

PERMBAJTJA

1 HYRJE, KONSIDERATA TË PËRGJITHSHME MBI PROJEKTIN ..... 4

2 KUADRI LIGJOR DHE METODOLOGJIA E NDJEKUR ..... 6

    2.1 Kuadri Ligjor Mjedisor dhe Institucional që Lidhet me Projektin..... 6

    2.2 Qëllimi, objektivat dhe metodologjia e ndjekur për hartimin e VNM-së..... 9

3 PROJEKTI TEKNIK ..... 12

    3.1 Qëllimi i Projektit të Propozuar.Konsiderata të Përgjithshme mbi Projektin ..... 12

    3.2 Planimetria e Vendndodhjes së Projektit ..... 12

    3.3 Të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të objektit ..... 19

    3.4 Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit..... 23

    3.5 Skicat Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit. Mënyrat dhe Metodot për Ndërtimin e Objekteve të Projektit ..... 40

    3.6 Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit. Lëndët e para dhe produktet përfundimtare të projektit..... 49

    3.7 Informacion për infrastrukturën e nevojshme për zhvillimin e projektit..... 52

    3.8 Programi për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit ..... 57

4 PËRSHKRIM I GJENDJES SË MJEDISIT PRANË ZONËS SË PROJEKTIT ..... 67

    4.1 Klima ..... 67

    4.2 Kushtet Gjeologjike Inxhinierike te Zonës së Projektit ..... 69

5 RAPORTI PARAPRAK I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS ..... 73

    5.1 Përshkrimi i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti ..... 73

    5.2 Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të tij Ujërat sipërfaqësorë ..... 77

6 VLERËSIM I NDIKIMEVE NEGATIVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS NGA PROJEKTI .... 93

    6.1 Identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit. .... 93

    6.2 Metodot e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis ..... 93

    6.3 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis ..... 94

    6.4 Shkarkimet e ujërave të ndotura, gaze , pluhur, zhurma, vibrime dhe mbetjet e gjeneruara..... 98

    6.5 Shkarkimet urbane ujëra të zeza , mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve të përfshirë ne projekt ..... 99

    6.6 Metodot e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis..... 99

    6.7 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis ..... 100

    6.8 Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuar..... 105

    6.9 Masat e Mundshme për Shmangien dhe Zbutjen e Ndikimeve Negative në Mjedis ..... 110

    6.10 Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar..... 125

7 PROGRAM MONITORIMI..... 126

    7.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor..... 126

8 VLERËSIM I NDIKIMEVE POZITIVE QË MUND TË SJELLË ZHVILLIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR..... 129

9 KONKLUZIONE ..... 130

10 REFERENCAT ..... 131

## Lista e Tabelave

<i>Tabela 2-1:Përmbledhje e kuadrit ligjor mjedisor</i> .....	6
<b>Tabela 2-2:Lista e kontrollit</b> .....	10
<b>Tabela 3-1:Bashkia librazhd Njësitë administrative, qytetet dhe fshatrat</b> .....	24
<b>Tabela 3-2:Njësitë administrative, qytetet dhe fshatrat e Bashkisë Bulqizë</b> .....	25
<b>Tabela 3-3:Volumet e germimeve</b> .....	49
<b>Tabela 3-4:Sasite e lendeve të para</b> .....	60
<b>Tabela 3-5:Sistemi i vlerësimit me pikë të ndikimeve të pritshme</b> .....	61
<b>Tabela 3-6:Analiza e Alternativave</b> .....	61
<b>Tabela 3-7:Rezultatet e vlerësimit dhe konkluzionet</b> .....	65
<b>Tabela 4-1:Temperatura mesatare mujore e vjetore stacioni Klenje</b> .....	68
Tabela 4-2:Rreshjet mesatare mujore Klenje.....	68
<i>Tabela 6-1:Metodika e vlerësimit të rëndësisë së ndikimeve të mundshme negative në mjedis</i> .....	105
<i>Tabela 6-2:Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit</i> .....	107
<i>Tabela 6-3:Normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara</i> .....	112
<b>Tabela 7-1::Baza ligjore për monitorimin e projektit</b> .....	126
<b>Tabela 7-2;Programi i Monitorimit</b> .....	127

## Lista e Figurave

<i>Figurë 1:Gjurma e plote e segmentit rrugor “Zgosht-Ura e Cerenecit</i> .....	5
<i>Figurë 2:Harta e gjurmes së projektit me koordinatat në Gaus Kruge</i> .....	14
<i>Figurë 3:Vendodhja e gjurmes së projektit me koordinatat në KRGJSH</i> .....	15
<i>Figurë 4:Gjurma e plote e segmentit rrugor “Zgosht-Ura e Cerenecit(ortofoto)</i> .....	16
<i>Figurë 5:Plani i Pergjithshem i rruges</i> .....	17
<i>Figurë 6:Rrethqarkullimi në fshatin Fushe- Studë</i> .....	18
<i>Figurë 7:Paraqitja e gjendjes ekzistuese e rruges së projektit</i> .....	23
<i>Figurë 8:Ndarja adminsitrativë e e Bashkisë Librazhd</i> .....	24
<i>Figurë 9:Ndarja adminsitrativë e e Bashkisë Bulqizë</i> .....	26
<i>Figurë 10:Distanca e fillimit te rruges me zonen e banuar Zgosht ( 580m)</i> .....	26
<i>Figurë 11:Zona e banuar Llange , fusha e Studës</i> .....	27
<i>Figurë 12:Gjurma e projektit kalon permes zonës së banuar Borove</i> .....	28
<i>Figurë 13:Gjurma e projektit kalon pranë zonës së banuar Sebisht</i> .....	28
<i>Figurë 14:Gjurma e projektit ne lidhje me zonat e banuara Orzhanove, Lejcan , Ostren i Madh</i> .....	29
<i>Figurë 15:Gjurma e projektit ne lidhje me zonën e banuar Cerenec i Sipërm ( rreth 80 m larg) dhe përmes Cerenec I Poshtëm</i> .....	29
<i>Figurë 16:Shtepi banimi prane zones se projektit ne Km = 2+350</i> .....	30
<i>Figurë 17:Objektet e banimit ne km 9+450 deri ne km 9+600( distanca me objektin me prane aksit te rruges 25 m )</i> .....	30
<i>Figurë 18:Objekte banimi ne km 10+550 m ,objekti me prane 120 m ndaj aksit te rrugës</i> .....	31
<i>Figurë 19:Fshati Fushe Stude , Km 11+550 ;Objekti me prane aksit te rruges 25m</i> .....	31
<i>Figurë 20:Km 12; Fshati Fushe Stude ( objekti me prane 25 m )</i> .....	32
<i>Figurë 21:Lagja e fshatit Borove, Km 15+500 ;Objekti me prane aksit rrugor 200m</i> .....	32
<i>Figurë 22:fshati Borove, Km 16+00-16+950 ,objekti me prane aksit te rruges 10 m</i> .....	33
<i>Figurë 23:Fshati Borove Km 17+00-18+00 ,objekti me prane aksit te rruges 70m</i> .....	33
<i>Figurë 24:Fshati Sebishte , Km 22+150 - km 22-550, objekti me prane aksit te rruges 70 m</i> .....	34
<i>Figurë 25:Km 24, objekti me prane aksit te rruges 140m</i> .....	34
<i>Figurë 26:Km 41,objekti me prane 70 m</i> .....	35
<i>Figurë 27:Fshati Cerenec i Eperm , Km 42 objekti me prane aksit te rruges 200m</i> .....	35
<i>Figurë 28:Fshati Cerenec i Poshtem , Km 44+00 deri Km 44+650</i> .....	36

Figurë 29:Fshati Cerenec i Poshtem , Km 45+00 deri 45+400.....	36
Figurë 30:Fshati Cerenec i Poshtem , Km 45+500 deri 46+175.....	37
Figurë 31:Objektet e trashëgimisë kulturore ne lidhje me gjurmën e projektit .....	38
Figurë 32:Distanca prej 3.72 km nga gjurma e projektit ndaj objektit " Kisha ne shpellen e fshatit Kosharisht" .....	39
Figurë 33:Kisha ne shpellen e fshatit Kosharisht .....	39
Figurë 34: Objekti me i afert me gjurmen e projektit 1.2 km ndaj pikes fundore te gjurmes se rruges.	40
Figurë 35:Plani i Pergjithshem i rruges .....	41
Figurë 36:Seksioni terthor tip i rruges .....	42
Figurë 37: Seksion terthor tip - Mur mbajtes b/a.....	44
Figurë 38: Seksion terthor tip - Mur prites gravitar.....	45
Figurë 39: Seksion terthor tip - Mur prites gabion .....	46
Figurë 40:Prerje Terthore Tip e Mur me pilota.....	46
Figurë 41:Rrethqarkullimi në fshatin Fushe- Studë.....	47
Figurë 42:Makinerit dhe pajisjet që do përdoren .....	50
Figurë 43:Rrjeti egzistues i energjise elektrike dhe shperndarja e gabinave elektrike perreth zones se projektit.....	54
Figurë 44:Rrjeti rrugor egzistues prane zonës së projektit .....	56
Figurë 45:Grafiku i Punime .....	58
Figurë 46:Harta e zonave klimatike të Shqiperisë .....	67
Figurë 47:Temperaturat mesatare mujore Klenje.....	68
Figurë 48:Rreshjet mujore.....	69
Figurë 49:Harta gjeologjike me shkallë 1:200000 e zonës .....	71
Figurë 50:Paraqitja e mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti( nuk ka vegjetacion ne gjurmën ku do zhvillohet projekti ) .....	76
Figurë 51:Rrjedha e Lumit Drin i Zi .....	78
Figurë 52:Intersektimet e gjurmës e projektit në lidhje me burimet ujore sipërfaqësore dhe burimet ujore pranë gjurmës së projektit .....	79
Figurë 53: Ujembledhes ne km 12+500.....	80
Figurë 54: Harta e burimeve ujore pranë gjurmës së projektit .....	81
Figurë 55: Lumi I Boroves.....	82
Figurë 56:Lumi Drini I Zi.....	83
Figurë 57:Vendodhja e burimeve ujore ne lidhje me gjurmen e projektit .....	84
Figurë 58:Harta e zonave të mbrojtura Shqipëtare .....	85
Figurë 59:Nje pjesë prej 13.5 km gjendet në perimetrin e kufirit të parkut Shebenik _Jabllanice.....	86
Figurë 60:Zonat e tjera te mbrojtura ne lidhje me zonen e projektit.....	87
Figurë 61:Ndarja sipas zonave e Parkut Shebenikë –Jabllanice .....	89
Figurë 62:Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit .....	90
Figurë 63:Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit .....	91
Figurë 64:Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit .....	92
Figurë 65:Masa mbrojtese ndaj kontaminimit .....	110
Figurë 66:Përdorimi i silt fence prane burimeve ujore.....	111
Figurë 67:Masat parandaluese të rekomanduara ndaj impaktit ne cilesine e ajrit .....	112
Figurë 68:tombinot dhe box culvert si kalime per kafshet.....	113
Figurë 69:Tabela lajmeruese ne rruge per prezence kafshesh .....	113
Figurë 70:barriera të përkohshme mbrotjese ndaj zhurmave të sygjeruara për reduktimin e nivelit të zhurmave.....	115

**1 HYRJE, KONSIDERATA TË PËRGJITHSHME MBI PROJEKTIN**

Segmenti rrugor “Zgosht-Ura e Cerencit” është vazhdim i rruges Librazhd-Qafe Stude-Ura e Cerencit.

**Segmenti i paperfunduar, “Zgosht – Ura e Çerencit” ka një gjatesi totale prej rreth 44.2 km**, e cila fillon rreth 1 km larg nga Fshati Zgosht ku mbaron edhe pjesa e asfaltuar e rruges ekzistuese dhe perfundon tek ura e Çerencit, ne kryqezimin me rrugen interurbane dytesore Burrel-Bulqize-Peshkopi.

Gjendja jo e mire e ketij segmenti rrugor ka krijuar veshtiresi edhe ne jeten e banoreve te zones, aksesibilitetin e te gjitha kategorive te mjeteve dhe bllokimin e aktiviteteve te mundshme ekonomike te kesaj zone me resurse te medha agri-turistike .

Nga hapja e trasese dhe ndertimi deri ne shtresen e stabilizantit kane kaluar shume vite. Duke patur parasysh dhe terrenin malor me dimer te gjate (ngrica e debore), rruga ka pesuar demtime ne shtresa.

Segmenti rrugor fillon nga fshati Zgosht (Njesia administrative Lunik), bashkia Librazhd dhe perfundon ne fshatin Cerenc i Poshtem (Njesia Administrative Gjorice), bashkia Bulqize .

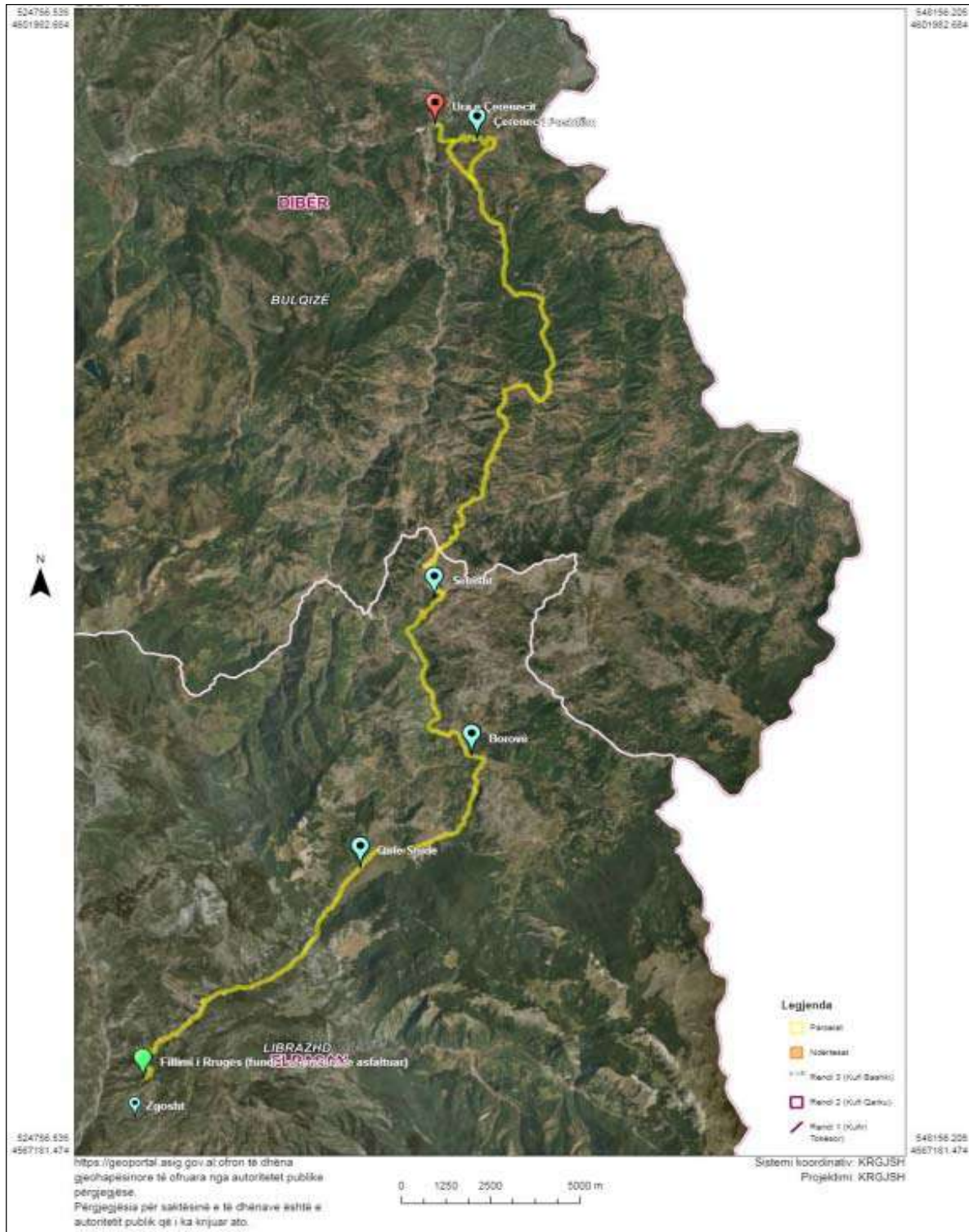
Njesite administrative perfituese jane: Gjorice, Ostren, Trebisht te bashkise Bulqize dhe Sterbleve, Lunik dhe Qender te bashkise Librazhd.

Aktualisht,rruga Librazhd-Qafe Stude-Ura e Cerencit eshte zbatuar nga ARrSh-ja deri ne shtresen e stabilizantit ne te tere gjatesine e saj.

Ndertimi i kesaj rruge ka filuar vite me pare ( 2013 ) per te cilen jane marrë edhe lejet perkatese mjedisore mjedisit(referojuejes mjedisore PN-5408-05-2013 datë 03/05/2013; NUIS /NIPT :K57904615V “ Leje Mjedisore Rikonstruksion i rruges Librazhd-Dibër ,Loti 1 dhe Loti2).Është bere hapja e trasesës dhe ndërtimi i trupit te rruges deri në shtresën e stabilizantit por nuk eshte bere asfaltimi i saj.

Në këto kushte ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe social merr ne konsiderate ndikimet ne mjedis dhe ate social qe i referohen procesit te sistemimit dhe asfaltimit te rruges , pasi ndikimet e tjera ne biodiversitet , tjetersim te përdorimit te tokes , bimesi , shpronesime jane analizuar ne raportet e meparshme dhe nuk jane me relevante për proceset ndërtimore qe do te kryhen tashme ne kete rruge .





Figurë 1:Gjurma e plote e segmentit rrugor “Zgosth-Ura e Cerencit

## 2 KUADRI LIGJOR DHE METODOLOGJIA E NDJEKUR

### 2.1 Kuadri Ligjor Mjedisor dhe Institucional që Lidhet me Projektin

#### 2.1.1 Kuadri Ligjor I Shqiperise

Kuadri ligjor për Mbrojtjen e Mjedisit në Republikën e Shqipërisë është në përputhje me standardet e BE-së.

Në bazë të ligjit nr. 10440 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis” ;neni 8, ky project kërkon “Vlerësim Paraprak Të Ndikimit në Mjedis ” ,*sipas shtojcës 2; pika 10/ gërma(d): “Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I).*

Legjislacioni Shqiptar përcakton strukturën e përmbajtjes së raportit të vlerësimit të ndikimit në mjedis që të jetë sa më konciz në informacionin që duhet të përfshijë sipas VKM 686, datë 29.7.2015 “Për miratimin e rregullave, të përgjegjësisë e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”.

Ligji Nr. 10431 datë 10.03.2011 “Për Mbrojtjen e Mjedisit”. Ky ligj ka për qëllim mbrojtjen e mjedisit në një nivel të lartë, ruajtjen dhe përmirësimin e tij, parandalimin dhe pakësimin e rreziqeve ndaj jetës e shëndetit të njeriut, sigurimin dhe përmirësimin e cilësisë së jetës, në dobi të brezave të sotëm dhe të ardhshëm, si dhe sigurimin e kushteve për zhvillimin e qëndrueshëm të vendit.

#### **Përmbledhja e kuadrit ligjor dhe institucional:**

Legjislacioni mjedisor është ndërtuar për të mbrojtur dhe parandaluar komponentë të veçantë dhe të rëndësishëm të mjedisit. Kështu, ndër më specifiket që lidhen me projektin përmendim:

*Tabela Error! No text of specified style in document.-1:Përmbledhje e kuadrit ligjor mjedisor*

Kuadri Ligjor	
Ligji Nr.10 431 datë 9.6.2011	Për mbrojtjen e Mjedisit
Ligji Nr. 10440, datë 07.07.2011	Për vlerësimin e ndikimit në mjedis
Ligji Nr. 10448, datë 14.07.2011	Për lejet e mjedisit
Ligji Nr.9362, datë 24.03.2005	Për shërbimin e mbrojtjes së bimëve
Ligji nr. 10463 dt. 22.09.2011	Për menaxhimin e integruar të mbetjeve
Ligji Nr.8897, datë 16.05.2002	Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
Ligji Nr.9587, datë 20.07.2006	Për mbrojtjen e biodiversitetit
Ligji Nr.8906, datë 6.6.2002	Për zonat e mbrojtura I ndryshuar me: - Ligjin Nr.9868, datë 04.02.2008
Ligji Nr. 9774, datë 12.07.2007	Për administrimin e zhurmës në mjedis
Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014	“Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit” i ndryshuar me Ligjin Nr. 73/2015, datë 09.7.2015 "Për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin Nr. 107/2014 “Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit”
Në Parlamentin e Republikës së Shqipërisë janë miratuar edhe disa ligje në kuadër të përfshirjes së vendit tonë në Protokolle dhe Marrëveshje të ndryshme. Ndër to përmendim	
Ligji Nr. 9672, datë 26.10.2000	Për ratifikimin e konventës së Aarhusit “Për të drejtën e publikut për të pasur informacion dhe përfshirjen në

	vendimmarrje, si dhe për t’iu drejtuar gjykatës për çështjet e mjedisit”.
Ligji Nr. 9334, datë 16.12.2004	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Protokollin e Kiotos në konventën për ndryshimet klimatike (UNFC).
Ligji Nr. 9048, datë 07.04.2003	“Për Trashëgiminë Kulturore”, i ndryshuar. Ky ligj ka për qëllim shpalljen dhe mbrojtjen e trashëgimisë kulturore ne territorin e Republikës se Shqipërisë
<b>Vendime të Këshillit të Ministrave</b>	
VKM Nr 714 date 06.11.2019	“Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin e këshillit të ministrave nr. 686, datë 29.7.2015 ‘për miratimin e rregullave, të përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore’”, të ndryshuar
VKM 686, datë 29.7.2015	Për miratimin e rregullave, të përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”
VKM Nr. 912, datë 11.11.2015	“ Për Miratimin E Metodologjisë Kombëtare Të Procesit Të Vlerësimit Të Ndikimit Në Mjedis”
VKM Nr. 587, datë 7.07.2010	Për monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbane dhe turistike.
VKM Nr. 676, datë 20.12.2002	Për shpalljen e zonave të mbrojtura monument natyror
VKM Nr.804, datë 4.11.2003	Për miratimin e listës së specieve të florës shqiptare që vihen në mbrojtje.
VKM Nr. 177, datë 31.3.2005	Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjedisve ujore pritëse.
VKM Nr.435, datë 12.09.2002	Për miratimin e normave të shkarkimeve në ajër në Republikën e Shqipërisë.
VKM 434 date 08.06.2016)	“Për Rregullat Për paraqitjen E Kërkesës, Mbajtjen Dhe Plotësimin E Dokumentacionit Teknik, Kriteret Dhe Proçedurat E Zvogëlimit Të Sipërfaqes Dhe Të Vëllimit Të Fondit Pyjor”,
VKM Nr.803, datë 4.12.2003	Për standardet e cilësisë së ajrit.
VKM Nr.994, datë 02.07.2008	Për tërheqjen e mendimit të publikut në vendimmarrje për mjedisin.
VKM Nr. 271, datë 6.4.2016	“Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin Nr. 408, datë 13.5.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit”, të ndryshuar.
VKM Nr. 408, datë 13.5.2015	“Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”
VKM. Nr. 671, datë 29.7.2015	“Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”
VKM Nr. 502, datë 13.7.2011	“Për miratimin e rregullores uniforme të kontrollit të zhvillimit të territorit
<b>Udhëzime dhe Rregullore</b>	
Udhëzimi Nr. 1037/1, datë 12.04.2011	Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore

Udhëzimi Nr. 8, datë 27.11.2007	Për nivelet kufi të zhurmave në mjedisë të caktuara
Udhëzimi Nr. 6527, datë 24.12.2004	Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkaktuar nga mjetet rrugore dhe mënyrat e kontrollit të tyre.

### 2.1.2 Kerkesat sipas standartit te EBRD

Politika Mjedisore Dhe Sociale : Miratuar nga Këshilli i Administrimit, në mbledhjen e datës 7 maj 2014.

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) është e angazhuar të promovojë "zhvillim të qëndrueshëm dhe që mbështet mjedisin" në të gjithë gamën e veprimtarive të saj në fushën e investimeve dhe bashkëpunimit teknik, në zbatim të Marrëveshjes themeluese të BERZH-it<sup>1</sup>.

Banka beson se qëndrueshmëria mjedisore dhe sociale<sup>2</sup> është aspekti themelor i arritjes së rezultateve në përputhje me mandatin e saj për tranzicionin dhe konfirmon se projektet që nxisin qëndrueshmërinë mjedisore dhe sociale gëzojnë përparësinë më të lartë në veprimtaritë e saj.

#### ➤ Kriteret e performancës (KP)

Projektet pritet të përmbushin praktikën e mirë ndërkombëtare në lidhje me qëndrueshmërinë mjedisore dhe sociale. Kriteria specifike të performancës për fushat e qëndrueshmërisë mjedisore dhe sociale janë si më poshtë:

- KP 1 – Vlerësimi dhe menaxhimi i çështjeve dhe ndikimeve mjedisore dhe sociale
- KP 2 – Kushtet e punës
- KP 3 – Eficienca e burimeve, kontrolli dhe parandalimi i ndotjes
- KP 4 – Siguria dhe shëndeti
- KP 5 – Marrja e tokës, shpërngulja e detyruar dhe zhvendosja ekonomike
- KP 6 – Ruajtja e biodiversitetit dhe menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore
- KP 7 – Popullsia indigjene
- KP 8 – Trashëgimia kulturore
- KP 9 – Ndërmjetësit financiarë
- KP 10 – Dhënia e informacionit dhe angazhimi i palëve të interesit

Sipas standardit të BERZH-it, projektet janë klasifikuar në projektin e kategorisë A, B ose C.

Projektet e kategorisë A mund të rezultojnë në ndikime potencialisht të rëndësishme të padëshirueshme mjedisore dhe / ose sociale të cilat nuk mund të identifikohen ose vlerësohen lehtësisht dhe do t'i kërkojnë klientit të kryejë një Vlerësim gjithëpërfshirës të Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS). Procesi i VNMS do të përfshijë një fazë të parashikimit për të identifikuar ndikimet e mundshme mjedisore dhe sociale në të ardhmen të lidhura me projektin. VNMS do të përfshijë një ekzaminim të alternativave të mundshme teknikut dhe financiarisht për burimin e ndikimeve të tilla, përfshirë alternativën jo-projekt, dhe do të dokumentojë arsyetimin për zgjedhjen e kursit të veçantë të veprimit të propozuar. Ai gjithashtu do të identifikojë mundësitë e mundshme të përmirësimit dhe do të rekomandojë çdo masë të nevojshme për të shmangur, ose kur shmangia nuk është e mundur, minimizojë dhe zbutë ndikimet e pafavorshme. Procesi i VNMS-së do të përfshijë gjithashtu një proces të zbulimit dhe konsultimit publik siç specifikohet në KP 10.

<sup>1</sup> Neni 2.1, nënpika vii e Marrëveshjes themeluese të Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

<sup>2</sup> Në kuptim të kësaj Politike, fjala sociale përdoret për ato çështje që u përkasin personave të prekur nga projekti dhe komuniteteve të tyre, si dhe punonjësve dhe kanë të bëjnë me statusin shoqëror-ekonomik, pozitat e pambrojtura, identitetin gjinor, të drejtat e njeriut, orientimin seksual, trashëgiminë kulturore, kushtet e punës, shëndetin dhe sigurinë dhe pjesëmarrjen në vendimmarrje.



Për projektet e Kategorisë B, ku ndikimet e mundshme negative në të ardhmen mjedisore dhe sociale janë tipike specifike të sitet / ose identifikohen dhe adresohen me lehtësi përmes masave zbutëse, klienti do të ndërmarrë një vlerësim mjedisor dhe shoqëror që është në përpjesëtim me natyrën, madhësinë dhe vendndodhjen e projektit, si dhe karakteristikat e ndikimeve dhe rreziqeve të mundshme. Vlerësimi do të karakterizojë ndikimet e mundshme negative në të ardhmen të lidhura me projektin, do të identifikojë mundësitë e mundshme të përmirësimit, dhe do të rekomandojë çdo masë të nevojshme për të shmangur, ose kur shmangia nuk është e mundur, minimizoni dhe zbutni ndikimet e pafavorshme.

Për projektet e Kategorisë A dhe B që përfshijnë impinatet ekzistuese, do të kërkohet një vlerësim i çështjeve mjedisore dhe sociale të operacioneve të kaluara dhe ato aktuale. Qëllimi i këtij vlerësimi është të identifikojë rreziqet, detyrimet dhe mundësitë e mundshme që lidhen me pajisjet dhe instalimet ekzistuese, për të konfirmuar statusin aktual të pajtueshmërisë rregullore dhe për të vlerësuar sistemet ekzistuese të menaxhimit të klientit dhe performancën e përgjithshme ndaj KP.

Për projektet e Kategorisë C, të cilat ka të ngjarë të kenë ndikime minimale ose aspak negative në të ardhmen mjedisore dhe sociale dhe që identifikohen dhe adresohen lehtësisht përmes masave zbutëse, klienti do të zbatojë një ESMS proporcion me ndikimet dhe rreziqet në përputhje me paragrafët 14-22 të këtij PR dhe monitorojë dhe raportojë mbi pajtueshmërinë e projektit me PR, sipas paragrafëve 23-28 të PR 1.

Ky projekt nuk është në listën e kategorizuar si projekte të tipit A .

Bazuar në projektin teknik që do të zbatohet mbi gjurmën e rrugës ekzistuese tashme të ndërtuar vite më parë , në bazë të këtij projekti do të shtrohet shtresa asfaltike dhe do të vendoset sinjalistika e rrugës ekzistuese , bazuar në ndikimet në mjedis dhe social që do të ketë gjatë fazës së ndërtimit ( prej rreth 10 muaj ) ato vlerësohen minimale dhe adresohen lehtësisht përmes masave zbutëse.

## 2.2 Qëllimi, objektivat dhe metodologjia e ndjekur për hartimin e VNM-së

### 2.2.1 Qëllimi dhe Objektivat e VNM-së

Objektivi kryesor i hartimit të VNM-së është të identifikojë ndikimet e mundshme negative mjedisore gjatë zhvillimit të projektit duke marrë në konsideratë:

- Analizën e alternativave dhe ndikimet mjedisore shoqëruese;
- Të sigurohet që burimet janë përdorur si duhet dhe në mënyrë eficientë;
- Të identifikohen masat e duhura për zbutjen e ndikimeve të mundshme të propozimit;
- Të vendosen kushtet për ndërtimin;

Ky raport i Vlerësimit të Ndikimit të Mjedis bazuar në qëllimin e projektit është hartuar:

- Të japë informacion mbi vendndodhjen e sheshit të projektit dhe të analizojë tiparet mjedisore;
- Të japë informacion mbi projektin teknik, për fazën parapregaditore, të ndërtimit dhe rehabilitimit.
- Të vlerësojë ndikimet e mundshme në mjedisin përreth dhe në banorët e zones ku do zhvillohet projekti.
- Të përshkruajë masat për reduktimin apo evitimin e impakteve të analizuara;
- Të hartojë planin për monitorimin e mjedisit për të mbajtur nën kontroll ndikimet
- Të informojë institucionet vendore, komunitetin dhe grupet e tjera të interesit për zhvillimin e projektit;
- Të nxjerrë konkluzione dhe rekomandime mbi rëndësinë e projektit në lidhje me ndikimet negative dhe pozitive si dhe rëndësinë sociale të tij.

Objektivat e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis përfshijnë përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme të drejtpërdrejta e jo të drejtpërdrejt mjedisore gjatë zbatimit apo mos zbatimit të projektit.

Ndikimet mjedisore të projektit janë vlerësuar në lidhje me gjendjen e mjedisit në territorin e implementimit të projektit referuar projektin teknik të ndërtimit të kesaj rruge.

### 2.2.2 Metodologjia e ndjekur për hartimin e VNM-së

Hartimi i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është bazuar referuar VKM Nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësiave e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore".

Aspektet më të rëndësishme të procesit paraprak të VNM-së janë identifikimi i ndikimeve që mund të shkaktojë projekti, konsultimet me palët e tjera të interesuara/të ndikuara dhe vendimi, nëse kërkohet një VNM e thelluar për projektin e propozuar.

Duke pasur si qëllim kryesor vendimmarrje më të mira, për të vendosur për nevojën e VNM-së (paraprake ose të thelluar), për informacionin e nevojshëm që duhet të përfshihet në raportin e VNM-së, si dhe raporte VNM-je të cilësisë së lartë, është e nevojshme të kalohet, së pari, nëpërmjet Listës së Kontrollit të Klasifikimit (Shoshitje - Screening Checklist).

**Tabela Error! No text of specified style in document.-2:Lista e kontrollit**

Faza 1 Lista e kontrollit - Informacioni për t'u siguruar për VNM-në paraprake	Lista e kontrollit	
Përshkrimi i projektit të propozuar	PO	PO
a) Përshkrimi i qëllimit të projektit të propozuar	PO	PO
b) Planimetria e vendndodhjes së projektit, ku të pasqyrohen në hartë topografike sipërfaqja e tokës së kërkuar, kufijtë e sipërfaqes së tokës së kërkuar, fotografi dhe të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes së tokës, që do të përdoret për kohësisht apo përherë nga projekti gjatë fazës së ndërtimit apo të funksionimit të veprimtarisë së projektit	PO	PO
c) Informacion për qendrat e banuara në zonën ku propozohet të zbatohet projekti, shoqëruar me fotografi dhe me të dhëna për distancën nga vendi ku propozohet projekti e për njësinë e qeverisjes vendore (bashkia/komuna), që administron territorin ku propozohet projekti	PO	PO
ç. Skicat dhe planimetritë e objekteve të projektit dhe strukturave të projektit	PO	PO
d) Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike, përfshirë kapacitetet prodhuese/përpunuese, sasitë e lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit	PO	PO
dh) Të dhëna për infrastrukturën e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me ujë, shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja	PO	PO
e) Program për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar të funksionimit të projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes pas mbarimit të funksionimit të projektit	PO	PO
ë) Mënyrat dhe metodat që do të përdoren për ndërtimin e objekteve të projektit	PO	PO
f) Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre (materiale ndërtimi, ujë dhe energji)	PO	PO
g) Informacion për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit	PO	PO
gj) Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret	PO	PO

h) Të dhëna për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasi të ujit të nevojshëm, energjisë, lëndëve djegëse dhe për mënyrën e sigurimit të tyre	PO	PO
i) Të dhëna për aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit, si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.	PO	PO
j) Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit	PO	PO
Raporti paraprak i VNM-së ku përfshihen	PO	PO
a) Një përshkrim i shkurtër i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti, i shoqëruar dhe me imazhe	PO	PO
b) Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të saj	PO	PO
c) Një identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit, përfshirë ndikimet në biodiversitet, ujë, tokë, ajër dhe shëndet	PO	PO
ç) Një përshkrim i shkurtër për shkarkimet e mundshme në mjedis, të tilla si: ujëra të ndotura, gaze dhe pluhur, zhurmë, si dhe prodhimi i mbetjeve	PO	PO
d) Informacion për peshën, evoluimin në kohë, kumulativitetin dhe kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuara	PO	PO
dh) Të dhëna për shtrirjen e mundshme hapësinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendndodhja e projektit dhe vlerat e ndikuara që përfshihen në të	PO	PO
e) Mundësinë e rehabilitimit të mjedisit të ndikuar dhe mundësinë e kthimit të mjedisit të ndikuar, të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme, përfshi edhe tokën bujqësore, si dhe kostot financiare të përafërta për rehabilitimin	PO	PO
ë) Masat e mundshme për shmangien dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis	PO	PO
f) Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar (nëse projekti ka natyrë të tillë)	PO	PO
g) Program monitorimi për masat zbutëse, të cituara në pikën "i" të kësaj table	PO	PO
gj) Informacion mbi ndikimet pozitive që mund të sjellë zhvillimi i projektit të propozuar	PO	PO
h) Raporti paraprak i VNM-së duhet të jetë i nënshkruar nga personi fizik/juridik i licencuar nga QKL-ja,	PO	PO
i) Raporti paraprak i VNM-së duhet të jetë i shoqëruar me licencën e personit fizik/juridik të lëshuar nga QKL-ja, dhe certifikatën/certifikatat e ekspertit/ëve të certifikuar nga ministri i Mjedisit, me anë të të cilave është pajisur me licencën lëshuar nga QKL-ja	PO	PO

### 3 PROJEKTI TEKNIK

#### 3.1 Qëllimi i Projektit të Propozuar.Konsiderata të Përgjithshme mbi Projektin

**Qëllim i këtij projekti është :** Përgatitja e projektit të zbatimit për punimet e mbetura ne këtë segment rrugor.

Objektivi kryesor i projektit “Sistemim ,asfaltimi i rruges Zgosht - Ura e Cerencit” është përmirësimi i infrastrukturës rrugore, si pjese e nje arterie te rendesishme rrugor nacional, i cili lidh jo vetem nje rajon te gjere me potencial te konsiderueshem ekonomik dhe turistik duke bere te mundur lidhjen e te gjitha rajoneve Lindore te vendit, por gjithashtu lidh Korridorin 8-te me rrugen e Arberit ndermjet tyre.

**Ndërhyrjet e projektuara në këtë projekt janë:**

- Sistemim Asfaltimi I Aksit rrugor Zgosht -Ura e Cerencit me karakter interurban, qe kalon ne gjurmen ekzistuese me gjatesi 44.2 km ne total, me nje karrexhate, me dy drejtime kalimi me gjeresi 3.25 m. Rruga do te jete e perfunduar me te gjitha elementet e saj , drenazhim, struktura dhe sinjalistike
  - Ndertimi I shtresave asfaltike te rruges.
  - Mbrojtja e skarpatave te erroduara ose te paqendrueshme
  - Stabilizimi I nje rreshkitjeje potenciale massive me mur me pilota
  - Ndertimi I nje rrethqarkullimi ne km 11+525 ne fshatin Fushe –Stude

**Objektivi i pergjithshem :** Është permiresimi i parametrave planimetrike të këtij rrjeti rrugor, ndërtimi i paketes së shtresave rrugore, realizimi i strukturave mbrojtese te nevojshme, realizimi i një sinjalistike rrugore sipas standardeve ne fuqi, masat inxhinierike te nevojshme per qendrueshmerine e rruges, ndertimi i kanaleve anesore te rruges, krijimin e hapësirave te gjelbra etj.

#### 3.2 Planimetria e Vendndodhjes së Projektit

##### 3.2.1 Vendodhja , sipërfaqja e zonës së projektit ,koordinatat sipas sistemit koordinativ GAUS KRUGE:

Segmenti rrugor “Zgosht-Ura e Cerencit” me gjatesi 44.2 Km, eshte vazhdim i rruges Librazhd-Qafe Stude- Ura e Cerencit me gjatesi totale 56,9 Km.

Segmenti rrugor fillon nga fshati Zgosht (Njesia administrative Lunik), bashkia Librazhd dhe perfundon ne fshatin Cerenc i Poshtem (Njesia Administrative Gjorice), bashkia Bulqize Njesite administrative perfutuese jane: Gjorice, Ostren, Trebisht te bashkise Bulqize dhe Sterbleve, Lunik dhe Qender te bashkise Librazhd.

Rruga ne studim fillon rreth 1 km larg fshatit Zgosht, me perfundimin e rruges se asfaltuar, duke vazhduar deri tek Ura e Çerencit. Referuar segmenteve te ndryshme, rruga mund te jete e kufizuar nga skarpata te larta ose jo ne varesi te terrenit se ku shtrihet gjurma e rruges. Ne vijim jepen disa foto ilustruese te gjendjes ekzistuese te rruges, te siguruar gjate procesit te inspektimit ne terren.

**Koordinatat Gaus Kruge:**

Fillimi E=4443043.959

N=4569850.299

Fundi E=4451583.504

N=45986442.839

**Koordinatat KRGJSH:**

Fillimi E=526716.25  
N=4569544.359  
Fundi E=534922.704  
N=4598432.642



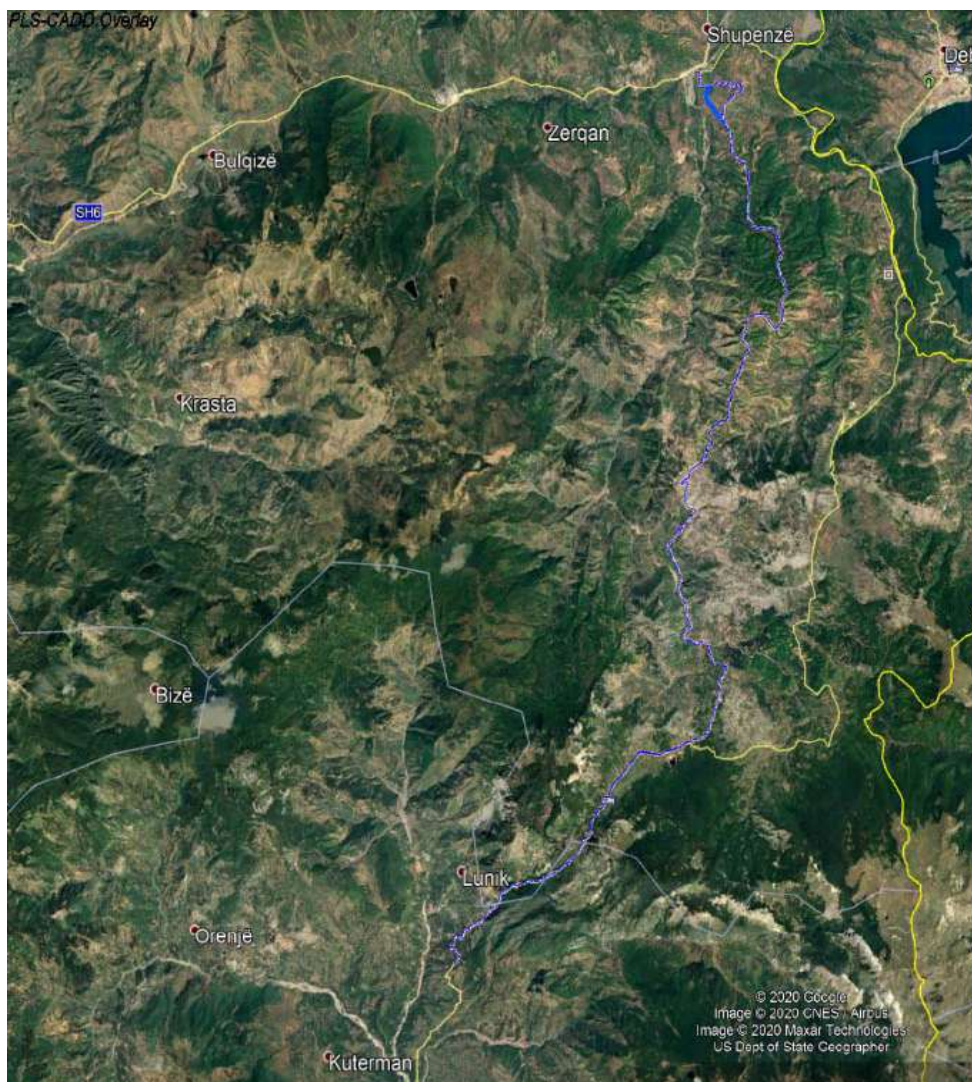


Figurë 2:Harta e gjurmes së projektit me koordinatat në Gaus Kruge



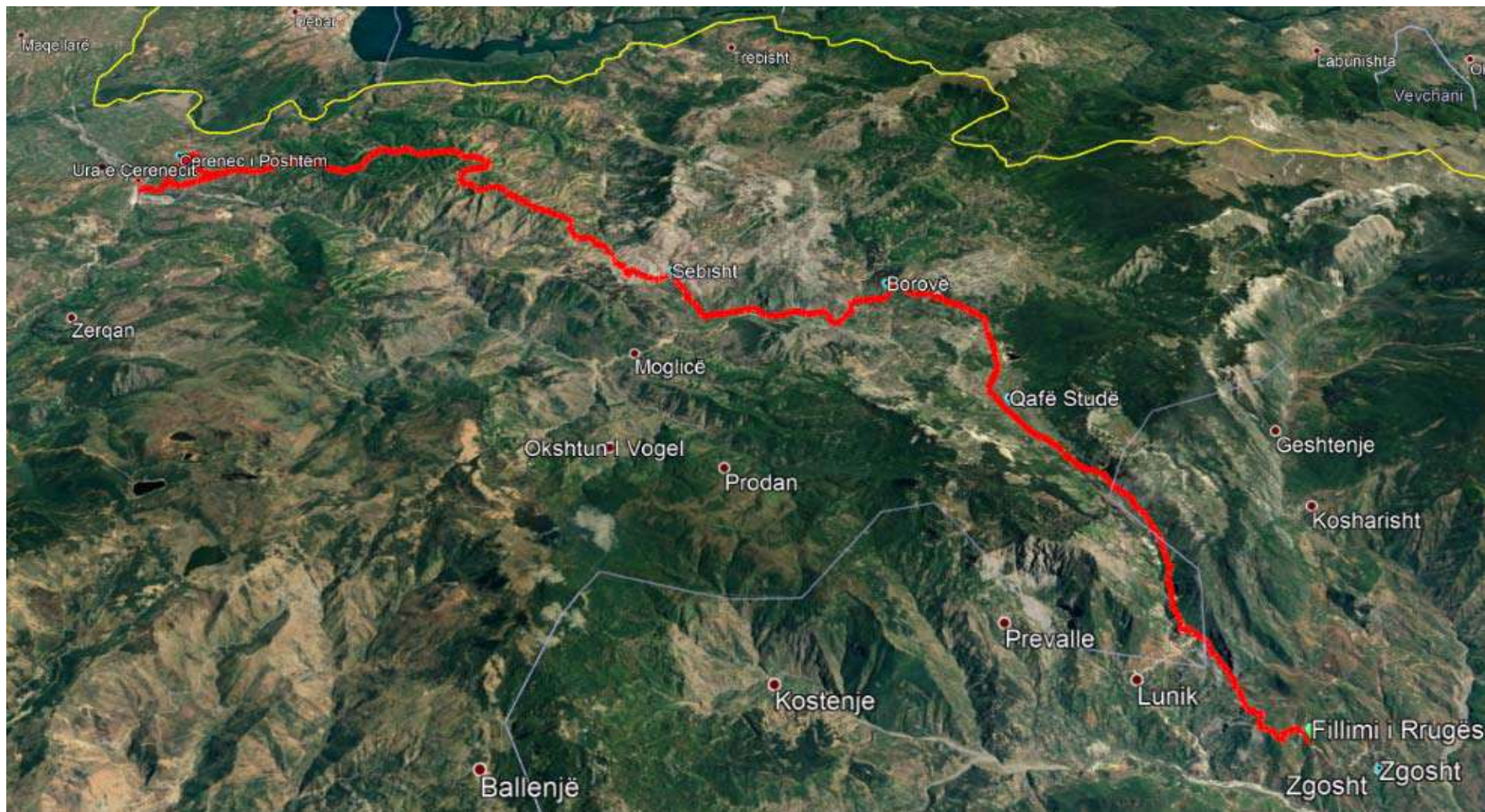
Figurë 3:Vendodhja e gjurmës së projektit me koordinatat në KRGJSH





Figurë 4: Gjurma e plote e segmentit rrugor “Zgost-Ura e Cerencit(ortofoto)





Figurë 5: Plani i Përgjithshëm i rruges

Ndertimi I nje rrethqarkullimi ne km 11+525 ne fshatin Fushe –Stude:



Figurë 6:Rrethqarkullimi në fshatin Fushe- Studë



### 3.3 Të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të objektit

#### *Gjendja ekzistuese e zonës së projektit*

Sic është përkrahur me sipër ky projekt synon asfaltimin dhe sistemimin e rruges, një projekt i filluar vite më parë. Në këto kushte nuk do kemi gjurmë të re e cila do të preket nga ky projekt. Ndikimi në mjedis dhe atë social referuar gjurmës së projektit është marrë në konsideratë vitë më parë para se të fillonte hapja e trasesë së rrugës, për të cilën janë marrë edhe aprovimet përkatëse nga ana e institucioneve të mjedisit (referoju lejës mjedisore PN-5408-05-2013 datë 03/05/2013; NUIS /NIPT :K57904615V “ Leje Mjedisore Rikonstruksion i rrugës Librazhd-Dibër ,Loti 1 dhe Loti2).

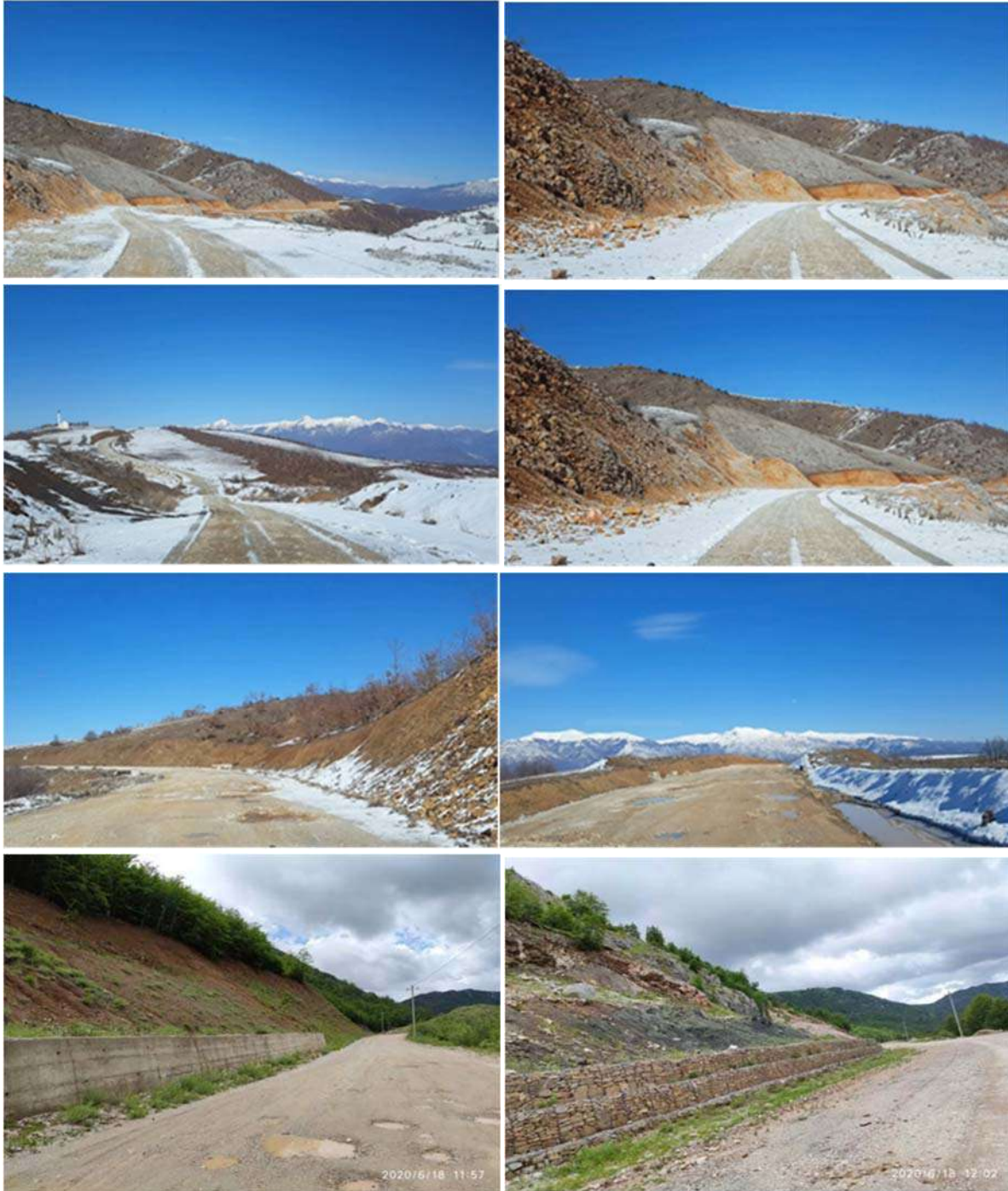
Nga inspektimi në terren është vlerësuar gjendja e përgjithshme e rruges, skarpatave, mureve mbajtës, drenazhimeve dhe rrjeteve inxhinierike për të dalë në masat e nevojshme për të cilat zona në studim ka nevojë.

**Rruga në studim fillon rreth 1 km larg fshatit Zgost, me perfundimin e rruges së asfaltuar, duke vazhduar për një gjatësi rreth 44.2 km deri tek Ura e Çerencit.** Referuar segmenteve të ndryshme, rruga mund të jetë e kufizuar nga skarpata të larta ose jo në varesi të terrenit se ku shtrihet gjurma e rruges. Pothuajse përgjate të gjithë rruges është konstatuar se rruga ka pësuar dëmtime në shtresa, kryesisht në shtresën e sipërme të saj (shtresës së stabilizantit), por në segmente të tjera edhe në shtresën e nënbazës. Gjeometria e rruges është e kushtëzuar nga gjurma e rruges ekzistuese. Në vijim jepen disa foto ilustruese të gjendjes ekzistuese të rruges, të siguruar gjatë procesit të inspektimit në terren.















Figurë 7: Paraqitja e gjendjes ekzistuese e rruges së projektit

### 3.4 Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit

#### 3.4.1 Njësia vendore administrative e zonës së projekti

Segmenti rrugor fillon nga fshati Zgosht (Njesia administrative Lunik), bashkia Librazhd dhe perfundon ne fshatin Cerenec i Poshtem (Njesia Administrative Gjorice), bashkia Bulqize .

Njesite administrative perfütuese jane: Gjorice, Ostren, Trebisht te bashkise Bulqize dhe Sterbleve, Lunik dhe Qender te bashkise Librazhd.

#### 3.4.2 Bashkia Librazhd : Njësitë administrative pjesë të zonës së projektit:

Librazhdi kufizohet në veri me bashkinë Bulqizë, në lindje me Republikën e Maqedonisë, në jug me bashkinë Përrenjas dhe në perëndim me bashkitë Elbasan dhe Tiranë. Kryeqendra e Bashkisë është qyteti i Librazhdit.

Popullsia: Sipas Censurit të vitit 2011, Librazhdi ka një popullsi prej 31,892 banorësh. Ndërkohë që sipas Regjistrimit Civil, kjo bashki numëron 44,181 banorë. Bashkia e re shtrihet në një sipërfaqe prej 793.36 km<sup>2</sup>. Sipas regjistrimit civil, densiteti i popullsisë është 55.68 banorë/km<sup>2</sup> sipas ndërsa sipas censurit, densiteti është 40 banorë/km<sup>2</sup>.

Bashkia e re e Librazhdit shtrihet në lindje të Shqipërisë, në një zonë me bimësi të pasur, hapësira të gjera pyjore dhe burime të shumta hidrike. Librazhdi u shpall qytet në vitin 1958 si një qendër e industrisë ushqimore dhe e shfrytëzimit të pyjeve. Në censurin e vitit 2001, qyteti i Librazhdit numëroi rreth 7 mijë banorë. Nga bashkia e re, pjesa më e madhe e popullsisë së kësaj bashkie jeton në zonat rurale.

Parku kombëtar Shebenik- Jabllanicë përbën një ndër pasuritë e rralla natyrore dhe me biodiversitet të larmishëm të bashkisë së Librazhdit. Përveç këtij parku, treva numëron edhe 26 monumente të tjera natyrore, të listuara si të kategorisë së parë.

Kjo bashki përbëhet nga 7 njësi administrative, të cilat janë

- Librazhd,
- Qendër Librazhd,
- Hotolisht,
- Lunik,
- Stëblevë,
- Polis



- Orenjë.



Figurë 8: Ndarja administrative e Bashkisë Librazhd

**Tabela** Error! No text of specified style in document.-3: Bashkia librazhd Njësitë administrative, qytetet dhe fshatrat

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitë administrative sipas RAT	Qytetet dhe fshatrat nën juridiksion të bashkisë	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrimit Civil	Sipërfaqja KM <sup>2</sup>
Elbasan	Qyteti Librazhd	<b>Librazhd</b>	Qyteti Librazhd	31,892	44,181	793.36
		<b>Qendër Librazhd</b>	Fshatrat; Librazhd Qëndër, Arrëz, Babje, Dorëz, Dragostunjë, Kuturman, Gizavesh, Librazhd Katund, Marinaj, Qarrishtë, Spathar, Togëz, Merqizë, Semes			
		<b>Hotolisht</b>	Fshatrat; Hotolisht, Dardhë, Vulçan, Buzgarë, Kokrevë, Vehçan, Xhyrë, Çerçan			
		<b>Lunik</b>	Fshatrat; Lunik, Prevall, Dranovicë, Kostenjë, Letëm, Zgosht, Koshorisht			
		<b>Stëblevë</b>	Fshatrat; Stëblevë, Zabzun, Borovë, Llangë, Sebisht, Moglicë, Prodan			
		<b>Polis</b>	Fshatrat; Polis, Mirakë, Gostimë, Sheh, Gurëshpatë, Vilan			
		<b>Orenjë</b>	Fshatrat; Orenjë, Floq, Gurakuq, Ballgjin, Rinas, Zdrajsh Verri, Zdrajsh, Neshtë, Mëxixë, Funarës			

Të gjitha njësitet administrative janë aktualisht pjesë e rrethit të Librazhdit dhe qarkut të Elbasanit. Bashkia e re ka nën administrimin e saj një qytet dhe 52 fshatra.

Bashkia e re e Librazhdit ka potencial për zhvillimin e turizmit malor. Mbrojtja e parkut kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe përfshirja e tij në guidat e turizmit malor në vend do të krijonte një perspektivë të re zhvillimi për Librazhdin dhe banorët e këtyre zonave.

Paralelisht me resurset natyrore, zona e Librazhdit shquhet për folklorin e pasur, kostumet popullore të veçanta dhe zanatin e ndërtimit të shtëpive. Kjo zonë ka kultivuar gjithashtu mjeshtërinë e përpunimit të gurit dhe të drurit.

### 3.4.3 Bashkia Bulqizë

**Tabela Error! No text of specified style in document.-4:Njësitet administrative, qytetet dhe fshatrat e Bashkisë Bulqizë**

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitet administrative sipas RAT	Qytetet dhe fshatrat nën juridiksion të bashkisë	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrimit Civil	Sipërfaqja KM <sup>2</sup>
Diber	Qyteti Bulqizë	<b>Bulqizë</b>	<b>Qyteti Bulqizë, Fshatrat: Vajkal nr1, Vajkal nr 2</b>	32.210	40.223	678.51
		<b>Martanesh</b>	Qyteti Krastë, Fshatrat: Gjon, Lenë, Peshk, Val, Stavec, Mëlçu, Ndërfushas			
		<b>Fushë-Bulqizë</b>	Fshatrat: Fushë - Bulqizë, Dushaj, Dragua, Koçaj			
		<b>Zerqan</b>	Fshatrat: Zerqan, Krajkë, Peladhi, Smollik, Sofraçan, Sopot, Strikçan, Tërnovë e Madhe, Tërnovë e Vogël, Valikardhë, ZallSopot, Zall-Strikçan, Godvi			
		<b>Shupenzë</b>	Fshatrat: Shupenzë, Vlashaj, Boçevë, Homesh, Okshatinë, Kovashicë, Zogjaj, Shtushaj, Topojan, Mazhicë, Gjuras, Bllacë			
		<b>Gjoricë</b>	Fshatrat: Gjoricë e Sipërme, Gjoricë e Poshtme, Çerenec i Sipërm, <b>Çerenec i Poshtëm</b> , Viçisht, Lubalesh			
		<b>Ostren</b>	Fshatrat: Ostren i Madh, Radovesh, Kojavec, Lejçan, Orzhanovë, Okshtun i Madh, Oreshnjë, Okshtun i Vogël, Ostren i Vogël, Tuçep, Lladomericë, Pasinkë, Tërbaç			
		<b>Trebisht</b>	Fshatrat: Klenjë, Gjinovec, Trebisht- Balaj, Trebisht- Çelebi, Trebisht- Mucinë, Vërnice			



Figurë 9: Ndarja administrative e e Bashkisë Bulqizë

#### 3.4.4 Distanca e zonës së projektit nga qendrat e banuara

Në vijim po prezantojmë distancat e zonave të banuara në lidhje me gjurmën e projektit .

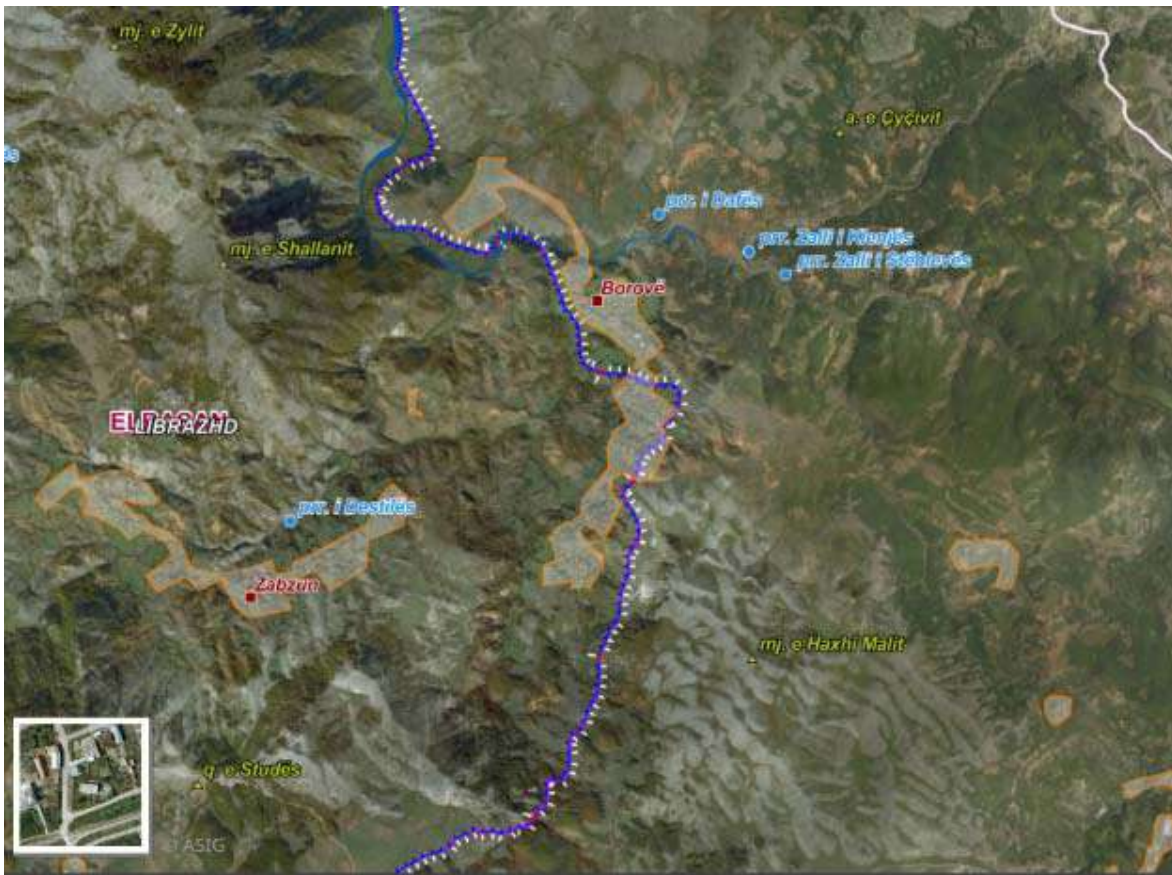


Figurë 10: Distanca e fillimit të rrugës me zonën e banuar Zgost ( 580m)

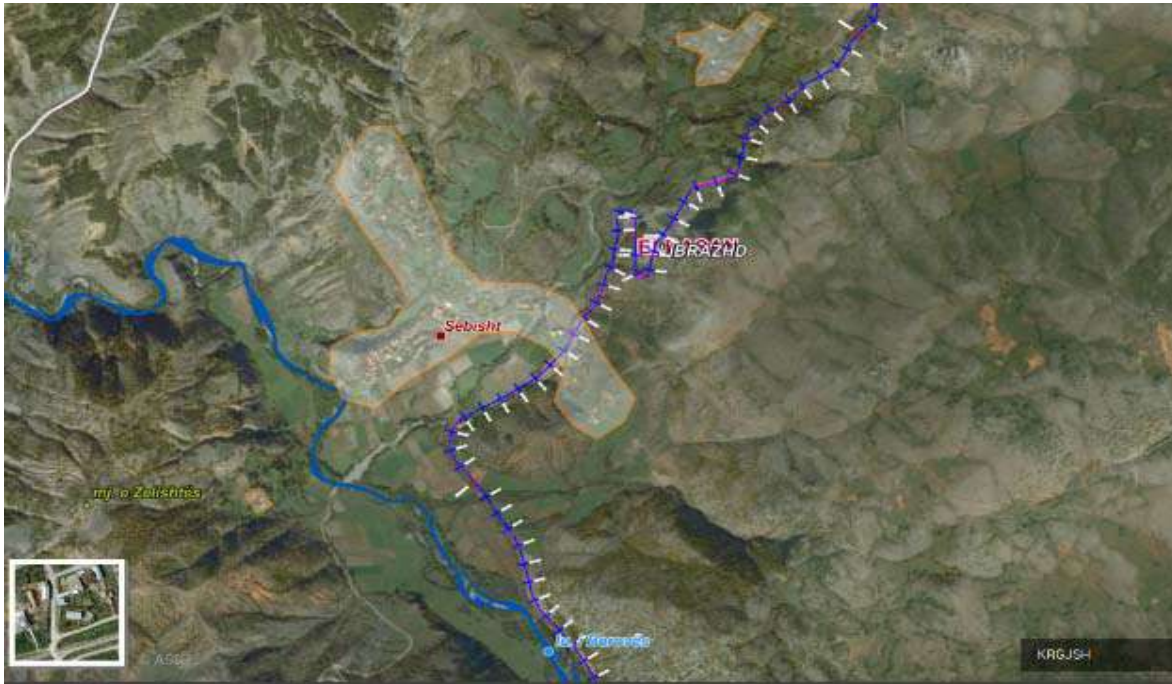




Figurë 11: Zona e banuar Llange , fusha e Studës



Figurë 12:Gjurma e projektit kalon permes zonës së banuar Borove

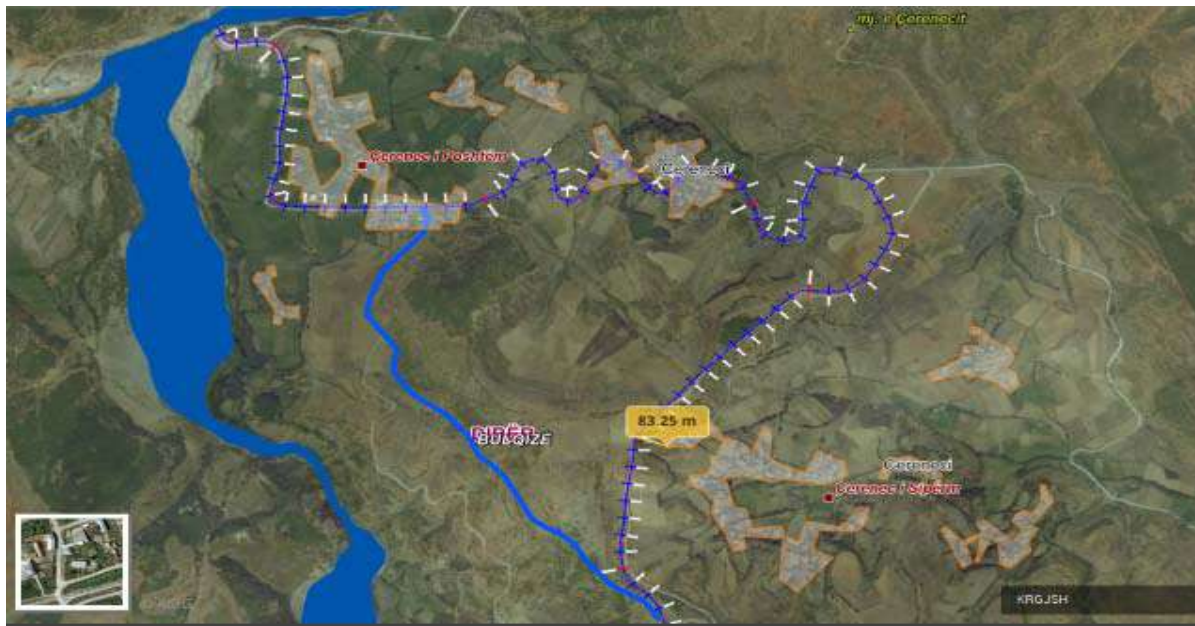


Figurë 13:Gjurma e projektit kalon pranë zonës së banuar Sebisht





Figurë 14:Gjurma e projektit ne lidhje me zonat e banuara Orzhanove, Lejcan , Ostren i Madh



Figurë 15:Gjurma e projektit ne lidhje me zonën e banuar Cerencec i Sipërm ( rreth 80 m larg) dhe përmes Cerencec I Poshtëm



Në vijim po prezantome objektet e banimit prane gjurmes se projektit:



Figurë 16: Shtëpi banimi prane zones se projektit ne Km = 2+350



Figurë 17: Objektet e banimit ne km 9+450 deri ne km 9+600( distanca me objektin me prane aksit te rruges 25 m )

Kjo eshte rreth 1 km larf fshatit Fushe Stude.



Figurë 18:Objekte banimi ne km 10+550 m ,objekti me prane 120 m ndaj aksit te rruges



Figurë 19:Fshati Fushe Stude , Km 11+550 ;Objekti me prane aksit te rruges 25m





Figurë 20: Km 12; Fshati Fushe Stude ( objekti me prane 25 m )



Figurë 21: Lagja e fshatit Borove, Km 15+500 ;Objekti me prane aksit rrugor 200m





Figurë 22:fshati Borove, Km 16+00-16+950 ,objekti me prane aksit te rruges 10 m



Figurë 23:Fshati Borove Km 17+00-18+00 ,objekti me prane aksit te rruges 70m





Figurë 24:Fshati Sebishte , Km 22+150 - km 22-550, objekti me prane aksit te rruges 70 m



Figurë 25:Km 24, objekti me prane aksit te rruges 140m





Figurë 26: Km 41,objekti me prane 70 m



Figurë 27:Fshati Cerenec i Eperm , Km 42 objekti me prane aksit te rruges 200m





Figurë 28:Fshati Cerenec i Poshtem , Km 44+00 deri Km 44+650



Figurë 29:Fshati Cerenec i Poshtem , Km 45+00 deri 45+400



Figurë 30: Fshati Cereneç i Poshtem , Km 45+500 deri 46+175

#### 3.4.5 Objektet e Trashëgimisë Kulturore

Referuar pranisë së ndonje objekti të monumenteve apo trashëgimisë kulturore në zonën e projektit apo pranë saj , konfirmojmë qe nuk ka ndonje evidence e cila të kete të rregjistruar ndonje monument të trashëgimisë së kulturës apo arkeologjisë në zonën e projekti apo pranë saj.

Ne afersi me zonën e projektit nuk ndodhen ndërtesa monumente kulture vlerat e të cilave mund të ndikohet nga projekti.

Ne zbatim të nenit 48, ligji Nr 9048 dt.07.04.2003 (i ndryshuar):"Ne rast se pas fillimit të punimeve zbulohen gjurmë ose objekte me vlera arkeologjike-etnologjike punimet ndërpritin dhe njoftohen organet e qeverisjes vendore.

Sic shikohet nga harta në vijim ,të gjitha objektet e rëndësisë kulturore apo arkeologjike janë të evindetuara dhe të distancuara nga gjurma e projektit dhe nuk ndikohet aspak prej projektit të rikonstruksionit .

Distanca më e vogël ndaj objektit me të afert arkeologjik është rreth 1 km me aksin e gjurmës së projektit.

Në vijim po japim edhe hartën e zonave dhe shesheve arkeologjike .

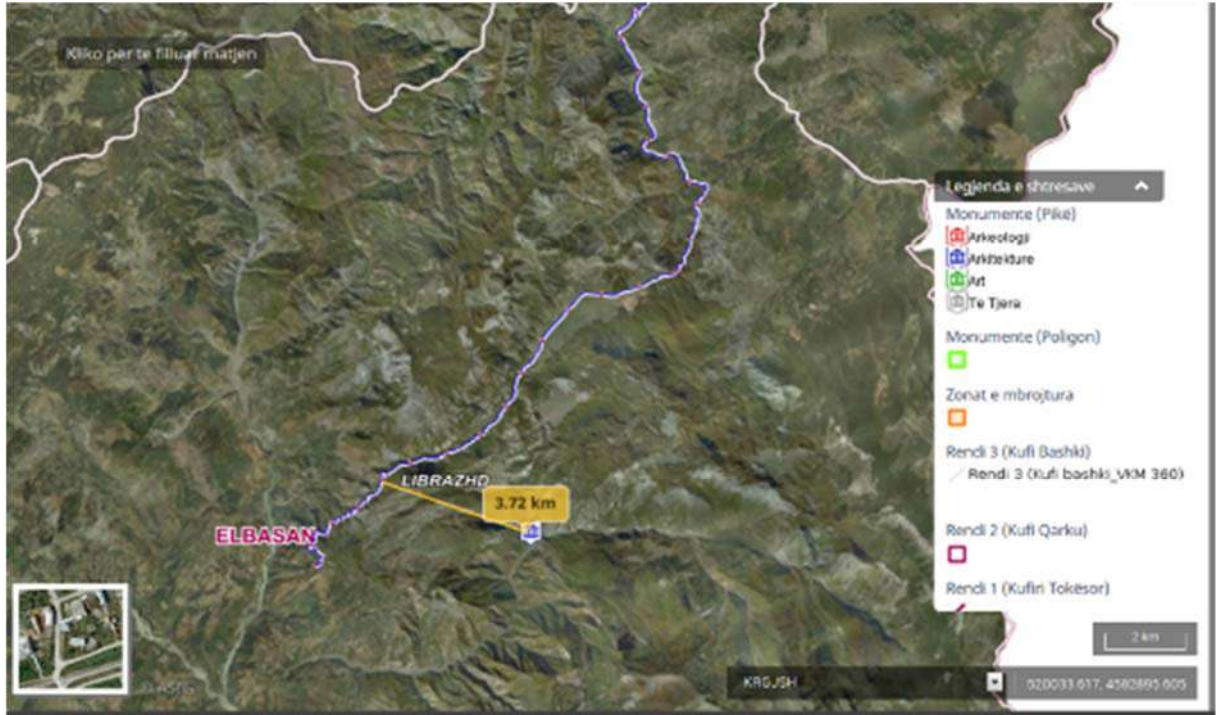




Figurë 31: Objektet e trashëgimisë kulturore ne lidhje me gjurmën e projektit

Sic vihet re objektet e trashëgimisë kulturore janë të distancuara nga gjurma e projektit . Objekti me prane gjurmes se rrugës eshte rreth 1 km larg saj.





Figurë 32: Distanca prej 3.72 km nga gjurma e projektit ndaj objektit “ Kisha ne shpellen e fshatit Kosharisht”



Figurë 33: Kisha ne shpellen e fshatit Kosharisht



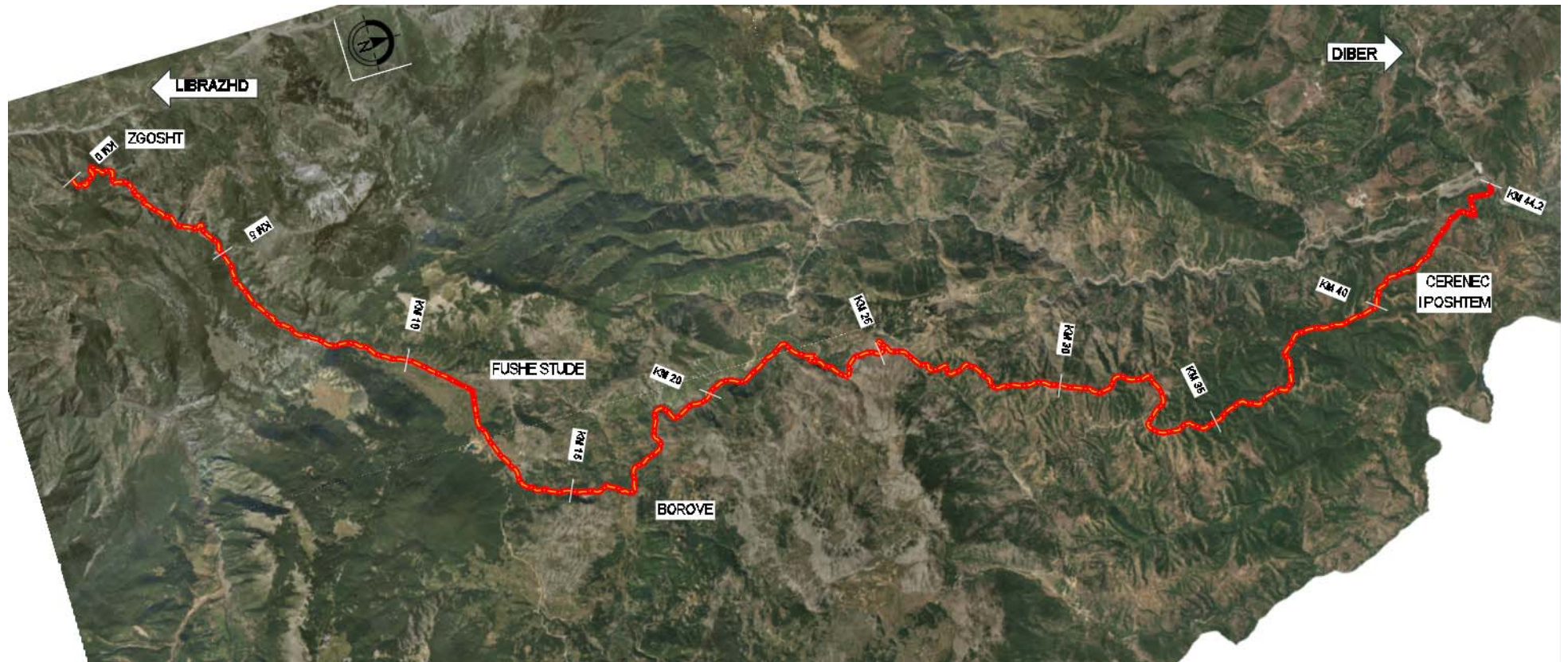
Figurë 34: Objekti me i afert me gjurmen e projektit 1.2 km ndaj pikes fundore te gjurmes se rruges

### 3.5 Skicat Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit. Mënyrat dhe Metodat për Ndërtimin e Objekteve të Projektit.

#### 3.5.1 Skicat, Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

Në vijim po paraqësim skicat dhe planimetrit e objekti t që do ndërtohen.





Figurë 35:Plani i Pergjithshem i rruges

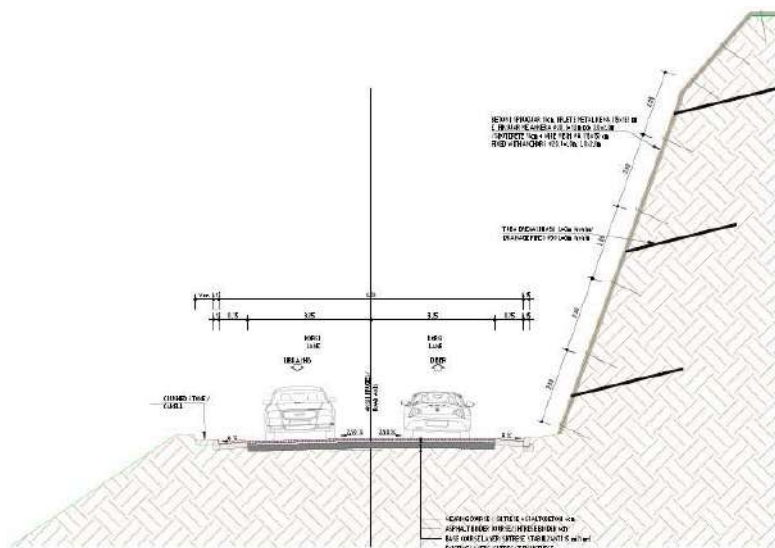
Bazuar ne Termat te References, kategoria e rruges do te ruhet e njejte me ate qe eshte gjurma ekzistuese . Nisur nga parametrat ekzistues dhe bazuar ne projektet e meparshme te vena ne dispozicion nga autoriteti kontraktor(FSHZH) me shkrese dt. 02.07.2020 , ne pergjigje te shkreses se konsulentit prot 1256/2 date 23.06.2020.

Seksioni terthor i projektuar, sipas projekteve te meparshme eshte me gjeresi korsie 2 x 3.25 m , me kunete 0.75 m ne te dy anet ose kunete 0.75 m dhe 1.05 m bankine ne anen tjeter. Ne pjesen e banuar midis km 10+950 deri 11+875, prane fshatit Fushe- Stude seksioni i rruges shoqerohet me trotuar 2 m ne njeran ane.

Gjate hartimit te gjurmes pjesa me problematike ka qene perputhshmeria e gjurmes ekzistuese per te ruajtur standartin e projektimit dhe njekohesisht per te minimizuar sa me shume efektin e rruges ne zone, per te mbajtur te njejten altimetri te rruges si rruga e projektuar me pare.

Konsulenti eshte kujdesur qe te ruaje altimetrine ekzistuese, me nje tolerance prej 25-30 cm qe eshte trashesia e shtresave te projektuara dhe mos te jape ndikime ne zonen perreth duke shkaktuar nderhyrje te thella ne skarpata ( qe do te sillnin nevojën e masave inxhinierike shume te medha dhe te kushtueshme) apo mbushje te medha qe do te kishin serisht nevoje per struktura mbajtese te medha.

Ne figuren e meposhtme tregohen seksionet tip te rruges, sipas pershkrimitt te mesiperem :



Figurë 36: Seksioni terthor tip i rruges

Gjate pergatitjes se projektit, Konsulenti nga nje vleresim i detajuar i gjurmes ekzistuese ne te cilen kalon ky aks rrugor evidentoi problematikat kryesore te cilat hasen dhe qe kane nevoje per zgjidhje.

Kryesisht traseja ekzistuese eshte hapur ne gjeresine e parashikuar te saj, pervecse ne raste te vecanta ku rreshkitjet e materialit nga skarpata kane ngushtuar rrugen. Jane ndertuar muret mbajtes dhe prites ne te gjithë gjatesine si dhe strukturat hidraulike tombino.

Punimet e projektuara nga konsulenti jane kryesisht punime shtresash ,kuneta dhe bankina, spostimi i kanaleve ekzistuese ( aty ku eshte e mundur), ndertime mure mbajtes dhe prites te rinj ose zvendesim i mureve te demtuar, mbrojtje dhe sistemim skarpatash si dhe sinjalistike vertikale dhe horizontale.



Segmenti rrugor Zgosht-Ura e Cerenecit eshte pjese e aksit Librazhd-Qafe Stude-Ura e Cerenecit e zbatuar nga ARrSh-ja 9,6 km e para me fillim rruge nga Librazhdi jane perfunduar dhe me shtresat asfaltike dhe sinjalistike (te perfunduara nga FSHZH). Nga hapja e trasese dhe ndertimi deri ne shtresen e stabilizantit kane kaluar shume vite. Duke patur parasysh dhe terrenin malor me dimer te gjate (ngrica e debore), rruga ka pesuar demtime ne shtresa.

Rruga fillon ne fshatin Zgosht ne perfundim te pjeses se asfaltuar dhe vazhdon ne gjithë gjatesine e saj , duke ndjekur trasene ekzistuese .

Seksioni terthor i rruges eshte projektuar bazuar ne trasene ekzistuese dhe TeR me gjeresi 2 x3.25 m , me kuneta 0.75 m ne te dy anet ose ne nje ane, me bankina me gjeresi 1.05 m ne nje ane ose ne te dy anet si dhe me kanale ku eshte pare e nevojshme. Per funksionimin e drenazhimit te rruges konsulenti ka projektuar kuneta me gjeresi 0.75 m. Tombinot ekzistuese kane nevojë per tu pastruar dhe mirembajtur si dhe kanalet ekzistuese ne pjese te caktuar te rruges.

Problem kryesor gjate projektimit eshte hasur stabilizimi i skarpatave ekzistuese, duke qene se perberja gjeologjike e skarpatave ndryshon shume shpesh ne gjithë gjatesine e rruges eshte dhene zgjidhje sipas tipeve te meposhtme:

1. Ne raste te materialeve argjilore me lartesi skarpate me te vogel se 10 m eshte perdorur bordure e larte me bankine per te pritur materialet e rrjedhshme.
2. Ne raste te formacioneve shkembore te dobta, matrica shkembore me argjile eshte perdorur tipi i mbrojtjes me mur prites betoni dhe veshje e skarpates me multimat +flexterra.
3. Ne Km 1+700 eshte evidentuar nje plan rreshkitje i mundshem i cili eshte stabilizuar me mur me pilota.
4. Ne rastet e skarpatave >10 m material shkembor eshte perdorur mbrojta e skarpates me beton te sprucuar dhe rrjete teli.
5. Eshte parashikuar pastrimi ( procesi screening) i masave shkembore me propabilitet te larte shkeputje ne dy zona kryesore te cilat rrezikojne rrugen dhe perdoruesit e saj dhe qe eshte e pamundur te mbrohen me masa te tjera mbrojtese.

Punime te tjera , problematika te perseritura ne gjithë gjatesine jane:

1. Tombinot ekzistuese-Rindertim i mureve ne dalje te demtuara. Pastrimi dhe mirembajtja e tombinove per mirefunksionimin e tyre
2. Prania e kanaleve ekzistuese-konsulenti ka respektuar ne shumicen e rasteve kanalet ekzistuese .Ne raste te vecanta ka lindur nevojja per spostimin e tyre ( nese eshte e mundur). Kanalet kane nevojë per pastrim dhe mirembajtje te vazhdueshme.
3. Eshte ruajtur mbilartesimi i rruges ne te gjitha kthesat duke u pershtatur me standartin ekzistues te rruges dhe pjerresite terthore te saj
4. Jane kontrolluar te gjitha kthesat dhe jane bere te gjitha zgjerimet e nevojshme per te mundesuar kalimin e mjetit te projektimit.

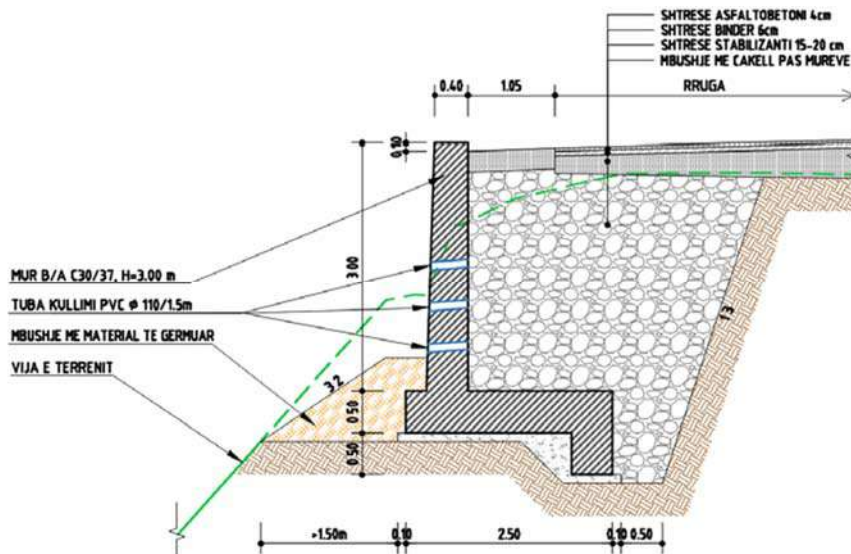
Pas inspektimit ne terren dhe identifikimit te problematikave ne lidhje me ndertimin e mureve u be projektimi gjeometrik dhe me pas u vleresua rast pas rasti realizimi i mureve mbajtes dhe prites. U vendosen te realizohen mure mbajtes ne zonat me problematike, ne zonat me mure betoni ose guri te demtuar dhe pa mundesi zgjidhjesh te tjera alternative me kosto me te ulet. Ne zonen me rreshqitje ne km. 1+700 do te ndertohet nje perde me pilota me gjatesi L=163m pergjate te gjithë zones per te stabilizuar shpatin.

Tipet e mureve mbajtes jane :

- 1) Mure gravitar
- 2) Mure me gabion me lartesi 4.0 m
- Mure b/a me lartesi 2.0, 3.0m dhe 3.5 m 4- Perde me pilota Ø800 cdo 1m, H=12m

Keta tipe muresh jane realizuar per te mbajtur trupin e rruges ne mbushje te madhe, skarpata e te ciles prek objekte banimi, prona private ose eshte shume e madhe dhe ze nje siperfaqe te konsiderueshme dhe ne raste kur kemi mure ekzistues te demtuar ose te paqendrueshem. Muret do te realizohen duke germuar dhe inkastruar themelin e tyre ne skarpatat ekzistuese. Pjerresia gjatesore e mureve do te ndjeke ate te rruges. Ne muret do te lihen tuba drenazhi per te bere drenimin e ujrave pas murit. Muret do te ndertohen mbi nje shtrese betoni te varfer 10 cm. Jane projektuar 3 tipe muresh mbajtes b/a:

- 1- H= 2.0 m
- 2- H= 3.0 m
- 3- H = 3.5 m



Figurë 37: Seksion terthor tip - Mur mbajtes b/a

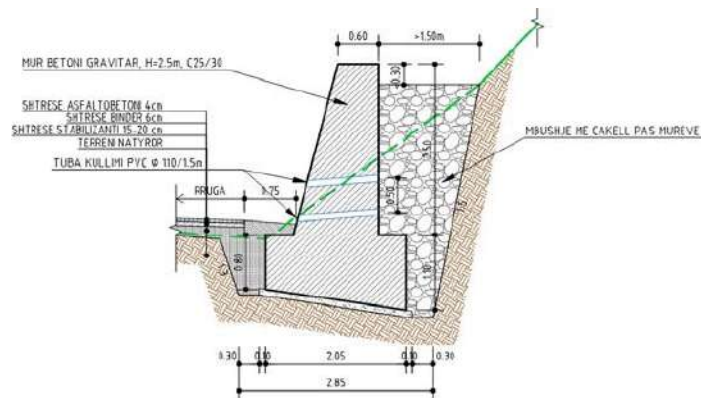
### Muret prites gravitar

Muret prites gravitar jane ndertuar ne ato raste kur eshte gjykuar e nevojshme mbrojtja e trupit te rruges nga rreshqitje te mundshme, eventuale, te skarpatave ne germim te cilat per arsye te ndryshme (perajrimi, rreshjet e shiut, etj.) nje pjese e tyre mund te humbi qendrueshmerine dhe te bien ne trupin e rruges duke e bllokuar ate. Per te mbajtur keto rreshqitje dherash nga skarpatat ne germim per te cilat eshte gjykuar se ne kohe, ne vazhdimesi, do te kene shkepuje pjese-pjese te materialit nga faqja e tyre eshte menduar realizimi i mureve prites gravitar te cilet do te jene ne rolin e barrieres per te mbrojtur rrugen dhe per te mos lejuar bllokimin e saj. Materialet e depozituar ne kohe, pas mureve prites duhet te pastrohen ne menyre periodike ne menyre qe muri te kryej funksionin e tij ne vazhdimesi. Pjerresia gjatesore e mureve do te ndjeke ate te rruges. Ne muret do te lihen tuba drenazhi per te bere drenimin e ujrave pas murit. Muret do te ndertohen mbi nje shtrese

betoni te varfer 10 cm. Te njejtin funksion si muret prites do te luajne dhe bordurat e larta me lartesi 0.8,1 dhe 1.2 m te cilat do te perdoren ne raste kur kemi material te paqendrueshem te skarpatave me lartesi <10 m

Tipet e mureve mbajtes te cilet ne po perdorim jane:

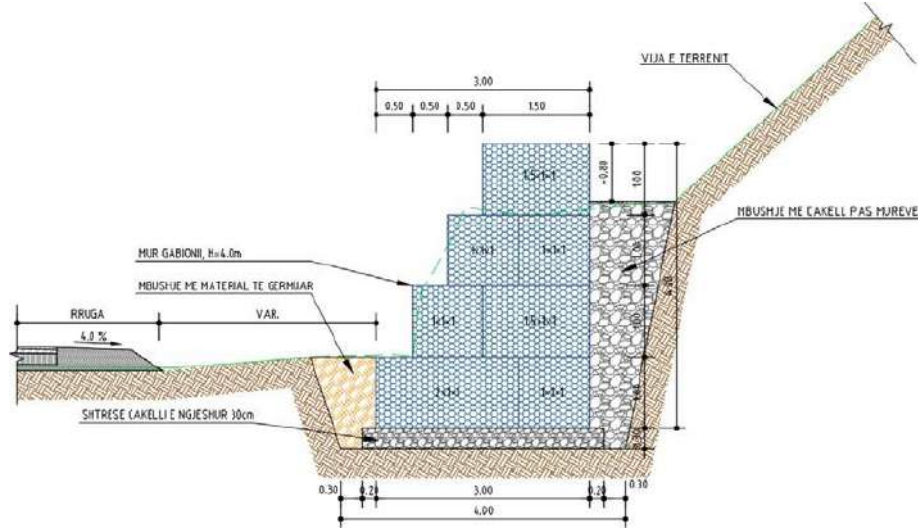
- 1- Bordure betoni me lartesi 0.8,1 dhe 1.2 m
- 2- H= 2.5 m



Figurë 38: Seksion terthor tip - Mur prites gravitar

Muri prites me gabion do te ndertohtet si riparim dhe vazhdim i murit me gabion ne zonen me rreshqitje ne km.7+800. Muri do te realizohet me gabione me permasa 2x1x1, 1.5x1x1 dhe 1x1x1 te mbushur me gure te permasave 15-30cm te lidhur mire me njeri tjetrin. Muri do te kete nje lartesi 4.0 m dhe do te relaizohet me 4 gabione me lartesi 1 m. Gabioni i pare duhet te vendoset i gjithi i zhytur ne toke mbi nje shtrese cakelli 30 cm te ngjeshur mire. Pjerresia gjatesore e murit do te jete sipas pjerresise se rruges.



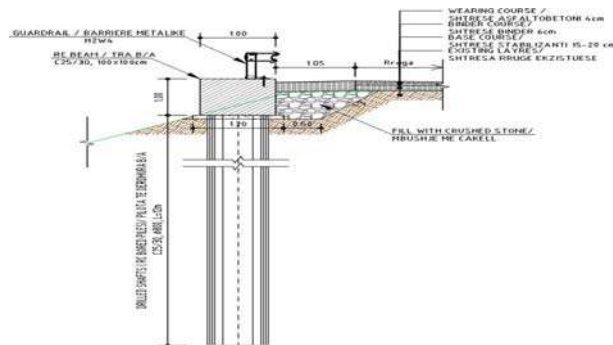


Figurë 39: Seksion terthor tip - Mur prites gabion

**Mur me pilota**

8.2.3

Ne zonen me rreshqitje ne km. 1+700 do te ndertohet nje perde me pilota te derdhura b/a me diameter 800mm dhe gjatesi L=163m. Pilotat do te ndertohen cdo 1m dhe do te lidhen me njera-tjetren ne koke me nje tra b/a 100x100 cm. Muri ka nje gjatesi L=163m dhe pershkron te gjithe zonen e rreshqitjes. Pilotat inkastrohen 3-4m ne formacionin shkembor ne thellesine 8-9m nga kuota e rruges. Pjerrësia gjatesore e murit do te jete sipas pjerrësisë së rruges.



Figurë 40: Prerje Terthore Tip e Mur me pilota

Ndertimi I nje rrethqarkullimi ne km 11+525 ne fshatin Fushe –Stude:



Figurë 41: Rrethqarkullimi në fshatin Fushe- Studë

Identifikimi i tombinove:

- Ø600
- Ø800
- Ø1000
- Ø1200
- Box culvert

### 3.5.2 Mënyrat dhe Metodat që do të Përdoren për Ndërtimin e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

#### **Perzgjedhja e vendit për ngritjen e kantierit:**

Perzgjedhja e vendit të kantierit duhet të bëhet në bashkëpunim me Mbikqyresin e punimeve si dhe me autoritetet e pushtetit lokal. Vendi i perzgjedhur duhet të jetë mundësisht larg banesave dhe të mos ketë impakt negativ në mjedisin e zonës. Pozicioni i kantierit duhet të ketë parasysh zonat urbane dhe të vendoset në një pikë ku nuk nderhyn në jetën dhe aktivitetin e përditshëm normal të zonave. Gjithsesi pozicionimi i kantierëve duhet të jetë efikas dhe i shpejtë në çdo pikë të objektit.

Duke marrë parasysh karakteristikat e mëposhtme të rrugëve :

1. Rruga ”Zgost – Ura e Çerenecit ” totale 44.2 km Projektuesi konsideron të mjaftueshëm ndërtimi dy kantierëve.

Kantieret do të ketë në përberje sektorët në funksion të punimeve, si më poshtë:

- Sektori i ndërtimit të trupit të rrugës dhe shtresave
- Sektorët e ndërtimit të veprave të artit sipas pozicionit të tyre
- Sektori i shërbimeve shtese

Si rrugë e emërtuar e “kantierit” që do të shërbejnë për levizjen dhe ngritjen e sektorëve është parashikuar të jetë vete trupi i rrugës ekzistuese, me përjashtim të rasteve ku nuk ka mundësi ose nuk është e nevojshme.

Pozicioni i vendit të ngritjes së kantierit të studiohet dhe dakortësohet me autoritetet lokale dhe mbikqyresin e punimeve.

#### **Organizimi i kantierit:**

Në këtë plan organizimi projektimi ka marrë parasysh disa kritere të rëndësishme të cilat janë:

- Evidentimi i pikave ku rrugët lidhen me rrugët ekzistuese si dhe menaxhimi i trafikut në këto nyje.
- Minimizimi në maksimum i zhurmave dhe i ndotjes në të gjitha zonat e banuar në zonën e projektit.
- Të minimizojë nderhyrjet që bëhen në terren jashtë atyre të parashikuara në projekt.
- Ndarja e kantierit në sektor, duke realizuar ato në një distancë sipas pozicionit të veprave të mëdha.
- Kantieri duhet të ketë rrugë të përshtatshme dhe nga mjete të ndihmes së shpejtë për raste të emergjencave.

Kantieri do të jetë i vendosur në një zonë sa më të sheshtë dhe në një pozicion të tillë që të aksesohen sa më shpejtë të gjitha rrugët që do të ndërtohen.

Krahas kushteve teknike të zbatimit për ngritjen e kantierit, të cilat kontraktori duhet t'i respektojë me rigorozitet, nuk është për tu anashkalluar dhe evidentimi dhe pozicionimi i pikave të furnizimit me materiale ndërtimi, ujë dhe energji elektrike.

Kantieri i ngritur duhet të jetë i pajisur me:

- Rrugë lidhëse me rrugën ekzistuese
- Të ketë energji elektrike 24ore/dite
- Të ketë ujë të pijshëm 24ore/dite
- Të ketë qendrën e ndihmes së shpejtë
- Të jetë i rrethuar, dhe të pajisur me tabelat informuese.



Ne perfundim te punimeve siperfaqja dhe zona perreth kantierit duhet te rikthehen ne gjendjen e meparsheme.

Brenda zone se rrethimit duhet te jene te organizuar zyrat e kontraktorit, mbikeqyresit te punimeve, parkimet, vendet e depozitimit te materialeve, fjetoret, mensa, ambientet e tjera ndihmese, gjeneratori, etj.

Punimet ne rruge fillojne me rilevimet topografike te zones se projektit dhe verifikimet me projektin e rrugeve.

### 3.6 Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit. Lëndët e para dhe produktet përfundimtare të projektit

Proceseve kryesore ndërtimore qe do zbatohen për ndërtimin e rruges.

Projektimi i strukturave që përfshihen në këtë projekt është bërë bazuar në Kushtet Teknike të Projektimit të Veprave te tilla duke i konsultuar ato edhe me standartet bashkëkohore Europiane e me gjërë.

Të gjitha skicat dhe detajet teknike janë të përshkruara ne Projektin teknik dhe relacionin përketes .

Proceset kryesore jane:

- Germime dhe mbushje ;
- Punime betoni, ndertim strukturash betoni,mure mbajtes dhe prites,mur me pilota, tombino,
- Punime elektrike;
- Punime drenazhimi
- Punime asfaltike, mbishtresa rrugore;
- Punime sinjalistike rrugore;

**Tabela Error! No text of specified style in document.-5:Volumet e germimeve**

Nr	Emertimi i Punimeve	Njesia	Sasia
	<b>1- Punime dherash (punime shtresash)</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	34,131.00
	Germim shkemb i coptuar me ekskavator 0.5 m <sup>3</sup> , shkemb, ne themele gjeresi >2 m, me shkarkim ne toke	m <sup>3</sup>	5,191.00
	<b>2. Strukturat</b>		
	<b>A - Pilota te derdhura b/a C25/30, Ø800, L=12m dhe tra b/a 100x100 cm</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	1,123.59
	<b>B - Mure mbajtes b/a H=2, 3 dhe 3.5 m</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	2,009.52

Nr	Emertimi i Punimeve	Njesia	Sasia
	<b>C- Mur gabion H=4 m</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	615.00
	<b>D - Mure gravitar prej H=2.5 m</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	341.60
	<b>E - Bordura dhe kuneta C25/30 H=0.8, 1 dhe 1.2 m</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	1,737.90
	<b>3- KUB</b>		
	Germim dheu me ekskavator zingjir, 1.0 m <sup>3</sup> , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne toke	m <sup>3</sup>	50.00
	<b>Shuma</b>	m <sup>3</sup>	<b>45,199.61</b>

Mbushje me material te germuar ne trupin e rruges, perhapur e ngjeshur me **makineri = 20285 m<sup>3</sup>**  
 Materiali qe do te depozitohet ne vendepozitim (dhera nga germimet) = 45,199.61 - 20285 = **24 914 m<sup>3</sup>**

### 3.6.1 Makineritë dhe pajisjet kryesore që do të përdoren për projektin.

Pajisje dhe makineritë kryesore që do përdoren gjatë fazës së ndërtimit janë zakonisht ato të përdorura në një projekt ndërtimi dhe përfshijnë:

- Excavatore per germim;
- Kamione per transport të materialit të germuar dhe material mbushes;
- Kamioncina per transport materiali ndertimi dhe punetori;
- Pickup per transport punetorie dhe materiale ndertimi;
- Pompe betoni per hedhjen e betonit ne objekt;
- Betoniera transport betoni;
- Sonde
- Vinc kulle
- Fadrome
- Impaint i levizshem asfaltimi per rrugen

Figurë 42: Makinerit dhe pajisjet që do përdoren



### 3.6.2 Produktet përfundimtare të projektit

Ne fund te projektit do te jete ndertuar :



- Sistemim Asfaltimi I Aksit rrugor Zgosht -Ura e Cerenecit me karakter interurban, qe kalon ne gjurmen ekzistuese me gjatesi 44.2 km ne total, me nje karrexhate, me dy drejtime kalimi me gjeresi 3.25 m. Rruga do te jete e perfunduar me te gjithë elementet e saj , drenazhim, struktura dhe sinjalistike.
- Mbrojtja e skarpatave te erroduara ose te paqendrueshme
- Stabilizimi I nje rreshkitjeje potenciale massive me mur me pilota
- Ndertimi I nje rrethqarkullimi ne km 11+525 ne fshatin Fushe -Stude

### 3.7 Informacion për infrastrukturën e nevojshme për zhvillimin e projektit.

Zona ku do të ndërmerret Projekti i zbatimit për ndërtimin e rrugës, midis Librazhdit dhe Dibres ofron gjithë infrastrukturën e nevojshme për zbatimin e këtij projekti.

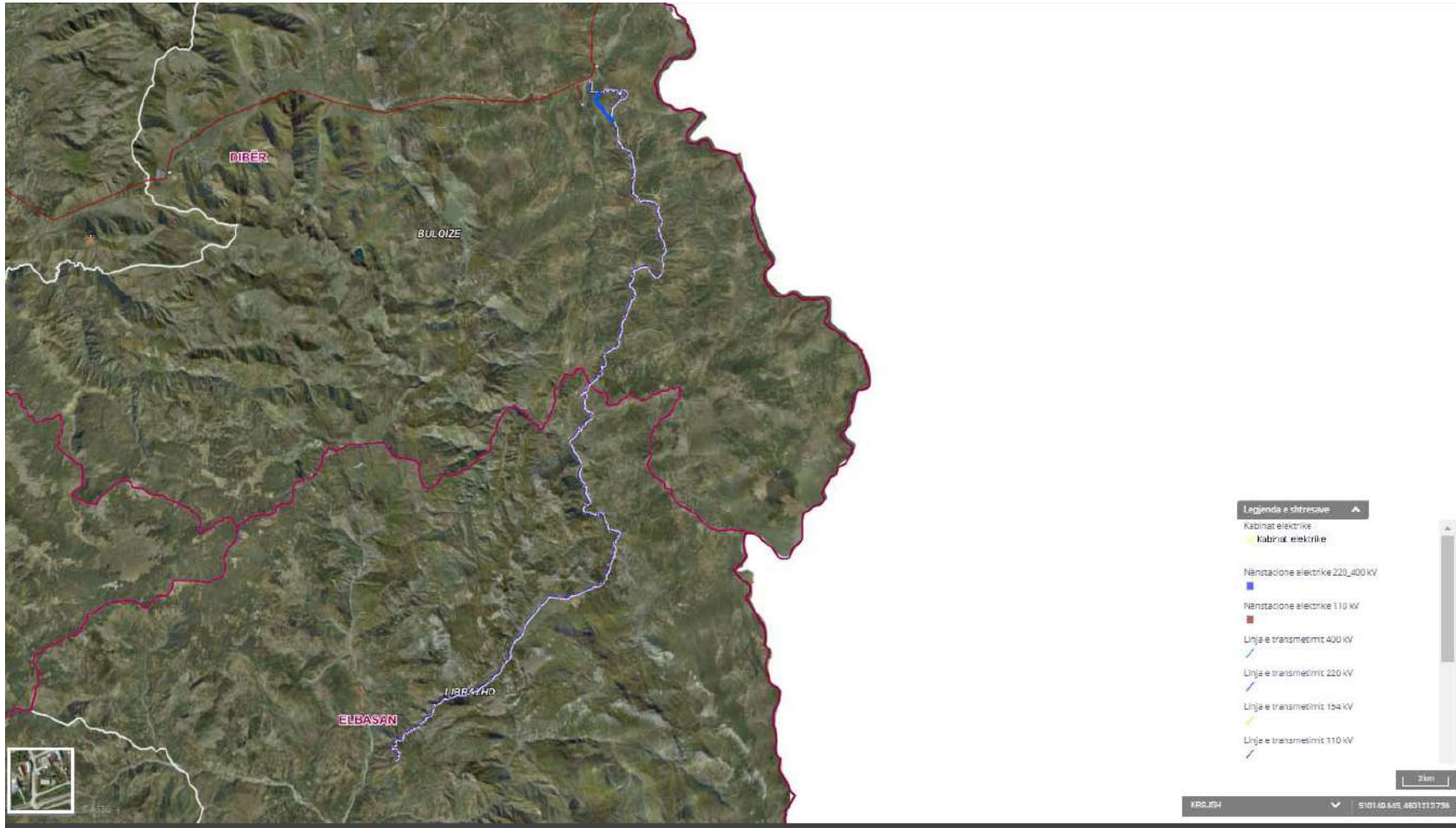
Konsulentit sygjeron ndertimin e kantierëve ne afersi te zonave te banuara ne menyre qe te jete me e lehte sigirimi I infrastruktures se nevojshme si furnizim me uje, energji elektrike etj .Mund te kete nevoje per investime si vendosja e shtyllave të përkohshme apo shtrirje kabëlli ne distanca.

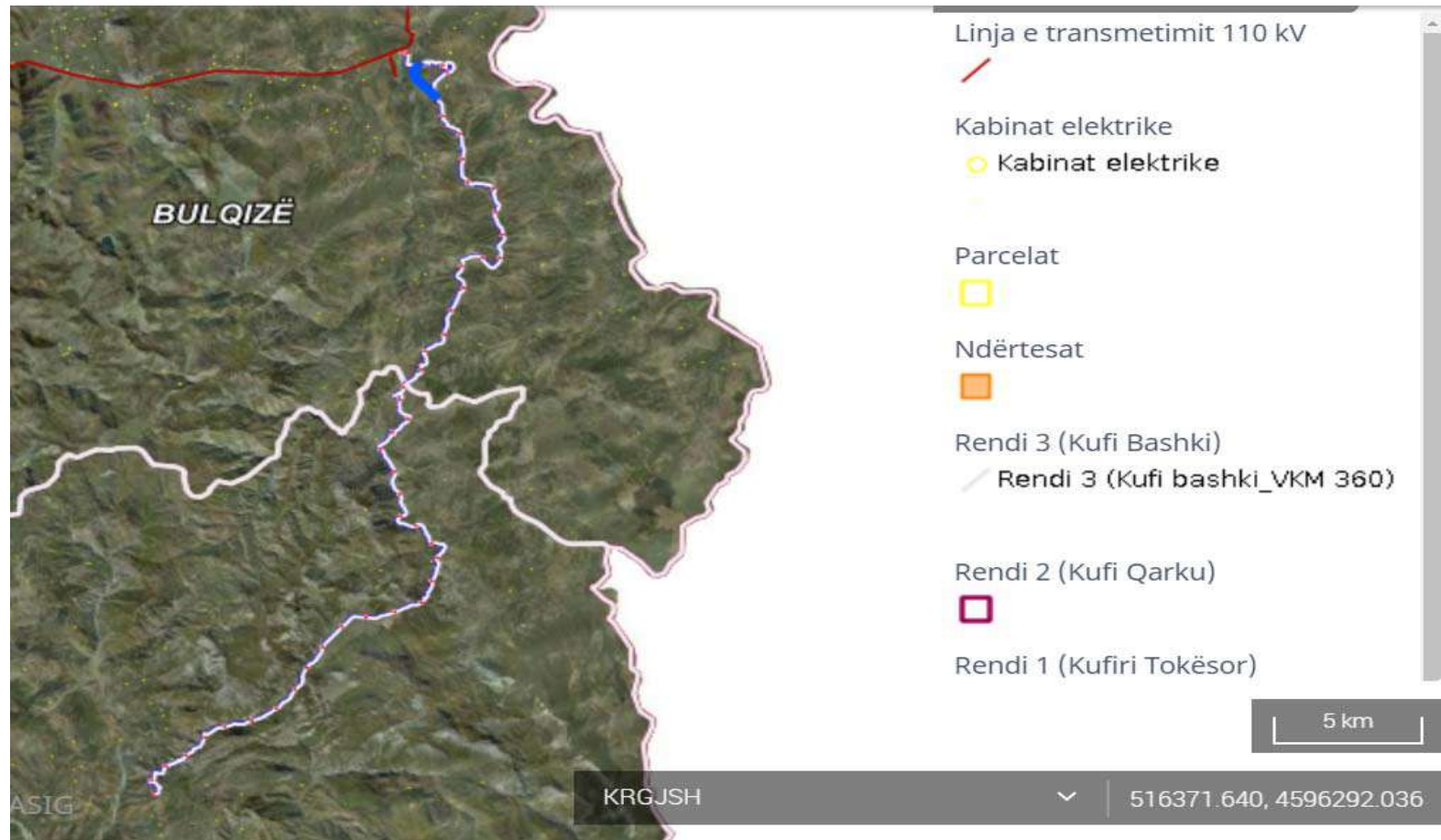
Uji qe do te perdoret gjate punimve të ndertimit do te sigurohet nga autobote qe do furnizohen ne baze te kontrates me Ndermarrjen e Ujesjelles Kanalizimeve Librazhd dhe Bulqizë.

Nga aktivitetet ne kantier nuk do te ketë gjenerim te ujërave të ndotura apo mbetje. Për punonjesit qe do operojnë në projekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualeteve dhe shkarkimin e ujrave të zeza në impiante trajtimi. Mbetjet e ngurta qe do te gjeneruara nga zhvillimi i projektit do te grumbullohen ne vendepozitimet e miratuara te njësisve vendore përkatëse dhe jashte parkut kombetar Shebenik-Jabllanice.

#### 3.7.1 Infrastruktura e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik

Per shkak te karakterit te punimeve qe do te kryhen nuk do te kete nevoje per rrjet te mirefillte per furnizim me energji elektrike. Ne rast ne afersi te zones ku punoht do te kete nevoje per energji kontraktori duhet te jete I pajisur me gjenerator me lende djegese per cdo rast.





Figurë 43:Rrjeti egzistues i energjise elektrike dhe shperndarja e gabinave elektrike perreth zones se projektit



### 3.7.2 Infrastruktura e nevojshme për furnizimin me ujë

Uji që do të përdoret gjatë punimeve të ndërtimit do të sigurohet nga autobote që do furnizohen në baze të kontratës me Ndermarrjen e Ujësjelles Kanalizimeve respektive të Librazhdit dhe Burrelit.

### 3.7.3 Shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve

Nga aktivitetet në kantier do të ketë gjenerim të ujërave të ndotura apo mbetje. Për punonjësit që do operojnë në projekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualetëve dhe shkarkimin e ujërave të zeza në impiante trajtimi. Mbetjet e ngurta që do të gjeneruara nga zhvillimi i projektit do të grumbullohen në vendepozitimin e mbetjeve të miratuara nga pushteti vendor përkatës.

Ujrat e përdorura për nevoja teknologjike (larje sheshi ,betoniere )që do duhen më pas të shkarkohen do të grumbullohen brenda kantjerit të ndërtimit në një gropë ekologjike (eco pit) dhe do të ripërdoret për nevoja teknologjike ( brenda kantjerit të ndërtimit) ose do të shkarkohet pasi të jete vecuar ndare materiali inert (llumrat inerte të eco pit)dhe të jete analizuar përmbajtja e ujërave para se të shkarkohet në ujrat pritesë sipas normave të shkarkimit<sup>3</sup> .Materiali inert i gropës ( llumrat inerte të eco pit ) do të menaxhohet si mbetje inerte.

Ujrat gri dhe ujrat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktorëve të licensuar për menaxhimin e ujërave të ndotura sipas kontratave dypalëshe.Ujrat gri dhe ujrat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktorëve të licensuar për menaxhimin e ujërave të ndotura sipas kontratave dypalëshe.

### 3.7.4 Informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja

Zona ku do të ndërmerret Projekti i zbatimit për ndërtimin e rrugës, midis Librazhdit dhe Burrelit ofron gjithë infrastrukturën e nevojshme për zbatimin e këtij projekti.

Për të realizuar punimet e zbatimit dhe nuk është parë e nevojshme hapja e rrugëve të reja të aksesit pasi rruga ekzistuese e cila do sistemohet dhe asfaltohet ofron të gjitha facilitetet për lëvizjen e automjeteve.Kjo rrugë edhe pse e pa asfaltuar përdoret nga përdoruesit e rrugës.

<sup>3</sup> VENDIM Nr. 177, datë 31.3.2005 PËR NORMAT E LEJUARA TË SHKARKIMEVE TË LENGËTA DHE KRITERET E ZONIMIT TË MJEDISEVE UJORE PRITËSE



Figurë 44:Rrjeti rrugor egzistues prane zonës së projektit

### 3.8 Programi për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit

Faza ndertimore per projektin është parashikuar të zgjase 6 muaj .

Grafiku i parashikuar i punimeve :



TIME SCHEDULE - DETAILED DESIGN / GRAFIKU I PUNIMEVE - PROJEKT ZBATIMI																															
PROJECT TITLE : ZGOSHT-URA E ÇERENECIT / EMERTIMI I PROJEKTIT - SISTEMIM DHE RIASFALTIM I RRUGES ZGOSHT-URA E ÇERENECIT																															
No./Nr.	Item description / Peshkrimi i punimeve	Month 1 / Muaji 1					Month 2 / Muaji 2					Month 3 / Muaji 3					Month 4 / Muaji 4					Month 5 / Muaji 5					Month 6 / Muaji 6				
		Week 1 / Java 1	Week 2 / Java 2	Week 3 / Java 3	Week 4 / Java 4	Week 5 / Java 5	Week 6 / Java 6	Week 7 / Java 7	Week 8 / Java 8	Week 9 / Java 9	Week 10 / Java 10	Week 11 / Java 11	Week 12 / Java 12	Week 13 / Java 13	Week 14 / Java 14	Week 15 / Java 15	Week 16 / Java 16	Week 17 / Java 17	Week 18 / Java 18	Week 19 / Java 19	Week 20 / Java 20	Week 21 / Java 21	Week 22 / Java 22	Week 19 / Java 23	Week 24 / Java 24	Week 25 / Java 25	Week 26 / Java 26	Week 27 / Java 27			
1	Site Mobilisation / Ngritje Kantieri, rrethim i zones, punime per lirimin e sheshit, punime prishje, sigurimi i lidhjeve te energjise elektrike dhe ujit, dakortesia me banoret e zones, pastime, etj.																														
2	2- Earthworks/Punime dherash																														
3	3- Slope protection 1 / Mbrojtje skarpatash 1																														
4	4- Slope protection 2 / Mbrojtje skarpatash 2																														
5	5- Structures/Strukturat																														
a	A - Drilled shafts (RC bored piles) C25/30, Ø800, L=12m, and RC beam 100x100 cm (Pilota te dardhura b/a C25/30, Ø800, L=12m dhe tra b/a 100x100 cm																														
b	B - Reinforced concrete retaining walls H=2, 3 and 3.5 m/Mure mbajtes b/a H=2, 3 dhe 3.5 m																														
c	C-Gabion wall H=4 m/Mur gabion H=4 m																														
d	D -Concrete gravity walls H=2.5 m/Mure gravitar prej H=2.5 m																														
e	E -Curbs and gutters C25/30 H=0.8, 1 and 1.2 m/Bordura dhe kuneta C25/30 H=0.8, 1 dhe 1.2 m																														
6	6- Storm water/KUB																														
7	7-Electric project / Projekti elektrik																														
a	A-Electrical Panel/Kuadri elektrik ndricimit																														
b	B-Cables and conductors/Lighting installations plant/Kablo dhe percejelles Impianti i instalmeve te ndricimit																														
v	C-Telecommunication and reserve electrical lines /Linjat e telekomunikacionit dhe rezerve																														
d	D-Lighting /Ndricimi																														
8	8- Pavement layers/Shtresat rrugore																														
a	A-Main road/Fruga kryesore																														
b	B-Crossroads/Rakordimet																														
9	9- Sidewalks/Trotualet																														
10	10-Traffic Signs, Road Markings and Safety /Sinjalizimet dhe siguria rrugore																														

Figurë 45:Grafiku i Punime

### 3.8.1 Kohëzgjatja e planifikuar për funksionimin e projektit

Jetgjatesia e projektit është e percaktuar nga standartet e projektimit, muret me jetgjatesi 50 vjet , mbistruktura rrugore, shtresat asfaltike me jetgjatesi 20 vjet. Jetgjatesia e projektimit nuk nenkupton qe pas kesaj kohe rruga do te dale jashte perdorimit. Ajo do te kete nevojë per mirembajtje pas kesaj per te arritur serisht niiveline sherbimit te projektuar.

### 3.8.2 Koha e mundshme e përfundimit të funksionimit të projektit

Është planifikuar që kohëzgjatja e përfundimit të funksionimit të projektit referuar standarteve të projektimit të jetë , urat me jetgjatesi 100 vjet, muret me jetgjatesi 50 vjet , mbistruktura rrugore, shtresat asfaltike me jetgjatesi 20 vjet.

### 3.8.3 Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre

Per realizimin e proceseve teknologjike te lart-permendura do te linde e nevojshme perdorimi i lendeve te para; kryesisht material ndertimi.

Lendet e para qe do nevojiten do te jene: rere e lare, cakell,zhavorr ,cimento,asfalto beton, struktura monolite betoni, hekur betoni i zakonshem ,energji elektrike, uje, stabilizant ,gjeotekstil , multimat, rrjete metalike etj.

Materialët dhe lendet e para te cilat do te blihen do te jene te cilesise me te larte dhe do te merren nga prodhues apo tregtare te licensuar, shumica e te cileve ndodhen ne nje distance prej pak kilometrash nga sheshi i objekti.

Materialët e ndertimit do te sigurohen :

- Shfrytezim i mundesive te perdorimit te materialeve te gjeneruara (dhera).
- Seleksionimi dhe fraksionimi i dherave qe do gjenerohen nga punimet e germimit per ndertimin e projektit.Keto dhera do ruhen perkohesisht brenda sheshit te kantierit dhe do te riperdoren si dhe material mbushes nese do te jete e nevojshme.

Është llogaritur që mbushja me material te germuar ne trupin e rruges, një një sasi prej 20285 m3 të merret nga materiali që do te gjenerohet nga gërmimi dhe qe është llogaritur të jetë 45 199.61m3.

Ne lidhje me vetite e materialeve te ndertimit, nga studimet dhe nga literatura e perdorur per kete qellim jane vleresuar disa vendburime qe jane te perfaqesuar nga materiale ndertimi te tipit zhavore dhe materiale ndertimi te tipit gelqeror.

- Vetite e materialeve te ndertimit te perdorur per objekte inxhinierike te trasese.
- Vetite e materialeve te ndertimit te perdorur per objekte inxhinierike te shtresave te rruges, asfaltit dhe betoneve.
- Nga studimet qe ne kemi kryer dhe nga literatura e perdorur per kete qellim jane vleresuar:
- Lokalizimi i vendburime te materialeve te ndertimit qe jane me te aferta ne lidhje me gjurmen e projektit
- Vleresimi i vendburime egzistuese te materialeve te ndertimit qe jane me te aferta ne lidhje me gjurmen e projektit .
- Mbrojtja e gjeomjedisit si rezultat i shfrytezimit te vendburimeve te materialeve te ndertimit.
- Materialët e ndertimit duhet te kenaqin kushtet teknike si material ndertimi per ndertim rruges te ketij niveli.

Per ndertimin e ketij objekti duhet te perdoren materialet sipas specifikimeve.

Per proceset e ndertimi te rruges apo veprave te ndryshme qe jane parashikuar ne projekt, kjo duhet te behet ne bashkepunim me Mbikqyresin e Punimeve

**Tabela Error! No text of specified style in document.-6:Sasite e lendeve të para**

Volumet per shtresat e rrugës			
Nr	Emertimi i Punimeve	Njesia	Sasia
	<b>1-Punimet e betonit</b>		
	Struktura monolite betoni me cakell C25/30	m <sup>3</sup>	1,991.00
	Struktura monolite betoni C12/15	m <sup>3</sup>	150.00
	Struktura monolite betoni C 16/20 (per kuneten dhe fiksimin e bordurave)	m <sup>3</sup>	3,772.17
	Struktura monolite betoni me cakell C30/37	m <sup>3</sup>	467.28
	<b>2-Shtresat rrugore</b>		
	Shtrese binderi me granil gur kave,6cm,me makineri	m <sup>2</sup>	301,664.5
	/Shtrese asfaltbetoni me granil guri kave, 4cm, me makineri	m <sup>2</sup>	301,664.5

#### 3.8.4 Informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth/pranë zonës së projektit

Aktualisht nuk ka informacion mbi mundësinë e zhvillimit të projekteve të tjera të ngjashme në afërsi me gjurmën e projektit ,efektet kumulative të të cilave do duhej të merreshin në konsideratë gjatë hartimit të vlerësimit të ndikimit në mjedis për këtë projekt.

#### 3.8.5 Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret

Meqëse zhvillimi i këtij projekti është vazhdim i një projekti të nisur më parë , gjurma e të cilit është tashme e hapur /(trajektorja ) dhe nëpërmjet këtij projekti synohet të behet asfaltimi dhe sistemimi i saj, analiza e alternativave nuk ka marrë ne konsideratë analizën e aleternativave të vendodhjes /gjurmës së projektit , pasi ky element tashmë është ezauruar vite me parë kur është projektuar gjurma e projektit.Edhe impaktet ne lidhje me analizen e alternativave të vendodhjes jane analizuar ne kohen e projektimit te gjurmës së projektit.

Analiza e teknologjisë së projektit nuk prezanton ndonje risi nga pikpamja e imapkteve mjedisore , pasi sipas ketij projekti do behet thjesht asfaltimi i traseses se rruges ( e ndërtuar vite me parë për te cilat jane marre edhe lejet/aprovimet përkatëse).



Për këte arsye , bazuar ne karakteristikat e projektit po shqyrtojmë alternativën e mos berit asgje ndaj alternativës së zhvillimit të këtij projektit.

- 1- Alternativa 1 :”Mos berja asgje “
- 2- Alternativa 2: Sistemim asfaltimi i rruges Zgosht - Ura e Cerencit

#### **Kriteret e vlerësimit**

##### **A. Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti**

- Dëmtim i vegetacionit
- Ndikim ne zonat e mbrojtura
- Ndikim në Burimet ujore

##### **B.Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet**

- Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shendeti I komunitetit )
- Mbetjet e gjeneruara
- Cilësia e jëtës së komunitetit

##### **C.Infrastruktura , turizmi .**

- Gjendja e infrastruktures
- Ndikim negativ ne turizmin e zonës

#### **Sistemi i vlerësimit:**

Sistemi i vlerësimit është bazuar në të dhënat e vrojtimeve në terren kombinuar me gjykimin e ekspertëve sipas disiplinave përkatëse. Në fund të analizës, për secilën alternativë janë dhënë vlerësimet sipas kriterëve. Sistemi i pikëzimit përmban pesë shkallë që variojnë nga 0-4. Sa më e ulët shkalla e vlerësimit, aq më pak projekti pritet të ndikojë në mjedisin fizik dhe social prite

**Tabela Error! No text of specified style in document.-7:Sistemi i vlerësimit me pikë të ndikimeve të pritshme**

<b>Vlerësimi (me pikë)</b>	<b>Shkalla e ndikimit (negativ)</b>
0	S'ka ndikim
1	Ndikim i ulët/jo i rëndësishëm
2	Ndikim i mesëm/i konsiderueshëm
3	Ndikim i lartë
4	Ndikim shumë i lartë

**Tabela Error! No text of specified style in document.-8:Analiza e Alternativave**

## Alternativa 1:”Mos berja asgje “

Kriteret sipas fushave		Vlerësim i sasior	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike
<b>Natyrallëti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti</b>			
1	Dëmtim i vegjetacionit	3	Për shkak të rrugës e cila është e pasfaltuar , gjatë qarkullimit të automjeteve ngrihet pluhur e cila dëmton vegjetacionin përreth rrugës si dhe ambjentit , vecanërsiht kjo në kohe të thatë .
2	Ndikim në zonat e mbrojtura	3	Mos asfaltimi i rrugës ndikon në negativisht në bimësinë e zonës ( pluhurave )vecanërisht përgjatë kufirit me zonën e mbrojtur Shebenik-Jabllanicë National Park, ku një pjesë e rruges prej rreth 13.5 km është në perimetrin e zonës së mbrojtur .
3	Ndikim në Burimet ujore	2	Mos asfaltimi i rrugës krijon probleme në rritjen e sedimenteve pranë burimeve ujore për shkak të rrëshjeve të shiut të cilat marrin dhëra nga traseja dhe përfundojnë në ujrat sipërfaqësore Gjithashtu edhe pluhurat e depozituara në bimesi , nëpërmjet rrëshjeve përfundojnë në ujrat sipërfaqësore duke rritur lëndën e ngurtë në to.
<b>Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet</b>			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shendetit I komunitetit )	3	Nga mos asfaltimi i rruges ( alternativa e mos berja asgje ), kemi ekspozim të zonave të banuara , vecanërisht të atyre shumë pranë trasesë së rrugës ndaj pluhurave ,zhurmave , gazeve të makinave të cilat në rastin e një rruge të pashtuar janë shumë më të larta krahasur ndaj qarkullimit të automjeteve pranë një rruge të shtruar dhe të pajisur me infrastrukturën përkatëse të rrugës .Kjo ndikon negativisht edhe në shendetin e banorëve pranë zonave të banuara.Ky ndikim është vecanërisht i lartë në kohe të thate dhe më të rënda.
5	Mbetjet e gjeneruara	0	Sipas kësaj alternative nuk kemi asnjë ndikim në këtë indikator të mjedisit
6	Cilësia e jetës së komunitetit	3	Aktualisht kemi një ndikim të madh në për shkak të ekspozimit ndaj pluhurave të automjeteve të cilat kalojnë në një rrugë të pashtuar , të cilët ekspozohen ndaj zhurmave të shtuara duke prishur cilësinë e jetës.Lvizja përgjatë një rruge të pashtuar shton kohën e qarkullimit të automjeteve , ul sigurinë rrugore të cilat të gjitha ndikojnë në cilësinë e jetës së komunitetit dhe përdoruesëve të rrugës.
<b>C. C.Infrastruktura , turizmi .</b>			
7	Gjendja e infrastruktures	3	Rrugë e pashtuar , gjendje jo e mirë infrastrukture
8	Ndikim negativ në turizmin e zonës	3	Aktualisht kemi një ndikim të negativ në turizmin e zonës për shkak të gjendjes së dobët të infrastrukturës.
<b>Gjithsej</b>		<b>20</b>	

## ➤ Alternativa 2: Projekti i perzgjedhur

Kriteret sipas fushave	Vlerësimi sasi	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike	
<b>Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti</b>			
1	Dëmtim i vegjetacionit	1	Gjatë fazës së ndërtimit do të kemi një ndikim në vegjetacionin përreth për shkak të pluhurit dhe gazeve të gjeneruara nga faza ndërtimore ( asfaltimit ) të rrugës. Gjatë fazës operationale nuk do kemi ndikim në vegjetacion. Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës ndërtimore nuk pritet të kemi demtim / shkulje të vegjetacionit , pasi ky ndikim është kryer tashmë në fazën e ndërtimit të trasesë dhe ky ndikim është vlerësuar në raportet e mëparshme të ndikimit në mjedis.
2	Ndikim në zonat e mbrojtura	1	Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) do të kemi një ndikim në vegjetacionin përreth për shkak të pluhurit dhe gazeve të gjeneruara gjatë asfaltimit të rrugës, nga levizja e automjeteve .Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës operationale nuk do kemi ndikim në vegjetacion.
3	Ndikim në Burimet ujore	1	Gjatë asfaltimit të rrugës mund të kemi rritje të sedimenteve pranë burimeve ujore për shkak të rreshjeve të shiut të cilat marrin dhera nga traseja dhe perfundojnë në ujrat sipërfaqësore Gjithashtu edhe pluhurat e depozituara në bimesi , nëpërmjet rreshjeve perfundojnë në ujrat sipërfaqësore duke rritur lëndën e ngurte në to. Ky ndikim është aftshkurter. Gjatë fazës operationale nuk do kemi këtë ndikim.
<b>Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet</b>			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shëndeti i komunitetit )	2	Gjatë fazës së asfaltimit të rrugës do kemi ndikim afatshkurter në komunitet për shkak të ekspozimit të tyre ndaj zhurmave , gazeve dhe pluhurave të automjeteve që do operojnë në rrugë për asfaltim dhe transport të materialeve .Ky ndikim do jetë vetëm në fazën e asfaltimit . Gjatë fazës operationale nuk do kemi këtë ndikim .
5	Mbetjet e gjeneruara	2	Gjatë fazës së asfaltimit do kemi gjenerim të mbetjeve inerte ( asfalte, konkrete , materiale ndërtimit ) të cilat do gjenerohen si mbetje relativisht jo të konsiderueshme dhe që do duhet të menaxhohen nëpërmjet depozitimit të tyre në landfille të miratuara.Në kohë riciklimi i asfalteve mbetje si dhe mbetjeve të tjera të riciklueshme ( ambalazhe letre , plastike , hekur ) do jetë një mënyrë efiçente për reduktimin e mbetjeve dhe përdorimin efiçent të burimeve natyrore. Gjatë fazës operationale nuk do kemi mbetje të gjeneruara.
6	Cilësia e jetës së komunitetit	1	Komuniteti me pranë aksit të rrugës ( disa prej të cilave ndodhen e dhe rreth 20 m larg aksit të rrugës) do ndikohen relativisht nga zhurmat e automjeteve nga përdoruesit e rrugës.Ky ndikim do jetë aftshkurter por me masë zbutëse është i reduktuar ( krijimi i barrierave natyrore me pemë



Kriteret sipas fushave		Vlerësimi sasior	Analiza e detajuar përfshirë emërtimet e qendrave të banuara, trupave ujore dhe llojeve floristike & faunistike
			përgjate aksit të rrugëve do permisoje jo vetem cilesine e ajrit por do reduktoje edhe nivelin e zhurmave.
<b>C. C.Infrastruktura , turizmi .</b>			
7	Gjendja e infrastruktures	0	Asfaltimi i rruges nuk ka asnje ndikim negativ ne gjendjen e infrastruktures , perkundrazi ka efek pozitiv.
8	Ndikim negativ ne turizmin e zonës	0	Asfaltimi i rruges nuk ka asnje ndikim negativ ne turizmin e zonës , perkundrazi ka efek pozitiv.
	<b>Gjithsej</b>	<b>8</b>	

**Tabela Error! No text of specified style in document.-9:Rezultatet e vleresimit dhe konkluzionet**

<b>Kriteret dhe nen-kriteret</b>		<b>A1</b>	<b>A2</b>
Natyraliteti i sipërfaqes dhe Biodiversiteti			
1	Dëmtim i vegjetacionit	3	1
2	Ndikim ne zonat e mbrojtura	3	1
3	Ndikim në Burimet ujore	2	1
Ndikime në mjedisin fizik e social me efekte në komunitet			
4	Ekspozimi i qendrave të banuara (zhurmë, pluhur, gaze, vibracione, zhurmës, shendeti I komunitetit )	3	2
5	Mbetjet e gjeneruara	0	2
6	Cilësia e jëtës së komunitetit	3	1
Infrastruktura , turizmi .			
7	Gjendja e infrastruktures	3	0
8	Ndikim negative ne turizmin e zonës	3	0
<b>Vlerësimi total</b>		<b>20</b>	<b>8</b>

Sic viher re nga analiza e dy alternativave, alternativa “ mos berja asgje “ ka impakte negative afatgjate me te medha në mjedis dhe ate social , krahasuar me impaktet ne mjedis nga zhvillimi i këtij projekti , impaktet negative te te cilave jane te vleresuara minimale dhe te perkohshme .

3.8.6 Të dhëna për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasi të ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre

Në përfundim të ndërtimit të shtresës asfaltike të rrugës dhe venien në funksion të plotë të rrugës nga përdoruesit e saj, rruga do ketë nevojë për mirëmbajtje rutine të saj (në të cilën përfshihen pastrimi i saj nga dhëra të sjella nga rreshjet ,mbetje urbane sporadike , pastrim vegjetacioni të aneve të rrugës , pastrim i kanaleve kulluese anës rrugës, riparim sinjalistike etj ).Konsumi i burimeve natyrore si ujë , energji elektrike apo lëndës së djegëshme për mirëmbajtjen rutine të rrugës nuk konsiderohen signifikative nga pikpamja e konsumit të burimeve natyrore dhe nuk është pjesë e këtij projekti .

3.8.7 Aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit( si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.)

Për ndërtimin e projektit nuk do jete e nevojshme kryerja e aktiviteteve shtese si ndertim i kampeve apo rezidencave. Punonjesit qe do punesohen do jene lokale dhe stafi inxhinierik do sistemohet ne shtepite e tyre te banimit.Per punonjesit ( stafin inxhinierik ) i cili do perfshihet ne projekt dhe nuk eshte banues i zonës apo ne afersi me te , do te sigurohet fjetja dhe dietat nga kompania ndertuese sipas regullave dhe kuadrin ligjor te punes.

Meqëse rajoni mundeson burime të mira të mjaftueshme njerezore për realizimin e projektit , përparësi në punësim do jene banoret e zonës.

3.8.8 Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.

Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.

Para fillimit të punimeve kontraktori në bashkëpunim me investitorin dhe autoritetet e pushtetit lokal, të pajiset me azhurnimin e rrjeteve inxhinierike ekzistuese mbi dhe nëntokësore, mbi bazen e të cilave do të marrin lejet përkatëse.

Investitori/ Ndërtuesi duhet të pajiset me lejet përkatëse bazuar në Ligjin 10081, datë 23.2.2009 “Për Licencat, Autorizimet dhe Lejet në Republikën e Shqipërisë”.

Investitori /ndertuesi duhet të jete pajisur me aprovimin nga institucionet mjedisore për “Vlerësimin Paraprak të Ndikimit në Mjedis , pas aplikimit të raportit të VNM para fillimit të ndërtimit të objektit.

Investitori /ndertuesi duhet të jete pajisur me Lejen e ndërtimit para fillimit të punimeve ndërtimore.

3.8.9 Kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/ autorizimin/licencimin e projektit.

Projektuesi i këtij projekti është i pajisur me të gjitha licencat e nevojshme për projektim dhe për vlerësim të ndikimit në mjedis .

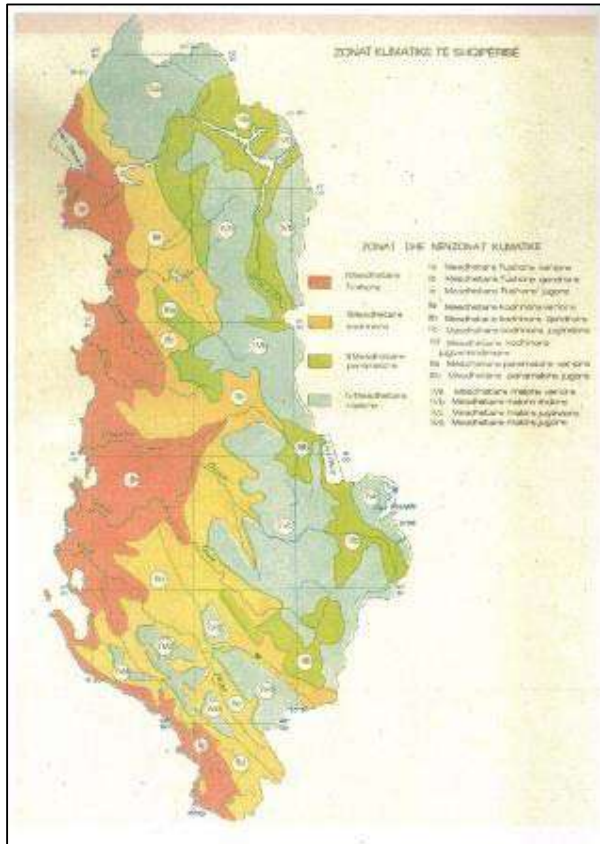
Ndërtuesi i këtij projekti do duhet të jete i pajisur me licencat për ndërtim sipas legjislacionit të Shqipërisë



## 4 PËRSHKRIM I GJENDJES SË MJEDISIT PRANË ZONËS SË PROJEKTIT

## 4.1 Klima

Kushtet klimatike të zonës në studim sipas ndarjes klimatike të vendit tonë bëjnë pjesë në zonën klimatike Mesdhetare Malore Lindore (IVb), e cila karakterizohet prej një klime të ashpër të ngjashme me nënzonen veriore. Zona e projektit shfaq një shkallë të lartë kontinentaliteti dhe karakterizohet nga një verë e freskët dhe dimër i ftohtë.



Figurë 46:Harta e zonave klimatike të Shqiperisë

## 4.1.1 Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit është një ndër elementët kryesorë në përcaktimin e veçorive klimatike të vendit tonë, me regjimin e saj mesatar, me ecurinë e saj vjetore e ditore, si dhe me vlerat ekstreme ndikon në strukturat ndërtimore.

Temperatura mesatare vjetore e pjesës së larte te zones (me lartësi 1100 m-1300 m mbi nivelin e detit) është 7-10°C, ndërsa në zonat më të larta arrin deri në 2-6°C.

Vlerat e temperaturave minimale absolute ndryshojnë nga -10°C deri në -15°C. Në dimrat më të ftohtë, kjo vlerë zbrit deri në -20°C. Megjithëse rrallëherë, në pika të caktuara, temperaturat mund të zbresin deri në vlerën -30°C.

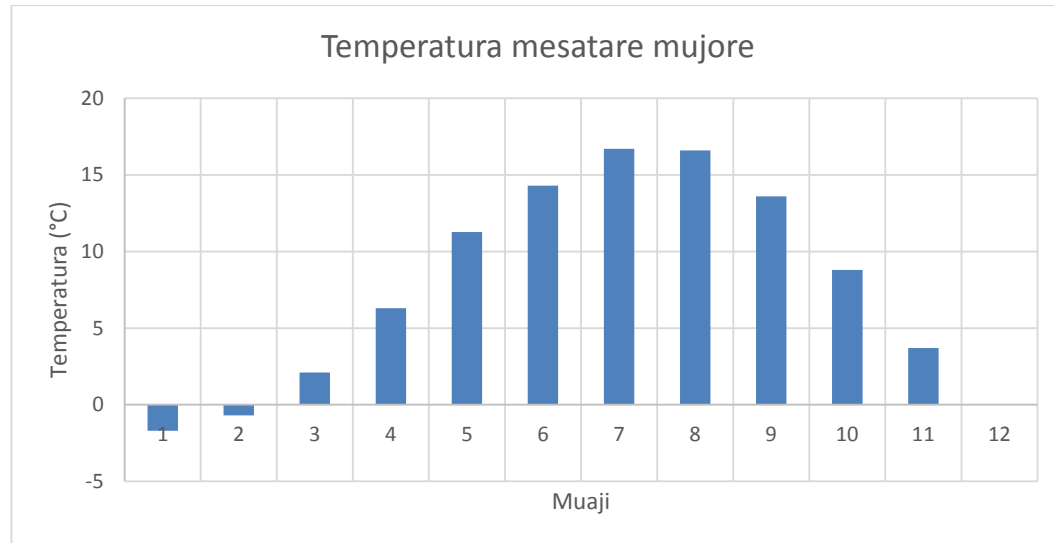
Në lartësi më të vogla, numri i ditëve me ngricë (me temperaturë minimale më të vogël se 0°C) mund të arrijë 120-150 ditë/vit. Në lartësi më të mëdha, zgjatja e ngricës mund të arrijë deri në 180 ditë. Janari është muaji më i ftohtë dhe si pasojë ka një temperaturë mesatare të ulët: nga 2°C deri -3°C në lartësi të ulta, -4°C deri

-6°C në lartësi më të mëdha, dhe me ralle deri në -10°C në pika të caktuara e në kushte të veçanta. Nga fundi i muajt prill dhe fillimi i majit, deri në muajin tetor, temperatura mesatare është më e larte se 10°C, me një zgjatje afërsisht për 6 muaj (maj-tetor).

Temperaturat mesatare mujore të matura në stacionin meteorologjik paraqiten figuren e mëposhtme.

**Tabela Error! No text of specified style in document.-10:Temperatura mesatare mujore e vjetore stacioni Klenje**

Muaji	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Temperatura (°C)	-1.7	-0.7	2.1	6.3	11.26	14.3	16.7	16.6	13.6	8.8	3.7	0	7.6



Figurë 47:Temperaturat mesatare mujore Klenje

#### 4.1.2 Rreshjet

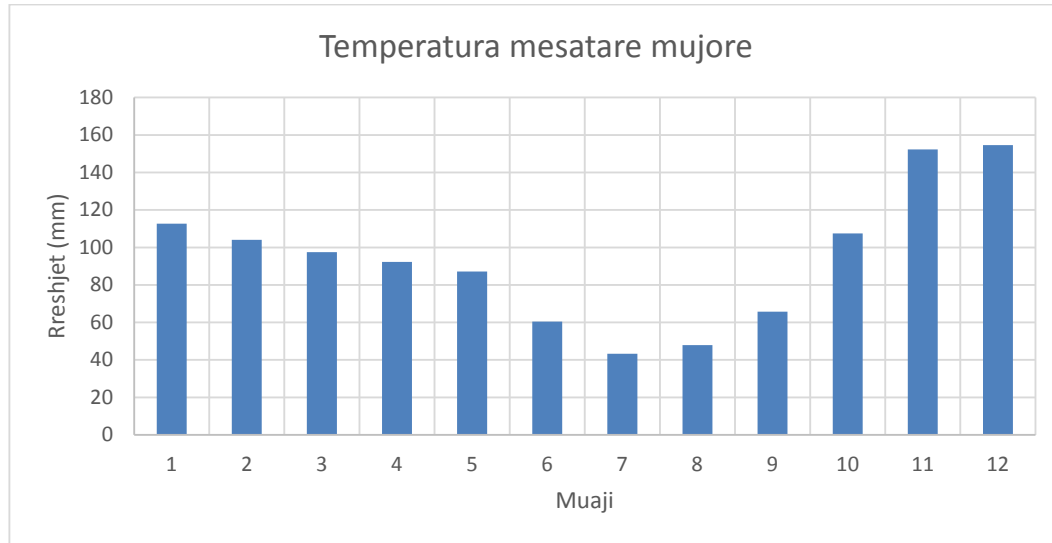
Rreshjet jane nje element i rendesishem ne projektimin e rrugëve, vecanerisht te dhenat mbi intensitetin e reshjeve.

Vlerat mujore te reshjeve per llogaritjen e mesatares vjetore jepen ne tabelën e mëposhtme, dhe pasohen nga paraqitja grafike respektive e shperndarjes se tyre nder-vjetore.

Siç tregohet në grafikun e mëposhtëm shpërndarja e reshjeve ka formën e “U” që është tipike e një regjimi Medhetar të reshjeve. Sasia më e madhe e reshjeve priten gjatë periudhës së ftohtë të vitit dhe muajt më të lagët janë nëntori dhe dhjetori. Muajt më të thatë janë korriku dhe gushti.

**Tabela Error! No text of specified style in document.-11:Rreshjet mesatare mujore Klenje**

Muaji	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Rreshjet (mm)	112.7	104.1	97.5	92.3	87.2	60.5	43.3	47.9	65.7	107.5	152.3	154.6	1126



*Figurë 48:Rreshjet mujore*

Nga keto te dhena, mund te shihet se vlerat maksimale jane verejtur ne muajt e dimrit dhe ato minimale ne muajin Korrik. Vlera mesatare per te gjithe vitin eshte 1126 mm per stacionin e Klenjes.

Bora fillon në fund të nëntorit dhe vazhdon deri në fillim të prillit. Numri i ditëve me borë është rreth 60-80, me më tepër se 90 ditë në pika të caktuara, e në disa zona vrojtohet një shtresë e përhershme bore.

#### 4.2 Kushtet Gjeologjike Inxhinierike te Zonës së Projektit

Zona e studimit përfshihet në zonën e Korabit (pjesërisht) dhe në zonën e Krastës. Nga pikpamja gjeomorfologjike zona e Çermenike-Gllorbordës bën pjesë në krahinën Mesdhetare Malore Qëndrore, me konkretisht në pjesën veriore të saj. Kjo malësi zë pjesën qendrore të krahinës dhe shtrihet ndërmjet zallit të Bulqizës në veri dhe Drinit të Zi në VL.

Malësia e Çermenikës përfshin pothuajse tërësisht pellgun ujëmbledhës të lumit Rapun. E gjithë malësia dermohet nga tre perrenj të Rapunit (Zalli i Qarishtës, i Lunikut dhe i Shmilit), që i kanë dhënë zonës pamjen e freskores. Zona përbëhet kryesisht nga flishi dhe nga gëlqerorët, që kapin lartësitë më të mëdha të saj. Relievi është i thyer dhe i coptuar. Coptimi horizontal është në vlerat 3-4km/km<sup>2</sup>, ndërsa energjia e relievit ka vlera mesatare.

Përbërja kryesisht flishore e malësisë, rreshpet e shumta dhe shpyllëzimi i territorit, kanë kushtëzuar zhvillimin intensiv të proceseve të erozionit dhe të degradimit të relievit (vatra të shumta erozioni.)

Luginat kanë shtrat të gjerë dhe material të trashë aluvional, që e sjellin perrenjtë me forcë të madhe gërryese. Malësia e Gllorbordës shtrihet në lindje të malësisë së Çermenikës. Në përbërje të kesaj malësie mbizotërojnë gëlqerorët e coptuar tektonikisht. Pjesa qendrore e saj, me përbërje gëlqerorësh, ka pamjen e një pllaje të valëzuar, në të cilën gropat dhe luginat janë të cekta, ndërsa kurrizoret kanë shpate pak të pjerrët dhe kreshta të rumbullakosura. Në këtë malësi coptimi horizontal dhe energjia e relievit kanë vlera të vogla. Në brezat terrigjene janë të shumta vatrat e erozionit dhe rrëshqitjet, sidomos në sektorin e sipërm të luginës së Okshtunit. Zona e studimit bën pjesë kryesisht në zonën e Krastës dhe pjesërisht në zonën e Korabit. Në këtë zonë janë ndeshur depozitimet e Silurian-Devonianit(S-D), të Permian-Triasik i Poshtëm(P-T1), të Triasikut(T), që përfaqësohen nga evaporitet, të Triasikut të Poshtëm-të Mesëm(T1-2), të Triasikut të Mesëm-Jurasikut të mesëm(T2-J2), të Triasikut të Sipërm-Jurasikut të Poshtëm(T3.J1), të Jurasikut të Sipërm-Kretakut të Poshtëm(J3-Cr1), të Titonianit të Sipërm-Valanzhinianit(J3t-Cr1v), të Titonianit të Sipërm –Cenomanianit(J3t-



Cm), të Maastrichtianit (Cr2m), të Paleocenit(Pg1), të Eocenit(Pg2), të Pliocenit(N2) dhe depozitimeve të Kuaternarit(Qp dhe Qp-h), si dhe shkëmbinj të ofiolitike të zonës Mirdita (masivi i Bulqizës)

#### **Depozitimet e Silurian-Devonianit(S-D)**

Këto depozitime përfaqësohen nga rreshe argjilore-sericitike, me ngjyrë të zezë, që në të shumtën e rasteve përmbajnë Graptolite.

#### **Depozitimet e Permian-Triasikut të Poshtëm (P-T1)**

Keto depozitime përfaqësohen kryesisht nga konglomerate e ranore të kuqerremtë të serisë “Luma“, që janë ekuivalentë me serinë “Verrucano“. Ranorët janë të tipit guacka, konglomeratet paraqiten të ngopura me zaje të rumbullakosura, me përmasa 5-10-25 cm dhe përfaqësohen nga kuarcite, granite, ranore kuarcore, shiste,ignimbrite etj. Keto depozitime vendosen me shpëlarje mbi ato të Silurian-Devonianit.

#### **Depozitimet e Triasikut (T)**

Këto depozitime përfaqësohen nga evaporitet. Trashësia e tyre mendohet së është disa mijra metra dhe kanë në perberje të tyre gjipse, anhidrite e rrallë selenite dhe dolomite. Këto depozitime janë të datuara si të Triasikut në analogji me evaporitet e zonës Jonike në Jug të Shqipërisë.

#### **Depozitimet e Triasikut të Poshtëm-të Mesëm (T1-2)**

Këto depozitime përbëhen nga ranorë, guacka, gëlqerorë, rreshe dhe gëlqerorë ranorë. Ato kanë përhapje të vogël në rajonin e studimit.

#### **Depozitimet e Triasikut të Mesëm-Jurasikut të Mesëm (T2-J2)**

Këto depozitime përfaqësohen nga gëlqerore pllakore me silicore, që përveç ladinianit dhe Triasikut të Sipërm, përfshijnë dhe pjesë të Jurasikut.

#### **Depozitime të Triasikut të Sipërm-Jurasikut të Poshtëm (T3-J1)**

Këto depozitime përfaqësohen nga një facie gëlqerorësh neritike algore, shtresë trashë deri masive, kryesisht ngjyrë hiri, hiri në të bardhë. Trashësia e tyre luhetet nga 400-1500 m.

#### **Depozitimet e Tionianit të Sipërm-Valanzhinianit (J3t-Cr1v)**

Këto depozitime përfaqësohen nga flishi i hershëm, që është quajtur dhe flishi Firza. Ato vendosen mbi ofiolitet dhe formacionet karbonatike të Triasikut dhe Jurasikut. Këto depozitime përfaqësohen nga ndërthurje të holla e të trasha mergelore e gëlqerorëve mergelore radiolaritike, me tintinide, argjila alevrolite dhe brekçie, materiali copëzor është ofiolitik, po ndeshen dhe materiale silicore e gëlqerore. Trashësia e këtyre depozitimeve është 300-400 m.

#### **Depozitimet e Tionian-Cenomanianit (J3t-Cr1cm)**

Këto depozitime përfaqësohen nga ndërthurje të mergleve, gëlqerorëve merglore, gëlqerorëve biomikritike, me radiolare, alevroliteve, ranorëve dhe konglomerateve me material ofiolitik. Trashësia 400-600 m.

#### **Depozitimet e Maastrichtianit (Cr2m)**

Këto depozitime janë të përhapura në njësinë e Okshtunit dhe janë një vazhdimësi normale e shkëmbinjëve karbonatike, ku vijon dhe prerja terrigjene e përfaqësuar nga “Flishi i Ri”, që konsiderohet si flish kalimtar, I përfaqësuar nga alternime të argjilave alevrolitike e ranore, me shtresa të pasura të foraminifereve planktonike (Globotruncana). Ky flish kalimtar ka trashësi deri në 120m. Më lart vijon prerja me alternime të pakove të flishit dhe flishoideve, me ranorë masiv, horizonte të vithisjeve nënujore dhe konglomerateve. Trashësia arrin deri në 600 m.

#### **Depozitimet Paleocenike (Pg1)**

Këto depozitime shtrohen normalisht mbi depozitimet e Maastrichtianit të Sipërm. Në pjesën e poshtme të tyre janë ndeshur ndërthurje të paketave të flishit ritëm hollë ranoro-alevrolitor, me shtresa të rralla ranorësh dhe konglomeratesh, trashësia e tyre arrin deri në 850m.

#### **Depozitimet Eocenike (Pg2)**

Këto depozitime përbëhen nga dy pako litologjike. Pakua e poshtëme përfaqësohet nga flishi ritëm hollë alevrolito-ranor e ranoro-alevrolitik, ndërsa pakua e sipërme përfaqësohet nga horizontet vithisëse me olistolite. Trashësia arrin deri në 500-600m.

Depozitimet Pliocenike (N2)

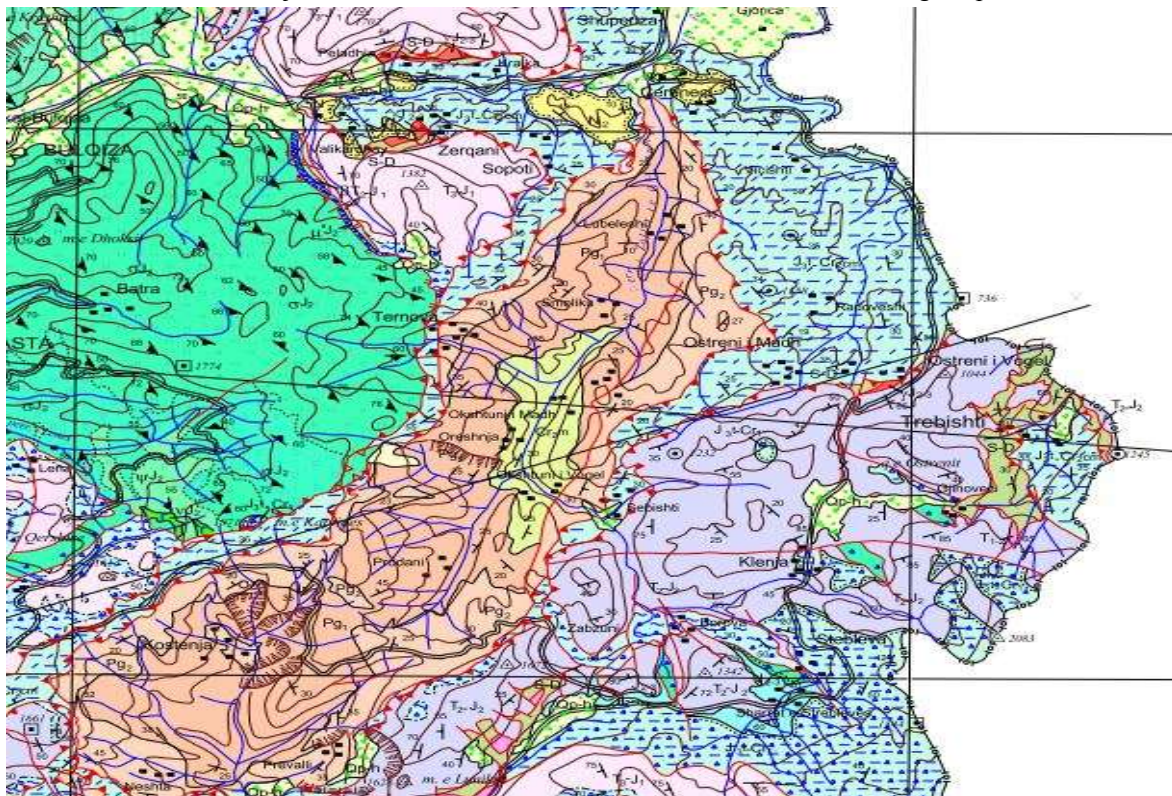
Këto depozitime kanë përhapje të kufizuar, në gropën e Peshkopisë. Ato përfaqësohen nga argjila, ranorë-gravelite dhe konglomerate.

#### Depozitimet e Kuaternarit

Depozitimet e Kuaternarit kanë përhapje në gropën e Peshkopisë dhe në zonën Zgosht-Shupenzë. Ato përfaqësohen nga depozitimet e Pleistocenit (Qp) dhe të Pleistocen-Holocenit (Qp-h). Depozitimet e Pleistocenit përbëhen nga depozitimet aluviale dhe proluviale, të përfaqësuara nga rëra dhe zhavorre, ndërsa depozitimet e Pleistocen-Holocenit përfaqësohen nga depozitime aluviale dhe proluviale, të përbëra nga rëra dhe zhavorre.

#### Shkëmbinjtë Ofiolitike

Një pjesë të mirë të rajonit të studiuar e zë zona e Mirditës, që përfaqësohet nga ofiolitet. Ofiolitet e Jurasikut të Mesëm karakterizohen kryesisht nga një mantel harcburgitik, të dominuar nga deformacione astenosferike. Këto formacione janë të pasura me vendburime kromiti. Shkëmbinjtë ultrabazike përfaqësohen nga harcburgite, dunitë dhe piroksenite. Shkëmbinjtë ultrabazike janë të fortë dhe të qëndrueshëm. Ato përbëjnë relievin më të ngritur të ofioliteve dhe në përgjithësi janë të zhveshur. Në disa sektorë shkëmbinjtë ultrabazike janë të serpentinizuar. Tektonika shkeputse në shkëmbinjtë ofiolitike të zonës Mirdita, është shumë e zhvilluar. Krahas tektonikave gjatësore me shtrirje dinarike me natyrë mbihipse dhe mbulesore, takohen dhe thyerje të tipit të shkeputjeve normale. Shumica e prishjeve janë të moshës kretake. Shkëmbinjtë ofiolitike kontaktojnë tektonikisht me shkëmbinjtë karbonatikë të kornizës dhe në disa sektore mbulohen nga depozitime kretake



Figurë 49: Harta gjeologjike me shkallë 1:200000 e zonës

Përfundime nga testimet gjeologjike :

- Traseja e rrugës Zgosht-Ura e Cerencit me një gjatësi rreth 45km përbëhet nga dy shtresa, çakull makinerie i përpunuar dhe nga depozitime deluviale të Kuaternarit të përbëra nga suargjila ngyrë kafe.
- Traseja e rrugës përshkon një reliev kondrino – malore.
- Trashësia e çakullit të makinerisë është në të gjithë aksin e rrugës me një trashësi nga 0.45 - 1.0m.
- Gjatë shpimit në km 1+700 rezultoi që trashësia e depozitimet deluviale të Kuaternarit arrin deri në 5.0m nga kuota e sipërfaqes së terrenit.
- Kontakti midis depozitimeve deluviale dhe formacione bazë (Eluvion) krijon planin e rrëshqitjes.
- Gjatë shpimit në sondën nr. 1 nuk kemi takuar nivel të ujit nëntoksorë, ndërsa në shpimin nr. 2 kemi takuar nivelin e ujit nëntoksorë në thellësinë 2.0m.
- Niveli I ujit nëntoksorë ndikon negativisht.
- Rekomandojmë që të merren masa inxhinierike si: ndërtimin e një muri me gabion, sistemimin e ujrave sipërfaqësorë dhe mbjelljen e pemëve që të zhvillohen në këtë zonë.
- Rekomandojmë që themeli i murit gabion të mbështet në shtresën nr. 3.
- Kushtet gjeologo-inxhinierike për të gjithë aksin janë relativisht të mira.



## 5 Raporti paraprak i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

### 5.1 Përshkrimi i mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti

“Zgosht – Ura e Çerenecit” ka nje gjatesi totale prej rreth 46.2 km, e cila fillon rreth 1 km larg nga Fshati Zgosht ku mbaron edhe pjesa e asfaltuar e rruges ekzistuese dhe perfundon tek ura e Çerenecit, ne kryqezimin me rrugen interurbane dytesore Burrel-Bulqize-Peshkopi.

Sic është përshkruar edhe ne kapitujt e mesipërme , nëpërmjet këtij projekti synohet asfaltimi i segmentit rrugor “Zgosht-Ura e Cerenecit” i cili eshte ndertuar vite me pare deri ne shtresen e stabilizantit.

Ndertimi i kesaj rruge ka filluar vite me pare ( 2013 ) për të cilën janë marrë edhe lejet perkatese mjedisore mjedisit(referoju lejes mjedisore PN-5408-05-2013 datë 03/05/2013; NUIS /NIPT :K57904615V “ Leje Mjedisore Rikonstruksion i rrugës Librazhd-Dibër ,Loti 1 dhe Loti2).Është bere hapja e trasesës dhe ndërtimi i trupit te rrugës deri në shtresën e stabilizantit por nuk eshte bere asfaltimi i saj.

Në këto kushte ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe social merr ne konsiderate ndikimet ne mjedis dhe ate social qe i referohen procesit te sistemimit dhe asfaltimit te rrugës , pasi ndikimet e tjera ne biodiversitet , tjetersim te përdorimit te tokes , bimesi , shpronesime jane analizuar ne raportet e meparshme dhe nuk jane me relevante për proceset ndërtimore qe do te kryhen tashme ne kete rruge .

Meqëse asfaltimi i rruges do te behet mbi nje gjurmë egzistuese e cila nuk ka vegetacion , vlerësimi i mbulesës bimore mbi gjurmën e rrugës nuk është e aplikueshme për këtë projekt pasi rruga eshte ne gjendjen ku është bere ndertimi i saj deri ne shtresen e stabilizantit dhe pritet vetem hedhja e asfaltit dhe vendoska e sinjalistikës

Sic tregohet edhe ne fotot ne vijim nuk ka bimesi ne gjurmen e zonës së projektit ku do te zhvillohet projekti.











*Figurë 50:Paraqitja e mbulesës bimore të sipërfaqes ku propozohet të zbatohet projekti( nuk ka vegetacion ne gjurmën ku do zhvillohet projekti )*

Ne lidhje me vleresimin e bimesise , biodiversitetit, impaktin ne biodiversitet nga zhvillimi i ketij projekti i cili merr ne konsiderate biodiversitetin ne afersi me zonen e projektit ( deri ne 5 m nga trajektorja e rruges) referojuni :

- Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Projec\_ RSK\_July 2020
- Biodiversity Baseline Assessment Zgosht to Cereneç road scheme; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020
- Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020

## 5.2 Informacion për praninë e burimeve ujore në sipërfaqen e kërkuar nga projekti dhe në afërsi të tij Ujërat sipërfaqësorë

Gjrura e rrugës së projektit intersekon burme ujore sipërfaqësore përrrenj , lumenj .

Meqëse ka përfunduar ndertimi i rruges ( hapja e trasesës deri ne shtresën e stabilizantit )dhe mbetet vetëm asfaltimi i saj dhe sistemi , ndikimi në ujrata sipërfaqësore gjatë ndërtimit të rrugës ka përfunduar tashme dhe në këtë vlerësim të ndikimit në mjedis do merret ne konsiderat vetëm ndikimi që mund të ndodh ne ujerat sipërfaqësore gjate asfaltimit të rrugës.

Në vijim po prezantojmë burimet ujore prane gjurmës së projektit :

Perroji Zalli I Llanges

Ujëmbledhes ne km 12+500

Zalli i Stëblevës

Përroji Paparasi

Perroji i Dafës

Lumi i Borovës

Lumi i Vllahisë

Lumi i Govolës

Përrjoi i Klenjës ,

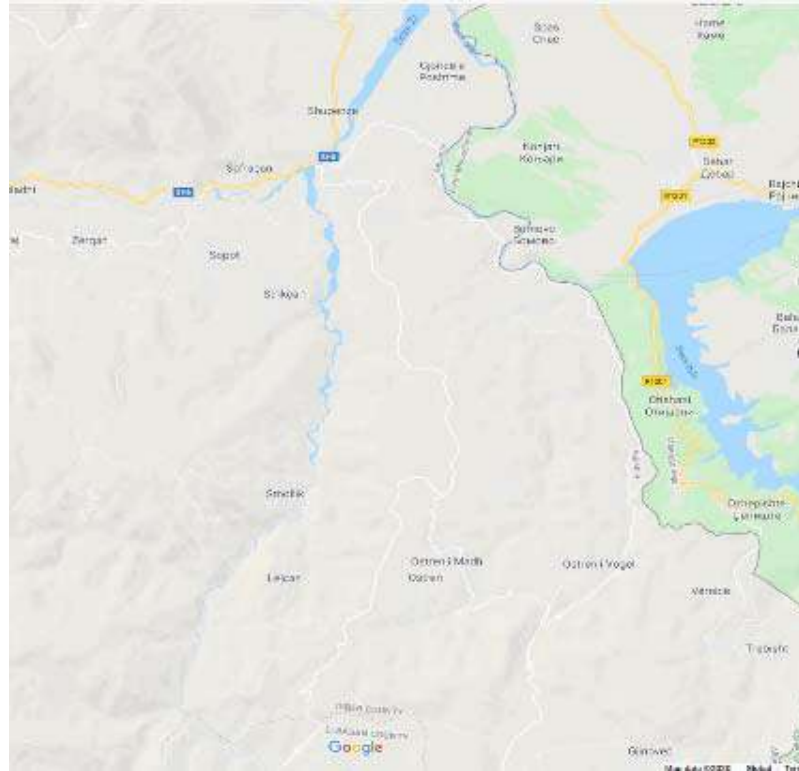
Degëzime të perroit te Okshtunit

Lumi i Zerqanit

### **Drini i Zi**

Drini i Zi buron nga Liqeni i Ohrit, ndërsa del nga territori i Maqedonisë së Veriut në afërsi të qytetit të Dibrës në lartësi mbidetare 476 m. Gjatësia e përgjithshme e lumit është 149 km . Lumi rrjedh në veri në drejtim të qytetit të Dibrës në një zonë malore, ku pastaj e shënon një pjesë të kufirit të Maqedonia e Veriut - Shqipëri, për të kaluar pastaj në territorin e Shqipërisë.

Lumi Drin përshkon 6.85 km në territorin e bashkisë Bulqizës. Ky lum buron nga liqeni i Ohrit, pas daljes nga ky liqen në qytetin e Strugës vazhdon rrugën nëpër një sërë grykash të ngushta të cilat mbarojnë në Urën e Spilesë. Arteri kryesor i Drinit, pasi kalon në kufijt shtetëror të vendit është Zalli i Bulqizës. Zalli i Bulqizës, i cili buron në liqenet e Balgjajt, merr me vete shumë përrrenj të vegjël e përroska. Formohet nga bashkimi i ujërave të përroit të Okshtunit dhe përroit të Dushajt. Ky lumë e ka gjatësinë e shtratit 46.5 km, sipërfaqja e pellgut ujëmbledhës 484 km<sup>2</sup> , lartësinë mesatare 1150 m dhe rnie 25m/km.



Figurë 51:Rrjedha e Lumit Drin i ZI





Figurë 52: Intersektimet e gjurmës e projektit në lidhje me burimet ujore sipërfaqësore dhe burimet ujore pranë gjurmës së projektit



Figurë 53: Ujëmbledhes ne km 12+500





Figurë 54: Harta e burimeve ujore pranë gjurmës së projektit



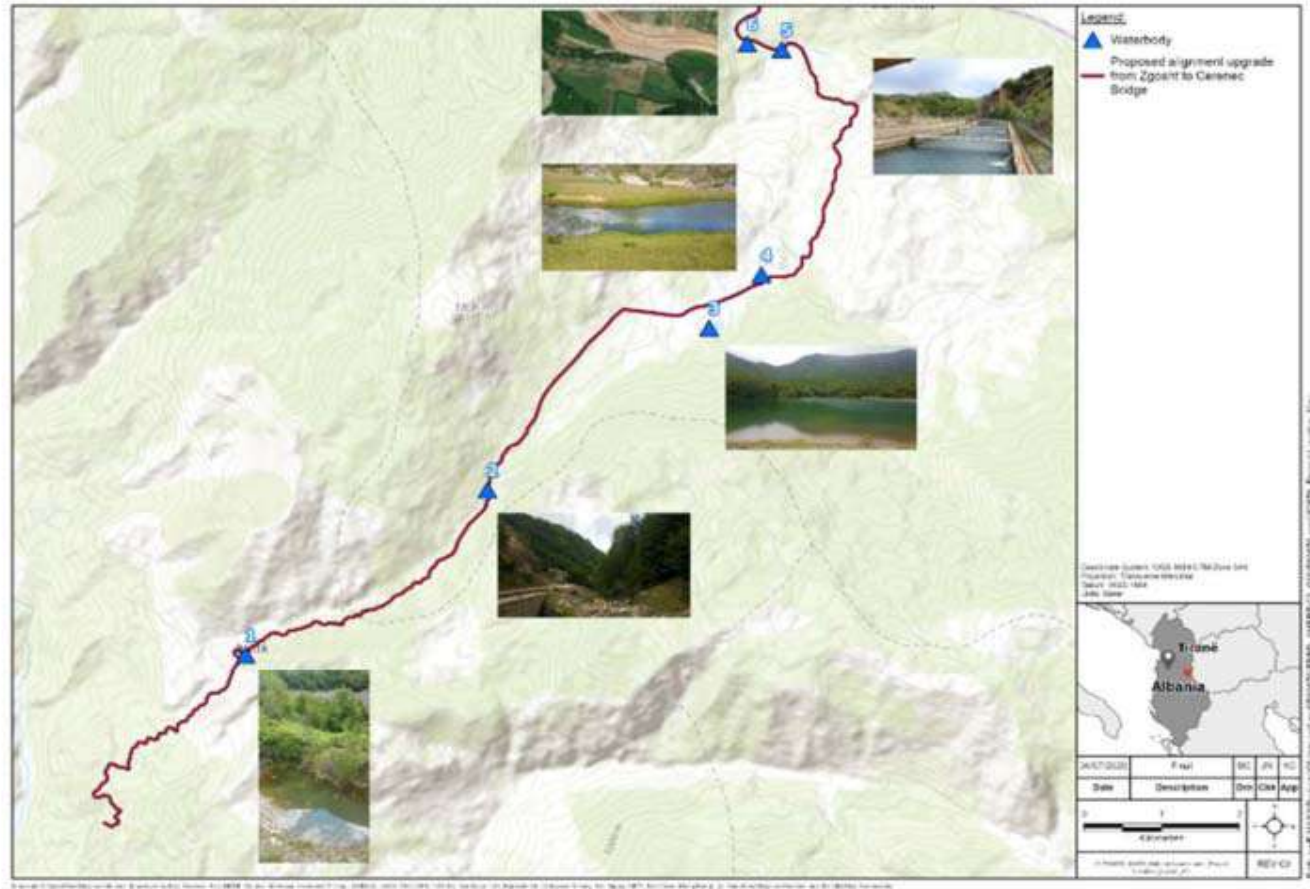


Figurë 55: Lumi I Boroves



Figurë 56:Lumi Drini I Zi





Figurë 57:Vendohja e burimeve ujore ne lidhje me gjurmen e projektit



### 5.2.1 Burimet e ujit të pijshëm në zonën e projektit

Në gjurmën e projektit nuk janë identifikuar intersektime apo prani të burimeve të ujit të pijshëm. Nuk ka asnje burim i ujit të pijshëm në afërsi me zonën e projektit i cili do mund të ndikohet nga faza ndërtimore apo më pas .

### 5.2.2 Përshkrim i Zonave të Mbrojtura dhe Monumentet e Natyrës

Rrjeti i Zonave të Mbrojtura, brenda Shqipërisë, përmban disa kategori, të cilat mund të përcaktohen si më poshtë:

Kategoria I: Rezerva Vetëm për qëllime Natyrore/ Rezerva për qëllime Shkencore

Kategoria II: Park Kombëtar

Kategoria III: Monument Natyror

Kategoria IV: Rezerva Natyrore të Administruara/Zonë e Administruar e Specie dhe Habitatese

Kategoria V: Zonë Peisazhi e Mbrojtur

Kategoria VI: Zonë e Mbrojtur për Shumë Përdorime.

Referuar Hartës së Zonave të Mbrojtura të publikuar nga AKZM

([http://akzm.gov.al/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en](http://akzm.gov.al/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en)),

rezulton se zona e projektit nuk ndërpret zona të mbrojtura dhe monumente të natyrës.

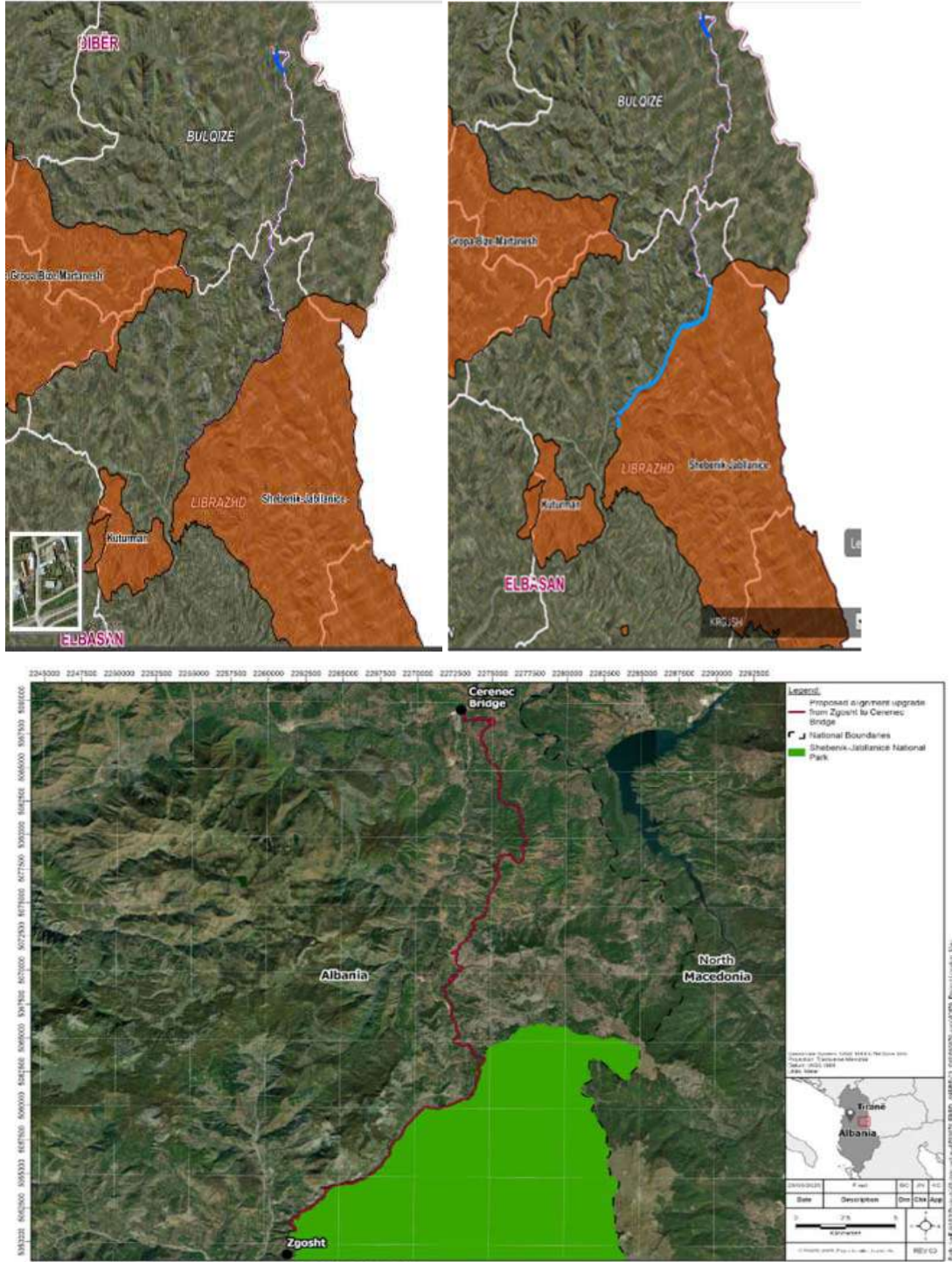


Figurë 58: Harta e zonave të mbrojtura Shqipëtare

Një pjesë e gjurmës së projektit prej 13.5 km përshkon kufirin perëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë. **Kjo gjurmë i përket zonës së përdorimit tradicional të Parkut në të cilën mundësohet vazhdimi i veprimtarive, tradicionale dhe ekonomike, e ku mund të ushtrohen veprimtari të reja, vetëm me lejet mjedisore dhe, Zona përfshihen territoret bujqësore, ujore e pyjore, rreth qendrave të banuara, kryesisht të përdorura nga banorët. Në zonën e përdorimit tradicional zbatohet shkalla e katërt e mbrojtjes**

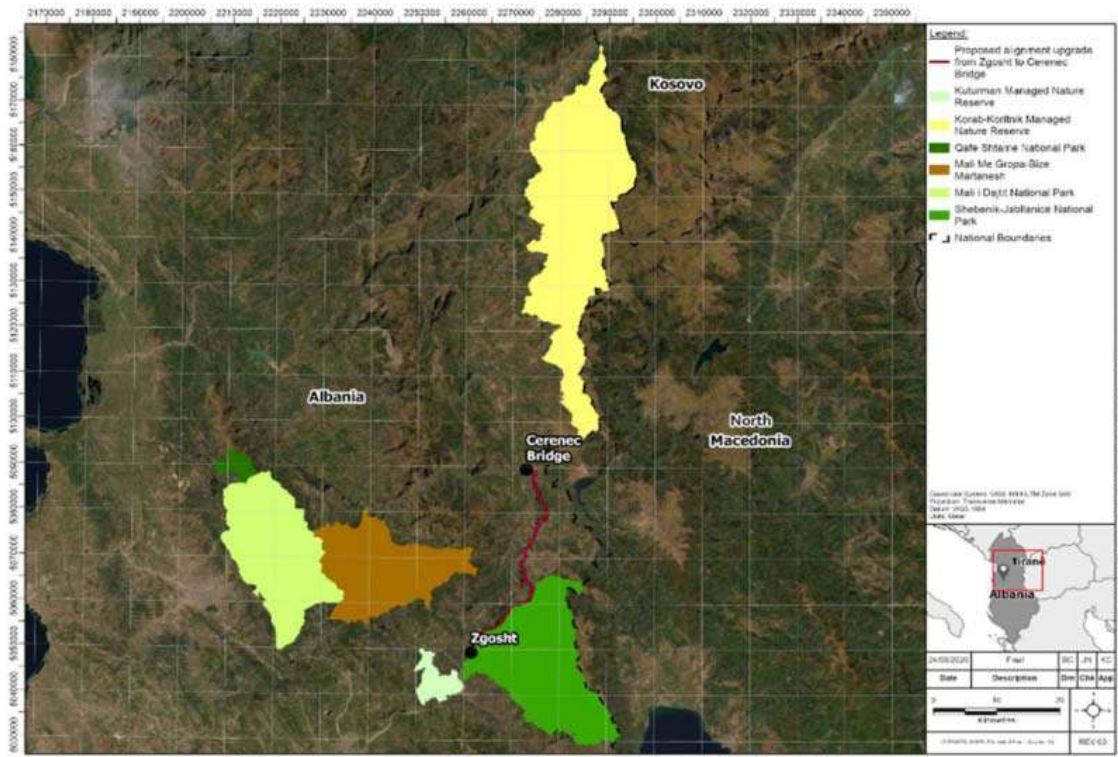
Ndërkoh që gjurma e projektit nuk intersekon dhe është larg monumenteve të natyrës . Të gjitha monumentet e natyrës janë larg trasesë së gjurmës së rrugës dhe në asnjë rast nuk kemi intersektime.

Në vijim po japim hartën e zonave të mbrojtur në lidhje me zonën e projektit e cila tregon qartë që zona e projektit nuk ndikon asnjë nga monumentet e natyrës apo zonat e mbrojtura.



Figurë 59:Nje pjesë prej 13.5 km gjendet në perimetrin e kufirit të parkut Shebenik \_Jabllanec





Figurë 60: Zonat e tjera të mbrojtura në lidhje me zonën e projektit

Një numër zonash të mbrojtura ndodhen përreth zonës së studimit, por jashtë saj:

- Kuturman - Rezerva Natyrore e Menaxhuar (Kategoria IV IUCN)
- Mali Me Gropa-Bize-Martanesh - Peizazh i Mbrojtur (Kategoria V IUCN)
- Mali I Dajtit - Parku Kombëtar (Kategoria II)

Zona më e afërt e mbrojtur me projektin dhe Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë është Kuturman. Kjo rezervat natyror ndodhet afërsisht 5 km nga Projekti dhe 500 m nga Parku Kombëtar Shebenik-Jabllanicë në pikat më të afërta.

Ekosistemit natyror Shebenik-Jabllanicë është shpallur “Park Kombëtar” sipas VKM Nr.640, datë 21.5.2008 “për shpalljen “Park Kombëtar<sup>4</sup>” të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë”.

Kufijtë e këtij “Parku Kombëtar” janë, si më poshtë vijon:

a) Veri: Pika e takimit të rrugës automobilistike Librazhd-Steblevë, me rrugën Librazhd-Dorëzi, me koordinata 4441509.41L/4564276.59V, ura e lumit Rapun, pranë fshatit Zagoshë, shkalla e Lunikut, fshati Lllanga, Fushë Studa. Kufiri verior ndjek rrugën e fshatit Borovë, në kuotën 887 m, përroin e Zallit të Klenjës, ndërpret rrugën automobilistike Steblevë-Klenjë, në kuotat 1328 m, 1462 m, 1484 m, 1654 m, 1778 m, pika kufitare, me kuota 1980 m (Shkëmbi i Shqipës) (4 460 524.30 L/4 580 064.18V).

b) Lindje: Kuota 1980.0 m (Shkëmbi i Shqipës), me koordinata 4 460 524.30L/4 580 064.18V, vijon përgjatë kufirit shtetëror, në kuotat 2071 m, Maja e Radacit (2081 m), 2069 m, Qafa e Kruqit, 2132 m, Shpella e Ariut, 2030 m, Qafa e Kokelit (1883 m), 1922 m, 1948 m (Maja Reti Kurorës), 2020 m (Maja “Varri

<sup>4</sup> VKM Nr.640, datë 21.5.2008 “për shpalljen “Park Kombëtar



Marikës”), 2133 m (Maja e Kallkanit), 2189 m, 1709 m, 1611 m, 1594 m, Qafa Rinas 1404 m, me koordinata 4 465 215.85L/4 553 644.62V.

c) Jug: Kuota 1404 m, me koordinata 4 465 215.85L/4 553 644.62V, ndjek kurrizin dhe rrugën për këmbësorë, në drejtim të Qafa e Policës, në kuotën 1366 m (Maja Kyqi Mjet), kalon te Qafa e Gjashtë Lisave, ndjek rrugën për këmbësorë dhe me kuotat 1379 m, 1376 m (Maja e Skurës), me koordinata 449 513.84L/4 553 516.22V.

ç) Perëndim: Kuota 1376.3 m (Maja e Skurës), me koordinata 449 513.84L/4 553 516.22V) zbret kurrizin, ndërpret lumin e Bushtricës, vijon në kuotat 1147 m, 1054 m (Maja e Trestenikut), 1143 m (Maja “Varri i Plakës”), 1063 m, ndjek rrugën për këmbësorë për në fshatin Bozgarë-Kokrevë, në kuotën 783 m, ndërpret përroin e Hotolishtit, ngjitet kurrizit, në kuotat 767 m, 744 m, 1100 m, 505 m, 916 m, kalon përgjatë rrugës Dorëzi-Librazhd, deri te pika e takimit me rrugën automobilistike Librazhd-Steblevë, me koordinata 4 441 509.41L/4 564 276.59V.

3. “Parku Kombëtar” Shebenik-Jabllanicë ka një sipërfaqe të përgjithshme 33 927,66 (tridhjetë e tre mijë e nëntëqind e njëzet e shtatë presje gjashtëdhjetë e gjashtë) ha, ku pjesën kryesore të territorit e zënë sipërfaqet pyjore, të ndjekura nga sipërfaqet kullimore, bujqësore, joprodhuese, shkëmbore dhe sipërfaqe troje, sipas tabelës, që i bashkëlidhet këtij vendimi.

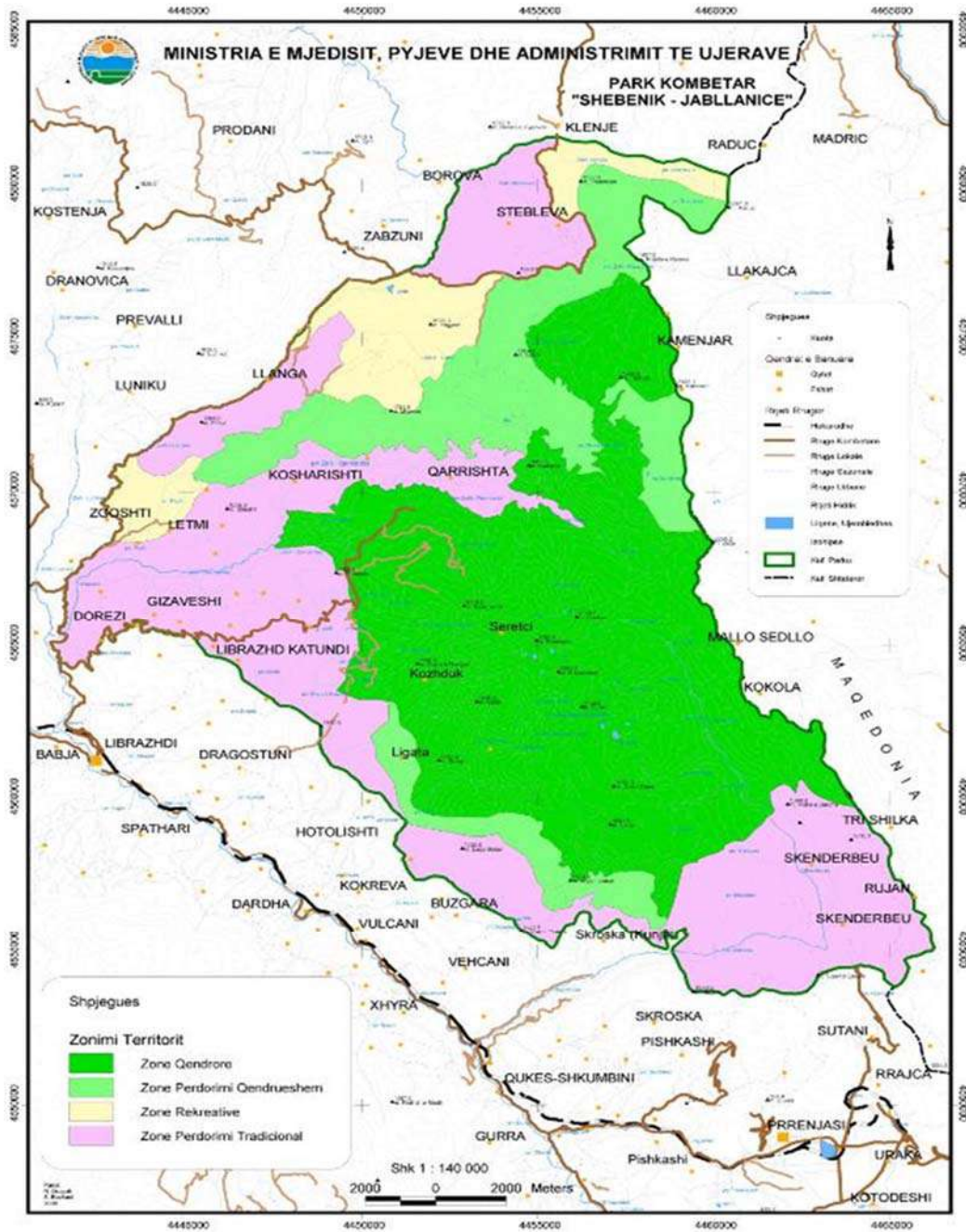
4. “Parku Kombëtar” Shebenik-Jabllanicë ndahet në katër nënzona ruajtjeje e administrimi, si më poshtë vijon:

**a) Zona qendrore**, me sipërfaqe 14 046 ha, e shënuar në hartë me “ZQ”, përfshin habitatet kryesore natyrore. Ajo përcaktohet si zonë me vlera të larta për natyrën dhe biodiversitetin dhe në të zbatohet shkalla e parë e mbrojtjes, që siguron një territor të pasqarësuar.

**b) Zona e përdorimit të qëndrueshëm**, me sipërfaqe 5 253 ha, e shënuar në hartë me “ZPQ”, përfshihen habitate, pyjore e kullimore, pothuajse natyrore, përreth zonës qendrore, për të cilën ajo shërben si zonë buferike. Në këtë zonë lejohen veprimtari ekonomike sezonale (si kullotja, grumbullimi i bimëve mjekësore, prodhimeve të dyta të pyllit), të cilat nuk cenojnë integritetin ekologjik të ekosistemit dhe ushtrohen vetëm me leje mjedisore. Në zonën e përdorimit të qëndrueshëm zbatohet shkalla e dytë e mbrojtjes.

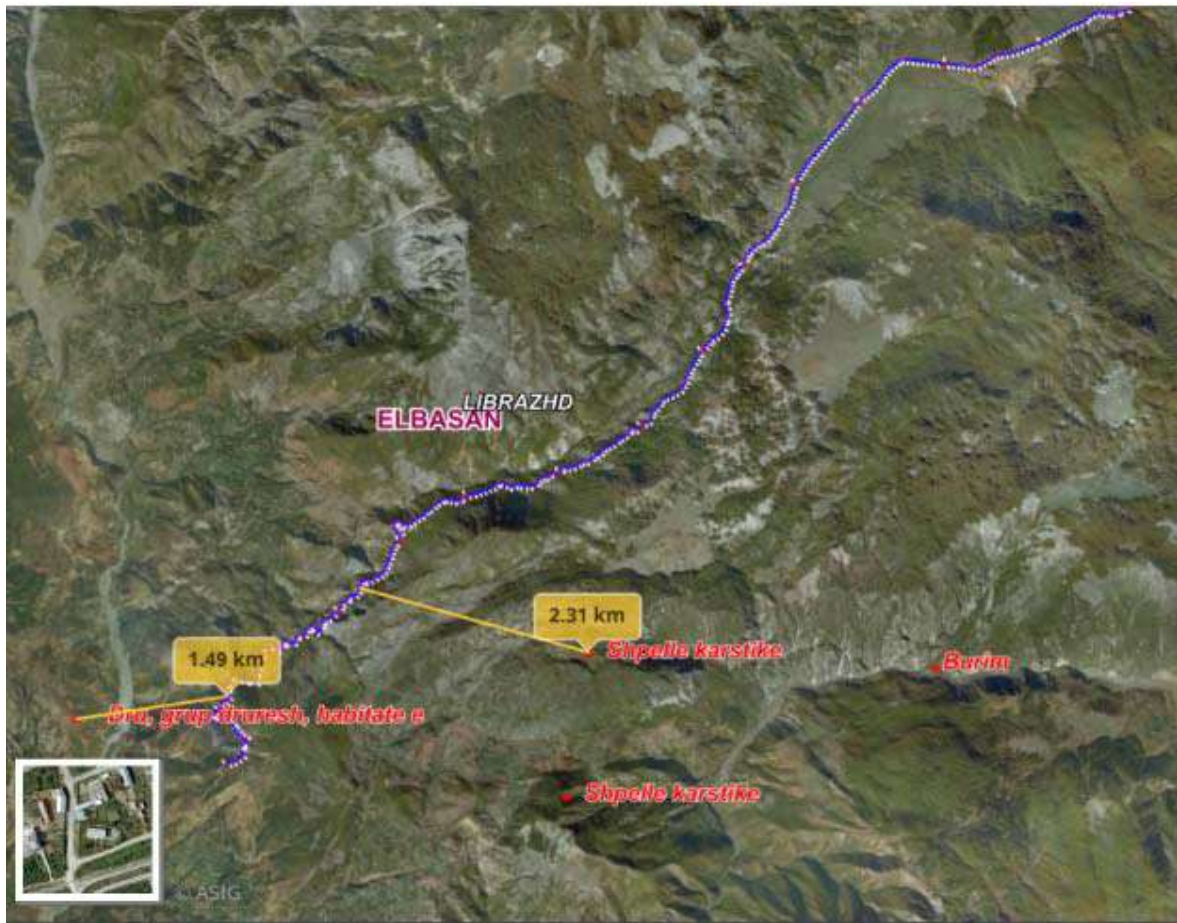
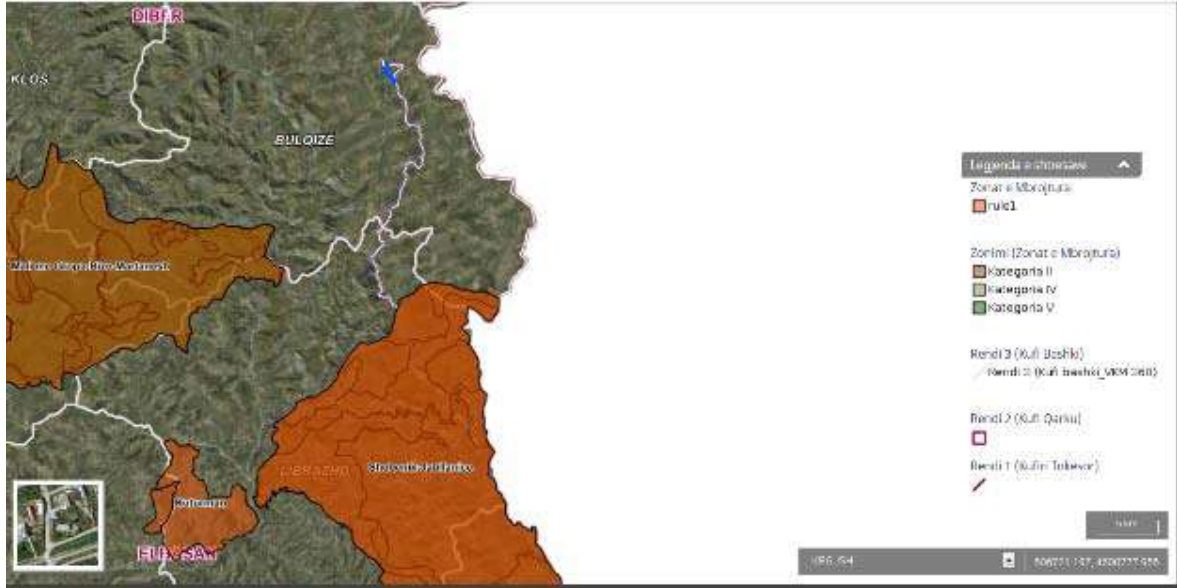
**c) Zona rekreative, me sipërfaqe 2209 ha**, e shënuar në hartë me “ZR”, përbën zonën me mundësi rekreative, në natyrë të hapur, në përputhje me funksionet e zonës së mbrojtur, vlerat ekologjike, të peizazhit dhe vlerat, turistike e kulturore. Në këtë zonë përfshihen pjesët pyjore, kullotat, livadhet dhe tokat bujqësore në Letë, Fushë Studë e Steblevë. Në zonën rekreative zbatohet shkalla e tretë e mbrojtjes.

**ç) Zonat e përdorimit tradicional, me sipërfaqe 12 420 ha**, e shënuar në hartë me “ZPT”, është zonë ku mundësohet vazhdimi i veprimtarive, tradicionale dhe ekonomike, e ku mund të ushtrohen veprimtari të reja, vetëm me lejet mjedisore dhe, për rastet e trashëgimisë kulturore me leje të Ministrisë së Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve dhe të shërbimit arkeologjik. Zona përfshihen territoret bujqësore, ujore e pyjore, rreth qendrave të banuara, kryesisht të përdorura nga banorët. Në zonën e përdorimit tradicional zbatohet shkalla e katërt e mbrojtjes.



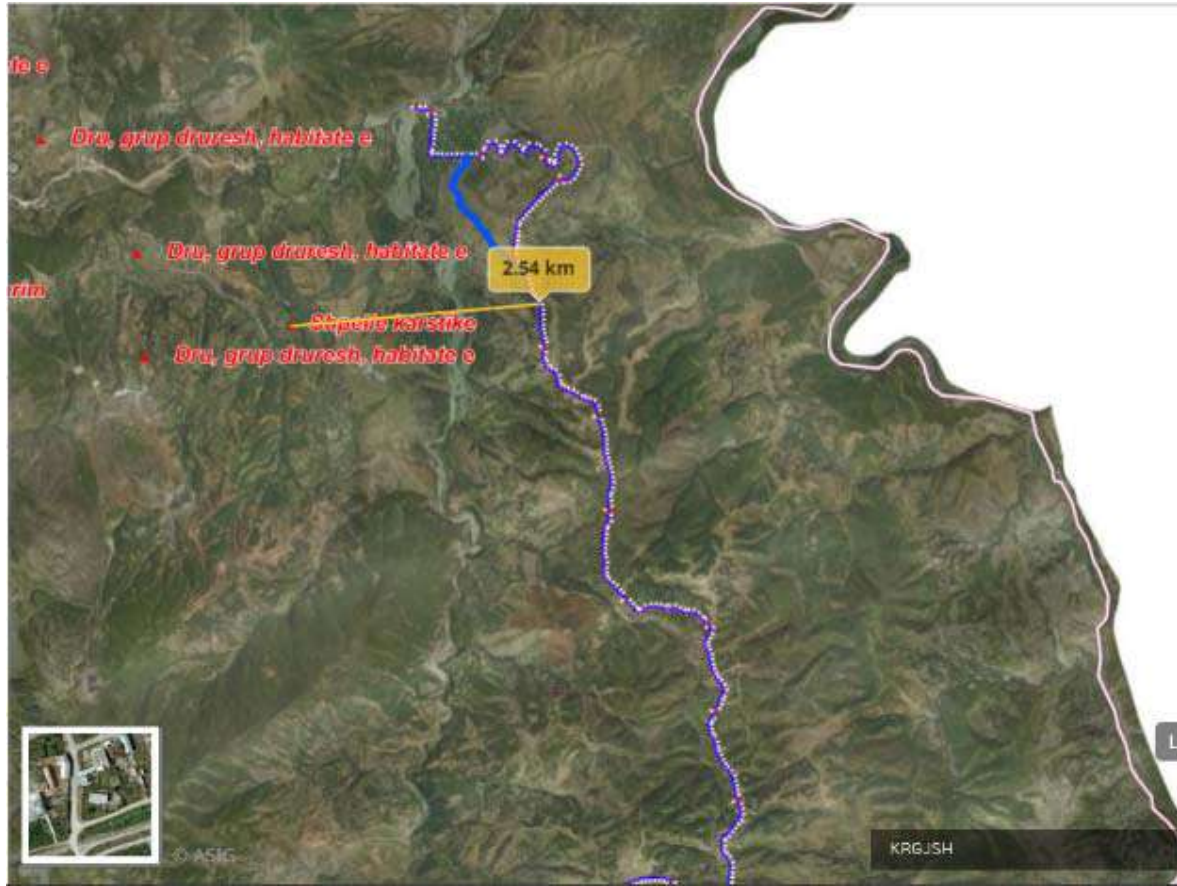
Figurë 61:Ndarja sipas zonave e Parkut Shebenikë –Jabllanice



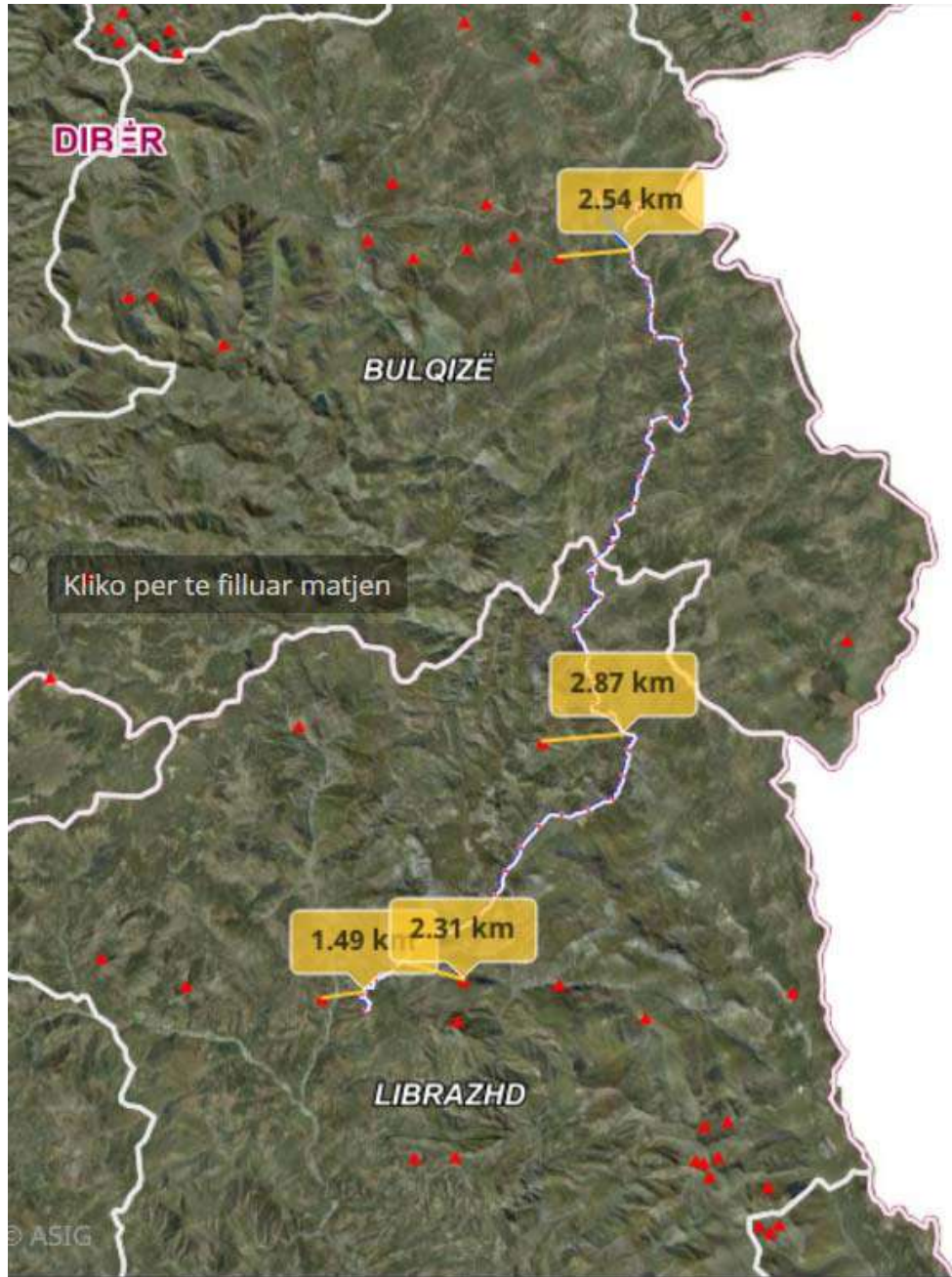


Figurë 62: Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit





Figurë 63: Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit



Figurë 64: Distanca e monumenteve te natyrës ndaj gjurmës së projektit

Sic shikohet në gjurma e projektit nuk intersekton asnjë monument natyre apo zonë e mbrojtur.

**6 VLERËSIM I NDIKIMEVE NEGATIVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS NGA PROJEKTI****6.1 Identifikim i ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit.**

Sistemim asfaltim i rruges Zgosht - Ura e Cerencit ashtu sikurse edhe aktivitetet e tjera ndërtimore që zhvillohet në mjedis shoqërohet me impakte pozitive dhe negative që janë pjesë e atij kompromisi që shoqëria jonë ka zgjedhur për t'u zhvilluar.

Sic është përshkruar edhe në kapitujt respektivë , nëpërmjet këtij projekti synohet asfaltimi i segmentit rrugor “Zgosht-Ura e Cerencit”rruge e cila është ndertuar vite me pare deri në shtresën e stabilizantit, por pa e asfaltuar.

Ndertimi i kesaj rruge ka filluar vite me pare ( 2013 ) për të cilën janë marrë edhe lejet perkatese mjedisore mjedisit(referoju lejes mjedisore PN-5408-05-2013 datë 03/05/2013; NUIS /NIPT :K57904615V “ Leje Mjedisore Rikonstrukcion i rrugës Librazhd-Dibër ,Loti 1 dhe Loti2).Është bere hapja e trasesës dhe ndërtimi i trupit të rrugës deri në shtresën e stabilizantit por nuk është bere asfaltimi i saj.Ndikimi në mjedis për ndertimin e kesaj rruge deri në kete faze , janë vlerësuar në raportet përkatëse të vlerësimit të ndikimit në mjedis për të cilën janë marre edhe miratimet nga institucionet mjedisore por jo vetëm.

Në këto kushte ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis do marri në konsideratë vetem proceset e asfaltimit dhe sistemimit të rrugës , referuar proceseve të punes të përshkruara në projektin teknik.

Vlerësimi i ndikimeve të mundshme në mjedis i projektit të propozuar është bërë gjykuar mbi faktorët që lidhen me natyrën e veprimtarisë, teknologjinë e përdorur, mënyrën e funksionimit, lëndët e para të përdorura dhe mbetjet e gjenerura, të gjitha nën kontekstin e mjedisit fizik, biologjik dhe socio-ekonomik. Identifikimi i ndikimeve të mundshme në mjedis është analizuar sipas fazave të veprimtarisë si më poshtë:

Sipas natyrës ndikimet klasifikohen në dy grupe të mëdha:

- Ndikime të kthyeshme;
- Ndikime të pakthyeshme;

Të dy llojet e ndikimeve mund të minimizohen në terma relativë ku qëllimi kryesor është mbajtja e ndikimit brenda sipërfaqes së çdo objekti dhe krijimi i kushteve natyrore për të siguruar riaktivizim të proceseve komplekse të natyrës dhe rigjenerim të biodiversitetit.

Vetë natyra e aktivitetit të propozuar dikton ndikime dhe efekte të përhershme ose ndikime mbetëse në karakterin e mjedisit të sapokrijuar përgjatë gjithë tërësisë së tij, për zbutjen e të cilave propozohen masa konkrete.

**6.2 Metodatat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis**

Zgjedhja e metodës për parashikimin e ndikimeve negative në mjedis për fazën ndërtimore të zhvillimit të projektit është bazuar në projektin teknik për Sistemim asfaltim i rruges Zgosht - Ura e Cerencit, vendodhjes së gjurmës së projektit , kohëzgjatjen e fazës ndërtimore , gjendjen aktuale të cilësisë së mjedisit përreth zonës së projektit .Për të vlerësuar ndikimet e pritshme në mjedis grupi hartues është bazuar në:

- Krijimin e një baze të dhënash me përgjigjet mbi pyetjet lidhur me problematikat mjedisore dhe analizimin e tyre;
- Analizimin e zbatimit të projektit ;
- Përputhshmëria e plotë projekti me ligjet dhe rregulloret përkatëse;
- Ndikimi nga projekti në kushtet sociale-ekonomike të komunitetit pritës dhe shëndeti i banorëve;



- Ndikimet afatgjatë ose të përhershëm në sistemet ekologjike ose pasuritë natyrore të lokalitetit apo ato që paraqesin interes kombëtar ose rajonal?
- Vlerësimi nëse do të ndikohen komponentët e ndryshëm te ekosistemit të zonës?

Analizimi i zbatimit të projektit:

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

#### **Faktorët dhe Kriteret që zbatohen në Vlerësimin e Ndikimeve të Mundshme:**

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

- Krahasimi me ligjet, rregulloret apo me standardet e pranuar (kombëtare dhe udhëzimet dhe standardet ndërkombëtare)
- Konsultimi me vendimmarrësit përkatës dhe me agjencitë e mjedisit, etj.
- Preferencë të kriterëve të paravendosura, si zonat e mbrojtura apo zona me ndjeshmëri të lartë mjedisore;
- Përputhshmëria me objektivat e politikave qeveritare si dhe planet e pergjithshme vendore.
- Mbledhja e sa më shumë informacioneve dhe njohurive lidhur me temën e projektit, nivel sa më i lartë dhe një gjykim sa më të mirë profesional të ekipit të që harton vlerësimin mjedisor
- Njohje dhe vlerësim më të mirë të vlerave të ekosistemit.

### **6.3 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis**

Në mënyrë të përgjithshme gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis për zhvillimin e këtij projekti janë analizuar ndikime potenciale negative të në mjedis për indikatorët mjedisore dhe social në vijim :

- Impakt në tokë/tjetërsim të tokës bujqësore
- Impakt në burimet ujore
- Impakt në cilësinë e ajrit
- Ndikimi në Biodiversitetin e zonës së projektit/vegjetacion
- Ndikimi vizual
- Zhurmat
- Impakti në Trafikun Rrugor
- Impakti në Trashegimë Kulturore dhe Arkeologjike
- Impakti ndaj Mjedisëve të Punës dhe Shendetit Human
- Ndikim social
- Menaxhimi i mbetjeve të gjeneruara

#### **6.3.1 Impakti mbi Tokë**

- Impakti i përhershëm :Tjetërsim në përdorimin e tokës

Sic është përshkruar edhe në kapitujt e mesipërm punimet e asfaltimit të rrugës do të kryhen mbi gjurmën egzistuese të rrugës e cila është ndërtuar tashmë vite më parë deri në shtresën e stabilizantit .Nuk do të ketë nevojë për tokë të re jashtë gjurmës egzistuese të projektit gjatë zhvillimit të këtij projekti .Si konkluzion nuk kemi ndikim në tjetërsim të përdorimit të tokës.

- Impakti gjatë fazës së asfaltimit dhe sistemimit të rrugës sipas standartit të kërkuar:

Potencial për ndotje të sipërfaqes së tokës për shkak të rrjedhjeve, pikimeve aksidentale të hidrokarbureve, lubrifikanteve nga pajisje, nga makineritë të cilat operojnë në sheshin gjatë fazës ndërtimore.

- Gjatë fazes operationale, vënies në funksionim  
Nuk pritet të ketë ndikim në cilësinë e tokës pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

### 6.3.2 *Impakt në burimet ujore*

- Impakti gjatë fazes së ndërtimit

Gjatë punimeve ndërtimore potencialisht mund të kemi rritje e lëndës së ngurtë në ujërat sipërfaqësore si pasojë e shpëlarjes së sipërfaqeve të tokës (në kohë me reshje).

Nuk vlerësohet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

### 6.3.3 *Impakti në Cilësinë e Ajrit*

- Impakti gjatë fazës ndërtimore

Ndotja e ajrit (me të kuptojmë prishjen e cilësisë së ajrit përreth) që do rezultojë nga faza ndërtimore të tilla si emetimi i pluhurave dhe gazeve nga procesi i asfaltimit, gjatë qarkullimit të automjeteve në rrugën aktuale e cila është e paasfaltuar ,emetime të cilat do të shtohen më shumë gjatë ditëve me mot të thatë dhe me erë. Ky ndikim do jetë lokal dhe vetëm në fazën e ndërtimit. Gjithashtu edhe gjatë kësaj faze do zbatohen kriteret për të minimizuar këto impact. Potencialisht do kemi rritje të moderuar të nivelit të PM10 dhe PM2.5 në ajër. Kjo sasi pluhuri do të ndikojë kryesisht mbi cilësinë e ajrit, në afërsi të kantierit ku do të kryhen punime ndërtimi.

Potencialisht do kemi emetime të gazeve nga djegia e karburantit të makinerive dhe pajisjeve që operojnë në kantier (gaze CO<sub>2</sub>,SO<sub>2</sub>,NO<sub>x</sub>,VOC që emetohen nga djegia e karburantëve) si dhe gjatë proceseve të asfaltimit të rruges.

### 6.3.4 *Impakti mbi biodiversitetin*

- Impakti gjatë fazës ndërtimore:

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese të një rruge tashme të ndërtuar deri në shtresën e stabilizantit vite më parë , nuk do kemi demtim të mbulesës vegetative pasi nuk kemi mbulesë vegetative në gjurmën egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rruges , nga levizja e automjeteve për gjatë aksit egzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet pranë saj.

Ky impact do jetë i përkohshëm dhe kryesisht në afërsi me gjurmën e projektit , në kohë të thatë dhe me erë.

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi ndikim të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit , e cila do shqetësohet nga zhurma e makinerive dhe pajisjeve vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet pranë Parkut “Park Kombëtar ” të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë” rreth 13.5 km e saj .

Gjithashtu gjatë fazes së operimit të rruges ( pas përfundimit të asfaltimit të saj ) potencialisht do kemi ndikim në kafshet e zonës të cilat mund të vriten /demtohen aksidentalisht nga përdoruesit e rruges .

### 6.3.5 *Impakti Vizual dhe Peisazhi*

- Impakti nga faza ndërtimore:

Siç do proces pune në fushën e ndërtimit, edhe gjatë fazës ndërtimore të këtij projekti pritet të kemi ndryshime të përkohshme por edhe të përhershme në mjedis, pra ndikim në peisazh. Disa ndikime të përgjithshme janë;

- Ndryshime në pamjen vizuale përgjatë gjurmës së projektit ku do kryhen punimet.
  - Ndryshime të pamjes nga instalimi i pajisjeve dhe makinerive të ndërtimit që do të përdoren dhe do të intalohen perkohestit gjatë fazës ndërtimore.
- Gjate fazes se ndertimit ,perkohestit do të ndikohet negativisht peisazhi.Ky ndikim do te jete i perkohshem.

#### 6.3.6 *Impakti nga Zhurmat*

##### ➤ Faza ndertimore

Lidhur me emetimin e zhurmave gjatë fazës ndërtimore, duhet theksuar se ky ndikim është i përkohshëm. Burimet e zhurmës mund të jenë të shumta dhe mund të shkatohen nga pajisjet gjeneratorët, makinerit, kamionët transportues etj .Impakti i zhurmës do ndihet në zonën e kantierit dhe në afersi me objektet e banimit pranë tyre .Keto zhurma ndikojne ne komunitetin qe ndodhet prane por edhe ne faunen perreth zones se projektit.

##### ➤ Gjate fazës se operimit :

Niveli i zhurmave do të reduktohet pas asfaltimit të rrugës,e cila perdoret aktualisht nga automjetet të cilat për shkak të gjendjes jo të mirë të saj ( e pa asfaltuar) ka nje nivel të shtuar të zhurmës në ambjent nga qarkullimi i automjeteve.

Gjithesesi do kemi nje nivel te zhurmave nga levizja e automjeteve pergjate aksit te rruges vecanerisht e ndjeshme kjo prane objekteve te banimit por edhe ne faunen perreth zones se projektit.

#### 6.3.7 *Impakti në Trafikun Rrugor*

##### ➤ Faza ndertimore

Gjate fazes ndertimore pritet te kete impakt ne trafik, i cili do duhet te menaxhohet nepermjet nje plani te menaxhimit te trafikut te hartuar nga kompania zhvilluese dhe te miratuar nga organet kompetente.

##### ➤ Gjate fazës se operimit:

Ndërtimi i këtij projekti do të përmisoje dukshëm gjendjen e rrugës /infrastrukturën rrugore dhe rrjedhimisht do reduktojne problemet qe lidhen me trafikun aktual (si zhurmat ,cilesinë e mjedisit , ajrit , ceshtjet sociale , riskun ne shendetin human )përgjate rruges egzistuese aktualisht të pa asfaltuar.

#### 6.3.8 *Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike*

##### Faza Ndërtimore

Gjurma e projektit dhe në afërsi te saj nuk ka pranë asnje objekt të vlerave arkeologjike apo të rëndësise kulturore.

Kryerja e veprimeve ndërtimore do te bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbeshtur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashegimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

#### 6.3.9 *Impakti ndaj Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human*

##### *Impakti nga ndertimi:*

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit



dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

#### *Faza pas ndërtimit*

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

### 6.3.10 *Ndikimet Sociale*

#### *Ndikimet negative :*

Implementimi i këtij projekti behet mbi nje gjurme egzistuese ( trupi i rruges deri ne shtresat asfaltike eshte tashme i ndertuar ) dhe impakti mbi shpronесimet per kete projekt eshte marre ne konsiderate ne lejet e merpashme per kete projekt ,ndaj ne parim nuk pritet te kete shpronесime nga zbatimi i këtij projekti

Gjithesesi nese gjate zbatimit te këtij projekti mund te duhet te kemi shpronесime per siperfaqe te caktuara toke ne lidhje me standartet , procedurat dhe politikat e shpronесimeve eshte hartuar Resetalmetrn Action Plan ( draft ) i cili percakton parimet , standartet dhe procedurat qe do duhet te ndiqen per kete proces ne permbushje te kerkesave ligjore te shqiperise por edhe standartet e BERZH.

Ky plan do duhet te finalizohet sipas specifikave ne terren kur do lind nevoja per shpronесime.

#### *Ndikimet Pozitive Sociale*

Zhvillimi i këtij projekt shoqerohet me efekte pozitive sociale si vijon:

- Permiresimin e gjëndjes se rruges e rrjedhimisht standartin e rruges , i cili do te shoqerohet rrjedhimisht edhe me permiresim e zhvillim te infrastrukturës rrugore te rajonit , permiresimin e cilesise se jetes per banoret dhe perdoruesit e rruges.
- Reduktimi i emetimeve te grimcave të ngurta në ajër për shkak të qarkullimit në rrugë aktualisht jo të asfaltuar , reduktimin e nivelit të zhurmave nga qarkullimi i automjeteve në rruge jo të asfaltuar , permiresimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges .
- Punësimi i përkohshem për komunitetin i cili do të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do te merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje e standartit te shërbimeve per komunitetin

### 6.3.11 *Gjenerim mbetjesh*

Gjatë proceseve të gërmimit do të gjenerohen mbetje nga gërmimet kryesisht dhera por edhe material shkembor ( i cili vlerësohet t ë jet ë 5191m3) .Volumi total i materialit te gjeneruar ( dhera dhe shkembor ) është vlerësuar të jetë i barabart ë me një volum prej **45199.61 m3**.

Nga ky material është vlerësuar që nje pjesë e saj prej **20285 m3** të përdoret si material mbushës Matreriali qe do te depozitohet ne vendepozitim (dhera nga gërmimet )vlerësohet të jetë **24 914 m3** (45199.61-20285 ) .

Kjo sasi do depozitohet në venddepozitimet e miratuara nga pushteti lokal ose do përdoret për rehabilitime te zonave t ë ndikuara nga erozioni të cilat kerkojne masa dherash si materil mbushje sipas rastit në afërsi me zonën e projektit dhe ne bashkepunim me pushtetin vendor dhe komunitetin .

Gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

Sasia e mbetjeve te gjeneruara do jete kryesisht mbetje asfalti te cilat gjenerohen nga procesi i afaltimit .Kjo mbetje nuk vlerësohet të jetë sinjifikative dhe eshte nje mbetje e riciklueshme e cila mund të menaxhohet lehtësisht nga prodhuesit e asfaltit të cilët janë të interesuar të perdorin me eficence këtë produkt .

Mbetjet inerte do të depozitohen ne (vendepozitimim e mbetjeve inerte ) sipas një marrëveshje me pushtetin vendor p ërkat ës (Librazhd Bulqize).

Lloji i mbetjeve inerte të klasifikuara sipas katalogut të mbetjeve ,përfshijnë:

**MBETJE NGA NDËRTIMET DHE PRISHJET (PËRFSHI DHERA TË GËRMUARA NGA ZONA TË KONTAMINUARA)**

17 01 01	Beton
17 02	Dru, qelqe dhe plastika
17 02 02	Qelqe
17 02 03	Plastikë
17 03	Përzierje bituminoze, bitumi dhe produkte të tjera të ziftit
17 04	Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)
17 04 11	Kabllo të tjera nga ato të përmendura në 17 04 10
17 05 04	Dhera dhe gurë, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03
17 05 08	Çakëll, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07
17 09	Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve
17 09 04	Mbetje të përziera nga ndërtimi dhe të prishjeve, të tjera nga ato të përmendura në 17 09 01, 17 09 02 dhe 17 09 03

Gjithashtu nga aktiviteti human i punonjësve që do operojnë për ndërtimin e këtij projekti , pritet të gjenerohen mbetje urbane të përfshira sipas klasifikimit të mbetjeve me kodin 20.

**20 MBETJET URBANE (MBETJET SHTËPIAKE DHE TREGTARE, MBETJE INDUSTRIALE E INSTITUCIONALE TË NGJASHME) PËRFSHIRË FRAKSIONET E MBLEDHURA VEÇMAS**

20 01	Fraksionet e ndara (përveç 15 01)
20 01 01	Letër dhe karton
20 01 02	Qelq
20 01 08	Mbetje të biodegradueshme nga kuzhinat dhe mensat
20 01 10	Veshjet
20 01 11	Tekstilet
20 01 39	Plastikët
20 01 40	Metalet
20 02 01	Mbetje të biodegradueshme
20 02 03	Mbetje të tjera të pabiodegradueshme
20 03	Mbetje të tjera urbane
20 03 01	Mbetjet e përziera urbane
20 03 04	Llumra nga gropat septike

#### 6.4 Shkarkimet e ujërave të ndotura, gaze , pluhur, zhurma, vibrime dhe mbetjet e gjeneruara

Gjatë fazës ndërtimore, fazë e cila është relativisht e limituar 10 muaj për rrjedhoje edhe shkarkimet në mjedis jane të karakterit të përkohshëm dhe relativisht aftashkurtër,janë vlerësuar shkarkimet e pritshme në mjedis si vijon :

- Mbetje inerte gjatë fazës ndërtimore ( kryesisht mbetje asfalti dhera nga procesi i germimeve prej të cilave sasia prej 24 914 m3 duhet depozituar )

- Mbetje urbane nga aktiviteti human i kompanise që operon në kantjer.
- Emetime PM10 ;PM2.5 TSPM ;
- Emetime zhurma
- Emetime gaze (CO<sub>2</sub>, Nox, VOC) nga djegia e karburnatit të automjeteve që operojnë në kantier si dhe gjate asfaltimit te rruges .
- Gjenerim ujra të zeza nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në kantier.

### 6.5 Shkarkimet urbane ujëra të zeza , mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve të përfshire ne projekt

Për ndërtimin e këtij objekti do angazhohen nga 30–50 punonjësë përfshire edhe stafin inxhinierik. Numri i punonjësve do të varioje nga specifikat e ndërtimit dhe kohës së kërkuar për realizimin e një procesi ndërtimor .

Në këto kushte do kemi edhe shkarkime në mjedis nga aktiviteti human i këtyre punonjësve të përfshirë në projekt.

Mbetjet urbane te gjeneruara nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në projekt do të grumbullohen dhe menaxhohen nga kompanitë që menaxhojne grumbullimin dhe transportin e mbetjeve urbane sipas njesive adminsitative ,sipas mërrëveshjeve përkatëse kontraktuale.

Ujrat e zeza do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktoreve të licensuar për grumbullim dhe trajtim ujra të zeza ( mini tualete protative ose nga gropa septike ) për raste kur do linde nevoja të perdoren tualete protative dhe nuk do kete mundësi te perdoret infrastruktura egzistuese e kanalizimeve te ujrave te zeza dhe te bardha.

Sasia e mbetjeve te gjeneruara nga aktiviteti human konsiderohet jo sinjifikativ .

Meqense punonjesit e perfshire ne projekt do jene banore te zones ,mbetjet urbane nga aktiviteti human jane pjese e po të njetes matrice , lokalitet , vendshkarkim dhe depozitimi i mbetjeve si kurse ata të ishin duke ushtruar një aktivitet tjetër brenda rajonit të tyre .

Pra nga ndërtimi i ketij projekti nuk do kete nevojë per infrastrukturë shtese te rrjetit te kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të bardha.

### 6.6 Metodat e Zbatuara për Parashikimin e Ndikimeve Negative në Mjedis

Zgjedhja e metodës për parashikimin e ndikimeve negative ne mjedis për fazen ndërtimore të zhvillimit të projektit është bazuar ne projektin teknik per Sistemim asfaltimi i rruges Zgosht - Ura e Cerencit, vendodhjes së gjurmës së projektit , kohëzgjatjen e fazës ndërtimore , gjendjen aktuale te cilësisë së mjedisit përreth zonës së projektit .Për të vlerësuar ndikimet e pritshme në mjedis grupi hartues është bazuar në:

- Krijimin e një baze të dhënash me përgjigjet mbi pyetjet lidhur me problematikat mjedisore dhe analizimin e tyre;
- Analizimin e zbatimit të projektit ;
- Përputhshmëria e plotë projekti me ligjet dhe rregulloret përkatëse;
- Ndikimi nga projekti në kushtet sociale-ekonomike të komunitetit pritës dhe shëndeti i banorëve;
- Ndikimet afatgjatë ose të përhershëm në sistemet ekologjike ose pasuritë natyrore të lokalitetit apo ato që paraqesin interes kombëtar ose rajonal?
- Vlerësimi nëse do të ndikohen komponentët e ndryshëm te ekosistemit të zonës?

Analizimi i zbatimit të projektit:

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



**Faktorët dhe Kriteret që zbatohen në Vlerësimin e Ndikimeve të Mundshme:**

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

- Krahasimi me ligjet, rregulloret apo me standardet e pranuar (kombëtare dhe udhëzimet dhe standardet ndërkombëtare)
- Konsultimi me vendimmarrësit përkatës dhe me agjencitë e mjedisit, etj.
- Preferencë të kriterëve të paravendosura, si zonat e mbrojtura apo zona me ndjeshmëri të lartë mjedisore;
- Përputhshmëria me objektivat e politikave qeveritare si dhe planet e përgjithshme vendore.
- Mbledhja e sa më shumë informacioneve dhe njohurive lidhur me temën e projektit, nivel sa më i lartë dhe një gjykim sa më të mirë profesional të ekipit të që harton vlerësimin mjedisor
- Njohje dhe vlerësim më të mirë të vlerave të ekosistemit.

**6.7 Vlerësimi i Ndikimeve në Mjedis**

Në mënyrë të përgjithshme gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis për zhvillimin e këtij projekti janë analizuar ndikime potenciale negative të mjedisit për indikatorët mjedisore dhe social në vijim :

- Impakt në tokë/tjetërsim të tokës bujqësore
- Impakt në burimet ujore
- Impakt në cilësinë e ajrit
- Ndikimi në Biodiversitetin e zonës së projektit
- Ndikimi vizual
- Zhurmat
- Impakti në Trafikun Rrugor
- Impakti në Trashegimine Kulturore dhe Arkeologjike
- Impakti ndaj Mjedisëve të Punës dhe Shendetit Human
- Ndikim social
- Menaxhimi i mbetjeve të gjeneruara

**6.7.1 Impakti mbi Tokë**

- Impakti i përhershëm :Tjetërsim në përdorimin e tokës

Sic është përshkruar edhe në kapitujt e mësipërm punimet e asfaltimit të rrugës do të kryhen mbi gjurmën egzistuese të rrugës e cila është ndërtuar tashmë vite me parë deri në shtresën e stabilizantit .Nuk do këtë nevojë për tokë të re jashtë gjurmës egzistuese të projektit gjatë zhvillimit të këtij projekti .Si konkluzion nuk kemi ndikim në tjetërsim të përdorimit të tokës.

- Impakti gjatë fazes së asfaltimit dhe sistemimit të rrugës sipas standartit të kërkuar:

Potencial për ndotje të sipërfaqes së tokës për shkak të rrjedhjeve, pikimeve aksidentale të hidrokarbureve, lubrifikanteve nga pajisje, nga makinerit të cilat operojnë në sheshin gjatë fazës ndërtimore.

- Gjatë fazes operacionale, vënies në funksionim

Nuk pritet të ketë ndikim në cilësinë e tokës pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

**6.7.2 Impakt në burimet ujore**

- Impakti gjatë fazes së ndërtimit

Gjatë punimeve ndërtimore potencialisht mund të kemi rritje e lëndës së ngurtë në ujërat sipërfaqësore si pasojë e shpëlarjes së sipërfaqeve të tokës (në kohë me reshje).

Nuk vlerësohet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore.

### 6.7.3 Impakti në Cilësinë e Ajrit

#### ➤ Impakti gjatë fazës ndërtimore

Ndotja e ajrit (me të kuptojmë prishjen e cilësisë së ajrit përreth) që do rezultojë nga faza ndërtimore të tilla si emetimi i pluhurave dhe gazeve nga procesi i asfaltimit, gjatë qarkullimit të automjeteve në rrugën aktuale e cila është e paasfaltuar, emetime të cilat do të shtohen më shumë gjatë ditëve me mot të thatë dhe me erë. Ky ndikim do jetë lokal dhe vetëm në fazën e ndërtimit. Gjithashtu edhe gjatë kësaj faze do zbatohen kriteret për të minimizuar këtë impact. Potencialisht do kemi rritje të moderuar të nivelit të PM10 dhe PM2.5 në ajër. Kjo sasi pluhuri do të ndikojë kryesisht mbi cilësinë e ajrit, në afërsi të kantierit ku do të kryhen punime ndërtimi.

Potencialisht do kemi emetime të gazeve nga djegia e karburantit të makinerive dhe pajisjeve që operojnë në kantier (gaze CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve) si dhe gjatë proceseve të asfaltimit të rruges.

### 6.7.4 Impakti mbi biodiversitetin

#### ➤ Impakti gjatë fazës ndërtimore:

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese të një rruge tashme të ndërtuar deri në shtresën e stabilizantit vite më parë, nuk do kemi demtim të mbulesës vegetative pasi nuk kemi mbulesë vegetative në gjurmen egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore të asfaltimit të rruges, nga levizja e automjeteve për gjatë aksit egzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet pranë saj.

Ky impact do jetë i përkohshëm dhe kryesisht në afërsi me gjurmen e projektit, në kohë të thatë dhe me erë.

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi ndikim të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit, e cila do shqetësohet nga zhurma e makinerive dhe pajisjeve vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet pranë Parkut “Park Kombëtar” të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë” rreth 13.5 km e saj.

Në përfundim të fazës ndërtimore të projektit, nga përdoruesit e rruges potencialisht do kemi demtim të faunës e cila mund të aksidentohet/demtohet prej tyre. Gjithashtu kemi ndëprerje të rrugës kalimeve natyrore të kafshëve për shkak të ndërtimit të kësaj rruge.

Në lidhje me ndikimin në biodiversitetin e zonës përreth gjurmës së projektit si dhe masat parandaluese për zbutjen e ndikimeve referojmë me hollësi raporteve vlerësuese në vijim:

- *Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Baseline Assessment Zgost to Cerenec road scheme; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020*

### 6.7.5 Impakti Vizual dhe Peisazhi

#### ➤ Impakti nga faza ndërtimore:

Si cdo proces pune në fushën e ndërtimit, edhe gjatë fazës ndërtimore të këtij projekti pritet të kemi ndryshime të përkohshme por edhe të përhershme në mjedis, pra ndikim në peisazh. Disa ndikime të përgjithshme janë;

- Ndryshime në pamjen vizuale përgjatë gjurmës së projektit ku do kryhen punimet.
- Ndryshime të pamjes nga instalimi i pajisjeve dhe makinerive të ndërtimit që do të përdoren dhe do të intalohen perkohestitsh gjatë fazës ndërtimore.

Gjate fazes se ndertimit ,perkohestitsh do të ndikohet negativisht peisazhi.Ky ndikim do te jete i perkohshem.

#### 6.7.6 Impakti nga Zhurmat

##### ➤ Faza ndertimore

Lidhur me emetimin e zhurmave gjatë fazës ndërtimore, duhet theksuar se ky ndikim është i përkohshëm. Burimet e zhurmës mund të jenë të shumta dhe mund të shkatohen nga pajisjet gjeneratorët, makinerit, kamionët transportues etj .Impakti i zhurmës do ndihet në zonën e kantierit dhe në afërsi me objektet e banimit pranë tyre .

##### ➤ Gjate fazës se operimit :

Niveli i zhurmave do të reduktohet pas asfaltimit të rrugës,e cila perdoret aktualisht nga automjetet të cilat për shkak të gjendjes jo të mirë të saj ( e pa asfaltuar) ka nje nivel të shtuar të zhurmës në ambient nga qarkullimi i automjeteve.

#### 6.7.7 Impakti në Trafikun Rrugor

##### ➤ *Faza ndertimore*

Gjate fazes ndertimore pritet te kete impakt ne trafik, i cili do duhet te menaxhohet nepermjet nje plani te menaxhimit te trafikut te hartuar nga kompania zhvilluese dhe te miratuar nga organet kompetente.

##### ➤ Gjate fazës se operimit:

Ndërtimi i ketij projekti do të përmisoje dukshem gjendjen e rrugës /infrastrukturën rrugore dhe rrjedhimisht do reduktojne problemet qe lidhen me trafikun aktual (si zhurmat ,cilesinë e mjedisit , ajrit , ceshtjet sociale , rriskun ne shendetin human )përgjate rrugës egzistuese aktualisht të pa asfaltuar.

#### 6.7.8 Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike

##### Faza Ndërtimore

Gjurma e projektit dhe në afërsi te saj nuk ka pranë asnje objekt të vlerave arkeologjike apo të rendësisë kulturore.

Kryerja e veprimeve ndërtimore do te bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbeshtur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashegimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

#### 6.7.9 Impakti ndaj Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human

##### *Impakti nga ndertimi:*

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit



dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

#### *Faza pas ndërtimit*

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

### 6.7.10 Ndikimet Sociale

#### *Ndikimet Pozitive Sociale*

Zhvillimi i këtij projekt shoqërohet me efekte pozitive sociale si vijon:

- Permiresimin e gjëndjes se rruges e rrjedhimisht standartin e rruges , i cili do te shoqërohet rrjedhimisht edhe me permiresim e zhvillim te infrastrukturës rrugore te rajonit , permiresimin e cilesise se jetes per banoret dhe perdoruesit e rruges.
- Reduktimi i emetimeve te grimcave të ngurta në ajër për shkak të qarkullimit në rrugë aktualisht jo të asfaltuar , reduktimin e nivelit të zhurmave nga qarkullimi i automjeteve në rruge jo të asfaltuar , permiresimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges .
- Punësimi i përkohshem për komunitetin i cili do të të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për shërbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do te merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje e standartit te shërbimeve per komunitetin

### 6.7.11 Gjenerim mbetjesh

Gjatë proceseve të gërmimit do të gjenerohen mbetje nga gërmimet kryesisht dhëra por edhe material shkëmbor ( i cili vlerësohet të jetë 5191m<sup>3</sup> ). Volumi total i materialit te gjeneruar ( dhëra dhe shkëmbor ) është vlerësuar të jetë i barabartë me një volum prej **45199.61 m<sup>3</sup>**.

Nga ky material është vlerësuar që një pjesë e saj prej **20285 m<sup>3</sup>** të përdoret si material mbushës

Materiali qe do te depozitohet ne vendepozitim (dhëra nga gërmimet )vlerësohet të jetë **24 914 m<sup>3</sup>** (45199.61-20285 ).

Kjo sasi do depozitohet në vendepozitimet e miratuara nga pushteti lokal ose do përdoret për rehabilitime te zonave të ndikuara nga erozioni të cilat kerkojne masa dherash si material mbushje sipas rastit në afërsi me zonën e projektit dhe ne bashkepunim me pushtetin vendor dhe komunitetin .

Gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

Sasia e mbetjeve te gjeneruara do jete kryesisht mbetje asfalti të cilat gjenerohen nga procesi i afaltimit .Kjo mbetje nuk vlerësohet të jetë sinjifikative dhe eshte një mbetje e riciklueshme e cila mund të menaxhohet lehtësisht nga prodhuesit e asfaltit të cilët janë të interesuar të përdorin me eficence këtë produkt .

Mbetjet inerte do të depozitohen ne (vendepozitim e mbetjeve inerte te jesive vendore perkatese) sipas një marrëveshje me pushtetin vendor p ërkatës (Librazhd dhe Bulqize).

Lloji i mbetjeve inerte të klasifikuara sipas katalogut të mbetjeve ,përfshijnë:

**MBETJE NGA NDËRTIMET DHE PRISHJET (PËRFSHI DHERA TË GËRMUARA NGA ZONA TË KONTAMINUARA)**

17 01 01	Beton
17 02	Dru, qelqe dhe plastika
17 02 02	Qelqe

17 02 03	Plastikë
17 03	Përzierje bituminoze, bitumi dhe produkte të tjera të ziftit
17 04	Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)
17 04 11	Kabllo të tjera nga ato të përmendura në 17 04 10
17 05 04	Dhera dhe gurë, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 03
17 05 08	Çakëll, të tjera nga ato të përmendura në 17 05 07
17 09	Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve
17 09 04	Mbetje të përziera nga ndërtimi dhe të prishjeve, të tjera nga ato të përmendura në 17 09 01, 17 09 02 dhe 17 09 03

Gjithashtu nga aktiviteti human i punonjësve që do operojnë për ndërtimin e këtij projekti , pritet të gjenerohen mbetje urbane të përfshira sipas klasifikimit të mbetjeve me kodin 20.

#### 20 MBETJET URBANE (MBETJET SHTËPIAKE DHE TREGTARE, MBETJE INDUSTRIALE E INSTITUCIONALE TË NGJASHME) PËRFSHIRË FRAKSIONET E MBLEDHURA VEÇMAS

20 01	Fraksionet e ndara (përveç 15 01)
20 01 01	Letër dhe karton
20 01 02	Qelq
20 01 08	Mbetje të biodegradueshme nga kuzhinat dhe mensat
20 01 10	Veshjet
20 01 11	Tekstilet
20 01 39	Plastikët
20 01 40	Metalet
20 02 01	Mbetje të biodegradueshme
20 02 03	Mbetje të tjera të pabiodegradueshme
20 03	Mbetje të tjera urbane
20 03 01	Mbetjet e përziera urbane
20 03 04	Llumra nga gropat septike

#### 6.7.12 Shkarkimet e ujërave të ndotura, gaze , pluhur, zhurma, vibrime dhe mbetjet e gjeneruara

Gjatë fazës ndërtimore, fazë e cila është relativisht e limituar 10 muaj për rrjedhojë edhe shkarkimet në mjedis janë të karakterit të përkohshëm dhe relativisht aftashkurtër, janë vlerësuar shkarkimet e pritshme në mjedis si vijon :

- Mbetje inerte gjatë fazës ndërtimore ( kryesisht mbetje asfalti dhera nga procesi i germimeve prej t ë cilave sasia prej 24 914 m<sup>3</sup> duhet depozituar )
- Mbetje urbane nga aktiviteti human i kompanise që operon në kantier.
- Emetime PM10 ;PM2.5 TSPM ;
- Emetime zhurma
- Emetime gaze (CO<sub>2</sub>, Nox, VOC) nga djegia e karburnatit të automjeteve që operojnë në kantier si dhe gjate asfaltimit te rruges .
- Gjenerim ujra të zeza nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në kantier.

### 6.7.13 Shkarkimet urbane ujëra të zeza , mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve të përfshirë në projekt

Për ndërtimin e këtij projekti do angazhohen nga 30–50 punonjësë përfshirë edhe stafin inxhinierik. Numri i punonjësve do të variojë nga specifikat e ndërtimit dhe kohës së kërkuar për realizimin e një procesi ndërtimor .

Në këto kushte do kemi edhe shkarkime në mjedis nga aktiviteti human i këtyre punonjësve të përfshirë në projekt.

Mbetjet urbane të gjeneruara nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë në projekt do të grumbullohen dhe menaxhohen nga kompanitë që menaxhojnë grumbullimin dhe transportin e mbetjeve urbane sipas njesive administrative ,sipas marrëveshjeve përkatëse kontraktuale.

Ujrat e zeza do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktoreve të licensuar për grumbullim dhe trajtim ujra të zeza ( mini tualete protative ose nga grupa septike ) për raste kur do linte nevoja të perdoren tualete protative dhe nuk do kete mundësi te perdoret infrastruktura egzistuese e kanalizimeve te ujrave te zeza dhe te bardha.

Sasia e mbetjeve të gjeneruara nga aktiviteti human konsiderohet jo sinjifikativ .

Meqense punonjesit e përfshirë në projekt do jene banorë të zonës ,mbetjet urbane nga aktiviteti human jane pjese e po të njejtës matrice , lokalitet , vendshkarkim dhe depozitimi i mbetjeve si kurse ata të ishin duke ushtruar një aktivitet tjetër brenda rajonit të tyre .

Pra nga ndërtimi i këtij projekti nuk do kete nevojë për infrastrukturë shtesë të rrjetit të kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të bardha.

## 6.8 Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative të identifikuar

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

### 6.8.1 Vlerësimi i Rëndësisë së Ndikimeve Negative Mjedisore

Natyrat e ndikimeve mund të kategorizohen në terma të:

- Drejtimit (kahjes)- Pozitive apo negative
- Kohëzgjatjes - Afatgjatë apo afat shkurtër
- Vendndodhjes - Direkt ose indirekt
- Magnitudës - E madhe apo e vogël
- Shtrirjes - E gjerë apo lokale
- Rëndësisë - E madhe apo e vogël

*Tabela Error! No text of specified style in document.-12:Metodika e vlerësimit të rëndësisë së ndikimeve të mundshme negative në mjedis*

Kategoria	Përshkrimi
I ulët	Ndikimi është i përkohshëm,dëmton pak vlera natyrore si në cilësi dhe në sasi (volume). Me përfundimin e operacionit që e shkakton ai nuk jep më efekte në mjedis.



<b>I mesëm</b>	Ndikimi është i përkohshëm por në mungesë të masave kontrolluese dhe menaxhuese mund të shkaktojë ndikime afatgjata në vlerat natyrore. Sipërfaqja që tjetërsohet nuk rikthehet më në gjendjen e saj por zë një raport të pranueshëm me sipërfaqen totale të zonës (koeficienti i tjetërsimit) si dhe tjetërsohet vetëm sipërfaqja ndërtimore e objektit. Ndikimi nuk përfaqëson shkarkime të ndotësve në mjedis
<b>I konsiderueshëm</b>	Ndikimi është i përhershëm dhe del përtej zonës së ndikuar (zhvendosje, ndotje, zhurma e shkarkime në ajër). Ndikimi kompromenton normat e shkarkimeve në mjedis dhe normat e përdorimit të mjedisit
<b>I kthyeshëm</b>	Mbaron efektin me ndalimin e shkakut dhe mjedisi i ndikuar rifiton gjendjen e tij natyrore. Dëmton vlera/zona të mbrojtura dhe unikale
<b>Pjeserisht kthyeshem</b>	Efekti vazhdon pjeserisht edhe pas ndërprerjes së shkakut që e shkakton atë.(vazhdon efektin negativ në mjedis pjeserisht )
<b>I pakthyeshëm</b>	Pasojat e ndikimit janë të pakthyeshme (vazhdojnë efektin negativ në mjedis) edhe pasi përfundon veprimi që shkakton ndikimin

Për të identifikuar sistematikisht ndikimet që lidhen me ndërtimin e objektit të propozuar, është ndërtuar një matricë e ndikimit e cila vendos përballë aktivitetet kryesore të projektit kundër faktorëve relevantë mjedisorë. Kjo matricë është paraqitur në tabelën në vijim:

Tabela Error! No text of specified style in document.-13:Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit

	Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
		Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesem	Afat shkurter	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogel	E Gjerë	Lokal e	Madhe	mesme	Vogel
<b>A</b>	<b>Gjate kryerjes se punime ndertimore</b>															
	Zhurma, vibrime		X			X	X				X		X			X
	Pluhuri		X			X	X				X		X			X
	Emetime te gazeve të makinerive që operojnë në objekt		X			X	X				X		X			X
	Pamja vizuale		X			X	X				X		X			X
	Gjenerimi i mbetjeve urbane nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X				X		X			X
	Gjenerim i mbetjeve inerte nga ndertimi( mbetje ndertimore dhera + asfalte))		X			X	X				X		X			X
	Gjenerimi i ujërave të zeza nga aktiviteti human i kompanisë		X			X	X				X		X			X
	Ndotje e tokës si pasojë e avarive të mekanike në zonën e projektit		X			X	X				X		X			X
	Impakt në vegetacion në afërsi me zonën e projektit për shkak të qarkullimit të automjeteve		X			X	X				X		X			X
	Krijimi i vendeve të punës	X				X	X			X			X		X	
	Permisimi i infrastrukturës rrugore	X		X			X		X			X		X		
<b>B</b>	<b>Transporti i materialeve për në kantier</b>															
	Emetime Pluhuri gjate ngarkimit, transportit të materialeve.		X			X	X				X		X			X
	Emetime te gazeve të makinave të transportit të materialeve dhe proceseve te asfaltimit		X			X	X				X		X			X

Aktiviteti/ Impakti	Drejtimi (kahja)		Kohëzgjatja			Burim i impaktit		Magnituda			Shtrirja		Rëndësia		
	Pozitiv	Negativ	Afat gjate	Afat mesem	Afat shkurter	Direkt	Indirekt	Madhe	Mesme	Vogel	E Gjerë	Lokal e	Madhe	mesme	Vogel
Rendim i trafikut nga qarkullimi i automjeteve		X			X	X			X			X			X



#### 6.8.2 Të dhëna për shtrirjen e mundshme hapësinore të ndikimit negativ në mjedis, që nënkupton distancën fizike nga vendndodhja e projektit dhe vlerat e ndikuara që përfshihen në të

Edhe pse projekti ka një shtrirje relativisht e madhe prej 44.2 km, referuar proceseve të punës, makinerive dhe pajisjeve që do përdoren dhe kohezgjatjen e procesit ndërtimor, duke zbatuar masat parandaluese, reduktuese dhe rehabilituese të ndikimeve potenciale negative të vlerësuara të sugjeruara për të zbatuar sipas kësaj VNM, nuk pritet që impaktet e vlerësuara negative të kenë shtrirje hapësinore përtej zonës së projektit. Kjo pasi ky projekt do realizojë vetëm asfaltimin dhe sistemimin e rruges, proceset kryesore të saj si hapje e trasese, shtrimi me stabilizant janë perfunduar kohe më parë.

Ato janë parashikuar të minimizohen dhe lokalizohen në sheshin e ndërtimit dhe janë vlerësuar jo signifikante në zonën përreth gjurmës së projektit.

Tabela 6-2: Matrica e Ndikimeve në Mjedis në Fazën e Ndërtimit jep një përmbledhje kryesore të ndikimeve si dhe të shtrirjes së ndikimeve në hapësirë dhe kohë.

#### 6.8.3 Mundësitë mbi rehabilitimin e mjedisit të ndikuar nga projekti

Në mbyllje të procesit të ndërtimit të projekti do të behet cmobilizimi i pajisjeve, makinerive nga kantjeri, zona e punës.

Sheshi si dhe cdo segment i rrugës së ndërtuar do të pastrohet nga cdo mbetje e mundshme e krijuar nga cmontimi i makinerive dhe pajisjeve, apo nga procesi ndërtimor.

Te gjitha sheshet e perkohshme të përdorura për qëllime të ndërtimit të këtij projekti (kantjer, parkimi i automjeteve, makinerive) do të rikthehet në gjendjen e mëparshme (ashtu sikurse ishin para se të fillohej procesi ndërtimor).

Të gjitha materialet e ndërtimit, mbetje në fund të procesit të ndërtimit (asfalte, inerte) do të largohen nga kantjeri për të ripërdorur (ricikluar) më pas.

#### 6.8.4 Mundësinë e kthimit të mjedisit të ndikuar të sipërfaqes në gjendjen e mëparshme

Referuar karakteristikave egzistuese mjedisore të zonës së projektit, projektit teknik, vendodhjes, shtrirjes hapësinore si dhe kohëzgjatjes së kufizuar të procesit të ndërtimit, masat paraprake të parandalimit të ndotjes të rekomanduara në këtë raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis, janë të gjitha mundësitë që kompania ndërtuese të rehabilitojë në një kohe relativisht të shkurtër (brenda 1 jave) të gjitha sheshet e ndikuara nga ndërtimi i këtij projekti (përfshirë sheshet e perkohshme apo përgjatë gjurmës së projektit).

Gjithësesi, rekomandohet me përparësi që kompania ndërtuese të përzgjedhë shesh për qëllime të përdorimit të perkohshme (si për kantjer, parkimi i automjeteve) të cilat kërkojnë rehabilitime minimale dhe impakte mjedisore minimale. Nuk këshillohet as rekomandohet të përdoren toka bujqësore për qëllime të përdorimit të perkohshëm si shesh për kantjere apo parkime. Pasi ndikimi në mjedis do ishte i lartë dhe rehabilitimi i kushtueshëm përpos që vlera agrobujqësore e tokës do të ulej.

## 6.9 Masat e Mundshme për Shmangien dhe Zbutjen e Ndikimeve Negative në Mjedis

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

### 6.9.1 Parandalimi i kontaminimit të tokës

Faza ndertimore :

Për të parandaluar kontaminimin e tokës nga ndonjë derdhje, pikim i hidrokarbureve nga makinerit, automjetet gjate manovrimeve, enët që mbajnë kimikate, hidrokarbure, vajra etj do të pajisen me një kontenier ekstra, e cila vendoset në kontakt me tokën për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të enëve, bidonave me vajra, hidrokarbure apo kimikate të ndryshme me tokën.

Një komplet (spill kit) me të gjitha mjetet e nevojshme për të pastruar çdo pikim, rrjedhe aksidentale të mundshme të këtyre kimikateve, do gjendet në gadishmëri në kantier për të vepruar në raste të ndodhjes së një incidenti kontaminimi.



Figurë 65: Masa mbrojtëse ndaj kontaminimit

### 6.9.2 Impakt në burimet ujore

Gjate fazes së ndertimit:

Masa parandaluese të rekomanduara për tu zbatuar:

Depozitimi i mbetjeve të ngurta inerte të gjeneruara sipas praktikave më të mira të disponueshme. Vendosja e silt fence( barrierave ) që pengojnë marrjen e masave të dherave nga uji i shiut.



Figurë 66: Përdorimi i silt fence pranë burimeve ujore

Gjate fazes operationale :Nuk pritet të ketë ndikim negativ gjate fazes operationale si dhe pas përfundimit të procesit ndërtimor

### 6.9.3 Impakti në Cilësinë e Ajrit

Gjatë fazës ndertimore

Masa parandaluese: Projekti i ndërtimit duhet të zbatohet të gjitha masat për të reduktuar sa më shumë ndikimet negative në mjedis. Punimet e gërmimit do të kryhen duke bere lagie me ujë të sipërfaqes për të ulur emetimin e grimcave të pluhurit, si dhe vecimin apo menjanimin e të gjitha mbetjeve te ngurta të rezultuara gjatë proceve te gërmimit.

Përdorimi me eficence i makinerive që konsumojnë karburant për të ulur konsumin e panevojshe të lëndës djegëse dhe për rrjedhojë duke ulur dhe sasinë e emetimeve të CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC që emetohen nga djegia e karburantëve. Ndotja potenciale e ajrit si pasojë e operationeve të ndërtimit vlerësohet të mos i tejkalohet normat e cilësisë së ajrit për qëndrat e banuara që përcaktohen në VKM nr.803 datë 04.12.2003 “Për normat e cilësisë së ajrit”.

Lagia e rrugëve dhe e zonave të prekura nga ndertimi, spërkatja me ujë do të përdoret për minimizimin e pluhurit. Spërkatja do të kryhet atëherë kur është e nevojshme, për shëmbull kur janë kushtet e motit të thatë dhe/ose erëra të forta.

Ujërat e përdorur për këtë qëllim duhet të përdoren në sasi të cilat nuk do të rezultojnë në krijimin e rrjedhave. Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve sic janë gërmimi dhe levizja e makinave gjatë erërave të forta.

Reduktimi i shpejtësisë së lëvizjes në një nivel ku ngirjta e pluhurave është minimale.

Ujitja (me zorrë) e agregatit dhe grumbulli të materialeve gjatë erërave të forta.

Grumbulli i dherave duhet të pozicionohet në një mënyrë që nuk është e cënueshme ndaj erozionit të erës.

Burimi i ujit :I gjithë uji për qëllimin e kontrollit të pluhurit do të nxirret nga burime të vlerësuar dhe aprovuar. Kontraktori do të regjistrojë sasine e ujit të përdorur.

Transportuesit e materialeve të lehta duhet të sigurojnë që operationet e tyre nuk paraqesin problem nëpërmjet derdhjes së materialit ose krijimit te pluhurave. Është e rekomandueshme që ngarkesa e të gjitha makinave të transportit të jenë të mbuluara me mushama kundra ujit.

Të gjithë kamionat ose makineritë që largojnë dherat nga sheshi duhet të kenë kazanët ngarkues të mbuluar me mushama për të parandaluar gurët dhe dherat të bien në sipërfaqet e rrugëve ose të shkaktojnë shqetësime për personat në afërsi.



Automjetet nuk lejohen të dalin në rrugët e asfaltura me goma me balte .Ato duhet të pastrohen brenda sheshit të kantierit para daljes së tyre në rrugët e asfaltuara të qytetit .Makinat do të lahen dhe pastrohen brenda kantierit para se të dalin në rrugët e qytetit .

*Tabela Error! No text of specified style in document.-14:Normat e cilësisë së ajrit për qendrat e banuara*

Standarti	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	TSPM ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	SO <sub>2</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VOC $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO <sub>2</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$	CO $\mu\text{g}/\text{m}^3$	O <sub>3</sub> $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe	60	100	40	5	40	1000	120
VKM Nr.803, date 4.12.2003 “Per normat e cilësisë së ajrit në mjedis”	60	140	60	5	60	2000	65



*Figurë 67:Masat parandaluese të rekomanduara ndaj impaktit në cilësinë e ajrit*

#### 6.9.4 Impakti mbi biodiversitetin

Meqëse asfaltimi do të kryhet mbi gjurmën egzistuese të një rruge tashme të ndërtuar deri në shtresën e stabilizantit vite më parë, nuk do kemi demtim të mbulesës vegetative pasi nuk kemi mbulesë vegetative në gjurmën egzistuese.

Gjatë fazës ndërtimore asfaltimit të rruges, nga levizja e automjeteve përgjatë aksit egzistues të rrugës mund të ndikohen nga pluhurat vegetacioni përreth gjurmës së projektit i cili nuk do preket nga gjurma e projektit por që ndodhet fare pranë saj.

Ky impakt do të jetë i përkohshëm dhe kryesisht në afëri me gjurmën e projektit, në kohë të thate dhe më të ftohtë.

Për të reduktuar këtë ndikim do behet lagja e trupit të rrugës me ujë herë pas here përgjatë aksit të rrugës vecanerisht në kohë të thate .Ulja e shpejtë e nivelit të ujit të rrugës është një masë për të reduktuar ngritjen e pluhurit gjatë qarkullimit .Mbulimi i kamioneve të ngarkuar me material gjatë transportit të tyre janë masa që reduktojnë ngritjen e pluhur përgjatë aksit të rruges dhe rrjedhimisht impaktin në bimesinë pranë gjurmës së rrugës.

Gjatë fazës së ndërtimit (asfaltimit) potencialisht do kemi shqetësim nga zhurma të faunës së zonës pranë gjurmës së projektit, vecanerisht gjurma e rrugës që ndodhet pranë Parkut “Park Kombëtar” të ekosistemit Natyror Shebenik- Jabllanicë” rreth 13.5 km e saj .

Për te reduktuar kete impakt , rekomandohet te punohet gjate oreve te dites , ku vecanerisht kafshët e egra preferojnë te qendrojnë ne strofkullat e tyre ,te reduktohet shpejtesia e levizjes së automjeteve dhe niveli i zhurmave.

Ne perfundim te fazes ndertimore te projektit , nga perdoruesit e rruges potencialisht do kemi demtim te faunes e cila mund te aksidentohet/demtohet prej tyre. Gjithashtu kemi ndeprerje te rruge kalimeve natyrore te kafshëve per shkak te ndertimit te kesaj rruge .

Per te zbutur kete ndikim , tombinot , box culvert si dhe ura qe do ndertohen sherbejne si nje rruge kalim per kafshet duke zbutur keshtu kete ndikim . Vetem pergjate perimetrit te rruges prej 13.5 km e cila gjendet prane parkut kombetar , do te ndertohen nje sere tombinosh ( rrwth 60 te tilla )me diameter nga Ø600 deri ne Ø1200 si dhe 3 box culvert . Tombino dhe box culvert do te kete pergjate gjithe gjatesise se rruges se projektit



Figurë 68:tombinot dhe box culvert si kalime per kafshet

Nderkoh per te mitiguar ndikimin e demtimit te kafshëve nga perdoruesit e rruges , pergjate rruges ne afersi me zonen e mbrojtur do te vendoset sinjalistike e cila paralajmeron per prani te kafshëve dhe tabela per reduktim te shpejtesise se qarkullimit, edhe pse vet rruga ka nje shpejtesi relativisht te limituar te qarkullimit te automjeteve ( 40 km /h) dhe jo trafik te shtuar te qarkullimit.



Figurë 69:Tabela lajmeruese ne rruge per prezence kafshesh

Ne lidhje me ndikimin ne biodiversitetin e zones perreth gjurmes se projektit si dhe masat parandaluese per zbutjen e ndikimeve referijuni me hollesi raporteve vleresuese ne vijim :

- *Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Projec\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Baseline Assessment Zgosht to Cerene road scheme; Albania National and Regional Roads Project\_ RSK\_July 2020*
- *Biodiversity Management Plan\_ RSK\_July2020*

#### 6.9.5 Impakti Vizual dhe Peizazhi

Masat parandaluese :

Zona e ndërtimit do të rrethohet duke shmangur keshtu pamjen nga kalimtarët dhe reduktuar ne një farë mase edhe impaktin negative.

Sistemimi i materialeve brënda kantierit të punës dhe largimi i mbetjeve inerte të gjeneruara për në destinacionin përfundimtar janë masa të tjera zbutëse për reduktimin e impaktit vizual.

Faza pas përfundimit të ndërtimit.

Pamja vizuale e zonës pas ndërtimit te këtij objekti do te permisohe ndjeshëm sipas standarteve bashkohore .

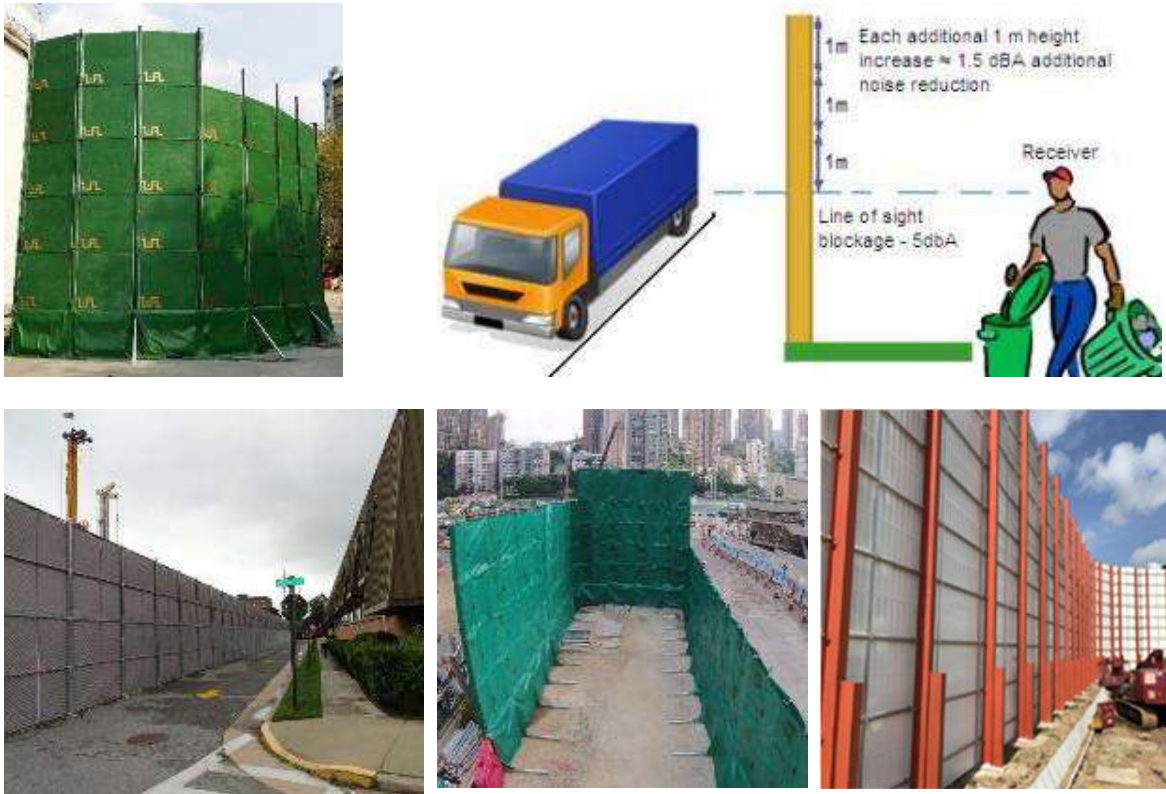
#### 6.9.6 Impakti nga Zhurmat

Masat parandaluese

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



- Aplikimi i brezave mbrojtës në raste kur vihet re nivele të larta zhurmë  
Në vijim po japim pamje të përdorimit të barrierave mbrojtëse ndaj zhurmave në një kantier ndërtimi:



Figurë 70:barriera të përkohshme mbrojtëse ndaj zhurmave të sygjera për reduktimin e nivelit të zhurmave

Niveli i Lejuar i Zhurmave<sup>5</sup>

Sipas Standarteve të legjislatonit të Shqipërisë, niveli i lejuar i zhurmave është si vijon:

**Zonë industrial**

Orët e ditës (07:00 – 22:00) 70 dBA

Orët e natës (22:00 – 07:00) 70 dBA

**Zonat e banuara dhe insitucionet arsimore edukative**

Orët e ditës (07:00 – 22:00) 55 dBA

Orët e natës (22:00 – 07:00) 45 dBA

Gjate fazes operationale, (vënies në shfrytëzim të godinës )

Nuk pritet ndikim lidhur me zhurmat

6.9.7 Impakti në Trafikun Rrugor

**Masa parandaluese:**

<sup>5</sup> MINISTERIA E MJEDISIT, PYJEVE MINISTERIA E SHENDETESISE DHE ADMINISTRIMIT TE UJERAVE UDHEZIM (Nr.8, date 27.11.2007) “PER NIVELET KUFI TE ZHURMAVE NE MJEDISE TE CAKTUARA

- Plan menaxhimi i trafikut .
- Përdorim i sinjalistikës rrugore përgjatë akseve ku punohet për të njoftuar përdoruesit e rrugës si dhe publikun mbi punimet që kryhen.
- Shmangie kur është e mundur nga ndërtuesit e levizjeve të automjeteve të transportit gjatë orëve pik te trafikut. Zgjedhja e orëve më pak të ngarkura prej tyre.

#### 6.9.8 Impakti në Trashëgiminë Kulturore dhe Arkeologjike

Masa parandaluese: Kryerja e veprimeve ndërtimore duhet të bëhet në përputhje me të gjitha kërkesat ligjore dhe miratimeve respective mbeshur ne ligjin nr. 9048 me date 07.04.2003 “Per trashegimine kulturore” ndryshuar me ligjin Nr 9885 date 28.02.2008 “Për trashëgiminë kulturore” (I azhornuar).

Kur, pas fillimit të punimeve, zbulohen rastësisht gjurmë ose objekte me vlera arkeologjike- etnologjike, (gjate punimeve nën tokë) punimet ndërpriten menjëherë. Supervizori i punimeve njoftojnë, brenda tri ditëve, organet e qeverisjes vendore, Institutin e Arkeologjisë dhe Institutin e Monumenteve të Kulturës, të cilët bëjnë kontrollin përkatës, relatojnë për vlerat e gjetura dhe bëjnë propozimet përkatëse për vazhdimësinë ose jo të punimeve.

Nëse gjetjet janë me vlera të rëndësishme, punimet e filluara mund të pësojnë ndryshime ose të ndërpriten përfundimisht. Vendimi në këtë rast merret nga organi që ka autorizuar fillimin e punimeve

Nuk pritet të ketë ndikim pas përfundimit të proceseve ndërtimore .

#### 6.9.9 Impakti ndaj Mjedisve të Punës dhe Shëndetit Human

##### ***Impakti nga ndertimi:***

Per parandalimin e ndikimeve negative ne shendet e ne mjedis te veprimtarive ndertimore, te cilat mund te lindin gjate fazes se ndertimit nga mos zbatimi i rregullave të sigurisë në punë, nga mos marrja e masave paraprakë të sigurisë, kompania zbatuese në terren duhet të implementojë një system menaxhimi të shëndetit dhe sigurise në mjediset e punës (HSE), që përcaktohen për veprimtarite ndërtimore sipas legjislacionit përkatës.

##### ***Faza pas ndërtimit***

Nuk pritet të ketë ndikim negativ pas përfundimit të proceseve ndërtimore

#### 6.9.10 Gjenerim mbetjesh

Gjat ë proceseve t ë g ërmimit do t ë gjenerohen mbetje nga g ërmimet kryesisht dhera por edhe material shkembor ( i cili vler ësohet t ë jet ë 5191m3 ).Volumi total i materialit te gjeneruar ( dhera dhe shkembor ) është vler ësuar t ë jet ë i barabart ë me nj ë volum prej **45199.61 m3**.

Nga ky material është vler ësuar q ë nje pjes ë e saj prej **20285 m3** t ë p ërdoret si material mbush ës Materiali qe do te depozitohet ne vendepozitim (dhera nga germimet )vler ësohet t ë jet ë **24 914 m3** (45199.61- 20285 ).

Ndërkoh edhe gjatë fazës ndërtimore do gjenerohen mbetje inerte ndërtimi por edhe mbetje urbane nga aktiviteti human i punonjësve që operojnë për ndërtimin e objektit.

Masat zbutëse rekomanduese për mbetjet:

- Ndarje e dherave të gjeneruara nga pjesa shkembore e gjeneruar nga gërmimet.

- Ripërdorimi i materialit/mbetjes prej **20285 m<sup>3</sup>** si material mbushës .
- Depozitim i materialit të mbetur të gjenruar nga gërmimet (24914m<sup>3</sup>) në vendepozitimet e miratuara nga nj ësit ë vendore p ërkat ëse.
- Gjetja e mundësive të tjera për ripërdormimin e materialit të gjeneruar nga gërmimet për rehabilitimin e shesheve të tjera (në bashkepunim dhe marrëveshje me sygjerimet e bashkisë ).
- Monitorim periodik i sasise së mbetjeve të gjeneruara.
- Punonjësit e ndërtimit do jenë të informuar sic duhet mbi depozitimin e mbetjeve të gjeneruara dhe mbrojtjen e mjedisit.
- Transportimi i mbetjeve të mbetjeve të gjeneruara për ne vendin e depozitimit të miratuar nëpërmjet nenkontraktoreve të licensuar për transport mbetjesh ( Leja III2B) dhe mbjatja e rekordeve ( tansfert note e mbetjeve për cdo sasi mbetje te depozituar).

Ne vijim po japim përmbledhje te ndikimeve te pritura dhe masave zbutëse te sugjeruara per tu zbatuar gjate zhvillimit te projektit.

*Tabela **Error! No text of specified style in document.**-1:Permbledhje Kryesore e Ndikimeve në Mjedis dhe Masave Zbutese të Propozuara*



Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
<b>FAZA NDËRTIMORE</b>				
<b>Masat zbutëse</b>	<b>Masat zbutëse</b>	<b>Masat zbutëse</b>	<b>Masat zbutëse</b>	
Shëndeti Human	Shëndeti potencial dhe rreziqet e sigurisë nga operacionet ndërtimore. Aksidentet e lidhura me punën gjatë operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angazhimi i kontraktorëve me experience ne punimet e fazes ndertimore</li> <li>• Sigurimi i informacionit mbi sigurinë ne pune dhe masat paralajmëruese;</li> <li>• Rrethimi i zones se punes</li> <li>• Projektimi, zbatimi korrekt i procedurave te sigurisë,</li> <li>• Zbatimi rigoroz i praktikave me te mira te punes gjate fazes ndertimore</li> <li>• Monitorimi dhe mbajtja ne kontroll e niveleve të emetimeve ne ajer, kontrollit te kontaminimit te tokës dhe mbetjeve qe gjenerohen nga kjo faze.</li> <li>• Kujdesi shendetesor per punonjesit qe operojne gjate fazes operacionale</li> <li>• Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik ne cdo vend pune.</li> <li>• Grumbullimi i mbetjeve inerte ne sheshet perkatese te depozitimit per te shmangur rreziqet e demtimit prej tyre nga lenia ne vende jo te pershtatshme</li> <li>• Hartimi dhe zbatimi i planeve te menaxhimit ne raste emergjente</li> <li>• Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve për të vënë theksin në nevojë për mjedis pune të sigurt, mbikëqyrjen e mirë,</li> <li>• Aplikimi i nje politikë të rreptë për të gjithë punëtorët që të veshin pajisjet e sigurisë, kapele,doreza, veshjet, maskat e pluhurit etj</li> <li>• Rrethimi i te gjitha zonave te punimeve sipas fazave të punimeve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Rritje trafiku per shkak te shtimit të qarkullimit të automjeteve.	Potencial per aksidente rrugore per shkak te trafikut te shtuar nga operacioneve ndërtimore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementimi i Planit të menaxhimit të trafikut</li> <li>• Njoftim i Komunitetit mbi cdo ndryshim në planin e ndërtimeve e cila përcakton edhe levizjen e automjeteve</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per	Gjate fazes ndertimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Shëndeti (Zhurma, vibrimet )	Shqetësim i mundshëm nga zhurma e makinerive për shkak të punimeve ndërtimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përgatitja e barrierave të zhurmës për të reduktuar zhurmën.</li> <li>• Përdorimi i makinerive dhe pajisjeve që kanë nivele emetimi zhurme brenda normave të lejuara ( sipas patentës nga fabrikuesi ).</li> <li>• Mirembajtje e makinerive dhe pajisjeve që emetojnë zhurmë, servis i rregullt i tyre</li> <li>• Monitorim i zhurmave</li> <li>• Mbatja e publikut të informuar për aktivitetet që mund të shkaktojnë shqetësime</li> <li>• Vendosje e amortizatoreve tek pajisjet mekanike (gjeneratore, kompresore etj) që emetojnë vibrate apo nivele të konsiderueshme zhurme, ( kur niveli i zhurmave të emetuara është më i lartë se normat e lejuara ).</li> <li>• Zbatimi i Planit të menazhimit të mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjatë fazes ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Shëndeti – (Pluhuri)	Rritje e nivelit të Pluhurit në atmosferë të shkaktuar nga punimet ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përdorimi i teknikave të uljeve të niveleve të pluhurit (akses ndaj lagies së sheshit) gjatë orëve të ndërtimit.</li> <li>• Përdorimi i mjeteve mbrojtëse nga punonjësit që operojnë ( maskave ) në operacione të vecanta që rezultojnë me nivele të larta pluhur</li> <li>• Përdorimi me efikasitet të makinerive që konsumojnë karburant</li> <li>• Lagia e sheshit të ndërtimit dhe e zonave të tjera përreth të shqetësuar nga ndërtimi</li> <li>• Kufizimi në minimum i disa aktiviteteve sic janë gërmimi dhe levizja e makinave gjatë erërave të forta.</li> <li>• Ujitja (me zorrë) e agregatit dhe grumbulli të materialeve gjatë erërave të forta.</li> <li>• Është e rekomandueshme që ngarkesa e të gjitha makinave të transportit të jenë të mbuluara me mushama kundër ujit.</li> <li>• Të gjithë kamionat ose makineritë që largojnë dherat nga sheshi duhet të kenë kazanët ngarkues të mbuluar me mushama;</li> <li>• Zbatimi i Planit të menazhimit të mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Marrëdhëniet me publikun	Punësimi Rritje e nr të punonjësve që kontribuojnë në fazën ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maksimizimi / dhënia e mundësive të punësimit lokal me njerëzit në nevojë të sigjeruar edhe nga Bashkia ( lista e qytetarëve më në nevojë).</li> <li>• Rritje të ardhurash nga taksat vendore për të gjitha shërbimet e ofruara.</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për	Gjate fazes ndertimore
	Ankesa nga komuniteti lidhur me zhvillimin e projektit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menaxhimi i ankesave nëpërmjet mekanizmit të zgjidhjes së ankesave që duhet të hartohet nga zhvilluesi i projektit .</li> <li>• Regjistrimi i ankesave në formatin dhe rregjistrin e ankesave deri në zgjidhjen/mbylljen e tyre .</li> </ul>	Pusheti lokal vendor në bashkëpunim me Zhvilluesin e projektit	Gjate fazes së zhvillimit të projektit



Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Ndotje e tokës	Mundesi për kontaminime të tokës nga proceset e fazes ndërtimore,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karburant, vajra apo materiale të tjera të kërkuara për tu depozituar përkohësisht në kantier duhet të jenë të pajisur me një kontenier extra për të shmangur kontaktin e drejtpërdrejt të tyre me tokën..</li> <li>Pajisje me setin e spill kit për të pastruar çdo pikim të mundshëm, rrjedhje aksidentale të këtyre kimikateve në çdo rast të ndodhivë të mundshme të një incidenti kontaminimi.</li> <li>Hartimi dhe implementimi i planit të menaxhimit mbi depozitimin , ruajtjen e karburantit /kimikateve /oil si dhe planin e përgjigjes në rast ndotje /incidenti nga</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nënkontraktoret e kontraktuar për punimet ndërtimore	Gjate fazes ndërtimore
Gjenerim mbetjesh	Gjenerim dherash të gjeneruara gjatë punimeve të gjenerimit si dhe inertë të gjeneruara nga procesi ndërtimorë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ndarje e dherave të gjeneruara nga materiali shkëmbor i gjeneruar nga gërmimet.</li> <li>Ripërdorimi i materialit/mbetjes kur është e mundur si material mbushës .Ripërdorimi i dherave të gjeneruara për ripërdorim si material mbushës apo si material për rehabilitime të zonave përreth zonës së projektit.</li> <li>Depozitim i materialit të mbetur të gjenruar nga gërmimet në vendepozitimet e miratuara nga njesite vendore përkrahëse.</li> <li>Gjetja e mundësive të tjera për ripërdorimin e materialit të gjeneruar nga gërmimet për rehabilitimin e shesheve të tjera (në bashkëpunim dhe marrëveshje me sygjerimet e bashkisë ).</li> <li>Depozitimi i mbetjeve pranë sheshedepozitimeve të miratuara nga pushteti vendor ose për rehabilitim të ambienteve publike.</li> <li>Monitorim periodik i sasive të mbetjeve të gjeneruara.</li> <li>Punonjësit e ndërtimit do jenë të informuar sic duhet mbi depozitimin e mbetjeve të gjeneruara dhe mbrojtjen e mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit Pusheti lokal vendor	Gjate fazes ndërtimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Biodiversiteti	Dëmtim i vegjetacionit nga pluhurat e emetuara nga punimet dhe levizja e automjeteve ne aksin e rruges .Shqetesim i faunes prane gjurmes se projektit nga zhurmat e makinerive.Shqetesim/dëmtim i faunes gjate kalimit nga njera ane e rruges ne tjetren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te behet lagia e trupit t ë rrugës me uje here pas here p ërgjat ë aksit t ë rrugës vecan ërisht ne kohe t ë thate .</li> <li>• Ulja e shpejt ësis ë s ë automjeteve gjithashtu ëisht ë nj ë mase p ër te reduktuar ngritjen e pluhurit gjat ë qarkullimit .</li> <li>• Mbulimi i kamioneve t ë ngarkuar me material gjat ë transportit</li> <li>• Zbatimi i masave per reduktimin e zhurmave te rekomanduara ne seksioent e tjera</li> <li>• Te punohet gjate oreve te dites ,</li> <li>• Te reduktohet shpejtesia e levizjes s ë automjeteve dhe niveli i zhurmave.</li> <li>• Zbatimi i Planit te menaxhimit te mjedisit te mjedisi</li> <li>• Prania e e nje numri te konsiderueshem tetombinove dhe box culvert per tu perdorur si kalime per kafshet nga njera ane e rruges ne tjetren</li> <li>• Vedosja e sinjalistikes per rpani kafshesh dhe reduktim shpejtesie ne rruget prane zonave te mbrojtura.</li> <li>• Implementimi i Biodiversity Management Plan, RSK july 2020</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjatë fazës rehabilitues e
Cilesia e ajrit Ndotja e ajrit (CO2, NOx, SO2, grimcat e ngurta )	Rritje e emetimeve ne ajer per gazet dhe grimcat e ngurta gjate fazes ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorim i burimeve te emetimit te gazeve ne fazen ndertimore</li> <li>• Mirëmbajtja e makinerive dhe paisjeve qe jane burime te emetimit</li> <li>• Perdorimi i makinerive dhe paisjeve bashkohore me nivele te ulta emetimi qe rezultojne brenda normave te lejuara sipas standarteve shterore dhe BE</li> <li>• Lagia e territorit vecanerisht ne kohe te thate per te ulurnivelin e grimcave te ngurta ne ajer</li> <li>• Mbulimi i automjeteve qe transportojne material te cilat mund te shperhapen lehtesisht ne ajer gjate transportit</li> <li>• Zbatimi i Planit te menaxhimit te mjedisit te mjedisi</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit	Gjate fazes ndertimore

Lënda/ Treguesi	Ndikimi i mundshëm	Masat zbutëse	Përgjegjësia	Koha
Cilesia e Ujrave siperfaqesore	Potencial per rritje te sedimenteve ne uje nese nuk zbatohen masat e duhura zbutese	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zbatimi i praktikave me te mira te punes gjate fazes ndertimore per te shmangur perqendrimet e materialit te ngurte dhe shpelarjen e tyre nga ujrave te shiut.</li> <li>Zgjedhje e punimeve ne kohe te thate, per te shmangur rritjen e lendes se ngurte ne uje nga shpelarjet e e shiut</li> <li>Implementimi i Planeve te menaxhimit te mjedisit (Zona e Shërbimit / Larja ;Menaxhimi i Ujrave të Shiut ,Menaxhimi i Dherave te Gjeneruara</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Cilesia e Ujrave siperfaqesore	Potencial per Kontaminim / ndotje te trupave ujore për shkak të ndonjë pikimi apo rrjedhje të mundshme te vajrave apo hidrokarbureve ne sheshin e punës	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pastrimi i automjeteve dhe makinerive të ndërtimit vetëm në zonat e përcaktuara apostafat për këtë qëllim ku ndonjë kontaminim i mundshëm (nga rrjedhjet) nuk do të impaktojë kualitetin e trupave ujore .</li> <li>Ujrave e zeza të gjeneruara nga aktiviteti human i kompanisë do të grumbullohen dhe menaxhohen me anë të nënkontraktorëve të licensuar nëpërmjet mini tualeteve portative.</li> <li>Të gjitha automojetet duhet të jenë të pastruara para se ato të dalin në rruget automobilistike.</li> <li>Implementimi i Planeve të menaxhimit të mjedisit :(Zona e shërbimit /Zona e larjes ; menaxhimi i ujrave të shiut ;</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore
Ndikimi Vizual	Prishje e pamjes aktuale ne fazen ndertimore, e ngarkuar me makineri dhe sheshe ku kryhen punime ndertimore	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona e ndërtimit do të rrethohet</li> <li>Pas përfundimit të punimeve do bëhet rehabilitimi i cdo sheshi të dëmtuar.</li> <li>Sistemimi i materialeve brënda kantierit të punës dhe largimi i masës inerte për në destinacionin përfundimtar.</li> <li>Largimi i materialeve apo masave te dherave të panevojshme për në destinacionin e tyre final.</li> <li>Zbatimi i Planit te menaxhimit te mjedisit te mjedisit</li> </ul>	Zhvilluesi i projektit dhe nenkontraktoret e kontraktuar per punimet ndertimore	Gjate fazes ndertimore



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

## 6.10 Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar

Projekti "Sistemim asfaltim i rruges Zgosht - Ura e Cerencit " nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkufitare sipas Konventës ESPOO.

Sipas konventës Espoo, neni 1; jep përkufizim mbi "Ndikim ndërkufitar" i cili nënkupton çdo ndikim, jo vetëm të një natyre globale, brenda zonës në juridiksionin e një Pale, të shkaktuar nga një veprimtari e propozuar, origjina fizike e të cilës ndodhet plotësisht ose pjesërisht brenda fushës së juridiksionit të një Pale tjetër;

Sipas nenit 6 te Ligjit 10440, "Vlerësim ndërkufitar i ndikimeve në mjedis" është procesi i VNM-së, që zhvillohet për projekte ose veprimtari, të përcaktuara në aneksin i të Konventës së Kombeve të Bashkuara (ESPOO) "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis, në kontekst ndërkufitar", që, bazuar nga vendndodhja e teknologjia e tyre, mund të kenë ndikime të ndjeshme negative në mjedisin e shteteve fqinje apo të vendit tonë.

Kuadri ligjor:

"Konventa per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis ne Kontekst Nderkufitar", e miratuar ne 25 shkurt 1991, ne Espoo - Finlande (ratifikuar nga qeveria shqiptare).

Ligji Nr. 9478, datë 16.2.2006 "Per aderimin e Republikes se Shqiperise ne vendimet II/14 dhe III/7, amendamente t ë Konventes se ESPOO-S "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis, ne kontekst nderkufitar".

Ligji Nr. 8934, datë 05.09.2002 "Per Mbrojtjen e Mjedisit", i ndryshuar

Ligji Nr. 9700, datë 26.3.2007 "Per Mbrojtjen e Mjedisit nga Ndikimet Nderkufitare"

Ligji Nr. 10440, datë 05.09.2002 "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis".

Aneksi (Shtojca) i i Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO (e ndryshuar sipas amendimit te Ligjit Nr. 9478, datë 16.2.2006) permban te gjithë listen e aktiviteteve, per te cilat kerkohet VNM nderkufitare.

Sipas Aneksi i (Shtojca i ) e Konventës së Kombeve të Bashkuara ESPOO , projekti "Sistemim asfaltim i rruges Zgosht - Ura e Cerencit nuk është pjesë e projekteve që përfshihen në Ndikimet Ndërkufitare sipas Konventës ESPOO.

## 7 PROGRAM MONITORIMI

## 7.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor

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

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

Objektivat e Monitorimit:

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

Baza Ligjore e Monitorimit

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

Kërkesa ligjore për kryerjen e monitorimit:

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

Legjislacioni bazë ku mbështetet monitorimi janë:

**Tabela Error! No text of specified style in document.-15::Baza ligjore për monitorimin e projektit**

Ligji Nr.10266 datë 15.4.2010	Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja
Ligji Nr. 9774 datë 12.07.2007	Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis
Ligji 162/2014”	Per Mbrojtjen e cilesise se ajrit ne mjedis
VKM Nr.1189 datë 18.11.2009	Për Rregullat dhe Procedurat për Hartimin dhe Zbatimin e Programit Kombëtar të Monitorimit të Mjedisit
VKM Nr. 435, datë 12.09.2002	Për miratimin e normave të shkarkimeve ne ajër në Republikën e Shqipërisë
VKM Nr. 803 datë 04.12.2003	Për miratimin e normave të cilësisë së ajrit
Udhëzimi Nr.8 datë 27.11.2007	Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara
Udhëzimi Nr. 6527 datë 24.12.2004	Mbi vlerat e lejueshme të elementëve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkarkuar nga mjetet rrugore, dhe mënyra e kontrollit të tyre.

	I ndryshuar me: Udhëzimin Nr. 12 datë 15.06.2010
VKM Nr. 177, datë 31.3.2005	Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve ujore pritëse.
Ligj nr. 10463 dt. 22.09.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve"	Ky ligj ka për qëllim të mbrojë mjedisin e shëndetin e njeriut dhe të sigurojë menaxhimin e duhur mjedisor të mbetjeve nëpërmjet: a) parandalimit e minimizimit të mbetjeve ose pakësimit të ndikimeve negative nga krijimi dhe menaxhimi i integruar i mbetjeve; b) përmirësimit të efikasitetit të përdorimit të tyre; c) pakësimit të ndikimeve negative të përgjithshme nga përdorimi i burimeve.

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

**Tabela** Error! No text of specified style in document.-16;Programi i Monitorimit

Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë parametri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesi
1	Materialet , mbetje të gjeneruara nga procesi i gjurmimeve (dhera , inerte , etj)	Sasia, tipi i materialit (mbetjes së gjeneruar), depozitimi në shesh depozitim.	Gjatë periudhës së ndërtimit /gjurmimeve , në cdo kohë që do kemi gjenerim mbetjesh	Rregullisht /cdo ditë	Zhvilluesi i projektit
2	Emetimi i zhurmave ne ( dB)	Niveli i zhurmave të emetuara në dB	Faza ndërtimore  Matja e zhurmave me kontraktore te akredituar ( përfshirë parametrin e zhurmave të akredituar)	Sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Zhvilluesi i projektit
3	Emetimi i Pluhurave Pluhurat	Niveli i ( PM10 ;PM2.5 ;TS P)  Ne ambjentet e punes dhe ne periferi te	Vezhgime ne terren mbi nivelin e pluhurit.  Matje e Pluhurit total ne ambjentet e punes dhe PM10 & TSP ne	Sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në	Zhvilluesi i projektit



Nr	Indikatorët e Monitoruar	Çfarë parametri do të monitorohet?	Koha e monitorimit	Frekuenca e monitorimit?	Pergjegjesia
		sheshit të ndërtimit	periferi me kontraktore te akredituar (sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit )	Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	
4	Mbetjet urbane nga aktiviteti i punonjesve që operojne në këtë project	Saisa /tipi i mbetjes së gjeneruar , sasia e atyre që cohen për riciklim nga nënkontraktorët.	Gjatë fazës ndërtimore	Periodikisht cdo here qe krijohen sasi te mjaftueshme per nje ngarkese;	Zhvilluesi i projektit
5	Raste , aksidente/incidente potenciale të mundshme që shoqërohen me kontaminime të tokës	Regjistrohen / menaxhimi dhe përgjigja/ reagimi pas cdo kontaminimi /incidenti të mundshëm të ndodhur si dhe pasojat qe ka shkaktuar incidenti.	Faza ndërtimore	Sipas rasteve nëse do kemi incidente të tilla	Zhvilluesi i projektit
6	Monitorim i kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Monitorohen Rregjistrohen Raportohen Referuar kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Faza ndërtimore	Sipas kushteve te vendosura në Vendimin për Vlerësim Paraprak të Ndikimit në Mjedisit ( nga Insitucionet e mjedisit)	Zhvilluesi i projektit

**8 VLERËSIM I NDIKIMEVE POZITIVE QË MUND TË SJELLË ZHVILLIMI I PROJEKTIT  
TË PROPOZUAR**

Zhvillimi i këtij projekt shoqerohet me efekte pozitive sociale si vijon:

- Permirosimin e infrastruktures rrugore, si pjese e nje arterie te rendesishme rrugore nacionale, e cila lidh jo vetem nje rajon te gjere me potencial te konsiderueshem ekonomik dhe turistik duke bere te mundur lidhjen e te gjitha rajoneve Lindore te vendit, por gjithashtu lidh Korridorin 8-te me rrugen e Arberit( ne process ndertimi).
- Reduktimi i zhurmave dhe permisimi i cilesise se mjedisit ne aksin egzistues te rruges , e cila eshte aktualisht e renduar nga gjendja aktuale e rruges ( e pa asfaltuar) vecanerisht prane zonave te banuara.
- Rritja e sigurise rrugore per perdoruesit e rruges .
- Rritje e nivelit te sherbimeve per komunitetin e rajonit .
- Permisim i cilesise se mjedisit si rrjedhoje e reduktimit te ndotjeve te shkaktuara nga perdoruesit e rruges te cilet do te qarkullojne me pas ne nje rruge sipas standarteve te miratuara.
- Punësimi i përkohshëm për komunitetin i cili do të të marrë pjesë drejtpërdrejt në proceset e ndërtimit , gjë e cila do të sjellë një kontribut të dobishëm në të ardhurat familjare (hapja e vendeve të punës);
- Rritje të ardhurash për sherbimet shtesë që do të duhet të behen për punonjësit që do te merren me ndërtimin e këtij projekti.
- Rritje të ardhurash nga taksat vendore për te gjitha shërbimet e ofruara.
- Permisim i infrastruktures rrugore ne Sqhiperi
- Rritje e turizmit si pasoje e permisimit te infrastruktures rrugore dhe faciliteteve shoqeruese qe lidhen me permisimin e infrastruktures rrugore.
- Permisim dhe zhvillim i gjithe zones ku kalon aksi rrugor.

## 9 KONKLUZIONE

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

- Ndikimet potenciale mjedisore të evidentuara janë vlerësuar dhe trajtuar sipas standarteve ligjore, metodologjisë dhe rekomandimeve të kërkuara.
- Implementimi i këtij projekti me masat e parashikuara zbutese përfshirë planin e monitorimit , është garant i realizimit jo vetëm të objektivave por edhe të performancës mjedisore në përputhje të plotë me ligjet në fuqi , lidhur me nivelin e shkarkimeve në mjedis dhe mbrojtjen e saj.
- Nuk evidentohen ndikime sinjifikative të cilat do të ndikonin në cilësinë e mjedisit apo të aspekteve sociale nga implementimi i projektit.
- Projekti në terma mjedisore dhe sociale , konsiderohet projekt me impakte negative minimale dhe të perkoshme .

Nga analizimi i përmbajtjes së këtij raporti mund të konkludojmë që implementimi i këtij projekti nuk do të ketë impakte negative sinjifikative në mjedisin përreth zonës së projektit gjatë fazës ndërtimore të tij, ndërkohë që pas fazës ndërtimore falë implementimit të këtij projekti do të kemi përmisim të infrastrukturës rrugore, ruajtjen dhe zhvillimin e vlerave turistike natyrore të rajonit , përmirësim të cilësisë së jetës për komunitetin.

**10 REFERENCAT**

## Referenca

- 1- Management Plan for Shebenik-Jabllanicë National Park 2015-2024” Institutional Support to the Albanian Ministry of Environment, Forest and Eater Administration for Sustainable Biodiversity Conservation and Use in Protected Areas and the Management of Waste” by PROGES and Sapienza University of Rome;October 2015
- 2- RSK\_July 2020 ( Biodiversity Impact Assessment “Albania National and Regional Roads Projec)
- 3- RSK\_July 2020(Biodiversity Baseline Assessment Zgosht to Cereneec road scheme; Albania National and Regional Roads Project)
- 4- RSK\_July2020 (Biodiversity Management Plan)
- 5- Raport i Thelluar i Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis per:Rikonstruksioni I Rruges Librazhd-Diber (Lot 1 Dhe 2); Leja e mjedisit
- 6- Projekti teknik “Sistemim asfaltim i rruges Zgosht - Ura e Cereneecit” nga Seed Consulting ;Korrik 2020
- 7- Raporti Gjeologjik i zonës se Studimit nga Seed Consulting ;Korrik 2020
- 8- Raporti Hidrogeologjik i zonës se Studimit nga Seed Consulting ;Korrik 2020
- 9- Politika Mjedisore Dhe Sociale : Miratuar nga Këshilli i Administrimit, në mbledhjen e datës 7 maj 2014
- 10- <https://bashkialibrazhd.gov.al/>
- 11- <http://bulqiza.gov.al/bashkia/njesite-administrative/>
- 12- <https://struga.eu/struga/drini%20i%20zi.htm>
- 13- ([http://akzm.gov.al/index.php?option=com\\_k2&vieë=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en](http://akzm.gov.al/index.php?option=com_k2&vieë=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en))
- 14- VKM Nr.640, datë 21.5.2008 “për shpalljen “Park Kombëtar