumfishim i trafikut për arsye të shkurtimit të distancave dhe faktorëve të tjerë ekonomike, social, turistikë etj.

Edhe në këtë rast do të kryhet monitorimi i zhurmës do të kryhet në vende kyçe për të përcaktuar nivelin e saktë të zhurmës së trafikut rrugor dhe si ndikojnë ato ndaj pritësit të zhurmës. Pozicionet teknike dhe dakordësia: palët e interesuara duhet të bien dakord për të vendosur shkallën e saktë të zbutjes së kërkuar.

Masat e mëposhtme zbutëse aktive mund dhe duhet të marrin parasysh:

- a.Përforcimet, mbrojtje nga zhurma;
- b.Mure mbrojtëse ndaj zhurmës (barrierat akustike);
- c.Minimizimi i zhurmës dhe përforcimet e izoluesve

Masat e mëposhtme zbutëse pasive mund dhe duhet të konsiderohet nëse / kur masat aktive të listuara më sipër nuk janë as efektive as praktike për tu zbatuar:

- Dritaret me izolim të tingullit të rritur;
- Ventilim akustik
- Përmirësime në çati të objekteve

Gjatë fazës së ndërtimit duhet të zatonen me rigorozitet:

- Sa më pak njerëz të ekspozuar brenda rrezes 15 m nga burimi i zhurmës
- Punimet qe shkaktojnë zhurma duhen perqendruar ne oraret e e lejuara nga ligji
- Izolim akustik të gjeneratoreve apo aparaturave te tjera që prodhojnë zhurmë mbi noramt e lejuara.
- Marrjen e masave amortizuese të vibrimit për pajisjet që gjenerojnë vibrime permanente.

5.2.6 –Trafiku shtese i krijuar

Periudha e ndërtimit të ketij segmenti rrugor do të karakterizohet nga një intensitet i larte i lëvizjes së makinerive që do të shërbejnë për transportimin e materialeve te germuara apo për pajisjet dhe elementët e ndërtimit si dhe transportin e punetoreve. Kategoria e transportit udhëtar apo e punetorëve të ndertimit qe shkojne e vijne nga sheshi ndertimit do të

jetë e reduktuar. Numri maksimal i punetoreve te ndertimit per punime ne toke qe do te punesohen ne kohen e ngarkeses me te madhe te kësaj periudhe do te jete rreth 8-10 punetore/dite me nje mesatare prej 26 ditë pune në muaj. Pjesa me e madhe e punetoreve do te jetojne ne zonen afer dhe do shkojne me mjete të organizuar. Madje nje pjese e tyre, fale largesise se vogel mendohet te vijne ne pune me kembe. Gjate koheve me ngarkese jo maksimale, aktiviteti do te jete me i paket.

Levizjet e kamionave per dergimin e materialeve dhe largimin e tyre do te parashi kohet që të ndodhë ne kohen me më pak trafik në rrjetin rrugor lokal me qëllim që të ndërthuret sa më pak me trafikun normal të zonës suburbane dhe urbane. Kesisoj, do të jetë e udhës që më mirë lëvizjet të kryhen kryesisht në intervalin kohor 17.00-07.00 por edhe orare te tjera te dakortesuara me organet kompetente .

Nje gje e tille, pa dyshim do te sugjerohet dhe urdherohet nga Autoritetet e Policise rrugore te zones , duke pare trafikun e renduar te qytetit ne ore te caktuara. Duke u bazuar ne sasine e trafikut te prishem te ndertimit, kohen kur do te kryhet ky trafik, kohezgjatjen e kufizuar te ndertimeve intensive, permiresimine e cilesise se rrugeve, volu min dhe kapacitetin e trafikut ne rruget ekzistuese si dhe disiplinimin e levizjeve te kan tierit sipas udhezimeve te policise rrugore, nuk parashikohet qe aktivitetet e ndertimit do te rezultojne ne ndikime negative mbi trafikun.

5.2.7 –Mbeturinat qe krijohen

Gjate periudhës së ndertimit të ketij segmenti rrugor do te ketë dy burime mbeturinash:

- Materiali i gërmuar për të realizuar infrastrukturën e parashikuar në tokë
- Material i tepërt që do të rezultojë nga punimet e prishjes apo sheshimet apo niveli me e ndryshme në zonen e shërbimeve dhe pranë trasesë.

Nje pjese e mbeturinave te ngurta te prodhuara gjate punimeve tokesore mund te vije edhe nga amballazhete e materialeve te ndryshme te ndertimit (çimento, dru, plastike, kartona, xham, materiale izoluese, etj.). Keto lloj mbeturinash mund te klasifikohen si ine rte. Vetem vajrat e kulluara mund te klasifikohen si te “rrezikshme”. Punetoreve te nderti mit do t’u kerkohet te mbledhin më vehte llojet e mbeturinave. Te gjitha materialet e largua ra nga sheshi i ndertimit do te menaxhohen sipas ligjeve dhe rregulloreve shqiptare ne fuqi.

Materialet e rrezikshme qe do të përdoren detyrimisht gjate ndertimit, do te ruhen ne zonat e parashikuara me fund të dyfishte. Me këto masa, nuk ka pse të ndodhin ndikime negative te rendesishme gjate fazes se ndertimit te ketij objekti.

Sasia totale e mbeturinave te gjeneruara nga punetoret ne sheshin e ndertimit vleresohet se do te jetë rreth 12 t. Kjo vlere eshte perlllogaritur duke marre parasysh numrin maksimal te punetoreve te ndertimit ne kohen me intensive, qe do te jete afersisht 8-10 punetore/dite per tre muaj pune te programuar, duke supozuar nje prodhim mbeturinash komunale (komerciale, institucionale dhe mbeturinat e hedhura veç) sa 1/3 e prodhimit mesatar te mbeturinave per fryme (500 kg per fryme në vit).

Per menaxhimin e duhur të këtyre mbeturinave, që nga ana tjetër mund te klasifi kohen si mbeturina familjare, do te duhet të ngrihet një njësi portative e trajtimit të tyre.

Ne baze te ketyre rezultateve, ne menyre qe te parandalohet ndikimi i ndotesave gjate punimeve te germimit, do te jete e nevojshme te largohet material i germuar qe supozohet te dale nga germimet dhe te depozitohet i sigurte si dhe materiale te tjera qe do te rezultojne

gjate punimeve te ndertimit . Keto materiale hedhurine do te vendosen ne zona te autorizuar nga pushteti vendor. Firma kontraktuese do te konsiderohet pergjegjes per ndotjen qe do te rezultojte ne zonat e permendura.

Zgjedhja e vendit te grumbullimit te mbeturinave i perket jo vetem firmes proje ktuese por per kete duhet diskutuat me firmen sipermarreses dhe pushtetin vendor.

Vendosja sa me optimale e vendit te depozitimit te mbeturinave, ka për qellim te minimizojë rrezikun e ndotjes se dheut perqark dhe te ujit nentokesor per shkak te derdhjeve aksidentale të prodhimeve të naftes, dhe duhet te konsiderohet gjithashtu nje zgjidhje shume e mire per te izoluar dheun e ndotur dhe ujrat nentokesore nga mjedisi mbi to. Keshtu qe ndertimi i ketij objekti dhe sistemimi i mjediseve te sherbimit, jo veten qe nuk do te ndikojë negativisht ne procedurat e perdorimit te tokes, por do të ketë ndikim pozitiv per sa i perket zones se ndotur aktualisht nga materialet hedhurine apo nje pamje aspask e kendshme ne afersi te qendres se qytetit duke ndikuar per momentin ne menyre aspask te kenaqshme .

Nisur nga masat qe do merren , te planifikuara me pare dhe qe do te zbatohen ne vijim nga kontraktori i punimeve jo veten qe nuk do te ndikojë negativisht ne procedurat e perdorimit te tokes , por do të ketë ndikim pozitiv per sa i perket zones se ndotur aktualisht nga materialet hedhurine .

5.3 –Vleresimi i ndikimeve dhe masat zbutese

Kohezgjatja dhe lloji i procesit që do të kryhet, janë faktorët bazë që merren para sysh në vlerësimin e rëndësisë së ndikimeve potenciale negative te ndertimit te veprave detare . Për të pasur një ide më përmbledhëse të këtyre ndikimeve, në tabelen 5.4 jane permblodhur parametrat mjedisore dhe burimet e mundshme te ndikimeve te percaktuara më sipër. Per secilin rast, duke marre parasysh madhesine dhe kohezgjatjen e procesit, eshte bere nje vleresim i rendesise se pergjithshme duke perdorur tre nivele: i Ulët (U), i Mesem (M) dhe i larte (L). Si e dhënë e pergjithshme për procesin e vleresimit duhet marre ne konsiderate fakti qe zona e veprave detare ndodhet ne nje distance relativisht te madhe nga zonat rezidenciale apo te plazhit.

Tabela 5.4 Permbledhje e vleresimeve te ndikimit ne mjedis

Parametri mjedisor	Burimi	Vlera e ndikimit		
		E ulet (U)	Mesatare (M)	E Larte (L)
Perdorimi i resurseve te materialeve te ndertimit	Strukturat e betonit		M	
Ndikimi te drejtperdrejta ne jeten detare dhe habitatine tyre	Germimi per themelet	U		
	Germime te tjera	U		
Ndotja e ajrit	Pajisjet e ndertimit	U		
	Levizjet e makinave		M	
	Levizjet e punetoreve	U		
	Pluhur nga aktivitetet		M	

Ndotja e ujit	Kullimi	U		
	Mbetje te tjera	U		
Ndikimi ne trafik	Levizjet e makinerive		M	
	Levizjet e punonjesve	U		
Mbeturina te ngurta	I gjithe aktiviteti	U		

Perdorimi i burimeve te materialeve te ndertimit

-Ndertimi i ketij objekti , do te kerkoje nje sasi te parashikuar dhe pershkruar me siper materialelesh ndertimi që duhen transportuar nga vendi i prodhimit. Nga ana tjetër, për të realizuar ndërtimet përkatëse do të nevojitet një sasi e caktuar çimentoje dhe betoni te gatshem te pershkruar me siper te cilet do te merren nga furnizues te licensuar dhe te certifikuar . Pjesa të caktuara te ketij segmenti rrugor , do të ndërtohen me beton te armuar. Në vija të përgjithshme ndikimi i pergjithshem i kesaj çeshtje vleresohet si "i moderuar".

Ndikimi mbi trafikun/rruget

-Përsa i përket materialeve te ndertimit, duke iu referuar diskutimit të mësipërm, sasia e tyre mendohet të zvogëlohet në maksimum . Materialet profile celiku mund të sillen nga jasht objektit si lëndë e parë dhe të përpunohen këtu, në kantierët lokalë , brenda sheshit të ndertimit , duke zvogëluar ndjeshëm edhe sasinë e materialit që do të transporto hen për në shesh.

Ndikimi me i madh ne trafikun tokesor do te vije nga transportimi i materialeve të ngurta. Duke marre parasysh sasine e materialeve që do të transportohet dhe kohezgjatjen e furnizimit , ndikimi i kesaj çeshtje konsiderohet "i mesem".

Zbutja e nevojshme e ndikimit të këtij procesi transport dhe depozitim, sheshim, nivelimi, hyn ne kategorine e "Praktikave me te mira te Manaxhimit te Zonave te ndertimit".

Shpejtesia e levizjes se mjeteve te transportit do te kontrollohet rigorozisht ne meny re qe te ullet rreziku i aksidenteve, duke vendosur sinjale rrugore në pikat më “të nxehta” të trafikut (nyje apo kryqëzime problematikë) sidomos ne daljet e rrugëve te kantierit me ato te qytetit.

5.4 –Ndikimi ne ambjentin perreth objektit

Ndikimet e drejtperdrejta ne ambjentin perreth lidhen me prishjet dhe germimet qe do te behen ne sheshin e ndertimi si dhe me mos kontrollimin e reshjeve te rastit qe mund te ndodhin gjate kohes se ketyre germimeve.

Bazuar ne analizen e tipareve biologjike te zones se struktures eshte arritur ne përfundimin qe makro-fauna bentike (benthic) dhe fauna ihtike (ichthyic) jane te varfera, si pasoje e ndikimeve njerezore intensive te mepareshme. Per kete arsye ndikimi i vete germimit konsiderohet si "i ulet".

Specifikimet kontraktuale duhet te kerkojne teknologjine me te mire ekzistuese dhe procedura per reduktimin e derdhjeve te ujrave te shiut ne det.

Zhurma-Gjatë ndërtimit të objektit do të jetë e domosdoshme përdorimi makinerive qe leshojne zhurme. Këto paisje do te operojnë per nje periudhe kohe të kufizuar dhe largësia

nga zonat e banuara eshte e tille (disa qindra metra) saqe ndikimi konsiderohet i "i ulet". Kete pasqyrim e dhame me siper .

Ndotja e ajrit- Pluhurat qe dalin nga proceset e ndertimit si dhe shkarkimet e gazrave të makinave janë burimet e mundshme te ndotjes se ajrit, te cilat mund te rrisin perqendrimin e materialeve te imta në të. Me siper pershkuam një liste paisjesh kryesore që përdoren në përgjithësisht në ndertim si dhe kohezgjatja e parashikuar e veprimit të tyre. Pjesa me e madhe e pajisjeve do te operoje ne nje ambjent të hapur me nje dispersion te madh per shkak te rrymave dhe ererave . Ndikimi ne ndotjen e ajrit pra mund te konsidero het “i ulet”.

Çeshtja qe ka nevojë per masa zbutese eshte ndotja (pluhurat dhe çlirimet) qe lidhen me kamjonat vete-shkarkues qe transportojne material e ndertimit. Te gjitha pajisjet qe punojne me diesel duhet te mirembahen rregullisht per te minimizuar çlirimet nga skapamentot.

Ndotja e ujit- derdhja e ujrave te larjes se makinerive te germimit apo transportit apo i mbeturinave te naftes dhe të lubrifikanteve te motorrave, mund të krijojnë kushte për ndikime te tjera, objekt i të cilëve të jetë uji nëntokësor.

Ndikimi i ketyre faktorëve eshte “i vogel”, duke marre ne konsiderate nivelin e pajisjeve te perfshira dhe standartet me te cilat punojne keto tip pajisjesh. Ka disa prova që ujërat sipërfqësore të ujit janë përdorur për furnizimin me ujë të pijshëm.

Diskutimet me banoret në të gjithë zonën e studimit tregojnë se rrjedhat lokale ujore përdoren edhe si ujë për larje. Megjithatë, shqetësimet në lidhje me cilësinë e ujit ka sjellë nevojën e investimeve në sistemin e ujit të pijshëm dhe aksesin e cdo familje për ta pasur atë.

Deri ateherë(pra kur uji të vijë në rrjet) banorët do të vazhdojnë të shfrytëzojnë rrjedhave malore dhe burimet e ujërave nëntokësore si furnizim i ujit për konsum dhe përdorime të brendshme. Në kuadër të këtyre, vlera (ose ndjeshmëri) e ujit për furnizim të brendshëm është i lartë në zonat rurale.

Persa i perket furnizimit me uje ne bujqesi :

Bujqësia është një element mjaft i rëndësishëm i zonës që kërkon përdorimin e ujërave për këtë qëllim. Megjithatë është e rëndësishme të bëhet dallimi në mes të sasisë së ujit të shfrytëzuar për qëllime bujqësore dhe cilësia së rrjedhjes ujrave siperfaqesore.

Disponueshmëria e ujit (dmth normën e rrjedhës brenda në perrenj) është shumë e rëndësishme sepse çdo reduktim për shkak të ndërhyrjeve në kufirin e pellgut do të kufizojnë sasinë e ujit që është në dispozicion për ujitje

Gjithsesi më pak problem është cilësia e ujit që nevojitet per vaditje , e rëndësishme është që mos kete shkarkime të ndotësve kimikë që mund të dëmtojnë kulturat bujqësore. Nivele relativisht të ulëta ndotëse që mund të jenë të pranishme në mjedisin e gjurmës së rrugëve (p.sh. mbetje, metale të rënda) por që nuk ndikojnë direkt në bimësinë e zonës.

Për këtë arsye, VNM ka konsideruar qe cilësia dhe sasia e furnizimit me ujë për bujqësinë veç e veç. Në përmbledhje, vlera (ose ndjeshmëri) të sasisë së burimeve të ujit për furnizim bujqësore është medium.Vlera (ose ndjeshmëri) të cilësisë së burimeve ujore për furnizim bujqësor është i ulët.

Masat zbutese perfshijne Praktikat me te Mira te Menaxhimit te Ndertimit, te cilat duhet te jene nje nga kerkesat baze te specifikimeve te kontrates.

Me poshte po japim nje permbledhje te ligjeve Europiane per ujin :

Direktiva Evropiane 2000/60 / EC (Direktiva Kuadër e Ujit) u miratua në tetor 2000 me synimin për të siguruar mbrojtjen e burimeve të vlefshme ujit natyral të Evropës. Në terma të thjeshtë, Direktiva vendos një kërkesë mbi shtetet anëtare që të punojnë bashkërisht për të zbatuar masat që në mënyrë proaktive do të lëvizin trupat ujore brenda juridiksionit të tyre drejt arritjes së statusit "ekologjikisht i mirë".

Neni 1 (Qëllimi) i Direktivës:

Qëllimi i kësaj Direktive është të krijojë një kuadër ligjor për mbrojtjen e ujërave të brendshëm sipërfaqësore, ujërave kalimtare, ujërave bregdetare dhe të ujërave nëntokësore dhe:

a) Të ndalojë përkeqësimin e mëtejshëm, të mbrojë dhe të rrisi statusin e ekosistemeve ujore dhe, në lidhje me nevojat e tyre ujore, ekosistemet tokësore dhe ligatinat direkt në varësi të ekosistemeve ujore;

b) Të promovojë përdorimin e qëndrueshëm të ujit të bazuar në një mbrojtje afatgjatë të burimeve ujore në dispozicion;

c) të bëjë mbrojtjen e zgjeruar dhe përmirësimin e mjedisit ujor, përmes masave specifike për reduktimin progresiv të shkarkimeve, emetimeve dhe humbjeve të substancave prioritare.

d) Siguron reduktimin progresiv të ndotjes së ujërave nëntokësore dhe parandalon ndotjen e mëtejshme të tyre.

e) Kontribuon në zbutjen e efekteve të përmbytjeve dhe thatësirave.

Direktiva për përmbytjet

Direktiva Europiane 2007/60 / EC u miratua në tetor 2007, duke vendosur një kërkesë mbi shtetet anëtare për të vlerësuar dhe për të menaxhuar rreziqet e mundshme të shkaktuara nga përmbytjet (nga të gjitha burimet) brenda juridiksionit të tyre.

Në shumë shtete anëtare të BE-së, Direktiva për Përmbytjet është transferuar në politikën e planifikimit lokal duke vendosur një kërkesë mbi zhvilluesit (duke përfshirë infrastrukturën e madhe) për të treguar përfundimisht se një zhvillim i propozuar nuk e rrisin rrezikun e përmbytjeve diku tjetër.

Punimet në tokë mund të çojë në një rritje e përqendrimit të inerteve të depozituar në sipërfaqe si edhe të ndotjes së ujërave nëntokësore. Kjo do të, prandaj, që të minimizohet kjo duhet kufizuar sasia e përgjithshme e ekspozuar në tokë përmes masave si:

- Kryerjen me faza të ndërtimit, duke minimizuar kudo që të jetë e mundur dheun e ekspozuar në terren.

- Mbulimi i dheut ose materialeve stok
- Përdorimin e pengesave përgjatë kufirit të zonës ekspozuar;
- Vendosjen e baltrave larg nga përrrenjtë dhe burimet ujore;
- Karburanti dhe solucionet kimike do të magazinohen, në zona të siguruar një minimum prej 110% të kapacitetit total të rezervuarit për të siguruar se çdo derdhje nuk do të përfundojë në mjedisin e jashtëm.

- Çdo automjetet apo pajisje tjeter të përdorura gjatë ndërtimit do të mirëmbahen dhe të inspektohen rregullisht për rrjedhjet.

- Rrjedhjet nga pajisjet apo nga larja e rrotave do të mblidhen dhe të riciklohen, duke shmangur depozitimin e tyre në ujërat natyrore apo ato të rrjetit lokal.

- Ujërat e zeza që rrjedhin nga komponimet e përkohshme të ndërtimit do të

depozitohen në cisterna të mbyllura. Këto duhet zbrazur periodikisht, dhe duhet siguruar trajtimi i plotë i tyre nga kompanitë përkatëse.

Një plan nivelimi dhe drenazhimi për zonen do të kërkohej nga kontraktori i ndërtimit, në mënyrë që të manaxhojë rrjedhjen e ujit jashtë zones në një mënyrë të përgjegjshme. Mund të përdoren masa për kontrollimin e sedimenteve si rrjeta mbajtëse, sipas nevojës, për të minimizuar transportin e sedimenteve jashtë zones.

Mund të merren dhe masa të tilla si mbulime apo gardhe për të minimizuar erozionin e grumbujve të inerteve.

Uji që vjen nga aktivitetet e kullimit ka mundësi të përmbajë substance të ngurta ose që rrijnë pezull, vaj apo graso. Masat që duhet të merren për të larguar substancat e ngurta para se të shkarkohet uji nga sheshi përfshijnë përdorimin e gropave të dekantimit apo struktura të tjera të kontrollit të mbeturinave të ngurta. Çdo njollë e dukshme vaji apo grasoje mund të largohet nga sipërfaqja me anë të absorbentëve.

Derdhjet aksidentale të karburantit apo materialeve të tjera janë një rrezik i mundshëm për ujërat bregdetarë apo të brendshëm. Duhet të merren masa paraprake për të ndaluar derdhjet dhe të gjithë punëtorët duhet të trajnohen për trajtimin, ruajtjen dhe vendosjen e materialeve të rrezikshme apo toksike. Duhet të përgatitet një plan përgjigje urgjence me shkrim dhe të ruhet në kantjerin e ndërtimit dhe punëtorët duhet të trajnohen për të ndjekur procedurë specifike në rastet e derdhjeve. Punëtorët duhet të pajisen me mjetet e përshtatshme për të mbledhur dhe trajtuar derdhjet në rastet urgjente.

Për të shmangur përhapjen e materialeve të lëngshme, të cilat mund të dëmtojnë rezervat ujore sipërfaqësore apo nëntokësore, duhet të merren masa të mëposhtë me zbatim:

→ Veçimi i të gjithë karburanteve dhe lubrikantëve që dalin gjatë mirëmbajtjes së pajisjeve të ndërtimit dhe grumbullimi i tyre në vendet e duhura.

→ Ndërtimi i argjinaturave mbajtëse për të gjitha cisternat e depozitimit.

→ Ndërtimi dhe mirëmbajtja e fasiliteve për të larguar ujin e shiut nga strukturat mbajtëse dytësore dhe largimi i karburanteve nga sipërfaqja e materia lit të grumbulluar.

5.5 -Ndikimi ne mjedis gjate shfrytezimit te objektit

Me masa që do të merren dhe kujdesin e duhur ky ndikim negativ mendojmë të mos merret në konsideratë.

Siç mund të shihet në figurën 5.5 burimet kryesore të ndikimeve të mundshme mjedisore që mund të rezultojnë nga shfrytëzimi i këtij aksi përfshijnë ndikimet në zhurma në cilesinë e ajrit dhe trajtimi i ujërave të bardha .

Burime të tjera të mundshme të ndikimeve në mjedis përfshijnë rrjedhjet e karburantit të mjeteve si dhe gjenerimi i një volumi të vogël mbeturinash të ngurta .

Ndikimet e mundshme për t'u vlerësuar në këtë rast janë:

- derdhjet aksidentale gjatë manovrimit të automjeteve gjatë lëvizjes dhe qëndrimit në vendet e lejuar të parkimit
- zhurmat, tymrat dhe çlirimet nga lëvizja e mjeteve
- ujrat e shkarkimeve dhe ato sipërfaqësore .

Ndodhet konsiderohen në nivele minimale në të gjitha aspektet duke vecuar ndonjë avari të mundshme .

Rruga do të ndërtohet kryesisht ne gjurmen e rruges egzistuese por ne segmente te evcanta do kete nderhyerje per ndryshim aksi mqq te plotesohen kriteret dhe standartet e klasifikimit te kesaj rruge për të siguruar që shtrirja vertikale plotëson të gjitha kushtet e projektimit dhe kriteret e nevojshme të sigurisë për lëvizjet e trafikut. Sistemet e kullimit të jashtme do të jetë kusht për të kapur dhe veçuar flukset që rrjedhin nga pjesët e sipërme të terrenit ose anash rruges dhe ti devijojnë në rrjetin e shkarkimeve te planifikuara dhe projektuar me pare . Disa modifikime të regjimit ekzistues të rrjedhjes mund të priten megjithatë për shkak të përshpejtimin e rrjedhjes brenda sistemit të drenazhimit. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i vogël (negativ). Ky ndikim do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm.

Lëvizja e trafikut në rrugë do të rezultojë në depozitim të ndotësve në sipërfaqe rrugore duke përfshirë pluhura, vajra, graso apo karburant si edhe metalet e rënda . Pas reshjeve , këto ndotës mund të rrjedhin në drejtim të rrymës deri në ujërat pritëse (dmth përrenj lokale, sisteme kanalizimesh etj). Sistemi i brendshëm kullimit do të përshtasë praktikën e qëndrueshme të kullimit për të bërë një trajtim paraprak të këtyre ndotësve para se të shkarkohen në mjedisin pritës. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ). Çdo ndikim në rrjedhat lokale do të jetë i përkohshëm dhe i kthyesëm.

Rruga është një sipërfaqe e madhe shtruar e cila do të rrisë normën dhe vëllimin e ujërave në rrjedhat lokale (p.sh. në krahasim me zonat ekzistuese) pas reshjeve. Sistemi i kullimit të brendshëm do të miratojë praktika të qëndrueshme të kullimit për të kapur, trajtuar dhe ruajtur përkohësisht rrjedhën, për të pakësuar shkallën e vëllimit që kalon në drejtim të rrymës. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ). Çdo ndikon në rrjedhat lokale do të jetë i përkohshëm dhe i kthyesëm.

Rreziku potencial nga rrjedhjet e mëdha përgjatë rrugës është vlerësuar në përputhje me Manualin e Projektimit për Rrugët dhe Urat (DMRB) Vëllimi 11 (Vlerësimi Mjedisor) Seksioni 3, (Teknikat e Vlerësimit Mjedisor). Kjo metodologji merr në konsidera të faktorët si më poshtë:

- Gjatësia e rrugës
- Natyra dhe venndodhja e kryqëzimeve
- Njësia e kohës që do ti duhet për shërbimeve emergjente për të arritur në një derdhje ndotëse.
- Parashikimi i volumeve të trafikut
- Përqindja e automjeteve të transportit të mallrave të rënda (ATR) që do përbëjnë trafikun rrugor.

Mbi këtë bazë, është përcaktuar se rreziku potencial i një ndotje të madh është më pak se 0.5%, dhe për këtë arsye nuk ka nevojë për masa shtesë zbutëse. Madhësia e ndikimit të derdhjet e mundshme mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është i papërfillshëm (negativ).

Ndërtimi i rrugës do të rezultojë në ekspozimin e tokës të zhveshur ne dy segmente ne te cilat do behet nderhyerje per zhvendosje te vogel aksi rruge e cila pas reshjeve të shiut, do të sjellë një rritje në përqendrimin e lëndëve pezull të cilat do të derdhen në rrumat ujore (lumenj, përrenj). Praktikën më të mira të ndërtimit do të miratohet gjatë fazës së ndërtimit dhe do të aplikohen në praktikë për të minimizuar humbjen e dherave të ekspozuar gjatë

reshjeve, dhe për të ndaluar largimin e tyre para se të kalojnë në drejtim të rrymës së ujit. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i vogël (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

Lëvizja dhe mirëmbajtjen e pajisjeve në kantier gjatë fazës së ndërtimit do të paraqese një rrezik potencial të rrjedhjeve apo derdhjeve (p.sh. vajrave, grasos dhe karburanteve). Metodat më të mira do të ndiqen në praktikë duke përfshirë edhe mirëmbajtjen proaktive të automjeteve si dhe ndarjen e zonave të larjes së automjeteve për të parandaluar rrjedhjen e ndotësve të kalojë në drejtim të rrymës. Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

Ruajtja e karburantit dhe kimikateve në kantier gjatë fazës së ndërtimit do të paraqese një rrezik potencial të rrjedhjeve apo derdhjeve. Metodat më të mira do të aplikohen në praktikë duke përfshirë rrethimin dhe izolimin e zonave të magazinimit dhe duke i mbajtur larg nga receptorët e ndjeshëm (ujit në këtë rast) si dhe gjetjen dhe asgjësimin e sigurt të mbetutjeve (p.sh. të zeza). Ndikimi i mbetur mbi mjedisin e ujit për këtë arsye është konsideruar të jetë i papërfillshëm (negativ).

Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe i kthyeshëm.

Perdorimi i energjis elektrike :

Pika e lidhjes me tensionin e mesëm përcaktohet nga Ndërmarrja e Elektrikut që mbulon rrjetin shpërndarës të zonës, ku do të ndërtohet objekti dhe varet nga : pozicioni i objektit; nga linjat e tensionit të mesëm që kalojnë pranë objektit dhe nga ngarkesa që do të furnizohet me energji elektrike . Nga ana e përfituesit duhet të paraqitet pranë ndërmarrjes efektive, projekti elektrik i objektit së bashku me kërkesën për fuqinë e instaluar të tij.

Në pikën e lidhjes duhet vendosur një ndarës tensioni për linjën e re dhe në rast se pika e lidhjes është në një shtyllë, pra në ambientin e jashtëm, duhet që të bëhet tokëzimi i të gjitha pjesëve metalike (konstrukcioni mbajtës i ndarësit, sistemi i hapjes së ndarësit etj.) si dhe të bëhet mbrojtja atmosferike e saj.

Të dhënat teknike të ndarësit duhet të përcaktohen nga Inxhinieri Elektrik projektues në bazë të linjës ekzistuese ku do të bëhet lidhja, të ngarkesës që do të furnizojë kjo linjë, si dhe të gjatësisë së linjës së re.

Tabela 5.5 Permbledhje e vleresimeve te ndikimit ne mjedis gjate shfrytezimit

Parametri mjedisor	Burimi	Vlera e ndikimit		
		E ulet (U)	Mesatare (M)	E Larte (L)
Ndotja e ajrit	Motorrat e makinave	U		
	Pluhur nga levizja makinave	U		
Ndotja e ujit	Kullimi	U		
	Mbetje te tjera	U		
Ndikimi ne trafik	Levizjet e makinerive	U		
	Levizjet e punonjesve	U		

Mbeturina te ngurta	I gjithë aktiviteti	U		
---------------------	---------------------	---	--	--

Mbeturinat :

Problemi i prodhimit te mbeturinave nuk do te jete aq i rendesishem sa në periu dhën e ndertimit , sepse ndertimi i ketij objekti mund te prodhoje mbeturina kryesisht të karakterit urban ne sasi te vogla . Keto mbeturina nuk jane te rrezikshme dhe llojet, sasite, data dhe menyra e largimit te te gjithë mbeturinave do te jene objekt i koordinimit me sektore te tjere afer strukture .

Menaxhimi efektiv i kullimit përgjatë rrugës gjatë fazës së shfrytëzimit është thel bësor përtë siguruar mbrojtjen e mjedisit dhe cilësisë së ujit. Projektimi i kanaleve të kulli mit është bërë dhe normalisht do te zbatohet gjate ndertimit duke e konsideruar këtë kanal si korridor natyror.

Kullimet e jashtme (dmth ato nga zonat natyrore ujëmbledhëse përreth) do të mbli dhen në sistemet e vecanta të kullimit dhe të shmangen nga rruga;

Kullimi i brendshëm (dmth largimi nga sipërfaqja e rrugës) do të trajtohen në këtë mënyrë:

Teknika të qëndrueshme të kullimit do të përdoren kudo në praktike;

Sistemet e kullimit të hapur do të përdoren duke zevendësuar tubat aty ku është e mundur. Në zonat me vlerë të lartë ekologjike një shtresë e dytë e trajtimit do të përdoret në formën e një ”end of the line” për sedimentin e pellgut (në zonat me vlerë të moderuar ekologjike) ose ligatinave të ndërtuara (në zona me vlerë relativisht të lartë ekologjike).

5.5.1 –Tokat me bimesi

Ndikimet Forca dhe shtrirja në kohë e ndikimit

Zhurmet gjatë ditës dhe ndikimet vizuale (p.sh. lëvizja e automjeteve dhe të njerëzve) si edhe ndikimit e ndricimit nga dritat e automjeteve gjatë natës mund të ulin mundësinë e përshtatshmërisë për gjitarët apo shpendët që mund të ndodhen në afërsi të rrugës. Këto ndikime do të jenë të larta për zonën ngjitur me rrugën dhe më të ulta larg saj.Të gjitha këto ndikime do të ulin numrin e gjitarëve apo shpendëve në zonat pranë rrugës.

Ndikimi tjetër është sepse mbyllja e korridoreve natyrore do te sjelle aksidente dhe demtime të gjitarëve që do të përpiqen të kalojnë rrugën.

Kohëzgjatje e ndikimeve

Ndikimet vizuale (lëvizja e automjeteve dhe të njerëzve) do të jenë të theksuara gjatë ditës. Ndikimet në specie të tilla si shpendë dhe gjitarëve do të jetë më të madh gjatë sezonit të shtimit.

Kthyeshmëria

Këto ndikime nuk janë të kthyeshme pasi ato do të zgjasin për aq kohë sa rruga është në përdorim.

Koha dhe Frekuenca

Ndikimet e ndriçimit do të ndodhin vetëm natën. Ndikimet vizuale (lëvizja e automjeteve dhe njerëzve) dotë jetë më e lartë gjatë ditës. Ndikimet te shpendët do të jetë më e madhe gjatë sezonit të shtimit të shpendëve. Duke marrë parasysh ndikimet e mundshme mbi shpendët dhe gjitarëve të vegjël është konsideruar se ndikimi në tokat bimore do të jetë negativ.

5.5.2 –Habitatet

Koha dhe frekuenca e ndikimit

Një sere ndikimesh të rëndësishme të vazhdueshme janë parashikuar nga ndotja aksidentale të tilla si clirimi i hidrokarbureve, kripë rrugore, rrjedhje të tjera në habitatet ujore. Ndotje aksidentale mund të jetë shumë e dëmshme për mjedisin ujor. Ndotja aksidentale zakonisht është e kthyeshme me masa të përshtatshme kohë, dhe në varësi nga shkalla e ndotjes.

Kohezgjatja

Ndikimet mund të ndodhin gjatë gjithë jetës së rrugës.

Kthyeshmëria

Efektet e ndotjes dhe çrregullimeve fizike në faunë janë të kthyeshëm brenda një periudhe normale (p.sh. brenda 1 deri në 2 vjet) edhe pse kjo do të varet nga lëvizshmërinë e faunës në zonat ujore të prekura. Ajo ka tendencë të jetë afatgjatë, vetëm kur ndodh një ndotje e cila çon në reduktime afatgjatë të biodiversitetit në lumenj. Një ngjarje diskrete ndotjes, gjithsesi mund të ketë pasoja të rënda në drejtim të rrymës nga vendin e ndotjes.

Koha dhe Frekuenca

Ndikimet e ndotjes mund të ndodhë në çdo kohë. Rreziku i i ndotjes nga trafiku për faunën do të jetë më e lartë gjatë sezonit të shtimit. Gjatë funksionimit të rrugës mund të ketë ndikime të rëndësishme në faunën ujore si rrjedhojë e ndotjes aksidentale dhe nga rritja e rrezikut të përplasjes. Prandaj është konsideruar se ndikimi në rrjedhat e ujit dhe të habitateve bregore të korridorieve do të jetë i moderuar.

5.5.3 –Reptilet

Forca dhe shtrirja në kohë e ndikimit

Rruga e propozuar mund të rezultojë të shkaktojë shtypje të mëdha prej atutomjeteve të zvarranikëve që do të përpiqen të kalojnë rrugën e zakonshme së tyre. Speciet që do të prekeshin drejtpërdrejt përfshijnë breshkën ,hardhucën e gjelbër Evropian, gjarpërinjtë dhe nëpërkat që jetojnë në këtë habitat . Studimet kanë treguar per shtypjen nga automjetet dhe vdekshmërisë 100% te breshkave që përpiqen të kalojnë një rrugë me me shume së dy korsi). Hapja e disa korridoreve natyrore do te sillte nje ulje të këtij raporti.

Kohezgjatja

Pa marre masat zbutjese ndikimi mund të jetë shumë afatgjatë mbi statusin e ruajtjes së specieve.

Kthyeshmëria

Individët e specieve mund të zëvendësohen nëpërmjet proceseve natyrore të shtimit dhe të shpërndarjes; megjithatë nëse ndikimi është shumë i lartë, popullsia nuk mund të jetë kurrë në gjendje të mbulojë të madhësisë origjinale të popullsisë fillestare dhe kjo do të ishte e pakthyeshme.

Koha dhe Frekuenca

Ndikimet do të jetë më e lartë gjatë sezonit të shtimit kur zvarranikët janë shumë aktive, por mund të ndodhë edhe në fund të dimrit kur individët lëvizin nga vendet e tyre të shtimit drejt vendeve të gjumit letargjik.

5.5.4 –Gjitaret

Forca dhe shtrirja në kohë e ndikimit

Rruga e propozuar mund të shkaktojë përplasje të mëdha rrugore dhe vrasjen e gjitarëve që përpiqen të kalojnë rrugën sipas mënyrës së zakonshme të tyre. Speciet që do të preken drejtpërdrejt përfshijnë dhelpra , kunadhja , lepuri dhe ndonjë tjetër gjitar banojnë pyjore të gjerë me gjethe të mëdha. Zbatimi i një skeme që do të orientonte kafshët drejt një tombino apo lidhje korridore natyrore më mënyra të tjera do të minimizonte rrezikun dhe do të ulte numrin e kafshëve të vrara si efhe do të përmirësonte kushtet e sigurisë dhe shëndetit për përdoruesit e rrugës.

Kohëzgjatja

Pa zbutjen e problematikës së kalimit të rrugës nga kafshët ndikimi mund të jetë afatgjatë dhe ne shkallë të lartë mbi statusin e ruajtjes së specieve.

Kthyeshmëria

Individët mund të zëvendësohen nëpërmjet proceseve natyrore të shtimit dhe të shpërndarjes , megjithatë nëse ndikimi është shumë i lartë, popullsia kurrë nuk mund të jetë në gjendje të mbulojë të madhësinë origjinale të popullsisë së tyre dhe kjo do të jetë e pakthyeshme.

Koha dhe Frekuenca

Ndikimet do të jetë më e lartë gjatë sezonit të shtimit kur gjitarët janë shumë aktiv, dhe gjithashtu në vjeshtë kur bimësia të jetë zverdhur dhe gjitarët kanë nevojë për tu shpërndarë në territore të reja. Duke pasur parasysh faktin që këto janë të kafshë mëdha, specie të lëvizshme të cilat kërkojnë korridore të pandërprerë të cilat do të fragmentizohen si pasojë e rrugës së propozuar është konsideruar se ndikimi mbi gjitarët do të jetë i madh.

6 –Plani i menaxhimit te mjedisit

Çdo veprimtari e rëndësishme që kryhet në marëdhënie me mjedisin , duhet të parashikojë në projektin e saj edhe Planin e Menaxhimit të Mjedisit (PMM) , qëllimi i të cilit është parandalimi, minimizimi dhe mënjanimi i ndikimeve negative ndaj mjedisit të veprimtarisë që propozohet të kryhet ne rastin tone te ndertimit te ketij objekti rrugor .

Tabela 6.1 Praktika e menazhimit te mbetjeve ne teresi

Nr	Lloji i mbetjes	Riciklim/Riperdorim	Djegje	Groposje	Depozitim
1	Mbeturina ndertimi	☐		☐	☐
2	Mbetje drusore	☐	☐		
3	Mbetje plastike	☐			
4	Ene boshe	☐		☐	
5	Copa te ngurta betoni			☐	☐
6	Mbeturina leckash		☐		
7	Mbeturina letre , kartoni	☐	☐		
8	Mbetje tubash plastike	☐			

Objekti i përgjithshëm është që të minimizohet ndikimi i mbetjeve që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit nëpërmjet masave të mëposhtme:

- të minimizohet sasia e mbetjeve që prodhohen

- të rritet në maksimum sasia e mbetjeve që përdoren për riciklim – përfshirë veçimin e mbetjeve të riciklueshme në burim
- të minimizohet sasia e mbetjeve që depozitohet në vendin për groposjen e mbetjeve
- të garantohet që çdo mbetje e rrezikshme (p.sh. vajra të etj) janë magazinuar në mënyrë të sigurtë dhe janë transferuar në ambientet e përshtatshme
- të shmangen ndikimet e pluhurit nga trajtimi i mbetjeve të ndërtimit
- të garantohet që të gjitha mbetjet mbahen , etiketohen dhe asgjësohen si duhet , në përputhje me rregulloret lokale , dhe
- të garantohet që mbetjet asgjësohen në përputhje me hierarkinë e menaxhimit të mbetjeve.

Çështjet e mëposhtme janë pjesë përbërëse e PMM dhe bazohen në praktikat më të mira ndërkombëtare për menaxhimin e mbetjeve dhe në përputhje me direktivën e BE dhe legjislacionin shqiptar.

Qëllimi i gjerë i PMMS është:

☞ Të ofrojë një mekanizëm për të siguruar se masat e propozuara për zbutjen ndikimeve negative mjedisore janë marrë në konsideratë ose zbatuar

☞ Të sigurojë që standardet e praktikave të mira të ndërtimit janë aplikuar gjatë ndërtimit të rrugës

☞ Të ofrojë një kornizë për zbutjen e ndikimeve që mund të jenë të papara shikuara ose i paidentifikuar që mund të ndodhin apo rastisin gjatë procesit të ndërtimit.

☞ Për të ngritur siç është e nevojshme, një ndërveprim që do të ndihmojë palët e treta të kuptojnë kontekstin dhe qëllimin e këtij projekti në përmbushjen e kërkesave mjedisore

☞ Të ofrojë një kornizë për monitorimin e pajtueshmërisë për të treguar se si performanca mjedisore në këtë projekt është duke u përmbushur.

PMMS do të zhvillohet gjatë gjithë kohëzgjatjes së projektit. Kontraktori duhet të reflektojë në të gjitha proceset e punës rekomandimet e planit. Është përgjegjësi e kontraktorit për të siguruar që PMMS është zbatuar.

Planet e Menaxhimit mjedisor, identifikojnë legjislacionin që duhet respektuar gjatë zbatimit të projektit, analizojnë karakteristikat mjedisore të zonës, duke përfshirë mjediset sociale dhe ato natyrore. Plani i menaxhimit mjedisor për segmentin rrugor është i përqëndruar në të dy fazat, fazën e punimeve dhe të shfrytëzimit. Ky plan përbëhet nga plani i masave zbutëse të ndikimit në mjedis dhe program i monitorimit Agjensitë zbatuese të Planit të Menaxhimit do të jenë kontraktori i projektit, Autoriteti Rrugor Shqiptar, Drejtoria Rajonale Mjedisit e Qarkut Shkoder , Njesite e Qeverisjes Vendore te Berdices dhe Velipojes .

Kontraktori do të sigurojë, në masën e mundshme, që të gjitha komponentët mjedisore të menaxhohen në përputhje me legjislacionin e Shqipërisë dhe angazhimet e tjera mjedisore sipas rastit. Kontraktori do të paraqesë në vijim:

⇒ Menaxhimin e mjedisit, sigurinë në punë dhe shëndetin gjatë operacioneve të ndërtimit

⇒ Komunikim të hapur dhe bashkëpunim me subjektet e përfshira në punimet e ndërtimit, duke përfshirë punonjësit, grupet e interesit në lidhje me menaxhimin e mjedisit, sigurisë dhe shëndetit

⇒ Zbatimi efektiv të politikave dhe planeve të mbrojtjes së mjedisit, sigurisë dhe

shëndetit;

- ⇒ Rishikim i rregullt i këtyre politikave dhe planeve nëse do të nevojitet
 - ⇒ Direktiva të qarta për stafin që do të menaxhojë planin e mjedisit, sigurisë dhe shëndetit.
 - ⇒ Alokimi i burimeve për implementimin dhe mbarëmbajtjen e planit mjedisor, të sigurisë dhe të shëndetit si edhe të aktiviteteve që mund të zhvillohen për këto çështje;
 - ⇒ Caktimi i përgjegjësisë dhe përgjegjshmëria për zbatimin e planit mjedisor, të sigurisë dhe shëndetsor;
 - ⇒ Komunikime të vazhdueshme të lidhura me çështjet mjedisore me autoritetin kontraktual (ARRSH)
 - ⇒ Mbështetja dhe pjesëmarrja për të ruajtur një mjedis të sigurt;
- Projekti do të përputhet me legjislacionin përkatës udhëzimet dhe miratimet e Qeverisë së Shqipërisë për ndërtimin dhe fazat operative të projektit.

6.1 -Rekomandime për minimizimin e ndikimeve negative

Rekomandimet e VNM për këtë projekt :

Ndikimi në mjedis	Faza e ndikimit	Vendndodhja	Masat zbutese	Përgjegjësia
Toka dhe Gjeologjia				
Zbulim i tokës së ndotur gjatëfazës së ndërtimit	Gjatë ndërtimit	Në kantier(zonën e ndërtimit)	-Vezhgimi I tokës për ndonjë ndotje të mundshme gjatë fazës së ndërtimit conform ligjeve -Nëse evidentohet ndotje, duhen marre mostrat e ne terren dhe të bëhen analizat e nevojshme -Të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut për të parë nëse ka rrezik për punonjësit -Punonjësit të vishen me rroba të përshtatshme për të parandaluar ndotjet e rrezikshme	Kontraktori
Heqja e dherave	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi I guroreve pranë kantierit përpara hapjes te guroreve të reja apo marrjes me qera të tyre -Heqje me kujdes e shtresës së tokës për të mundësuar pasterinë maksimale të saj me qëllim përdorimin e mëvonshëm për	Projektuesi Kontraktori
Ndotja e truallit	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Asnjë nga materialet të parashikuara për restaurim nuk duhet të përdorën pa qene të certifikuara na ana e cilësië. -Përzgjedhja e standarteve më të mira të projektimit të sistemit të drenazhimit	Projektuesi Kontraktori
Hidrologjia				
Ndikimi në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi i guroreve aktuale në mënyrë sa më eficiente të jetë e mundur me qëllim moshapjen e të rejave të cilat mund të ndikojnë në ujërat nëntokësorë. -Të kufizohet koha e punimeve në rastin kur ujërat nëntokësore apo burimet që mund te hasen gjatë ndërtimit të rrugës shërbejnë si furnizues të burimeve të ujit të pijshëm	Projektuesi Kontraktori

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

Ndikimi në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	-Projektim shumë i mirë i sistemit të drenaximit me qëllim moslejimin e ndotesve në ujërat nëntokësore në raste aksidentesh. -Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier -Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezervën prej 110 % kapacitetit magazinues. -Rrjedhjet që mund të ndodhin në kantier duhet të pastrohen përpara se të depërtojnë në tokë -Tepriçat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit. -Limitimi i ndikimit në mbulesën e tokës gjatë punimeve -Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza. -Zbatimi I standarteve më të mira për të zbutur ndikimin e mundshëm të cilësisë ujërave nëntokësore nga clirimi i substancave të rrezikshme -Parashikimi i mirëmbajtjes së rrugëve për të eliminuar ndotjet nga vajrat apo rënia e baltës gjatë shfrytëzimit të rrugës -Përdorimi sipas normave i herbicideve për të ndaluar rritjen e bimesisë në trupin e rrugës në minimum	Kontraktori
-------------------------------	----------------------------------	------------	--	-------------

Cilesia e ajrit bazuar ne praktikant me te mira :

Emetimet nga makineritë dhe pajisjet	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe në rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	-Kujdes në mbulimin e automjeteve gjatë transportit të dherave -Kontrolli teknik dhe mirëmbajtja e automjeteve dhe pajisjeve -Përdorimi dhe makinerive dhe i pajisjeve sa më të mira të mundshme nga ana e parametrave mjedisore -Marrja në konsideratë e karburanteve bio -Monitorim periodik i proceseve të punës së këtyre pajisjeve	Kontraktori
Pluhuri nga ngarkimet dhe shkarkimet e ndryshme	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Minimizimi i shkarkimit nga lartësitë e materialeve të ndërtimit dhe dherave	Kontraktori

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

Pluhuri nga transporti i materialeve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe ne rrugët ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	-Kontrolli i shpejtesive; mokolimi i shpejtësive limit -Mosngarkimi sipër normave të automjeteve të transportit të materialeve të ndërtimit dhe dherave dhe mbulimi i tyre kur është i detyruar -Kontrolli i lagës së rrugës si masë për eliminimin e pluhurit -Kur uji është pa efekt në largimin e pluhurit, mund të përdoren copë polimere që e bëjnë pluhurin jo aktiv. -Instalimi i një pasjise për larjen e gomave kur dilet nga kantieri. -Projektim i mirë i akseve ndihmëse të transportit për të shkaktuar sa më pak ndotje gjatë ndërtimit të rrugës.	Kontraktori
Pluhuri i shkaktuar nga erë mbi sipërfaqet e prekura nga erozioni	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Kontrolli i lagështirës dhe presionit të saj -Mbulimi i materialve stok; -Rivegjetimi i zonave të zhveshura aty ku është e mundur	Kontraktori

Zhurma

Zhurma që do të ndihet gjatë punimeve të ndërtimit si pasojë e makinerive, proceseve të punës etj.	Gjatë ndërtimit	Në kantier dhe përreth tij	-Shmangni punën e panevijshme të makinerive dhe fikini kur nuk kerkoni që ata të kryejnë një punë të caktuar -Ndizni pajisjet gradualisht dhe jo njëherësh -Mirëmbajtje dhe inspektim i mjeteve dhe makinerive në kantier -Puna vetëm në orare të caktuara të pajisjeve që gjenerojnë zhurmë që mund të ndikojnë në receptorët -Në rast të zhurmave të mëdha të përdoriti sistemi paralajmërues -Përdorimi i pajisjeve silencuese aty ku do të kërkohet sipas niveit të gëbneruar të zhurmës -Pajisjet e zhurmshme si pompa, gjenertorë të vendosen sa më larg të jetë e mundur nga receptorët; -Izolimi i zhurmave kur këto do të gjenerohen pranë zonave të banuara, shkollave, kopshteve spitaleve; vendosja e pajisjeve izoluese për të të qëllim. -Përdorimi i shtresave të gomës për izolimin e zhurmave	Projektuesi Kontraktori
Zhurma gjatë funksionimit të rrugës	Projektim dhe shfrytëzim	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Minimizimi i rënies nga lartësitë e materialeve -Sa të jete e mundur afroheni me njëra tjetren pajisjet zhurmë gjeneruese; -Përdorimi i shtresave mbrojtëse -Projektim i mirë i rrugës -Parashikimi i masave shtese izoluese për zhurmat nëse kjo do të shihet e arsyeshme -Prerjet dhe përforcimet e ndryshme -Mbulimi i plotë ose i pjesshëm i amnienteve të ndryshme -Instalimi i dritareve më izolues ndaj zhurmave nëse do të kërkohet; -Përmirësimi dhe izolimi ndaj zhurmave të cative nëse do të kërkohet	Projektuesi klienti

Ekologjia				
Shqetësimet në ekologji	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	• Zbatimi i të gjitha ligjeve lidhur me biodiversitetin dhe specie e mbrojtura • Marrja parasysh e efekteve direkte dhe indirekte që mund të ketë ndricimi, sinjalistika në ekologjinë e zonës • Shmangia apo minimizimi sa më shumë të jetë e mundur i prerjes së pemëve • Kujdes gjatë punimeve në sezonin e shtimit të shpendëve • Sipas rregullave kufizimi i ndricimit në zonat e ndjeshme • Vendosje dhe pozicionim i mirë i makinerive në kantier • Shmangie e dëmtimeve në rrjedhat ujore • Aplikimi i metodave më të mira në ndërtim për të minimizuar sasinë e pluhurit të depozituar • Pëllgje të vecante për balancimin e ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore • Parashikimi i hapësirave të reja të mbjella me peme dhe shukurre të zonës apo sipërfaqeve të gjelbra aty ku është e mundur; • Të merren parasysh habitatet kompensuese për specie që mund të fillojnë të jetojnë aty pas punimeve	Projektuesi Kontraktori Klienti
Shqetësimi i breshkave nga humbja e habitatit	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth	• Te behet evidentimi i breshkave dhe te behet rrethimi i tyre në mënyrë që te eliminohet aksidenti për ngordhjen e tyre . • Siç kërkohet hapja e tuneleve nëntokësore ose tombinove të cilat do të shërbejnë si korridore natyrore për kalimin e sigurt të breshkave apo gjitarëve të tjerë. • Punimet do të monitorohen sipas ligjeve shqiptare	Projektuesi Kontraktori Klienti
Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Mbjelljen e vegjetacionit për të krijuar kushte të mira dhe për të inkurajuar krijimin e habitateve të reja në zonë • Ku është e mundur forcimi i korridoreve natyrore në të dyja anët e rrugës • Shtyllat e habitateve të ndërtohen me material e riciklueshme të mbetura nga pemët që do të priten sepse në këtë mënyrë parandalohet përdorimi i materialeve të reja por janë edhe më komode për zvarranikët • Karakteristikat e ujit që do të kalojnë nëpër drena zhe të jetë në kushte të mira mjedisore që te shërbejë si habitat dhe për specie e ndryshme ujore duke krijuar dhe kushtet për shumimin e tyre • Ndërtimi i tombinove të reja për të shërbyer si korridore natyrore hyrese-dalëse për specie e	Projektuesi Kontraktori Klienti

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Zevendesimi i habitateve me të reja kryesisht në zonat e ndotura •Specifikisht në habitatet pyjore mbjellje e pemeve tradicionale të zonës •Habitatet e thata të shndërrohen në lidhave të gjelbra ruara •Në habitate e demtura me shkurre të mbillen të mbillen shkurre me karakteristika të njëjta; •Në habitatet e tokës se punueshme ose të një toke të ndotur(në varësi të largësisë me)	Projektuesi Kontraktori Klienti
Peisazhi				
Humbja e vlerave të peisazhit	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Mbrotja e bimësisë së vlefshme dhe pemëve aty ku është e mundur (pranë gjumës së rrugës); •Mbajtjen e bimësisë lokale dhe sipërfaqeve të gjelbra aty ku është e mundur •Aty ku është e mundur të bëhet mbulimi me bimësi I anëve të rrugës për tu përshtatur sa më mirë me peisazhin lokal; •Mbjellja e bimësisë lokale në zonat e ndotura për të kompensuar humbjen e bimësisë nga gjurma e rrugës •Mirëmbajtja e sipërfaqeve të mbjella aty ku është e mundur për të siguruar zhvillimin e qëndrueshëm të zonës. •Aty ku është e mundur të bëhet projektimi i duhur në mënyrë që tranzicioni midis peisazhit aktual dhe atij që do të formohet pas ndërtimit të rrugës të jetë sa më i lehtë. •Projektimi i strukturave mbajtëse si ura,tombino	Projektue si Kontraktori Klienti
Hidrologjia				
Ndërhyrjet në tokë mund të sjellin rritjen e përqendrimit të pluhurit në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore.	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Minimizimi dherave të ekspozuar •Minimizimi sa me shume të jete e mundur i kohezgjatjes së dherave të zbuluar •Mbulimi si prioritet gjate provecece te punimeve •Përdorimi i rrethimeve mbrojtës ne vendet e ekso zuara (dhera, material ndërtimi retj); •Vendosja e dherave te larguar gjate ndërtimit në vend sa më larg burimeve apo rrymave ujore	Kontraktori
Ndotja e sipërfaqeve ujore nga substance kimike dhe ndotës të tjerë	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier •Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezerven prej 110 % kapacitetit •Të mbahen pajisjet e nevojshme për eliminimin e menjehershëm te rrjedhjeve të vogla •Rrjedhat nga kantieri apo larja e gomave duhet të grumbullohen në menyre që të mos përfundojnë në ujërat sipërfaqësore; and •Rrjedhjet nga ujërat e zeza duhet të grumbullohen në depozita të vecanta dhe të zbrazen periodikisht në vendet e përcaktuara	Kontraktori

Largimi nga rruga i substancave ndotëse dhe marrja e masave për mosderdhjen e tyre në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Aty ku është e mundur drenazhet e jashtme të grumbullohen në sisteme të vecanta të kullimit për ti shmangur nga rruga •Kalimet e rredhave duhet të projektohen në mënyrë të tillë që rrjedhta mesatare ditore të mos pengojnë kalimin mbi to •Largimi i ujit nga rruga të bëhet me system të hapur drenazhimi ndersa në zonat e ndjeshme ky largim të behet me systemin e trajtimit fundor të sedimenteve.	Projektuesi Klienti
Kendveshtimi social-ekonomik				
Shpronësimet	Projektimit, ndërtimit, shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	•Përcaktimi i saktë i sipërfaqeve të shpronësimit sipas ligjeve në fuqi •Zbatimi i ligjeve shqiptare per shpronësimin meinters publik •Nje plan social ekonomik për banorët e shpronësuar; •Zhvillimi i një plani monitorimi sipas praktikave më të mira ndërkombëtare	Qeveria e Shqipërisë.

6.2 –Vlerësimi i efekteve ne menyre permblledhese

Efektet përmblledhëse do të jenë një kombimin e të gjithë efekteve të komponentëve mjedisorë. Ndikimi nga një ndërhyrje mund të mos jetë shumë i rëndësishëm por në kompleks ato mund të jenë shumë të rëndësishëm.

Efkti përfundimtar i një aktiviteti që mund të ndikojë në cilësinë e mjedisit mund të përkufizohet si:

"Ndikimet që rezultojnë nga ndryshimet në rritje të shkaktuara nga e kaluara, veprimet aktuale dhe ato të parashikuara në të ardhmen që do të shoqërojnë një projekt të caktuar"

Matrica përmblledhëse e ndikimeve është një procedurë sistematike që shërben për identifikimin, vlerësimin dhe rëndësinë e efekteve nga ndërhyrjet e parashikuara. Qëllimi i saj në nivel projekti është marrja në konsideratë e efekteve në rritje të cilat mund të shkaktojnë projektin i cili është fokusi i këtij Raporti Mjedisor së bashku me ndikime nga aktivitete të tjera.

Vlerësimi i efekteve përmblledhëse është i nevojshëm në nivel projektesh në VNM-së përcaktohet nga Direktiva Evropiane të Komunitetit "vlerësimin e efekteve të disa projekteve publike dhe private mbi mjedisin" (85/337 / EEC) si amenduar nga Direktiva e Këshillit 97 / 11 / EC.

6.2.1 –Metodologjia e vlerësimit

Ka metodologji të shumta për vlerësimin e efekteve përmblledhëse përfshirë aplikimin e modeleve, matricat dhe analiza e pragut. Metodologjia e adoptuar në këtë vlerësim është përqëndruar në identifikimin dhe vlerësimin e receptorëve kyçe të ndjeshëm të identifikuar përmes procesit të VNM.

Vlerësimi i efekteve indirekte dhe përmblledhëse duhet të jetë një proces i hapur dhe rezultatet e procesit të vlerësimit duhet të integrohen në hartimin e projektit dhe aplikimin e masave lehtësuese.

Metodologjia e miratuar përfshin tre faza:

Faza 1: Përcaktimi i parametrave të vlerësimit, identifikimin e receptorëve kyçe të ndjeshme dhe përmbledhjen e ndikimeve të mundshme mbi receptorët e ndjeshmërisë

Faza 2: Identifikimi i natyrës dhe madhësisë së ndikimit;

Faza 3: Rekomandimet për masat zbutëse.

Faza e parë e vlerësimit është identifikimi i parametrave të vlerësimit dhe përcaktimi i të dhënave bazë të mjedisit ku një projekt do të aplikohet.

Të dhënat bazë

Të dhënat mjedisore bazë të zonës së studimit sigurojnë kontekstin për vlerësimin e ndikimeve të mundshme të një projekti. Ky vlerësim ka shfrytëzuar të dhënat bazë të siguruara nga literatura, konsultim me ekspertë të tjerë si dhe humultimi në terren i ndërmarrë gjatë përgatitjes së këtij RP.

Kufijtë hapësinore të zonës së projektit

Përcaktimi i kufijve gjeografike të projektit është një pikë kyçe për tu siguruar se projekti është vlerësuar sa duhet. Ky kufi është përcaktuar duke pasur parasysh karakteristikat e projektit dhe gjurmët e tij si edhe duke marrë në konsideratë faktorët e mëposhtëm:

- Disponueshmëria e të dhënave bazë;
- Gjetja e shkallës më të përshtatshme gjeografike për vlerësimin I ndikimit (psh për vlerësimin e peisazhit).

Faza 1:

Fokusi i këtij vlerësimi është identifikimi i receptorëve kyçe të ndjeshëm në kuadër të mjedisit pritës të cilët mund të ndikohen nga projekti. Receptorët janë identifikuar fillimisht nga ekspertët e mjedisit dhe përmes konsultimeve janë përgjedhur receptorët kyç si më poshtë:

- Ndikimi në çështjet social-ekonomike
- Çështjet e peisazhit
- Karakteri lokal i peisazhit
- Habitatet e mbrojtura
- Specie e mbrojtura
- Kryqëzimet rrugore
- Parashikimi i transportit public
- Kapaciteti i nevojshëm i rrugës dhe parashikimi
- Rreziku i përmytjeve
- Cilësia e ujërave sipërfaqësore të larguar
- Gjendja e ujërave nënoksore dhe rreziku nga ndotja
- Ndikimi i zhurmës
- Trashëgimia kulturore dhe burimet arkeologjike
- Toka dhe agrikultura

Zhvillime të ngjashme

Nuk parashikohet ndonjë zhvillim tjetër i ndonjë projekti të ngjashëm rrugor në këtë zonë. Si rrjedhojë të gjitha vlerësimet do të bëhen sipas kushteve aktuale dhe ndikimet do të llogariten edhe për fazën e shfrytëzimit.

Faza 2

Faza 2 e vlerësimit vlerëson natyrën dhe shkallën e ndikimeve të mundshme të identifikuar

në fazën 1.

Natyrë e Ndikimeve

Natyrë ose lloji i ndikimit të identifikuar nga konsultimi me ekspertë të tjerë si edhe humultimi në terren për këtë projekt. Kjo fazë përqendrohet në mënyrë të veçantë në identifikimin e tipit të ndikimit “të cilat mund të rrisin rëndësinë e përgjithshme të një ndikimi në një receptor të ndjeshëm kur konsiderohen së bashku .

Vlerësimi i ndikimeve

Efektet e mundshme të ndikimit të projektit, janë vlerësuar në secilën prej seksioneve teknike brenda këtij PM.

Faza 3

Masat zbutëse të përshkruara në këtë fazë dhe te përfshirë në hartimin e projektit tregon se për shumicën e efekteve potencialisht të rëndësishme të parashikuara, efektet e mbetura janë të papërfillshme dhe gjithashtu identifikon efektet e Zhvillimit të Propozuar mbi receptorët e ndjeshëm të përshkruar më lart.

Efektet e identifikuar nga receptorët e ndjeshëm

Receptoret e ndjeshëm	Efektet e mbetura
Efektet social-ekonomike	☐
Peizashi	☐
Karakterit i peisazhit lokal	☐
Bimesia e mbrojtur	Ø
Fuana e mbrojtur	Ø
Rruga dhe kapaciteti mbajtes	Ø
Parashikimi i transportit publik	☐
Rreziku nga permbytjet	☐
Ndotja e ujerave sipërfaqesore	Ø
Ndotja e ujerave nëntokësore	Ø
Ndikimi i zhurmave	☐
Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore	Ø
Toka dhe agrikultura	☐
Total	☐

☐ ndikim pozitiv ☐ ndikim negativ Ø neutral

Nuk parashikohen ndikime negative nga rezultati i vlerësimit përmbljedhës të projektit . Asnjë masë zbutëse shtesë nuk do të kërkohet mbi ato të identifikuar në këtë raport dhe të integruara tashmë si pjesë e projektit.

Ky vlerësim përmbljedhës i efekteve ka shqyrtuar kontributin në rritje të projektit të propozuar së bashku me ndikimet e mundshme nga zhvillime të tjera të afërta.

Vlerësimi është fokusuar në mënyrë të veçantë mbi receptorët e ndjeshëm të identifikuar përmes Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të projektit si edhe duke shqyrtuar natyrën dhe rëndësinë e çdo ndikimi të mundshëm që mund të lindin në këto receptorë.

Përmbledhja e vlerësimit të efekteve është konsideruar gjatë gjithë procesit të VNM dhe si i tillë, shumë prej ndikimeve të përmendura janë përfshirë në masat zbutëse të propozuara.

Parimet e minimizimit të mbetjeve

Sistemet e menaxhimit të inventarit do të azhurnohen për të përcaktuar konsumin e produkteve, për të siguruar të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve dhe për të identifikuar humbjet e mundshme dhe konsumin e tepërt.

Do të ruhet një inventar për të gjitha mbetjet që janë prodhuar dhe asgjësuar (lloji dhe volumi) , në bazë të inventarit të rishikimit periodik.

Ndarja e mbetjeve të ngurta sipas klasifikimit të përcaktuar

Mbetjet që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit kanë mundësi që të klasifikohen në katër kategori për tu asgjësuar:

- inerte (dhe, mbetje ndërtimi, materiale ndërtimi të papërdorura, etj.),
- konsumatore ,
- me vaj & të rrezikshme dhe të lëngshme.
- Konteinerët/koshat metalikë do të kombinohen me llojet e mbetjeve (karton, plastik, copa metalesh, me vaj, të rrezikshme nëse ka, etj.), me qëllim që të mundësohet ndarja/veçimi.

Mbeturinat do të ndahen nga punonjësit e kampit dhe punonjësit që do të trajtojnë mbetjet do të trajnohen. Nëpërmjet “procedurave” do të instruktohen punonjësit për trajtimin e mbetjeve në kantieret e ndërtimit dhe në kampe. Kompanitë që ofrojnë shërbime do të kalojnë përmes një procesi kualifikimi dhe do të kontrollohen gjatë periudhës që ofrojnë shërbim.

Depot e mbetjeve të ngurta

Në kantierin e ndërtimit do të krijohet një hapësirë për ruajtjen e mbetjeve ditore, e përbërë nga konteinerë/kosha metalikë. Në fund të ditës së punës mbeturinat në koshat metalikë do të transportohen në zonën e kampit dhe do të futen në depo.

Depoja do të jetë në kamp dhe e mbuluar pjesërisht me çati. Koshat metalikë për mbetjet me vaj ose mbetje të tjera të rrezikshme do të jenë të papërshkueshëm nga uji.

Procedurat për mbushjen e serbatorëve të makinave dhe trajtimin e mbetjeve/materialeve të rrezikshme do të përcaktohen përpara fillimit të ndërtimit.

Ripërdorimi i mbetjeve/mundësitë e riciklimit

Mbetjet do të ndahen sipas rregulloreve lokale dhe materialeve ricikluese që përpunohen në Shqipëri. Materialet ricikluese do të grumbullohen rregullisht nga kompanitë lokale, të çertifikuara nga autoritetet përkatëse (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave).

Pjesa më e madhe e dheut të gërmuar do të përdoret për të rimbushur kanalet.

Ekziston mundësia që dheu i tepërt të shpërndahet dhe konturohet përgjatë gjurmës së gazsjellësit. Argjila bentonite e përdorur në metodën e kalimit pa gërmuar kanal (GDH) do të riciklohet.

Transferimi i mbetjeve

Trasferimi i mbetjeve do të kryhet nga kompani të çertifikuara; automjetet do të kenë të gjitha pajisjet, duke marrë parasysh llojin e mbetjeve që do të transportohen. Nuk është parashikuar eksporti i mbetjeve.

Asgjësimi përfundimtar i mbetjeve

Vetëm kompanitë e certifikuara nga autoritetet përkatëse (Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave) do të përdoren për asgjësimin e mbetjeve; është siguruar një listë e kompanive të certifikuara për menaxhimin e mbetjeve nga Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, e cila konfirmon se do të jetë e mundur që të menaxhohen dhe asgjësohen të gjitha mbetjet e mundshme të ndërtimit dhe funksionimit në ambientet brenda Shqipërisë. Shoqëria TAP është duke identifikuar dhe vlerësuar aktualisht kompanitë e trajtimit të mbetjeve në Shqipëri. Ky proces do të koordinohet plotësisht me autoritetet përgjegjëse.

Mbetjet inerte, të cilat nuk paraqesin rrezik për ndotje, do të asgjësohen në një zonë të kontrolluar për asgjësimin.

Mbetjet te tjera do të transportohen në një zonë të caktuar nga bashkia për asgjësimin e mbetjeve.

Mbetjet me vaj dhe ato të rrezikshme do të asgjësohen nga firma kontraktore të specializuara në hapësira që janë pajisur dhe aprovuar për mbetje të tilla.

Mbetjet e lëngshme do të grumbullohen nëpërmjet një sistemi të veçantë shkarkimi të ujërave të zeza në zonat e portit dhe do të drejtohen për sistemin publik të ujërave të zeza.

Specifikat e menaxhimit të mbetjeve të rrezikshme

Me qëllim që të sigurohet mbrojtje për mjedisin dhe shëndetin e njerëzve, grumbullimi, transportimi dhe magazinimi i mbetjeve të rrezikshme do të përfshijë masa për të siguruar të dhëna të dokumentuar për çdo fazë të procesit zinxhir të mbetjeve që nga zona ku prodhohen (kryesisht në kantierin e ndërtimit) deri në zonën përfundimtare ku do të asgjësohen.

Transporti i mbetjeve të rrezikshme duhet të kryhet vetëm me automjete që 1) kanë pajisjet e përshtatshme për llojin dhe sasinë e mbetjeve të rrezikshme që duhet të transportohen 2) janë të sigurta për tu përdorur në rrugë dhe 3) janë rregjistruar më parë për këtë qëllim tek autoritetet përkatëse.

Procesi i regjistrimit të mbetjeve

Të gjitha mbetjet do të regjistrohen pas çdo faze të këtij plani të menaxhimit: ndarjes/veçimit, magazinimit, transferimit dhe pranimin në zonën e asgjësimit.

Kontraktori do të krijojë mundësi që sigurojë të dhëna të dokumentuara për çdo fazë të procesit zinxhir, sidomos për mbetjet e rrezikshme.

Do të rritet në maksimum menaxhimi i mbetjeve në një proces të vazhdueshëm dhe ky plan do të rishikohet në mënyrë periodike gjatë të gjithë fazës së ndërtimit.

Përfundimisht, plani do të përfshijë dispozita për trajnimin e të gjithë punonjësve se si ta përdorin

PMM dhe do të përfshijë procedura në lidhje me komunikimin me palët e interesuara dhe mundësi për përmirësimin e kushteve të komunitetit.

7-Plani i masave të mbrojtjes së mjedisit

7.1-Plani i reagimit ndaj emergjencave (PRE)

Plani i Reagimit ndaj Emergjencave (PRE) përshkruan në një dokument veprimet dhe procedurat sipas zonës specifike, të cilat duhet të ndërmerren në situata emergjence që ndodhin gjatë ndërtimit dhe funksionimit.

Objektivi i PRE është për të qenë të përgatitur për të reaguar ndaj çrregullimeve, situatave aksidentale dhe të emergjencës në një mënyrë të përshtatshme për rreziqet operacionale dhe për të parandaluar pasojat e tyre të mundshme negative. Shoqëria ndertuese do të zbatojë kërkesat e strategjisë së BERZH-it (paragrafët 18–22 të KP4) për të identifikuar rreziqet e aksidenteve të mëdha, për të parandaluar aksidente të mëdha dhe për të kufizuar pasojat e tyre mbi njerëzit dhe mjedisin, me synimin për të garantuar nivele të larta të mbrojtjes në një mënyrë konstante dhe efektive.

PRE do të paraqesë në mënyrë të qartë dallimin ndërmjet të gjitha fazave të projektit, duke qenë se masat që duhet të ndërmerren do të jenë të ndryshme gjatë ndërtimit, funksionimit dhe mirëmbajtjes (nxjerrja nga përdorimi do të kryhët humë vite më pas dhe për këtë arsye do të hartohet një PRE i veçantë, në përputhje me kërkesat përkatëse në atë periudhë).

PRE do të trajtojë incidentet në tokë dhe në det dhe skenarët përkatës të reagimit ndaj tyre.

Përmbajtja e PRE mund të përmbledhet si vijon:

- Dispozitat e legjislacionit shqiptar për emergjencat civile
- Zbulimi i rreziqeve përkatëse (d.m.th. fatkeqësive natyrore, trazirave civile, shkarjeve të tokës, zjarrit ose shpërthimeve, keqfunksionimit të pajisjeve gjatë proceseve, problemet e presionit, etj.) në lidhje me ndërtimin e strukturese mbyllur dhe infrastrukturën e instalimit dhe funksionimit si dhe ndikimin e mundshëm mbi mjedisin dhe shëndetin
- Identifikimin e autoriteteve qeveritare, medias dhe palëve të tjera përkatëse të interesuara që duhen njoftuar dhe procedurat e komunikimit me ta
- Masat e nevojshme për të kufizuar pasojat mbi njerëzit dhe mjedisin që kanë lidhje me aksidentet e strukturese mbyllur ; bashkëpunimi ndërmjet autoriteteve vendore dhe qendrore, si dhe strukturave rajonale dhe komuniteteve lokale, siç përshkruhet në Ligjin për emergjencat civile si dhe mbështetur në praktikën më të mira ndërkombëtare; mundësitë për të përfshirë aktivitetet ndërkufitare në rastin e ndonjë incidenti pranë kufirit (incident i mundshëm i gazsjellësit pranë kufirit dhe SK02 gjatë fazës së funksionimit)
- Të përshkruhen masat e sigurisë teknike si dhe masat e përshtatshme për të mbrojtur publikun ose pasurinë nga rreziqet e mundshme; metodat e mësimave të nxjerra nga aksidentet e gazsjellësit
- Përshkrimi paraprak i strukturës organizative dhe të shpjegohet ndërveprimi me projektin dhe procedurat operacionale
- Identifikimi paraprak i sistemit dhe procedurave për të ofruar strehim në një vend të sigurtë, evakuimin, shpëtimin, trajtimin mjekësor dhe riatdhesimin e personelit , dhe
- Përshkrimi paraprak i aktiviteteve të trajnimit dhe i masave për trajnimin e ekipeve të reagimit dhe për të testuar sistemet dhe procedurat e emergjencave.

Përfundimisht, plani duhet të përfshijë dispozita për trajnimin e punëtorëve mbi procedurat e reagimit ndaj emergjencave dhe do të sigurojë informacion në lidhje me ndërlidhjen e brendshme dhe të jashtme gjatë reagimit ndaj një emergjence.

7.2–Plani i masave social ekonomike

Zvogëlimi i ndikimeve social ekonomike nga projekti i ndërtimit të këtij segmenti rrugor nga Berdica te Ura e Gjo Lulit , pjese e rruges se Velipojes përfshin përpjekjet për shmangien e keqkuptimeve për punësim afatgjatë të punëtorëve lokalë, edukimin e popullatës mbi natyrën jo spekulative të ndërtimit të projektit në fjalë, shmangien e konflikteve me pronarët e tokës duke patur parasysh kompensimin si dhe trajtimin me respekt të banorëve të zonës.

Autoriteti kompetent për dhenien e kesaj leje ndertimi do te beje dhe po vazhdon të bëjë një punë të planifikuar dhe të kujdesshme, duke identifikuar sipërfaqet do të shtrihet sheshi i veprimtarisë së projektit si dhe vlerat reale të tyre nga regjistri hipotekor i zonës.

Për çdo të papritur që mund të ndodhë gjatë zbatimit të projektit, operatori do të marrë masa të lajmërojë autoritetet e pushtetit vendor dhe të veprojë në përputhje me ligjin Shqiptar në fuqi.

Në të kaluarën, Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis ka qenë i fokusuar në ndikimet e drejtpërdrejta dhe të tërthorta biofizike të zhvillimeve të propozuara (p.sh. ndikimet e aktivitetëve të zhvillimit ndaj ujit, ajrit, tokës, të florës dhe faunës.

Në vitet e fundit, rëndësi ka marrë edhe ndikimet e zhvillimit social, kulturor dhe ekonomik duke pasur të njëjtën rëndësi me ndikimet e tjera.

Çështjet sociale dhe ekonomike janë një komponent i rëndësishëm i analizës sistematike të përdorura gjatë VNMS për të identifikuar dhe vlerësuar ndikimet e mundshme social-ekonomike të një zhvillimi të propozuar mbi jetën dhe aktualitetin e njerëzve, familjet e tyre dhe komuniteteve në përgjithësi pra nëse këto ndikime të mundshme janë të rëndësishme ose jo. Vlerësimi i Ndikimit Social (VNS) mund të ndihmojnë zhvillu esit apo palët e tjera të përshira në projekt të gjejnë mënyra për të parandaluar, minimizuar apo larguar ndikimet negative nëse do të ndodhin. VNS mund të identifikojë dhe të dallojë ndikimet e shumta të matshme të një zhvillimi të propozuar por jo çdo ndikim mund të jetë i rëndësishëm.

Njerëzit mund të ndikohen drejtpërdrejt ose tërthorazi, kanë një rol ose nëse proje kti ndikon në komponentët me social-ekonomike. Pra VNS ka tendencën të përqëndrohet në shmangien e ndikimeve negative dhe gjithashtu ofron një mundësi për planifikimin dhe maksimizimin e ndikimeve të dobishme të një zhvillimi të propozuar.

Ndikimet e dobishme mund të përfshijnë:

- Një standard më të mirë jetese për shkak të rritjes së aksesit në punësim, mundësive të biznesit, trajnimit dhe edukimit;
- Shkurtim të distancave
- Rritja e financimit për përmirësimin e infrastrukturës sociale dhe programeve të kulturore.

Hapat e rëndësishëm të VNS janë dhe përcaktimi specifik i ndikimeve që projekti sjell në rajon. VNS shqyrton komponentët social-ekonomike me vlerë para projektit dhe se si këto komponente mund të ndërveprojnë me komponentet e një zhvillimi të propozuar. Për shembull një ndikim social-ekonomik është kur komunitetet e prekur drejtpërdrejt nga një projekti i cili kërkon shpronësime të tokës ti mundësohet largimi në banesa dhe prona të përshtatshme.

Këto procese mund të përshpejtohen ose të ulin ndikimin duke marrë në konsideratë masat e mëposhtme:

- Duke pasur kampe të mëdha të punës pranë komuniteteve të prekura nga shpronësimet

- Duke punësuar banorë të zonave pranë të cilave shtrihet projekti
- Shtimin e të ardhurave për komunitetin
- Ndërthurja e kulturave të ndryshme.

7.2.1 –Plani i menaxhimit social ekonomike

Qëllimi i një plani të menaxhimit social-ekonomik (SMP) është për të zhvilluar masat e mundshme dhe me kosto efektive sa më të ulët në mënyrë që të zvogëlohen ndikimet negative social-ekonomike të identifikuar në nivele të pranueshme. Një vlerësim i studimit është një mjet i rëndësishëm për të kapur dhe përfshirë konsideratat që mund të kenë efekte të rëndësishme në zhvillimet e projektit. Ai siguron kornizën për studime të thelluara të një VNM dhe masat për zbutjen ndikimeve.

Këto plane të menaxhimit do të trajtojnë ndikimet specifike të identifikuar. Ato do të përfshijë buxhetet, rolet dhe përgjegjësitë për zbatimin e tij të plotë dhe do të përfshijnë temat kryesore si:

- Asistencë ndaj grupeve të prekura nga ndikimi
- Mekanizmat e ankimimit
- Fluksi i planit të menaxhimit
- Monitorimi dhe planet e vlerësimit
- Planet e ndërgjegjësimit të komunitetit
- Komunikimi i përditshëm për aktivitetet e planit
- Plani i veprimit për zhvendosje (nëse do të ketë të tilla)

Çdo zhvillim infrastrukturor mund të kërkojë dhe shpronësimin e tokës dhe në gjurmën e projektit mund të ketë të tilla dhe do të përfshijë sasi të vogla të tokës në pronësi / apo në përdorim nga shumë njerëz. Deri më sot procesi i shpronësimit ka kon sistuar vetëm duke i paguar për humbjen e tokës në bazë të madhësisë së saj.

Gjatë fazës së ndërtimit por edhe të shfrytëzimit mund të ketë disa ndikime jo të drejtpërdrejta por që gjithësesi duhen marrë në konsideratë. Në këtë kontekst, një plan i menaxhimit shëndetsor duhet hartuar. Të përbledhura në një ky plan do të përfshijë komponentët e mëposhtëm.

Ceshtjet e shëndetit	Rregulloret dhe standartet per tu zbatuar	Veprimet për planin shëndetsor
Cilesia e ajrit nga ndotja dhe zhurma e mjeteve të qarkullimit	Normat ndërkombetare të pranuarra për llojet e ndetjes	Te specifikuar në kapitujt përkatës
Ndertimi i infrastrukturës së menaxhimit të trafikut	Standartet e BB/IFC	Analizimi i trafikut, marrja e masave normalizuese kur është e mundur.
Korsite e emergjencës	Të gjitha rruget duhet të kene infratsukturën e nevojshme per nduihmën e shpejtë	Specifikmet e nevojshme të projektit
Krahu i punës	Udhëzimet dhe këshillat e Bankes Boterore	Kontraktoret dhe nenkontraktoët për të zbatuar rregullat kombëtare të shendetësisë

Siguria e trafikut	Banka Botërore, Kodi rrogor Shqiptar	Plan i detajuar për ambulancat, sjelljen e shoferëve në trafik, shërbimet e emergjencës, shpejtësitë e lejuara etj
Parashikimi I emergjencave	Banka Botërore	Plane të detajuara me policinë dhe institucione të tjera për rastet kur parashikohet transporti I mbetjeve të rrezikshme apo slëndëve shpërthyesë apo levizjen e
Koha e mbërritjes së ambulancës	Praktika të ndryshme	Koha e përcaktuar në kodin rrugor të Shqipërisë.
Paralajërimi	Praktika botërore	Ëork shop për edukimin e mbi respektimin e rregullave të qarkullimit rrugor

7.2.2 –Qëllimi i vleresimit social ekonomike

Qëllimi kryesor i VSE është identifikimi i ndikimeve si edhe gjetja e rrugëve për zbutjen e tyre. Tre faktorët kryesorë në që opërcaktojnë ndikimet në situatën social-ekonomike të një zhvillimi tëpropozuar gjatë VNMS janë:

- Niveli deri në çfarë stadi do të kryhet studimi i VNMS
- Natyra dhe shkalla e zhvillimit të propozuar;
- Konteksti social-ekonomik i zhvillimit të propozuar.

Praktika ndërkombëtare cilëson 6 etapa për një process të saktë të analizës social-ekonomike:

1. Studimi

Një analizë paraprake që identifikon prioritet, merr informacionin e kërkuar dhe I integron në hartimin e VNMS. Studimi paraprak dhe efektive ngushton fokusin e VNMS në çështjet me rëndësi më të madhe.

2. Profilizimi i kushteve bazë

Fokusohet në mbledhjen e informacionit në lidhje me mjedisin social□ekonomik në kontekstin e zhvillimit të propozuar. Kjo mund të përfshijë përcaktimin e treguesve të matshëm e komponentëve me vlerë social-ekonomikë.

3. Ndikim i parashikuar

Bazohet në analizën e informacionit të mbledhur nga skanimi i profileve bazë dhe përvojat e ndërkombëtare për të parashikuar ndikimet e mundshme social –ekonomike. Identifikimi i raportit midis ndikimeve negative dhe pozitive të një zhvillimi të propozuar është pjesë e kësaj analize.

4. Identifikimi i rrugëve të zbutjes së ndikimit.

Ndikimet negative të parashikuara kërkojnë zbutjen. Zbutjen përfshijnë strategjitë, planet dhe programet për të reduktuar, për të shmangur ose për të menaxhuar sa më mirë ndikimet e mundshme.

5. Vlerësim i rëndësisë së ndikimit

Përfshin përcaktimin nëse një zhvillim i propozuar ka premisa të shkaktojë ndikime të rëndësishme negative mbi komponentët socio□ekonomike me vlerë. Nëse masat e

përshtatshme zbutëse nuk mund të identifikohen, zhvillim i propozuar nuk mund të miratohet.

6. Aplikimi i zbutjes dhe monitorimi i masavëe zbutëse

Rruga më e mirë për zbutjen e ndikimeve social-ekonomike kërkon programe të mira të monitorimit për të siguruar zbutja e ndikimeve është duke funksionuar në mënyrë efektive dhe kur është e nevojshme, masat zbutëse mund të përshtaten ashtu siç kërkohet.

7.2.3 –Masat e rekomanduara social ekonomike dhe te shendetit

•Prioritet për punësimin banorët e zonës me qëllim uljen e papunësisë dhe shtimit të të ardhurave

•Kontraktim me kompanitë e zonës të fushës së ndërtimit për mundësi bashkpunimi

•Bashkëpunim me zyrën rajonale të punës për lehtësinë në gjetjen e karhut të përshatshëm të punës

•Punësim të banorëve vendas me qëllim uljen e kostos së transportit apo akomodimit

•Prioritet përdorimi i produkteve të zonës për ushqim, gjë e cila mund të shërbeje edhe si një marketim i mirë i zonës dhe të shtojë të ardhurat për banorët e saj.

Masat e rekomanduara në aspektin e shëndetit:

•Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik dhe trainim i punetoreve dhe stafit të ndermarrjes mbi sigurine në punë.

•Mbajtja në gatishmëri e nje këndi të ndihmes se shpejte dhe mjeteve përkatëse për këtë qëllim.

•Mbajtja e detyruar e kaskes dhe mjeteve te tjera te duhura, sipas vendit dhe proceseve të punës

•Numrat e kontaktit te urgjences duhen publikuar ne vende te dukshme ne territorin e punes.

•Sinjalizues te pershtatshem per lajmerimin e rreziqeve duhen vendosur ne vendet ku ekzistojne rreziqet per aksidente. Keto territore duhen rrethuar edhe me pengesa lehtesisht te dallueshme.

•Punonjësit do të punësohen ne respekt të ligjeve shqiptare, dhe kontraktori duhet te respektojë kerkesat per kushte optimale higjeno-sanitare të specifikuara nga legjislacioni. Punëdhënësi duhet te garantoje sigurimet shëndetsore

Çdo zhvillim infrastrukturor mund të kërkojë dhe shpronësimin e tokës, dhe në gjurmën e projektit mund të ketë të tilla dhe do të përfshijë sasi të vogla të tokës në pronësi / apo në përdorim nga shumë njerëz.

Deri më sot, procesi i shpronësimit ka konsistuar vetëm duke i paguar për humbjen e tokës në bazë të madhësisë së saj.

Investitori detyrohet te ngrejë sistemin e parandalimit dhe te kontrollit te aksidenteve, për te shmangur pasojat për jetën, shëndetin e njeriut dhe për mjedisin . Per realizimin e ketij detyrimi investitori do te marre masa efektive si :

⇒ Sigurimin e vendit te punes sipas rregullave teknike ne fuqi .

⇒ Zbatimin e kohes normale orare te punes dhe pushimin ne menyre qe punonjesi te mos humbase vemendjen .

⇒ Punimin ne ambjente te zhurmes me kohe te kufizuar me qellim mosdemtimin e punonjesve qe punojne nen keto efekte.

⇒ Pajisjet nen tension do te jene te izoluara , punonjesit qe do te punojne ne keto pajisje si dhe ne pajisjet nen presion duhet te jete te instruktuar me pare dhe te veshur me rroba te caktuara te posacme .

⇒ Per garantimin e mbrojtjes se jetes dhe aktivitetit nga zjarri gjate procesit te zhvillimit te aktivitetit eshte projektuar te vendosen fikset e zjarrit ne cdo ambjent dhe do ndertohet sistemi i pavarur i mbrojtjes nga zjarri ne rast nevojje ne perputhje me Kushtet e Mbrojtjes nga Zjarri te miratuara me pare si dhe eshte bere instruktimi i duhur i punonjesve qe do te punojne ne aparaturat elektrike dhe pasjisjet e tjera nga personi pergjegjes .

Megjithetkete , egziston mundesia per rast aksidenti , sepse :

- ▲ nga humbja e vemendjes se punonjesit mund te ndodhe zjarr .
- ▲ nga pakujdesia ne perdorimin e makinerive te punes gjate ndertimit mund te kasidentohen punonjesit nga gjymtyret .
- ▲ gjate punimit me makinerine ngritese te automjeteve neuren metalike elektrike duhet vemendje e larte dhe kujdes i madh pasi punonjesit mund te aksidentohen si pasoje e humbjes se vemendjes gjate kohes se punes .
- ▲ gjate transportit te mbeturinave si atyre te ngurta edhe te atyre te lengeta duhet siguruar ngarkesa me kujdes ne menyre qe te mos kete rrjedhje ose renie te ngarkeses nga makina e transportit per shkak te gabariteve te vogla te detaleve .

Duhet te eliminohen rreziket e mundshme te shkaktuara nga agentet kimik vajra , karburante etj. ose te zvoglohen ne minimum nepermjet masave te meposhtme:

- a) projektimi dhe organizmi i sistemeve te punimeve ne vendin e punes;
- b) furnizimi me mjetet e pershtatshme per punet specifike dhe procedurat perkatese te mirembajtjes;
- c) zvoglimi ne minimum i numrit te punetoreve qe jane ose mund te jene te ekspozuar;
- d) zvoglimi ne minimum i kohezgjatjes dhe i intensitetit te ekspozimit;
- e) masat higjenike te duhura;

Masat e marra dhe qe do zbatohen nga investitori jane te mjaftueshme per te zvogluar rrezikun e mundshem .

Qëllimi kryesor i vleresimit social – ekonomik (VSE) është identifikimi i ndikime ve si edhe gjetja e rrugëve për zbutjen e tyre.

Të tre faktorët kryesorë në që përcaktojnë ndikimet në situatën social-ekonomike të një zhvillimi të propozuar gjatë VNMS janë:

- Niveli deri në çfarë stadi do të kryhet studimi i VNMS
- Natyra dhe shkalla e zhvillimit të propozuar;
- Konteksti socio-ekonomik i zhvillimit të propozuar.

Praktika ndërkombëtare cilëson 6 etapa për një process të saktë të analizës social-ekonomike:

1) Studimi

Një analizë paraprake që identifikon prioritetet , merr informacionin e kërkuar dhe i integron në hartimin e VNMS. Studimi paraprak dhe efektive ngushton fokusin e VNMS në çështjet me rëndësi më të madhe.

2) Profilizimi i kushteve bazë

Fokusohet në mbledhjen e informacionit në lidhje me mjedisin social-ekonomik në kon tekstin e zhvillimit të propozuar. Kjo mund të përfshijë përcaktimin e treguesve të matshëm te komponentëve me vlerë social- ekonomikë.

3) Ndikim i parashikuar

Bazohet në analizën e informacionit të mbledhur nga skanimi i profileve bazë dhe përvojat e ndërkombëtare për të parashikuar ndikimet e mundshme social-ekonomike. Identifikimi i raportit midis ndikimeve negative dhe pozitive të një zhvillimi të propozuar është pjesë e kësaj analize.

4) Identifikimi i rrugëve të zbutjes së ndikimit.

Ndikimet negative të parashikuara kërkojnë zbutjen. Zbutjen përfshijnë strategjitë, planet dhe programet për të reduktuar, për të shmangur ose për të menaxhuar sa më mirë ndikimet e mundshme.

5) Vlerësim i rëndësisë së ndikimit

Përfshin përcaktimin nëse një zhvillim i propozuar ka premisa të shkaktojë ndikime të rëndësishme negative mbi komponentët socio-ekonomike me vlerë. Nëse masat e përshtatshme zbutëse nuk mund të identifikohen, zhvillim i propozuar nuk mund të miratohet.

6) Aplikimi i zbutjes dhe monitorimi i masave zbutëse

Rruga më e mirë për zbutjen e ndikimeve social-ekonomike kërkon programe të mira të monitorimit (e njohur edhe si folloë-up) për të siguruar zbutja e ndikimeve është duke funksionuar në mënyrë efektive, dhe kur është e nevojshme, masat zbutëse mund të përshtaten ashtu siç kërkohet.

Masat e rekomanduara në aspektin social ekonomik gjatë ndërtimit :

☞ Prioritet për punësimin banorët e zonës me qëllim uljen e papunësisë dhe shtimit të të ardhurave

☞ Kontraktim me kompanitë e zonës të fushës së ndërtimit për mundësi bashkpunimi

☞ Bashkëpunim me zyrën rajonale të punës për lehtësinë në gjetjen e karhut të përshatshëm të punës

☞ Punësim të banorëve vendas me qëllim uljen e kostos së transportit apo akomodimit

☞ Prioritet përdorimi i produkteve të zonës për ushqim, gjë e cila mund të shërbejë edhe si një marketim i mirë i zonës dhe të shtojë të ardhurat për banorët e saj.

☞ Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik dhe training i punetoreve dhe stafit të ndermarrjes mbi sigurinë në punë.

☞ Mbajtja në gatishmëri e një këndi të ndihmes se shpejte dhe mjeteve përkatëse për këtë qëllim.

☞ Mbajtja e detyruar e kaskes dhe mjeteve të tjera të duhura, sipas vendit dhe proceseve të punës

☞ Numrat e kontaktit të urgjencës duhen publikuar në vende të dukshme në territorin e punës.

☞ Sinjalizues të pershtatshëm për lajmerimin e rreziqeve duhen vendosur në vendet ku ekzistojnë rreziqet për aksidente. Këto territore duhen rrethuar edhe me pengesa lehtësisht të dallueshme.

☞ Punonjësit do të punësohen në respekt të ligjeve shqiptare dhe kontraktori duhet të respektojë kërkesat për kushte optimale higjieno- sanitare të specifikuara nga legjislacioni.

☞ Punëdhënësi duhet të garantojë sigurimet shëndetsore

Per mbarevajtjen e funksionimit normal te ketij aktiviteti ne menyre qe puna te ece ne perputhje me legjistacionin ne fuqi dhe ne sherbim bashkekohor , si e vetmja menyre egzistente , del e domosdoshme sigurimi teknik i punonjesve dhe specialisteve sipas rregulloreve ne fuqi si dhe sigurimi shendetesor dhe shoqeror i tyre. Pa realizimin e ketyre detyrave funksionimi i objektit nuk mund te kuptohet. Per kete arsye rekomandojme qe instruktimi teknik te behet sipas rregulloreve ne fuqi .

Duke u kujdesur per minimizimin e efekteve negative dhe rritjen e efekteve pozitive , investitori do te zhvilloje aktivitetin e ndertimit te ketij objekti duke permiresuar kushtet e punes dhe konkretisht :

- Per mbrojtjen e vendeve te punes dhe mjedisit nga pluhurat qe krijohen gjate punes jane marre te gjitha masat per minimizimin e tyre .
- Per ujrat e ndotura dhe me mbetje ne sheshet dhe rruget lidhese te sherbimit do te realizohet kullimi i ujrave siperfaqesore ne kanalet e hapura per kete qellim dhe shkarkohen ne kanalin e caktuar te objektit ose ne ate anesor sipas lejes qe do te merret per kete qellim . Ndersa ujrat e zeza te ketij objekti nepermjet kanalizimeve shkojne ne kolektorin kryesor te shkarkimeve te kesaj lagjeje .
- Per eliminimin e rreziqeve gjate furnizimit me energji elektrike te gjithave pajisjeve qe punojne nen tension i'u eshte bere tokezimi .

7.3-Permbledhje e masave zbutese , kompensimi dhe rritja e masave

Ne identifikimin e masave zbutese, theksi eshte vene ne teknikat e parandalimit te ndotjes te cilat perfshijne teknologji me te pastra dhe minimizim te mbeturinave.

Teknologjite e identifikuara jane pjese e nje game te gjere teknologjish te perdorura qe konsiderohen te jene praktikate me te mira aktuale per qellimet e vendosjes te vleres kufi te clirimeve të gazeve apo pluhurave ndotës. Gjithashtu do te ndermerren masa te tjera dhe praktika te permiresuara te perpunimit dhe depozitimit te materialeve ne menyre qe te reduktohen clirimet e gazrave. Menaxhimi dhe kontrolli i mjedisit do te fokusohet ne permiresime te vazhdueshme te procedurave me qellim parandalimin, eliminimin dhe /ose reduktimin progresiv te ndikimeve negative ne mjedis.

Objektivat kryesore të zbutjes ekologjike janë për të marrë masa për të shmangur ose minimizuar ndikimet negative të skemës mbi vlerën ekzistuese për mbrojtjen e natyrës së zonës si gjatë fazës së ndërtimit ashtu dhe funksionimit. Aty ku ndikimet negative nuk mund të shmangen ose zvogëlohen, do të jetë e nevojshme për të përmirësuar vlerën e natyrës përmes krijimit të habitateve kompensuese të përshtatshme për lokalitetin.

Prodhimi i shkallës së vlerësimit është të përcaktojë rëndësinë e efekteve të mbetura në karakteristika të ndryshme.

E pasigurt mbetet vendndodhja e tokës në dispozicion për masat e kompensimit vetëm me parimet e krijimit të habitatit të cilat janë të përshkruara për të kompensuar humbjen e habitatit. Vendet ku duhet të bëhet nuk mund të premtohen pa marrë garancitë e nevojshme financiare.

Si parim i përgjithshëm per arritjen e zbutjes dhe kompensimit është propozuar:

7.3.1-Gjitarët

Llojeve të gjitarëve të pranishëm dhe vlera ekologjike e tyre përcatohen ne Direktivat Europiane të Habitave dhe Shpendëve

Direktiva e Habitaveve EC

Në vitin 1992, Komuniteti Evropian miratoi Direktivën e Këshillit 92/43 / EEC mbi Ruajtjen e habitaveve natyrore dhe të faunës dhe florës së egër (Direktiva Habitatet EC). Ky është mjeti me të cilin Komuniteti i plotëson detyrimet e veta si nënshkruese e Konventës për Ruajtjen e Jetës së Egër dhe Habitaveve Natyrore Evropiane (Konventa e Bernës). Dispozitat e Direktivës kërkojnë shtetet anëtare të integrojnë një sërë masash duke përfshirë mbrojtjen e specieve për të ndërmarrë mbikqyrjen e habitaveve dhe specieve dhe për të prodhuar një raport çdo gjashtë vjet për zbatimin e Direktivës.

Direktiva e Shpendëve EC

Në 1979, Komuniteti Evropian miratoi Direktivën e Këshillit 79/409 / EEC mbi ruajtjen e zogjve të egër, në përgjigje të Konventës së Bernës 1979 mbi ruajtjen e habitaveve dhe specieve evropiane. Direktiva siguron një kornizë për ruajtjen dhe menaxhimin e shpendëve të egër në Europë. Ai vendos objektiva të gjera për një gamë të gjerë të aktiviteteve megjithëse mekanizmat e sakta ligjore për arritjen e tyre janë në përgjegjësinë e secilit shtet anëtar.

Shkalla e Ndikimit

Për të vlerësuar madhësinë e ndikimit të skemës, nga Agjencia Ndërkombëtare e rrugëve janë përcaktuar kushtet analitike që shërbejnë si standarde mbi shkallën e ndikimeve, nga “pa ndikim” deri në “ndryshim të madh”. Këto kriterë marrin parasysh humbjet e drejtpërdrejta të habitaveve dhe karakteristikave ekologjike që ndodhin nga marrja e tokës për rrugë dhe ndikimet e perceptuara të tërthorta si ndotja dhe fragmentimi i habitaveve.

Karakteristikat dhe arsyeja e vleresimit

Karakteristika	Karakteristikat e rëndësishme të përfshira në	Speciet e rëndësishme e pranishëm në këtë habitat	Vlera
Pyjet gjethegjërë	Aneksi i Direktives EU për habitatet	Aneksat I dhe IV Direktives EU për habitatet Breshkat, lakuriqi i natës, Qukapiku etj	Shume e lartë
Shkurret	Habitatet e rëndësishme në nivel lokal	Aneksi I i Direktives Evropiane për shpendët □ zogjte e fushave Aneksat II and IV të Direktives EU për habitatet dhe specie të listës së kuqe □ Gjarpërinjtë jo helmues	Mesatare
Fushat e gjelbra	Important Habitat ëithin the LSA	Aneksat II and IV të Direktives EU për Habitatet Breshka Aneksi I i Direktives Evropiane për shpendët □ Skifteri, zogjte shtegtarë	E ulët
Rrjedhat ujrore që shërbejnë dhe si korridore	Korridor i rëndësishëm përgjatë gjurmës së rrugës	Aneksat II and IV të Direktives EU për Habitatet Turtulli, zhabat apo specie të tjera që përdorin korridoret natyrore Aneksat II and IV të Direktives EU për habitatet □ breshka, turtulli	Shume e lartë
Zvarranikët	Pyjet shkurret, pellgjet ujore	Annex IV of E.U. Habitats Directive: Balkan green lizard zhapikët speciet e listës së kuqe gjarpërinjtë jo □ helmues	Mesatare

Gjitarët	Pyje	Aneksi II të Direktivës EU për habitatet- kaproli, lepuri (gjithashtu ne aneksin V)	Mesatare
----------	------	---	----------

Kriteret per percaktimin e shkalles se ndikimit

Shkalla e ndikimit	Pershkrimi
E Larte negative	Propozimi mund të ndikojë negativisht në integritetin dhe funksionin, në aspektin e koherencës së strukturës ekologjike dhe funksionimit në gjithë zonën, ose të përbërësve mbështetës të habitatit, ose që bie ndesh me intresat e komunitetit
Mesatare	Integriteti i zonës nuk do të ndikohet negativisht por efekti në funksionet e saj mund të jetë i rëndësishëm në aspektin e objektivave të saj ekologjike. Në se nuk përcaktohet qartë ky ndikim edhe pse mund të kemi të dhëna të plota atëherë ky ndikimi do të cilësohet si negativ i madh .
E ulet negative	Kur asnje nga shkallët e mësipërme nuk aplikohet dhe kur ka ndikime të vogla në ekologji
E parendesishme	Ndikime shume të vogla
Pa ndryshim	Ska ndryshim të vlereave ekologjike

Masa zbutese ne projektin :

Karakteristike	Masa zbutese per projektin
Breshka,zvarranike, gjitare të vegjël	Tuba ose tunele që do të instalohen si pjesë e rrugës së re që të jenë të përshtatshme për kalimin breshkave, zvarraniket dhe gjitarëve të vegjël për të ulur numrin e vdekjeve të tyre

Vete zbatimi praktik i masave zbutese i permbledhur ne tabelën me poshte kerkon veprimet meposhteme:

Tabela 6.2 Masat zbutese gjate ndertimit te objektit

Veprimtaria	Ndikimet e mundshme	Masat zbutese
Punimet ne toke . Hedhja e mbeturinave te lengshme .	Ndotje e mundshme e ujit	Trajtimi i mbeturinave te lengshme ne vend . Nuk do lejohet derdhja e ketyre mbeturinave

Punime te ndryshme ndertimore ne toke Kullim uji	Depertim i sedimenteve , vajit dhe grasos ne rrjedhjet ujore te aferta	Uji i ndotur me vaj duhet te dre jtohet ne ujenndares(OES) brend aimpianitit.Vecimi i gjithë mbeturi nave vajore dhe lubrifika nteve qe dalin nga mirembajtja e pajisjeve te ndertimit dhe largimi i tyre ne menyren e duhur .Ndertimi dhe mirembajtja e pajisjeve per te la rguar ujin e shiut nga strukturat mbajtese dytesore dhe largimin e naftes nga siperfaqja e materialit te akumuluar .
	Clirime te pluhurave nga pajisjet e ndertimti	Lagia e rrugeve dhe shesheve te levizjes se automjeteve
Pergatitja e shesheve dhe strukturave te tij	Clirimi i tymrave te djegies nga pajisjet	Mirembajtja e rregullt e mjeteve te ndertimit dhe perdorimi me nr te kufizuar te tyre .
Punimet ne toke , shperndarja e pajisjeve dhe materialeve	Trafik i ngarkuar dhe pluhur i shtuar	Mbulim i ngarkeses se mjeteve , lagie e sheve dhe rrugeve te kalimit , perdorim i nr kufizuar mjetesh .
Pergatitja e shesheve dhe aktivitetete te ndryshme ne ndertim	Zhurmat dhe pajisjet	Mirembajtje e rregullt e mjeteve , te synohet te punohet ditën dhe te perdoren pajisje sipas normativave .

- Ceshtjet e mjedisit do te perbejne objektin e nje seksioni me karakter zbatimi per kompanine ndertuese dhe administratorit te objektit gjate shfrytezimit te kesaj godine
- Specifikimet Teknike te Zbatimit do te perfshijne te gjitha referencat enevojshme per Praktikat me te Mira te Manaxhimit te Zones se Ndertimit te permendura ne tabelën 6.2. Specifikimet do te mbulojne parametrat respektivenga kendveshtrimi ambjental si p.sh. kufiri i derdhjes per punimet e germimit , karakteristikat e materia lit çakull, metodat e ndertimit, kerkesat per pajisje etj
- Dokumentat e mesiperme duhet te jene pjese e dokumentave kontraktuale dhe do te ndiqen me korrektesi nga kontraktuesi i zgjedhur
- Mbikqyrja e punimeve do te kryhet nga nje personel me eksperience nemenyre qe te monitorohet perputhja me specifikimet e kërkuara

7.3.2-Vleresimi rendesise se efekteve dhe parimet zbutese

Një vlerësim i rëndësishëm së efekteve të efekteve zbutëse të skemës është kryer për çdo funksion të rëndësishëm ekologjik (mbi të cilat ekziston një potencial i mundshëm për të gjeneruar një ndikim), për të mundësuar një vlerësim që do të ndërmerret, për rëndësinë e

efekteve në burime ekologjike në tërësi. Vlerësimi fillestar duke llogaritur dhe masat zbutëse është përmbledhur në Tabelën më poshtë.

Karakteristika ekologjike	Vlera/ndjeshmëria e burimit	Shkalla e ndikimit te skemës në burim	Domethënia e efektit
Pyjet gjethegjere	Shume e lartë	E moderuar	E madhe negative
Shkurret	Mesatare	E vogël	E lehte negative
Fushat e gjelbëra	E ulët	E vogël	E lehte negative
Rrjedhat ujoredhe korridoret natyrore	Shume e lartë	E moderuar	E madhe negative
Zvarranikët	Mesatare	E madhe	E madhe negative
Gjitarët	Mesatare	E madhe	Negative e moderuar

Speciet-specifike

Masat zbutëse që kërkohen për të përmbushur kërkesat e ligjeve janë të detyrueshme.

Breshka .Duhet të konsiderohet që para fillimit të ndërtimit, breshkat që jetojnë në vendndodhjen e rruges se propozuar duhet të mbliidhen dhe mbahen në një mur gjysmë natyror në afërsi të kantierit përpara se të fillojë puna për hapjen e tij në mënyrë që të parandalohet vdekshmërinë gjatë ndërtimit. Pas ndërtimit të kantierit këto mund të lëshohen përsëri.

Mbjellja e bimësisë vendase dhe sigurimi i habitateve për specie e rëndësishme duhet të konsiderohet mbjellja e bimësisë përgjatë aksit te rruges siç e specifikuar në kapitullin e peisazhit. Rekomandime shtesë masat e mëposhtme ekologjike do të mund të zbatohet:

-Mbjellja e vegetacionit duhet të lejojë krijimin e hapësirave te duhura për të inkurajuar zhvillimin e një florës tokësore dhe të ofrojë habitate të përshtatshme për një numër të llojeve të faunës; prandaj mbjellja nuk duhet të jetë shumë e dendur dhe disa zona brenda një zonë pyjore apo shkurreve duhet të lihet të pambjella .Ku është e mundur, zonat e mbjelljes duhet të lidhen për të formuar korridoret natyrore që do ti drejtojnë kafshët e egra larg nga rruga kryesore .

Vendosja e shtyllave prej druri .Për të siguruar ngjitjen e zvarranikëve dhe brejtësve të vegjël në faqet e pjerrta duhet të vendosen disa shtylla prej druri të cilat mund të prodhohen nga materalet që mbeten si pasojë e shpyllëzimeve të mundshme nga hapaja e gjurmës së rrugës.

Kanalët anësorë të rrjedhjes së ujërave duhet të projektohen në mënyrë që të jenë sa më miqësore me mjedisin për të krijuar mundësinë e shtimit të vegetacionit dhe faunës ujore si edhe për të mundësuar burimet ujore të përshtatshme për gjitarët e zonës.

Kalimet nënrrugore ose tombinot duhet të të jenë sa më të përshtatshme si edhe të lejojë kalimet e ujërave në mënyrë që të sigurojnë levizjen e gjitarëve duke u përshtatur si korridore natyrore. Të gjitha mbjelljet e reja duhet të jenë bimë autoktone në mënyrë që të përshtaten sa më mirë me peisazhin.

Krijimi i habitateve shtëse . Kjo nënkupton kompensimin total të sipërfaqes së shpyllëzuar në një habitat të ri por kjo duhet të ndodhë kur të kryhen verifikimet e

nevojshme të sipërfaqes dhe bimësisë së dëmtuar dhe gjetja e truallit të përhstashëm për të të proces. Ky habitat duhet të jetë i përbërjes : tokëbimore, sipërfaqe e pyllëzuar, toke e papunuar. Po kështu mund të ndodhe dhe krijimi i ligatinave nga mbjellja e shkurreve dhe krijimi i habitateve natyrore.

7.3.3-Parimet zbutese ne sistemet ekologjike

Nder parimet kryesore zbutese per sistemet ekologjike mund te permendim :

- Respektimi i të gjitha ligjeve shqiptare dhe të ruajtës së specieve të zonës
- Shqyrtim i kujdesshëm i vendndodhjen së strukturave të reja, për të shmangur efektet direkte dhe indirekte mbi karakteristikat të vlerave ekologjike të zonës.
- Shmangia dhe minimizimin i prerjes së përtej shtrirjes aktuale e rrugës gjatëprocesit të pastrimit të vegjetacionit gjatë punimeve të ndërtimit.
- Shmangia e punimeve për prerjen e bimësisë gjatë sezonit të shtimit, si edhe

Komponenti ekologjik	Vlera/ndjeshmëria e burimit	Shkalla e ndikimit të skemës në burim	Përshkrimi efekteve
Pyll gjethegjërë	Shume e lartë	E ulët	I moderuar (negativ)
Shkurre	Mesatare	E ulët	I lehte(negative)
Livadhe	E ulët	E ulët	I lehte(negative)
Rrjedha ujore apo korridore ujore	Shumë e lartë	E ulët	I moderuar(negativ)
Zvarraniket	Mesatare	Moderate	I moderuar(negativ)
Gjitarët	Mesatare	E ulët	I lehte(negative)

mizimin e zhurmave gjatë kësaj periudhe .

- Shmangia e përdorimit të ndricimit të fortë gjatë natës për mosdëmtimin e specieve apo gjitarëve të natës.
- Instalimin i strukturave të posacme per levizjen normale të zvarranikëve
- Ndërtimi i kanaleve të thatë nëntokësorë për kalimin e gjitarëve nën rrugë
- Vendosje e kujdesshme dhe sa me pak zhurme e gjeneruar nga pajisjet në kantier
- Shmangien e ndotjes së ujerave sipërfaqësore nga ndotës të rrezikshem (hidro karbure, kripëra,lende kimike)
- Aplikimi i udhëzimeve më të mira të ndërtimit gjatë ndërtimit të rrugës, të tilla si : përdorimi i rrulave për të shtypur pluhurin gjatë muajve të thata të verës, zbatimin e kufijve të shpejtësisë në vendet e ndërtimit, për të zvogëluar ndikimet që vijnë nga depozitimi e pluhurit.
- Ballancimi i sistemeve te kullimit për ndarjen sa me të mirë te sipërfaqes ujore me atë tokësore.
- Sigurimi i zonave të reja për mbjelljen e pemëve dhe shkurreve aty ku rruga e lejon në bashkëpunim me propozime të menaxhimit të peizazhit
- Marrja në konsideratë e identifikimit të mundësive më të gjera të kompensimit të tilla si ofrimi i zonave të reja të habitatit për specie e rëndësishme.
- Monitorimi i zonave ku janë aplikuar masat zbutëse për të vlerësuar suksesin e tyre dhe menaxhimin e drejtë në të ardhmen

7.4-Plani i menaxhimit të trafikut

Një Plan i Menaxhimit të Trafikut (PMT) do të hartohet për të menaxhuar trafikun që gjenerohet gjatë fazës së ndërtimit të projektit, për të minimizuar çrregullimet në trafik dhe vonesat e përdoruesve të rrugës dhe për të ofruar një siguri të vazhdueshme për përdoruesit e rrugës, përfshirë këmbësorët dhe çiklistët. Të gjitha ndikimet në lidhje me trafikun që janë përshkruar më parë mund të zbuten në mënyrë shumë efektive duke zbatuar praktikatat më të mira standarte në lidhje me kontrollin mjedisor dhe praktikatat e menaxhimit gjatë ndërtimit. Këto masa do të paraqiten të detajuara në PMT, i cili do të përshkruajë në detaje masat që do të zbatohet kontraktori gjatë fazës së ndërtimit të projektit.

Çështjet kryesore që do të trajtohen nga PMT në lidhje me masat lehtësuese përfshijnë:

- E drejta për të hyrë në zonat e ndërtimit
- Përcaktimi i itinerarit të trafikut të mjeteve të ndërtimit
- Parandalimin e vonesave të përdoruesve të rrugës
- Kontrollin dhe menaxhimin e përkohshëm të trafikut
- Reduktimin e mundësisë për aksidente në trafik dhe përmirësimi i sigurisë për përdoruesit e rrugës dhe për të tjerët
- Parandalimi i dëmtimit të sheshit dhe rrugëve levizese të brendshme dhe të jashtme
- Ambientet e parkimit.

Kontraktori duhet të azhurnojë rregullisht Planin e tij për Menaxhimin e Trafikut, ndërkohë që harton metodën e ndërtimit dhe identifikon në detaje kërkesat për lëvizjen e automjeteve.

Një PMT është i rëndësishëm për të garantuar sigurinë e personelit të ndërtimit dhe të punonjesve të kantierit. Synimi është që PMT të jetë një dokument ‘i gjallë’ dhe parimet e tij të menaxhimit të trafikut do të përbëjnë bazën për masat e detajuara që do të merren në vijim ndërmjet kontraktorit dhe autoriteteve që menaxhojnë autostradën për menaxhimin e trafikut të mjeteve të ndërtimit, sipas dhe kur të caktohet kontrata për kantierin e ndërtimit.

PMT do të përfshijë kërkesat minimale të mëposhtme:

- Nivelet e zhvillimit në lidhje me mjetet e ndërtimit që do të përdorin rrjetin rrugor.
- Masat në zonë për të hyrë në korridorin e punimeve dhe brenda korridorit të punimeve.
- Identifikimin e elementëve kryesorë të ndjeshëm përgjatë rrugëve të propozuara që të çojnë në zonë.
- Identifikimin, caktimin e kufijve dhe ndërtimin e të gjitha rrugëve që të çojnë në kantierin e ndërtimit.
- Masat për të minimizuar rrëmujën gjatë ndërtimit të infrastrukturës së re ose të ndryshuar rrugore (p.sh. koha kur do të kryhen, punimet në një kors, tërësia e tabelave në rrugë, devijimet e rrugës dhe publikimi i njoftimeve paraprake për devijimin e rrugës).
- Masat për të ofruar siguri të vazhdueshme për përdoruesit e rrugës, përfshirë këmbësorët dhe çiklistët.
- Kërkesat e trajnimit për shoferët e automjeteve të projektit në lidhje me sigurinë në rrugë dhe mjedisin.
- Kalendari i aktiviteteve të Projektit.

- Rolet dhe përgjegjësitë për zbatimin e PMT.
- Masat për të ndaluar drejtimin e mjeteve “në rrugë të pashtuara”.
- Kufizimet e shpejtësisë dhe metodat e zbatimit të tyre.
- Mjetet për të informuar komunitetin mbi rreziqet e trafikut.
- Pajisjet e automjeteve.
- Mirëmbajtja e automjeteve dhe vendet për furnizimin me karburant.
- Inspektimi, kontrolli dhe raportimi.
- Aftësitë e drejtuesve të automjeteve.

Për të përmbushur kërkesat minimale të PMT kontraktori do:

- ⇒ Të caktojë mjetet e rënda të ndërtimit që të lëvizin në rrugë të përshtatshme për në dhe nga zona ku kryhen punime.
- ⇒ Të kontrollojë dhe mbikqyrë mbërritjen dhe nisjen e mjeteve të ndërtimit nga hyrja e kantierit.
- ⇒ Të identifikojë personat e ngarkuar për kryerjen dhe menaxhimin e procedurave.

8-Plani i Monitorimit te ndikimit ne mjedis

Aktivitetet monitoruese do te kene te bejne vetem me fazen e ndertimit, meqe ne veprim nje nga ndikimet e mundshme ne mjedis nuk do e perkeqesoje situaten e tanishme.

Aktivitetet do te fillojne gjate fazes se mobilizimit, para fillimit te ndonje aktiviteti real punimesh, ne menyre qe te kemi vlere baze per t'i krahasuar me vlerat e marra gjate fazes se ndertimit.

Aktivitetet do te vazhdojne gjithashtu edhe pas perfundimit te punimeve, per te verifikuar qe ndonje ndikim gjate fazes se ndertimit nuk eshte me.

Percaktimi me detaje i aktiviteteteve do te behet si prioritar para pergatitjes se zones se projektit, dhe do te paraqitet e diskutohet me autoritetet kompetente per miratim.

Te njejtat autoritete pritet te japin direktiva mbi vlerat fillestare per parametrat e monitoruar, ne menyre qe te percaktoje nevojshmerine e masave lehtesuese te parashikuara ne kapitullin e meparshem.

Aktivitetet monitoruese do te perfshijne kontrollin e turbullimit dhe nivelet e zhurmes. Sipas Vendimit te Keshillit te Ministrave nr. 103 te dates 31/03/ 2002 "Mbi monitorimin ambiental", te dy parametrat jane "tregues te gjendjes mjedisore"; i pari ka te beje me "trupat ujore" ndersa i dyti me "ajrin urban".

Në bashkërendim të plotë me Kontraktorin e ndërtimit do të hartohet nje plan i kualifikimit të të gjithë personelit që do të impenjohet në sheshin e projektit gjatë kohës së ndërtimit të Struktures .

Trainimi do të përmbajë njohjen me kushtet ekzistuese të mjedisit, ndikimet potenciale në mjedis nga projekti i ndërtimit, implementimin e masave lehtësuese specifike ne minimizimin ose eliminimin e ndikimeve negative dhe masat e përgjithshme mbrojtese për mjedisin.

Ky plan parashikon masat e përgjithshme mbrojtese për mjedisin, pra për gjithshka që mund të ndodhë rastësisht apo qëllimisht brënda sheshit qe do të perbeje kantierin e ndërtimit te terminalit.

Nje plan monitorimi eshte planifikuar te behet per te monitoruar operacionel e germimit dhe depozitimit te materialeve te ketij germimi nese do te jete e nevojshme ndonje mbushje ashtu edhe jasht ketij territori qe duhet bere vertet ne kushte te rrepta monitorimi.

Qellimi i ketij plani monitorimi eshte te dokumentoje kushtet mjedisore aktuale si dhe te operacionet e germimit dhe depozitimit te materialeve nga nje kendveshtrim teknik dhe mjedisor. Si minimum ky plan monitorimi, duhet te adresojë vlersimin e kushteve mjedisore aktuale, shperberjen e sedimenteve, analizave mjedisore te mostrave te mate rialeve te germuara, te kualifikoje stafin e programit te monitorimit dhe pergjegjesite e ketij stafi. Ne identifikimin e masave zbutese, theksi eshte vene ne teknikat e parandalimit te ndotjes, te cilat perfshijne teknologji me te pastra dhe minimizim te mbeturinave qe gjenerohen. Teknologji te identifikuar jane pjese e nje game te gjere teknologjish te perdorura qe konsiderohen te jene praktikate me te mira aktuale per qellimet e vendosjes te vleres kufi te clirimeve të gazrave apo pluhurave ndotës.

Të specifikuarat kërkesat dhe mënyrat e monitorimit janë dhënë me siper në të cilin për çdo komponent janë dhënë masat lehtësuese si edhe fazat e monitorimit në mënyrë që të jetë sa më të qarta në këtë raport. Përkatësisht mënyrat e monitorimit gjenden në kapitullin e lartpërmendur të listuara si më poshtë vijon:

Komponenti mjedisor	Metoda	Vendodhja e pikave të matjes/vëzhgimit	Frekuenca e marrjes së mostrave	Përgjegjësia
Ujërat nëntoksor	Marrje mostrash në rrjedhat ujore dhe analizat fiziko-kimike të	Rrjeti piezometrik në venddodhje të përcaktuara	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti DRM
Cilësia e ajrit (pluhuri)	Matja e emetimeve	Rrjeti i monitorimit të pluhurit	Sipas ligjeve shqiptare	Kontraktuesi Klienti
Cilësia e ajrit	Sensorët e gazrave	Rrjeti i monitorimit të emetimeve dhe monitorimi i zonave të ndjeshme rreth kantierit	Rregullisht gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti DRM
Zhurma	Monitorimi i zhurmës dhe vibrimeve	Pika të përzgjedhura midis burimit të zhurmës/vibrimit dhe receptorëve	Rregullisht për të parë nëse ka tejkalim të normave Monitorim pas hapjes së rrugës (pas 3,6 dhe 9 muajsh).	Kontraktuesi Klienti DRM
Ekologjia	Survejim	Habitatet e reja të sapokrijura	2 herë në vit në pranverë dhe në dimër për të parë fazën e shtimit të specieve në habitatet e reja dhe bimësinë.	Klienti DRM
Peisazhi	Survejim	Zonat e reja të mbjella	Monitorim sipas rastit për të vëzhguar nëse gjithçka ka shkuar sipas parashikimeve	Kontraktuesi Klienti

Programi i monitorimit mjedisor eshte fokusuar në elementet e mëposhtem:

- ☞ Respektimin e orientimeve të planit të menaxhimit;
- ☞ Respektimin e specifikimeve teknike;
- ☞ Respektimin e legjislacionit Shqiptar dhe Udhëzuesve të Bankes Botërore për ruajtjen e mirëqenies dhe shëndetit të punëtorëve dhe banorëve, sigurimin e tyre etj;
- ☞ Ruajtjen e jetes së punëtorëve dhe banorëve;
- ☞ Respektimin e normave të shkarkimit në mjedis.

Masat zbutese gjate ndertimit te objektit

Veprimtaria	Ndikimet e mundshme	Masat zbutese
Punime te ndryshme ndertimore ne toke. Hedhja e mbetjeve te lengshme	Ndotje e mundshme e ujit	Trajtimi i mbeturinave te lengshme ne vend . Nuk do lejohet derdhja e ketyre mbeturinave
Punime te ndryshme ndertimore ne toke . Kullim uji	Depertim i sedimenteve , vajit dhe grasos ne rrjedhjet ujore te aferta	Uji i ndotur me vaj duhet te dre jtohet ne ujendares(OES) brend aimpiantit.Vecimi i gjithe mbeturi nave vajore dhe lubrifika nteve qe dalin nga mirembajtja e pajisjeve te ndertimit dhe largimi i tyre ne menyren e duhur .Ndertimi dhe mirembajtja e pajisjeve per te la rguar ujin e shiut nga strukturat mbajtese dytesore dhe largimin e naftes nga siperfaqja e materialit te akumuluar .
Pergatitja e shesheve dhe strukturave te tij	Clirimi i tymrave te djegies nga pajisjet	Mirembajtja e rregullt e mjeteve te ndertimit dhe perdorimi me nr te kufizuar te tyre .
Levizja e mjeteve per transportimin e materialeve te ndertimit	Trafik i ngarkuar dhe pluhur i shtuar	Mbulim i ngarkeses se mjeteve , lagie e sheve dhe rrugeve te kalimit , perdorim i nr kufizuar mjetesht sipas nje grafiku te perpiluar me pare
Punimet ne toke , shperndarja e pajisjeve dhe materialeve te ndertimit	Pluhuri , zhurmat dhe trafik i shtuar	Mirembajtje e rregullt e mjeteve , te synohet te punohet ditën dhe te perdoren pajisje sipas normativave .
Perfundimi i punimeve	Pamje estetike	Rregullim , kthim ne gjendje te meparshme dhe gjelberim

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

Faktori mjedisor	Treguesi i monitorimit	Metoda e matjes	Vendodhja e pikave të matjes	Frekuenca e matjes	Autoriteti pergjegjës
Cilësia e ujerave	●COD, BOD, (O₂ mg/l), te tjera (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi), ●sasia e ujit per tu perdorur gjate ndertimit dhe funksionimit (m³).	Marrje manuale e mostrave analizat fiziko-kimike te ujit	Rrjeti piezometrik I ngritur per këtë qëllim	●sipas ligjeve ne fuqi, sa here qe ka dyshime per ndotje, ose askidente teknologjike	Kontraktori, Klienti, ARM
Cilësia e ajrit	●Clirim gazrash (NO, CO, SO_x); (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi) ●Clirim pluhuri (PM₁₀); (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi)	Matja e emetimeve, sensorët e gazrave	Sistemi i monitorimit te pluhurave, monitorimi i emetimeve ne zonat e ndjeshme	regullisht gjatë ndertimit dhe funksionimit sipas ligjeve shqiptare dhe direktivave te BE	Kontraktori, Klienti, ARM
Zhurmat dhe vibrimet	Niveli i zhurmave dB(A), ne varesi te largesise nga sheshi i objektit dhe sektoreve te vecante brenda tij; (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi).	Monitorim i zhurmave dhe vibrimeve	Ne pika kyçe midis burimit te zhurmes dhe receptorve	monotorim here pas here si edhe gjate punes me kapacitet te plote te pajisjeve te zhurmshme.	Kontraktori, Klienti, ARM
Biodiversiteti	Hektare dhe tipi i vegjetacionit; hektare dhe tipi i siperfaqeve te rrezikuara; numri, tipi dhe dendesia ; numri i kafsheve; dendesia e trafikut; numri i aksidenteve dhe raporti midis tyre e numrit te kafsheve e dendesise se trafikut.	Monitorim here pas here	Prane kantierit të ndërtimit	monitorim here pas here sipas ligjeve	Kontraktori, Klienti, ARM
Toka bujqësore	●Hektare te zena nga ndertimet; tone/hektare e mbuleses se tokes se zhvendosur per hapjen e sheshit te ndertimit. ●Planifikimi urban i zones ●Leja e nderthimit ●Rruget e kalimit per ne objekt ●Planet e perdorimit te tokes gjate ndertmit dhe punes se objekt ●Plani i rehabilitimit te mjedisit pas fazes se nderthimit	Monitorim here pas here	Prane kantierit të ndërtimit	monitorim here pas here sipas ligjeve per te pare perdorimin e tokes sipas projektit	Kontraktori, Klienti, ARM
Siguria në pune	●Masa per sigurine ne pune; ●Vendosje tabelash, muresh e gardhesh mbrojtës, etj. ●Trainimi i punonjesve.	Monitorimi perditshem	Prane kantierit të ndërtimit	Sipas ligjeve dhe rregulloreve te sigurimit teknik	Kontraktori,

Trashegimia kulturore	Gjendja fizike e tyre	Vezhgime here pas here	Prane kantierit të ndërtimit	Gjatw ndertimit dhe shfrytezimit	ARRSH, ARM
Peisazhi	Gjendja fizike e peisazhit	Vezhgime here pas here	Prane kantierit të ndërtimit	Gjatw ndertimit dhe shfrytezimit	ARRSH, ARM

☞ Dokumentat e mesiperme do te jene pjese e dokumentave kontraktuale dhe do te ndiqen me korrektesi nga kontraktuesi i zgjedhur

☞ Mbikqyrja e punimeve do te kryhet nga nje personel me eksperience ne menyre qe te monitorohet perputhja me specifikimet e kërkuara.

8.1 –Permbajtja e Planeve te Monitorimit te ndikimit ne mjedis

Per te realizuar nje veprimtari ndertuese dhe shfrytezuese plotesisht te kontrolluar, per te parandaluar ndikimet e mundshme negative ne mjedis si dhe per te marre masat e nevojshme te menjanimi te pasojave te ketyre ndikimeve del e nevojshme dhe e domosdoshme monitorimi i :

- ✓ procesit te shembjeve dhe germimit per themelet e kesaj godine
- ✓ ndotjes së terrenit në sipërfaqen ndarëse të veprimtarisë së struktures me subjektet e tjera privatë juridikë apo edhe te vete portit,
- ✓ ujërave që do të rrjedhin në sheshet e ndertimit.

zhurmave te mjeteve te germimit, sheshimit, ngarkimit dhe transportit qe do te punojne ne kantier. Marrjen e masave të përgjithshme mbrojtese për mjedisin

Komponenti	Problematika në mirëmbajtje	Avantazhet	Disavantazhet	Kosto kapitale	Kosto e mirëmbajtjes	Mjedis
1 Drenazhim me tuba Pa trajtim fundor	- Nuk kerkohet mirëmbajtje periodike - Sistemi duhet të monitorohet periodikisht një here në vit.	- Kërkohet shumë pak mirëmbajtje - Kërkohet pak toke për ndërtimin e tyre - Parandalon depërtimin në mjedisin e ujërave nëntokësore.	- Nuk bëhet trajtimi i ujërave përpara duke rritur mundësin e ndotjes në mjedis No ëater quality treatment before - Nuk bëhet ngadalsim apo pakësim i rrjedhes së ujit; e gjithë sasia shkon në destinacion përfundimtar. - Kosto e lartë e ndërtimit			
2 Drenazhim me tuba Me trajtim	- Kerkohet një mirembatje e moderuar për të funksionuar ne rregull - Kërkohet largim periodic i sedimenteve në bazë	- Ul përqindjen dhe volumin e rrjedhës në mjedisin e jashtëm pritës - Ul përqindjen e ndotësve në mjedisin e jashtëm pritës - Parandalon ndotjen e ujërave nëntokësore	- Kërkohet një mirëmbajtje mesatare - Ul ndotjen vetem kur bëhet trajtimi për cilësinë e ujit - Kosto e lartë ndërtimi			
3 Drenazhim me tuba Trajtim fundor (ligatina)	- Kërkohet mirëmbajtje periodike për të mbajtur funksionim normal - Largimi periodic i sedimenteve dhe pastrim i shpeshtë	- Ul përqindjen dhe volumin e rrjedhjes së ujit mjedis (pak a shume si ato para zhvillimit të zonës) - Ul sasinë e ndotësve në mjedis	- Kërkohet mirëmbajtje periodike - Kosto e lartë ndërtimi			

Ky monitorimi i veprimtarisë së ndertimit dhe shfrytëzimit të Struktures se mbyllur te kontrollit te automjeteve duhet të paraprihet me :

- ❖ Kualifikimin e të gjithë personelit që do të impenjohe në sheshin e projektit gjatë gjatë ndertimit dhe shfrytëzimit të tij
- ❖ Trainimin e vazhdueshëm të këtij përsonei për përditësimin e tij me informacionet më të reja të dobishme de të domosdoshme për mbarëvajtjen e shfrytëzimit të këtij aksi rrugor

Identifikimi i masave zbutese konsiston në:

- ⇒ teknikat e parandalimit te ndotjes nëpërmjet marrjes së masave praktike konkrete të sigurisë të cilat perfshijne teknologji me minimizim te mbeturinave.
- ⇒ Zbatimi i Teknologjive te pastra që jane pjese e nje game te gjere teknologjish te perdorura dhe qe konsiderohen te jene praktikate me te mira aktuale per qellimet e vendosjes te vleres kufi te clirimeve të gazrave apo pluhurave ndotës dhe qe ne zhargonin teknik quhen “*teknologji mike te mjedisit*”.

Monitorimi, duhet kryer jo vetem me marrjen e mostrave ne territorin ku do te hidhen, por te planifikohen edhe marrje mostrash mjedisore dhe survejime nga ekspertet edhe ne territorin perreth, sidomos ne drejtnin e levizjes se rryrnave te ajrit per te kapur kufijte e spostimeve te mundshme te pluhurave . Mornitorimi dubet te zgjase te pakten edhe nje bere me sbume nga periudha e depozitimit te mbetjeve per te krijuar nje ide te qarte te efekteve te ketij depozitimi, ndoshta edhe per pasoje te zbatinit io te perpikte te kushteve teknike per izolimin e materialit, ne nje periudhe kohore qe justifikon levizjet e sedimenteve te hedhura edhe gjate eventeve natyrore (meteorologjike etj.) qe mund te ndodhin ne dy stinet e ardhshme mbas fillimit te punimeve.

Ne procesin e monitorimit, eshte mire qe te perfshihen eksperte mjedisore individuale te vendit (te pavarur), si dhe institucionet kerkimore shkencore qe angazhohern ne kete drejtim pa lene jasht loje labororet e licencuar apo aq edhe me mire te akredituar nga institucionet kombetare dhe nderkombetare.

Sedimentologe me eksperience duhet te jene nder ekspertet e pare qe do te vezhgojne ndryshimet ne relief dhe drejtimet e shperndarjes se sedimenteve pas depozi timit, per te percaktuar modalitetet e marrjes se mostrave si vendet, shpeshtesine e marrjes si dhe kohen perkates te marrjes se mostrava. Perdorimi i GPS me sakte si te larte per percaktimin e koordinatave te ketyre pikave, do te ndihmonte pa dyshim jo vetem ne permiresimin e punes se marrjes se mostrave por ceshte me e rendesishme edhe ecurine e ndryshimeve ne kohe te ketyre depozitimeve, perfshire ketu edhe veshgimet biofizike.

Nga ana tjeter, ndotjet inorganike dhe ato organike ne sedimentet siperfaqsores, do te jene nje nder objektivat e monitorimit jo vetem gjate funksionimit te kantierit por edhe me pas, kur Terminali te filloje shfrytezimin e tij te zakonshem.

Monitorimi i hedhjes se materialit te germuar ne zonen ne object ne segmented e caktuara (nese do te zgjidhet kjo alternative), per vete procesin e izolimit te tij, duhet te kryhet nga eksperte ne inxhinierine e ndertimit, ne gjeologjine inxhimierike dhe ate te mjedisit, gjate gjithë procedurave te punes. Para izolimit te materialit te ndotur eshte mire te perseriten edhe nje here analizat mjedisore per ndotesit organike dhe inorganike ne zonen e depozitimit, per te verifikuar gjendjen e ndotjes ne krahasim me periudhen kur u kryen analizat per statusin mjedisor . Mendohet se nje monitorim biofizik ne kele territor nuk do te kishte vlere te medha, pasi situata e biomases me ne lindje te vendeve te studiuara, pra me ne

largesi nga lindja e kalates, nuk eshte mjaft e mire per shkak te pranise se pushuesve ne kete zone. Inspektoret e Mjedisit, shendetit dhe ata portuale, duhet te informon me raporte te sakta per rezultatet e monitorimit ne te gjitha etapat e tij .

Gjithashtu sic u permend me lart, monitorimin e nevojshem biologjik duhet shoqeru ar edhe me filmimet perkatese per ta bere procesin jo vetem me te kontrollueshem por ne menyre qe te nxirren perfundime sa me te drejta dhe te frytshme ne veprimtari te tjera te ketij lloji ne te ardhmen qe do te kene vend pa dyshim ne territorin e njesise vendore te mesiperme

Gjithashtu rekomandohet te monitorohet ndotja e ujrave siperfaqesore te drenimit apo edhe te reshjeve para se te derdhen ne kolektoret kryesore apo kanalizime te tjera nga lendet organike (nafta dhe nenproduktet e saj), gjate gjithe procesit te germimit dhe tran sportimit te sedimentit te germuar. Kjo thjesht per arsye te rrjedhjeve te mundshme aksidentale nga mjetet e germimit dhe mjetet e tjera qe do te punojne ne port. Ndjekja direkte e punimeve dhe kushteve teknike qe ofrojne mjetet nga pikeparnja mjedisore, prej inspektorit te mjedisit te APD, do te ishte nje monitorim parandalues deri ne nje fare mase qe do te ndihmonte shume ne minimizimin dhe ndoshta edhe ne menjanimin e ndotjeve te mundshme.

Eshte pikerisht Ministria e Mjedisit dhe Agjencia Rajonale e Mjedisit te Peshkopise qe ne bashkepunim me ekspertizat autoritare te vendit, do te aprovoje apo percaktoje frekuencat, llojin, menyren dhe teknologjine e procedurave te monitorimit, tipet e vzhgimeve dhe analizave, etj

Raste aksidentale :

Investitori detyrohet te ngrejë sistemin e parandalimit dhe te kontrollit te aksidenteve, për te shmangur pasojat për jetën, shëndetin e njeriut dhe për mjedisin . Per realizimin e ketij detyrimi investitori do te marre masa efektive si :

- ⇒ Sigurimin e vendit te punes sipas rregullave teknike ne fuqi .
- ⇒ Zbatimin e kohes normale orare te punes dhe pushimin ne menyre qe punonjesi te mos humbase vemendjen .
- ⇒ Punimin ne ambjente te zhurmes me kohe te kufizuar me qellim mosdemptimin e punonjesve qe punojne nen keto efekte.
- ⇒ Pajisjet nen tension do te jene te izoluara , punonjesit qe do te punojne ne keto pajisje si dhe ne pajisjet nen presion duhet te jete te instruktuar me pare dhe te veshur me rroba te caktuara te posacme .
- ⇒ Per garantimin e mbrojtjes se jetes dhe aktivitetit nga zjarri gjate procesit te zhvillimit te aktivitetit eshte projektuar te vendosen fikset e zjarrit ne cdo ambjent dhe do ndertohet sistemi i pavarur i mbrojtjes nga zjarri ne rast nevojne ne perputhje me Kushtet e Mbrojtjes nga Zjarri te miratuara me pare si dhe eshte bere instruktimi i duhur i punonjesve qe do te punojne ne aparaturat elektrike dhe pasjisjet e tjera nga personi pergjegjes .

Megjithetkete , egziston mundesia per rast aksidenti , sepse :

- ▲ nga humbja e vemendjes se punonjesit mund te ndodhe zjarr .
- ▲ nga pakujdesia ne perdorimin e makinerive te punes gjate ndertimit mund te kasidentohen punonjesit nga gjymtyret .

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

<i>Ndikimi në mjedis</i>	<i>Faza e ndikimit</i>	<i>Venndodhja e ndikimit</i>	<i>Masat zbutëse</i>	<i>Përgjegjësia</i>
<i>Zbulim i tokës së ndotur gjatë fazës së ndërtimit</i>	<i>Gjatë ndërtimit</i>	<i>Në kantier(zonën e ndërtimit)</i>	• Vezhgimi i tokës për ndonjë ndotje të mundshme gjatë fazës së ndërtimit conform ligjeve	
			• Nëse evidentohet ndotje, duhen marre mostrat e ne terren dhe të bëhen analizat e nevojshme	
			• Të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut për të parë nëse ka rrezik për punonjësit	
			• Punonjësit të vishen me rroba të përshtatshme për të parandaluar ndotjet e rrezikshme	<i>Kontraktori</i>
<i>Heqja e dherave</i>	<i>Gjatë ndërtimit</i>	<i>Në kantier</i>	• Përdorimi i guroreve pranë kantierit përpara hapjes te guroreve të reja apo marrjes me qera të tyre	
			• Heqje me kujdes e shtresës së tokës për të mundësuar pasterinë maksimale të saj me qëllim përdorimin e mëvonshëm për rehabilitimin e peisazht	
			• Projektimi i rrugës për të sigura që rezervat në material të jene në kohë sa më të gjatë	<i>ProjektuesiKontraktori</i>
<i>Ndotja e truallit</i>	<i>Gjatë ndërtimit</i>	<i>Në kantier</i>	• Asnjë nga materialet të parashikuar për restaurim nuk duhet të përdorën pa qene të certifikuara na ana e cilësië.	
			• Përzgjedhja e standarteve më të mira të projektimit të sistemit të drenazhimit me qëllim zbutjen e erozionit të tokës dhe largimin e ujerave të tepërt;	<i>Projektuesi</i>
			• Masat parandaluese teknike për parandalimin e mbejeve dhe trajtimit përundimtar të tyre	<i>Kontraktori</i>
<i>Ndikimi në ujërat nëntokësorë</i>	<i>Gjatë ndërtimit</i>	<i>Në kantier</i>	• Përdorimi i guroreve aktuale në mënyrë sa më eficiente të jetë e mundur me qëllim moshapjen e të rejave të cilat mund të ndikojnë në ujërat nëntokësorë.	<i>ProjektuesiKontraktori</i>
			• Të kufizohet koha e punimeve në rastin kur ujërat nëntokësore apo burimet që mund te hasen gjatë ndërtimit të rrugës shërbejnë si furnizues të burimeve të ujit të pijshëm	
			• Marrja e lejeve të duhura për punimet ku uji është i pranishëm	
<i>Ndikimi në ujërat nëntokësorë</i>	<i>Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit</i>	<i>Në kantier</i>	• Projektim shumë i mirë i sistemit të drenaxhimit me qëllim moslejimin e ndotesve në ujërat nëntokësore në raste aksidentesh.	<i>Projektuesi Kontraktori Klienti</i>
			• Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier	
			• Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezerven prej 110	
			% kapacitetit magazinues.	
			• Rrjedhjet që mund te ndodhin ne kantier duhet të pastrohen përpara se të depërtojnë në tokë	
			• Tepricat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit.	

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

			• Limitim i ndikimit në mbulesën e tokës gjatë punimeve • Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo ËC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza. • Zbatimi i standarteve më të mira për të zbutur ndikimin e mundshëm të cilësisë ujërave nëntokësore nga cilimi i substancave të rrezikshme • Parashikimi i mirënjatjese së rrugëve për të eliminura ndotjet nga vajrat apo rënia e baltës gjatë shfrytëzimit të rrugës • Përdorimi sipas normave i herbicideve për të ndaluar rritjen e bimesisë në trupin e rrugës në minimum	
Emetimet nga makineritë dhe pajisjet	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe ne rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	• Kujdes në mbulimin e automjeteve gjatë transportit të dherave • Kontrolli teknik dhe mirëmbajtja e automjeteve dhe pajisjeve • Përdorimi dhe makinerive dhe i pajisjeve sa më të mira të mundshme nga ana e parametrave mjedisorë • Marrja në considerate e karburanteve bio • Monitorim periodic i proceseve të punës së këtyre pajisjeve	Kontraktori
Pluhuri nga ngarkimet dhe shkarkimet e ndryshme	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Minimizimi i shkarkimit nga lartësitë e materialeve të ndërtimit dhe dherave	Kontraktori
Pluhuri nga transporti i materialeve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe ne rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	• Kontrolli i shpejtesive; mokalimi i shpejtësive limit • Mosngarkimi sipër normave i automjeteve të transportit të materialeve të ndërtimit dhe dherave dhe mbulimi i tyre kur është i detyruar • Kontrolli i lagës së rrugës si masë për eliminimin e pluhurit • Kur uji është pa efekt në largimin e pluhurit, mund të përdoren co₂ polimere që e bëjnë pluhurin jo aktiv. • Instalimi i një pasjise për larjen e gomave kur dilet nga kantieri. • Projektim i mirë i akseve ndihmëse të transportit për të shkaktuar sa më pak ndotje gjatë ndërtimit të rrugës.	Kontraktori
Pluhuri i shkaktuar nga era mbi sipërfaqet e prekura nga erozioni	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Kontrolli i lagështirës dhe presionit të saj • Mbulimi i materialeve stok; • Rrëzimi i vegjetimit i zonave të zhveshura aty ku është e mundur	Kontraktori
Zhurma që do të ndihet gjatë punimeve të ndërtimit si pasojë e makinerive, oproceseve të punës etj.	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Shmangni punën e panevijshme të makinerive dhe fikini kur nuk kerkoni që ata të kryejnë një punë të caktuar • Ndizni pajisjet gradualisht dhe jo njëherësh • Mirëmbajtje dhe inspektim i mjeteve dhe makinerive në kantier	Kontraktori

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

			• Puna vetëm në orare të caktuara të pajisjeve që gjenerojnë zhurma që mund të ndikojnë të receptorët • Në rast të zhurmave të mëdha të përdoret sistemi paralajmërues • Përdorimi i pajisjeve silencuese aty ku do të kërkohet sipas niveit të gjenëruar të zhurmës • Pajisjet e zhurmshme si pompa, gjeneratorë të vendosen sa më larg të jetë e mundur nga receptorët; • Izolimi i zhurmave kur këto do të gjenerohen pranë zonave të banuara, shkollave, kopshteve spitaleve; • vendosja e pajisjeve izoluese për të të qëllim. • Përdorimi i shtresave të gomës për izolimin e zhurmave	
Zhurma gjatë funksionimit të rrugës	Projektimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Minimizimi i rënies nga lartësitë e materialeve • Sa të jete e mundur afroheni me njëra tjetren pajisjet zhurme gjeneruese; • Përdorimi i shtresave mbrojtëse për rrethimin e pajisjeve që gjenerojnë zhurma • Projektim i mire i rrugës • Parashikimi i masave shtese izoluse për zhurmat nëse kjo do të shihet e arsyeshme • Prerjet dhe përforcimet e ndryshme • Mbulim i plotë ose i pjesshëm i amnienteve të ndryshme • Instalimi i dritareve më izolues ndaj zhurmave nëse do të kërkohet; • Përmirësimi dhe izolimi ndaj zhurmave i cative nëse do të kërkohet	ProjektuesiKlienti
Shqetësimet në ekologji	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	• Zbatimi i të gjitha ligjeve lidhur me biodiversitetin dhe specie e mbrojtura • Marrja parasysh e efekteve direkte dhe indirekte që mund të ketë ndricimi, sinjalistika në ekologjinë e zonës • Shmangia apo minimizimi sa më shumë të jetë e mundur i prerjes së pemëve • Kujdes gjatë punimeve në sezonin e shtimit të shpendëve • Sipas rregullave kufizimi i ndricimit në zonat e ndjeshme • Vendosje dhe pozicionim i mirë i makinerive në kantier • Shmangie e dëmtimeve në rrjedhat ujore • Aplikimi i metodave më të mira në ndërtim për të minimizuar sasinë e pluhurit të depozituar • Pellgje të vecante për balancimin e ujërave nëntokësorë dhe sipërfaqësore • Parashikimi i hapësirave të reja të mbjella me peme dhe shukurre të zonës apo sipërfaqeve të gjelbra aty ku është e mundur; • Të merren paraysh habitatet kompensuese për specie që mund të fillojnë të jetojnë aty pas punimeve	Projektuesi Kontraktori Klienti

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis per Objektin :
“STUDIM PROJEKTIM RRUGA E VELIPOJËS, SEGMENTI BËRDICË-URA E GJO LULIT”

			• Kujdes ndaj receporëve të ndjeshëm • Angazhuimin e strukturave që merren me monitorime të ekologjisë në zone; • Monitorimet e nevojshme sipas ligjit	
Shqetësimi i breshkave nga humbja e habitatit	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• Sic kërkohet, grumbullimi i breshkave para punës, strehimi i tyre për të humbur vdekshmërinë e tyre • Sic kërkohet vendosja e pengesave për të ndaluar hyrjen e tyre në rrugë • Sic kërkohet hapja e tuneleve nëntokësorë ose tombinove të cilat do të shërbejnë si korridore natyrore për kalimin e sigurt të breshkave apo gjitarëve të tjerë and • punimet do të monitorohen sipas ligjeve shqiptare	Projektuesi Kontraktori Klienti
Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• mbjelljen e vegjetacionit për të krijuar kushte të mira dhe për të inkurajuar krijimin e habitateve të reja në zonë • ku është e mundur forcimi i korridoreve natyrore në të dyja anët e rrugës • shtyllat e habitateve të ndërtohen me material e riciklueshme të mbetura nga pemët që do të priten sepse në këtë mënyrë parandalohet perdorimi i materialeve të reja por janë edhe më komode për zvarranikët • karakteristikat e ujit që do të kalojnë nëpër drenazhe të jetë në mkushte të mira mjedisore që të shërbeje si habitat dhe për specie e ndryshme ujore duke krijuar dhe kushtet për shumimin e tyre • ndërtimi i tombinove të reja për të shërbyer si korridore natyrore hyrese dalëse për specie e ndryshme; • pemët e mbjella duhet të jene te zonës lokale	Projektuesi Kontraktori Klienti
Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	• kompensimi i habitateve duke krijuar habitate të reja kryesisht në zonat e ndotura • specifikisht në habitatet pyjore mbjellje e pemeve tradicionale të zonës • Habitatet e thata të shndërrohen në lidhave të gjelberuara • Në habitate e demtura me shkurre të mbillen të mbillen shkurre me karakteristika të njëjta; • Në habitatet e tokës se punueshme ose të një toke të ndotur(në varësi të largësisë me rrugen) të mbillet bimësia e zonës	Projektuesi Kontraktori Klienti

▲ gjate punimit me makinerine ngritese te automjeteve neuren metalike elektrike duhet vemendje e larte dhe kujdes i madh pasi punonjesit mund te aksidentohen si pasoje e humbjes se vemendjes gjate kohes se punes .

▲ gjate transportit te mbeturinave si atyre te ngurta edhe te atyre te lengeta duhet siguruar ngarkesa me kujdes ne menyre qe te mos kete rrjedhje ose renie te ngarkeses nga makina e transportit per shkak te gabariteve te vogla te detaleve .

Duhet te eliminohen rreziqet e mundshme te shkaktuara nga agentet kimik vajra , karburante etj. ose te zvoglohen ne minimum nepermjet masave te meposhtme:

- a) projektimi dhe organizmi i sistemeve te punimeve ne vendin e punes;
- b) furnizimi me mjetet e pershtatshme per punet specifike dhe procedurat perkatese te mirembajtjes;
- c) zvoglimi ne minimum i numrit te punetoreve qe jane ose mund te jene te ekspozuar;
- d) zvoglimi ne minimum i kohezgjatjes dhe i intensitetit te ekspozimit;
- e) masat higjenike te duhura;

Masat e marra dhe qe do zbatohen nga investitori jane te mjaftueshme per te zvogluar rrezikun e mundshem .

Punedhenesi , per te mbrojtur shendetin dhe sigurine e punetoreve nga pasojat e aksidenteve ose te emergjencave te shkaktuara nga zhvillimi i ketij aktiviteti ne vendin e punes , vendos procedura te pershtateshme nderhyrje per tu zbatuar ne keto raste. Keto masa perfshijne ushtrime praktike per sigurine qe duhet te kryhen me intervale te rregullta dhe venien ne dispozicion te mjeteve te pershtatshme per ndihmen e shpejte.

Ne rast zjarri ose emergjence, punedhenesi merr menjehere masa te drejtperdrejta per te zvogluar efektet dhe ne menyre te vecante asistencen per largimin, evakuimin dhe informimin e punetoreve. Punedhenesi merr masa te pershtatshme per te normalizuar situaten sa me pare.

Punetoreve qe u lejohet te punojne ne zonen e prekur ose punetoret e domosdoshem per kryerjen e riparimeve dhe aktiviteteve te nevojshme u jepen veshje mbrojtese, mjete te mbrojtjes individuale dhe mjete te pershtatshme per nderhyrjen qe perdoren deri sa vazhdon situata anormale.

Punedhenesi pershtat masat e nevojshme per te pergatitur sistemin e alarmit dhe sisteme te tjera komunikimi te nevojshme per te senjalizuar menjehere aksidentin ose emergjencen.

Masat e emergjences, te perfshira ne plan duhet te permbajne:

- a) informacione paraprake mbi aktivitetet e rrezikshme , mbi agentet kimik te rrezikshem , mbi masat e identifikimit te rrezikut te mundshme , mbi masat parandaluese dhe procedurat ne menyre te tille qe zyrtar kompetente per situatat e emergjences te mund te percaktojne menjehere , procedurat perkatese dhe masat parandaluese ;
- b) çdo lloj tjetër informacioni mbi rreziqet e mundshme te shkaktuara ose qe mund te shkaktohen nga aksidente ose situata emergjente, perfshire informacionet mbi procedurat e ndjekura ne baze te ketij neni.

Ne rast zjarri ose emergjence, subjektet e pambrojtura duhet te largohen nga zona menjehere.

Ne percaktimin e personave , punedhenesi mban parasysh dimensionet e nder marrjes si dhe rreziqet specifike te ndermarrjes ose njesive te prodhimit.

Punetoret nuk mund te refuzojne kete emerim , me perjashtim te rasteve kur kane motivacionet e duhura. Ata duhet te informohen , te jene ne numer te mjaftueshem e te kene ne dispozicion mjetet e duhura , duke patur parasysh dimensionet e ndermarrjes dhe rreziqet specifike te ndermarrjes dhe njesive te prodhimit.

9 –Benifitet e projekti

9.1 –Permiresim ne infrastrukture

Fuqitë •Bukuri natyrore unike në Shqipëri •Klimë e mirë • Prodhime bio të standarteve të larta të zonës •Vende të trashëgimisë kulturore dhe të besimit •Komunitet mikpritës dhe me tradita te pasura kulturore •Fermerë të aftë	Dobësitë •Marketim i ulet i zonës dhe vlerave të saj •Marketim i ulet i produkteve të zonës •Mungesë programesh zhvillimit rural •Mungesë e krahut të kualifikuar të punës •Migrim i pandalshëm I banorëve të zonës
Mundësitë •Akses më të madh tregu •Shumfishim i lëvizjes së mallrave dhe shërbimeve •Hapje vendesh pune gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit •Rritje e vlerës së truallit •Promovim i vlerave të trashëgimisë kulturore dhe bukurive të natyrës •Përfitime nga turizmi •Hapje biznesesh në funksion të fuqizimit të zonës •Zhvillimi i ekoturizmit	Kërcënimet • Ndotja e lumenjve dhe mospastrimi ndër vite i tyre

Ky aks rrugor do të mundësojë permiremisimin sipas standarteve te reja te kategorise se kesaj rruge dhe do lidhe ne menyre shume komode kryqezimin e rruges nacionale me Velipojen por edhe i të gjitha zonave të banuara pranë së cilave ky aks rrugor do të kalojë.

Ky aks do të ndikojë në ofrimin me të mirë të shërbimeve baze (arsimimit, shëndetësisë, shërbimeve publike) si rrjedhojë e lidhjes së re që do të krijojnë zonat nëpër të cilat kalon ky aks rrugor. Komunitetit do tju shkurtohet koha për të udhëtuar për asye të ndyshme apo për të marrë një shëbim të duhur pranë pushtetit vendor, shërbimit publik dhe më gjerë. Po kështu zonës mund ti krijohet marrja e shëbimeve të tjera që lidhen indirekt me praninë e një aski rrugor të parametrave bashkohore si: Sistem i ri i furnizimit me ujë të pijshëm, sistem i ri kanalizimesh të ujërave të bardha dhe të zeza, telefonia fikse, internet, etj.

9.2 -Zhvillim ekonomik , punesim dhe rritje e cilesise se jetes

Kemi përmendur më lart që një nga problemet e zonës është edhe % e daljes në treg të prodhimeve të zonës si pasojë e mungesës së infrastrukturës rrugore; ky aks rrugor pritet ta dyfishojë këtë mundësi. Po kështu sic do të citojmë dhe në pjesën ‘turizmi’ akses i që do të krijojë kjo rrugë për levizjen e njerëzve do të rrisë punësimin e banorëve të zonës në sektorin e shërbimeve .

9.3–Analiza SWOT

Perfitimet ekonomike nga turizmi
 Zhvillimi social-ekonomik

Fuqitë •Popullsi e re në moshë •Tradita të mira familjare •Të ardhura nga emigracioni •Kapacitet për tu përshtatur me të renë dhe për të mbijetuar	Dobësitë •Migrimi i trurit drejt qendrave të mëdha •Sistem i dobët i arsimit profesional •Të ardhura të pakta në NJQV •Pak OJF të shërbimeve komunitare dhe sociale
Mundësitë •Akses më të madh në shërbime •Mundësi për ngritje qendrash për trinine në fushën e shërbimit dhe turizmit •Nxitje për mësimin e gjuhëve të huaja •Përmirësim i arsimit profesional •Përmirësim i kujdesit shëndetsor •Rikthim i popullsisë së migruar	Kërcënimet •Financim i pamjaftueshëm për arsimin •Shërbimi shëndetsor aktual jo në nivelin e kënaqshëm •Politika jo të qarta të zhvillimit rajonal

9.4–Reduktimi i ndotjeve dhe ulja e shpenzimeve te transportit

Ky aks rrugor pritet të çlirojë trafikun në kete aks rrugor sidomos ne periudhen e veres ku ka nje dyndje teper te larte dhe sipas matjeve te kryera arrin ne nje levizje mbi 2500 mjete ne ditet e ngarkuara dhe ne fund jave jane drei 3500 mjete te cilet krijojne rralle me disa km . Çlirimi i trafikut redukton emetimin në atmosferë të gazrave ndotës të shkaktuara nga qarkullmi i automjeteve si edhe ul ndotjen akustike pranë qendrave të banuara. Po kështu një rrugë e parametrave bashkohore është një faktor pozitiv në uljen e sasisë së karburantit për njësi të gjatësisë së rrugës, në shërbimet periodike të automjeteve(ndërrim gomash, vaji, pjesësh të tjera këmbimi) si edhe krijon një mundësi shumë të mire të rritjes së sigurisë të qarkullimit të mjeteve (sinjalistike e re, mbrojtëse anësore etj.)

9.5–Turizem

Vitet e fundit, Velipoja është shndërruar në një nga destinacionet turistike më tërheqëse në Shqipëri. Ajo është njohur për: detin e pastër, rërën kurative, lagunën me një shumëllojshmëri gjallesash, pyjet me bimësi të dendur, malin me pamje madhështore, lumin Buna dhe për mikpritjen karakteristike të banorëve vendas. Historia e Velipojës është e hershme. Faktet e shumta historike, si gjetjet arkeologjike tregojnë për popullimin e kësaj zone që në periudhat e hershme

Megjithëse shumë e njohur për karakteristikat e saj, Velipoja mbetet një vend mistik me bukuri të rrallë natyrore dhe tashmë është bërë qendra e mijëra tursitëve, që e vizitojnë gjatë gjithë vitit dhe kryesisht gjatë sezonit veror. Sapo afroresh në plazhin e Velipojës menjëherë ndjehet aroma e jodit, të rërës së saj kurative, e cila e veçon këtë plazh nga të tjerët. Shumë pushues vijnë në plazhin e Velipojës pikërisht për të shfrytëzuar këtë cilësi të tij, por pa harruar të vizitojnë dhe bukuritë e tjera natyrore të kësaj zone.

Plazhi ranor i Velipojës, shtrihet në një gjatësi prej 14 km, duke filluar nga grykëderdhja e Bunës dhe deri në vendin e quajtur Rana e Hedhun. Megjithatë vetëm një pjesë e këtij plazhi shfrytëzohet sot nga pushuesit që e vizitojnë atë gjatë sezonit veror. Ky plazh është ndër më të njohurit në Shqipëri për bukurinë e tij, ujin e kristaltë, brezin e gjërë ranor, për vetitë kuruese, si dhe për mikpritjen vendase. Plazhi i Velipojës ofron relaksin dhe

argëtimin nën rrezet e diellit për tre muajt e sezonit veror. Sportet ujore dhe argëtimet në rërën e plazhit janë aktivitete që i japin gjallëri këtij plazhi në sezonin veror. Në Velipojë ndodhen disa hotele dhe qendra rezidenciale për pushuesit. Kapaciteti i përgjithshëm është 35 000 shtretër dhe çdo vit pushojnë rreth 200 000 pushues në sezon.

Pranë lagunës së Vilunit nën freskinë që ofrojnë pishat duke dëgjuar cicërimat e zogjve dhe duke shijuar pamjen që ofron Laguna e Vilunit dhe shpendët e shumtë është një ambjenti shumë i këndshëm .

Një veçanti tjetër e Velipojës është parku i saj Kombëtar. Një hapësirë e gjelbërt dhe shlodhëse, që ofron një kontakt të drejtëpërdrejtë me natyrën. Nën hijen e pemëve të larta dhe të rrethuar nga një bimësi e shumëllojshme do të keni mundësi të vëzhgoni natyrën dhe bukurinë e saj. Gjithashtu do të gjeni dhe një botë të pasur me gjitarë dhe shpendë që popullojnë parkun e bukur të Velipojës. Për të gjithë të apasionuarit pas shëtitjeve në natyrë, Parku Kombëtar i Velipojës ju ofron një aventurë interesante në ajrin e pastër, ku do të gjeni vetveten të zhytur në një oaz të gjelbërt ndjesish.

Lumi Buna është kufiri verior i plazhit të Velipojës. Vendi ideal për të apasionuarit pas peshkimit, të cilët do të kenë mundësi të kalojnë një kohë të mrekullueshme duke treguar aftësitë e tyre për peshkim. Në ujrat e rrjedhshëm të Bunës mund të peshkoni lloje të ndryshme peshqish të ujrave të ëmbël si: troftë, krap, etj. Po ashtu dhe gjuetia e shpendëve apo lepujve është një tjetër mënyrë argëtimi për të apasionuarit pas gjuetisë.

Dhe për të shijuar të gjitha këto sa më siper sherben ndërtimi i këtij aksi rrugor të mesipër duke bërë në këto mënyra lëvizjen shumë komod të mjeteve në rrugë dhe lehtësira shumë të mëdha në qarkullim dhe sigurinë rrugore .

10-Konsultimi me publikun

Konsultimi me publikun ka për qëllim së pari informimin e publikut, vendim marrësve, investitorëve, dhe palëve të tjera të interesuara(OJF,Investitorë të ardhshëm) mbi punimet dhe aktivitetet që do të kryhen për shkak përmirësimit të cilësive të rrugëve. Në këtë informacion do të jepen në mënyrë të përbledhur ndikimet e mundshme mjedisore e sociale dhe masat zbatuese për reduktimin e ndikimeve negative.



Se dyti, konsultimi synon nxitjen e komunitetit, vendimmarresve dhe palëve të tjera te interesuara për dhënien e opinioneve te tyre mbi efektet e projektit, masat zbutese, ide për venien më të mire në efencë të planeve te zhvillimit të mëtejshëm të zonës.

Për këtë aks rrugor , gjate hartimit te projektit është kryer konsultim përkatësisht në NJQV Berdice dhe Velipoje, si qeverisje vendore neper te cilat kalon ky aks rrugor. Njoftimi i zyrave perkatese eshte bere zyrtarisht dhe pjesmarrja ka qenë pothuajse e plote ne te dyja njesite . Njekohesisht ka qene i pranishem dhe perfaqesues te Drejtorise Rajonale te mjedisit Shkoder te njoftuar zyrtarisht . Perfaqesuesit e qeverisjes vendore dhe te institucioneve te tjera , jane njohur dhe jane bere konsultime më në brendësi për çështje të tilla si:

- Gjurma e rrugës së propozuar dhe lidhja me fshatrat e thellë të zonës
- Ndryshime të mundshme në gjurmën e projektit
- Shtimi i trafikut
- Ndikimi ne anën social-ekonomike që do të sjellë kjo rrugë për komunitetet ku kalon gjurma e saj.

- Mënyren e investimit

- Lidhja e këtij korridore me fshatrat e thellë të zonës.

Të gjitha përgjigjet u janë vënë në dispozicion të interesuarave nga ekspertët e fushës që kanë punuar për këtë studim .

Pershkrimi i kushteve te tanishme mjedisore ka perfshire nje analize te disa aspekteve qe jane konsideruar te rendesishem per pershkrimin e zones se projektit dhe qe mund te preken nga punimet e planifikuara.

Mes ketyre jane: karakteristikat klimaterike, cilesia e sedimentit, cilesia e siperfaqes se ujit, burimet biologjike dhe ekologjike.

Ndikimet kryesore te mundshme jane identifikuar duke ndjekur nje qasje klasike, te bazuar ne treguesit e permendur me lart dhe ne metodat e pranuar gjeresisht ne nivele nderkombetare. Aktivitetet e projektit dhe parametrat mjedisore jane marre parasysht dhe te gjitha ndikimet lidhur me ta jane pershkruar dhe vleresuar ne menyre cilesore.

Ne teresi , ky raport i VNM tregon se realizimi i ndertimit te ketij segmenti rrugor nuk do te jape ndikime negative te rendesishme ne ambient. Ata supozohen te jene te parendesishem dhe afatshkurter, meqe jane te kufizuar vetem per kohen e ndertimit.

Per me teper, ndikimet jane lehtesisht te identifikueshem dhe eshte e thjeshte te percaktohen menyra te duhura dhe te pershtatshme lehtesimi.

Ndikimet me te medha kane te bejne ne momentin e ndertimit nga mbetje te cilat u trajtuan me siper , pa ndikim te rendesishem ne mjedis .

Ndikimet mund te kontrollohen me ane te teknikave te duhura dhe veprimeve te praktikuar mire. Nese nuk eshte e mjaftueshme, masa te pershtatshme te permiresirnit do te adaptohen per te minimizuar/ eliminuar ato ndikime.

Konkluzione dhe rekomandime përfundimtare

Arkeologjia dhe trashëgimia kulturore

Rrjedhimisht masat zbutëse të propozuara kanë ardhur si rrjedhojë e vlerësimit të zonës të kryer nga një humultim paraprak i terrenit. Kjo do të mundësojë që mbetjet arkeologjike të rëndësishme të identifikohen dhe të regjistrohen pa shkakton vonesa në ndërtim. Një i vëzhgim shkurtër gjatë ndërtimit do të lejojë identifikimin e çfarëdo mbetje arkeologjike të mëtejshme që nuk është identifikuar gjatë vlerësimit paraprak të korridorit të rrugës. Gjithsesi ndikimet nga ndërtimi referuar sa më sipër do të jetë *i lehtë negativ*

Peisazhi dhe bukuritë natyrore

Peisazhi përmes të cilit kalon rruga e propozuar është një gjurmë që nuk është në ndonjë mbrojtje të veçantë. Efektet mbi peisazhin e pjesës tjerë ku kalon rruga është një zonë rurale dhe ku ndikimet do të jenë të *moderuar*.

Gjeologjia

Prerja rrugore do të krijojë shpatet e reja dhe mund të çojë në paqëndrueshmëri lokale të shkëmbinjve. Trajtimi i tyre me masa mbrojtëse mund të stabilizojë qëndrueshmërinë e shkëmbinjve. Projektimi dhe praktikën e mira të ndërtimit do të kufizojnë impaktin për këtë gjë. Masat zbutëse do të përdoret gjithashtu për të përmirësuar stabilitetin e shkëmbinjve, aty ku do të shihet e nevojshme. Prandaj, ajo është konsideruar se ndikimi i në këtë pikë ka të ngjarë të jetë *i parëndësishëm*. Çdo mungesa e stabilitetit të shkëmbinjve ka të ngjarë të jetë *i përkohshëm, por i pakthyes* nëse ndodh ndonjë shkarje.

Hidrologjia

Konsiderohet se efektet e mundshme në gjeologjinë dhe hidrogeologjinë e zonës do të ndodhin përgjithësisht në një shkallë lokale. Nuk do të ketë efekte në burimet e vlefshme minerare. Në zonat me vlera natyrore do të ketë ndikim jo shumë të madh.

Habitati dhe Biodiversitet

Zhvillimi i propozuar nga rruga mund të ndikojë negativisht në receptorët ekzistues ekologjike, ndikimi të madh në mundësinë e mbijetesës së një numri të llojeve shkak të fragmentimit dhe rrezikut të goditjes. Disa habitate shumë të rëndësishme të tilla si pyje dhe korridore anësore do të humbin ose fragmentohen. Një numër masash lehtësuese dhe kompensuese janë rekomanduar në fazat e ndërtimit dhe shfrytëzimit për të trajtuar këto ndikime.

Ndotja e ajrit

Rezultatet e monitorimit tregojnë se përqendrimet e NO₂ janë nën vlerën e përcaktuar si kufi të KE. Bazuar në këtë informacion, nuk propozohet të ndërmerret ndonjë monitorim të mëtejshëm gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës.

Megjithatë do të pranohet që sasia e pluhurit në receptorët mund të rritet gjatë fazës së ndërtimit. Për të minimizuar ndikimet e pluhurit, masat zbutëse të përmendura më sipër do të përfshihen në procedurat e ndërtimit dhe do të zbatohen sipas rastit. Ndikimi do të jetë *i përkohshëm i kthyes* Zhurmat

Në të shumtën pjesë gjurma e rrugës së propozuar shtrihet larg zonave të banuara dhe nuk përbën rrezik potencial. Me marrjen e masave zbutëse ndikimi i zhurmave dhe vibrimeve në mjedis pritet të jetë *i ulët negativ*

Plani social –ekonomik dhe shëndetsor

Përfundimet kryesore socio-ekonomike të raportit janë përmbledhur si më poshtë:

- Ndërtimi i rrugës do të ndihmojë në zhvillimin ekonomik të zonës
- Nuk do të marrë tokë dhe nuk do të ketë humbje të pasurive të paluajtshme, por do të ketë disa ndikime anësore si rrjedhojë e zhvillimit të rrugëve.
- Ekziston një potencial i lartë i punësimit dhe mundësi të mira për nën/kontraktorët lokalë.
- Ne planin shëndetësor kjo rrugë është një mundësi e shkëlqyer për ofrimin e këtij shëbimi në spitalet rajonale sepse aktualisht vetëm 20% e banorëve të zonës ku kalon rruga kanë akses direct në shëbimin shëndetësor.
- Ndikim do të jetë tërësisht *pozitiv*

Menaxhimi i mbetjeve

Marra e masave parandaluese do të bëjë që ndikimi i mbetjeve të gjeneruara do jete shumë i vogel dhe mund të cilësohet si *i parëndësishëm*.

Drenazhimi dhe rrjedhat ujore të lidhura me këtë proces

Pakësime afatshkurtëra të rrjedhës së ujrave nentoksore mund të ndodhin në afërsi të zonës gjatë largimit të ujit nga gropat e themeleve. Megjithatë, burimet e ujiërave nentoksore në këtë zone janë të kufizuara dhe uji nentokësor nuk përdoret zakonisht për përdorim shtëpiak (si ujë i pijshëm) apo për qëllime të tjera. Në përfundim mendojmë që ky aks rrugor duhet të ndërtohet sepse ndërtimi i tij do të jetë një mundësi shume e mirë për zhvillimin e zonës, promovimin e saj si edhe për rritjen e cilësisë së mjedisit.

Ky ndërtim duhet të shoqërohet me aplikimin e të gjitha masave lehtësuese të përmendura në këtë studim si edhe duke marrë në konsideratë rekomandimet e mëposhtme:

- Te zbatohen me rigorozitet Planet e Manaxhimit Mjedisor dhe Monitorimit të projektit, gjate ndertimit dhe me pas funksionimit te rrugës, në menyre qe te zbuten në maksimum ndikimet edhe pse të ulëta negative të përshkruara kapitujt përkatës.
- Vëmendje dhe kujdes të madh në fazën e ndërtimit dhe të funksionimit sidomos në zonat me ndjeshmëri të lartë të cilat janë dhe potencialet kryesore turistike të zonës.

Keto masa do te vendosen dhe pershtaten sipas rezultateve te nje programi te duhur monitorimi qe do te paraqitet permbledhtazi dhe diskutohet me autoritetet kompetente para fillimit te punimeve. Kontraktuesi duhet te arrije ne menyre që të minimizohet ndikimi i mbetjeve që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit nëpërmjet masave të mëposhtme:

- të minimizohet sasia e mbetjeve që krijohen
- të rritet në maksimum sasia e mbetjeve që përdoren për riciklim – përfshirë veçimin e mbetjeve të riciklueshme në burim
- të minimizohet sasia e mbetjeve që depozitohet në vendin për groposjen e mbetjeve
- të garantohet që çdo mbetje e rrezikshme (p.sh. vajra të etj) janë magazinuar në mënyrë të sigurtë dhe janë transferuar në ambientet e përshtatshme
- të shmangen ndikimet e pluhurit nga trajtimi i mbetjeve të ndërtimit
- të garantohet që të gjitha mbetjet mbahen , etiketohen dhe asgjësohen si duhet , në përputhje me rregulloret lokale , dhe

Si përfundim :

-Duke pare , studiuar dhe verifikuar ne vend sheshin e ndertimit , projektin e realizi mit te ketij objekti , anen funksionale te tij , masat qe jane parashikuar te merren dhe duhen te zbatohen konstatojme se kryerja e ketij aktiviteti , nuk sjell e nuk do te sjelle pasoja te mundshme negative ne mjedis.

Rekomandime :

1. Gjate procesit te ndertimit ne zbatim te projektit te hartuar nga specialiste te fushave perkatese te mos preket apo perdoret siperfaqe sheshi jashte nga ajo e planifikuar .
2. Te behet kujdes i vecante gjate ndertimit per trajtimin e mbetjeve te ndertimit me grumbullim ne nje vend te caktuar dhe evadim brenda dites ne vendin e caktar me pare nga njesia vendore .
3. Te behet kujdes i vecante ne menyre qe te mosndotet siperfaqja e tokes nga hedhja e perzierjeve te ndryshme me ujin , e rerave , gelqeres apo cimentos etj .
4. Te zbatohet rregullat teknike dhe masat e sigurimit teknik ne pune gjate ndertimit ne menyre qe te evitohet ne maksimum ndonje aksident i mundshem .
5. Te zbatohen rregullat e MNZ-se .
6. Te perdoret personel i kualifikuar dhe i instruktuar .
7. Te mos zihet as perkohesisht rruga apo sheshi jashte planifikimit me pare .
8. Te zbatohet ne cdo faze legjistacioni ne fuqi si gjate ndertimit ashtu edhe gjate funksionimit te kesaj veprimtarie .
9. Ne cdo rast avarie te mundshme te njoftohen menjehere strukturat perkatese per marrjen e masave ne menyre urgjente .

“ERALD G”shpk & C.E.C. GROUP” shpk

Ing.Arben MUHA
Ing.Kujtim Canameti