



Fondi Shqiptar i Zhvillimit

Përmbledhje jo-teknike

Plani i propozuar i rrugës Zgosht – Çerenec; Projekti kombëtar i rrugëve rajonale – Shqipëri

80876

TETOR 2020



SHËNIME TË PËRGJITHSHME TË RSK-së

Projekti Nr.: 80876-01

Titulli: Përmbledhje jo-teknike

Klienti: BERZH dhe FSHZH

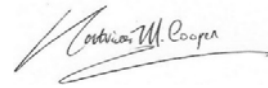
Data: Tetor 2020

Zyra: Helsby

Statusi: Rev 01

Autori Kester Boardman **Recensues teknik** Katrina Cooper



Nënshkrimi

Nënshkrimi

10/07/2020

Date: 10/07/2020

Përditësuar

Përditësuar

Data:

28/10/2020

29/10/20



Menaxher i projektit Dr J Nightingale



Nënshkrimi

10/07/2020

Përditësuar

Data:

28/10/2020

RSK Environment Ltd (RSK) e ka përgatitur këtë raport për përdorim vetëm nga klienti, duke treguar aftësi e kujdes të arsyeshëm, për qëllimet e synuara që shprehen në marrëveshjen sipas së cilës kjo punë është kryer. Raportit nuk mund t'i referohet ndonjë palë tjetër pa marrëveshje të shprehur të klientit dhe të RSK-së. Nuk është dhënë asnjë autorizim tjetër, i shprehur ose i nënkuptuar, për sa i takon këshillave profesionale të përfshira në këtë raport.

Atje ku janë përdorur të dhëna të siguruar nga klienti ose nga burime të tjera, është supozuar se informacioni është i saktë. RSK-ja nuk mund të pranojë asnjë përgjegjësi për pasaktësi në të dhënat e siguruar nga ndonjë palë tjetër. Përfundimet dhe rekomandimet në këtë raport bazohen në supozimin se i gjithë informacioni i duhur është dhënë nga ato organizma prej të cilave ai është kërkuar.

Asnjë pjesë e këtij raporti nuk mund të kopjohet ose të riprodhohet pa lejen e shprehur të RSK-së dhe të palës për të cilën ai është përgatitur.

Atje ku janë kryer kërkime në terren, këto kanë qenë të kufizuara në një nivel hollësish të kërkuara për të arritur objektivat e shpallur të punës.

Kjo punë është ndërmarrë në përputhje me sistemin e menaxhimit të cilësisë të RSK Environment Ltd.

**Specialist
recensues i
njësisë mjedisore
e sociale
FSHZH**

Nertis Mero



**Kryerercensues i
njësisë mjedisore e
sociale
FSHZH**

Blerta Duro



Nënshkrimi

Data:

12.11.2020

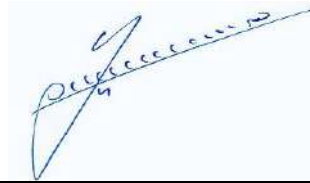
Nënshkrimi

Data:

12.11.2020

**Drejtore i
Departamentit të
Infrastrukturës
FSHZH**

Arben Skënderi



Nënshkrimi

Data:

12.11.2020

**Menaxher i
projektit
FSHZH**

Dritan Mehdi Agolli



**Drejtore i
Departamentit të
Menaxhimit të
Projekteve
FSHZH**

Ermir Omari



Nënshkrimi

Data:

12.11.2020

Nënshkrimi

Data:

12.11.2020

PËRMBAJTJA

1	PARATHËNIE	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
1.1	Parathënie	Error! Bookmark not defined.
1.2	Arsyetimi i projektit	3
1.3	Përshkrimi i projektit	4
1.3.2	Vlerësim i alternativave të projektit.....	6
1.4	Aspekte ligjore dhe pajtueshmëria	7
1.4.1	VNM kombëtar dhe kërkesa të tjera.....	7
1.4.2	Kërkesa të BERZH-it	7
1.4.3	Keshillimi, angazhimi dhe zbulimi i palëve të interesit.....	8
2	PËRMBLEDHJE E NDIKIMEVE, RREZIQEVE DHE MUNDËSIVE TË PRITSHME TË PROJEKTIT.....	10
2.1	Biodiversiteti dhe burimet natyrore.....	10
2.1.1	Ndjeshmëritë kyçe.....	10
2.1.2	Para-ndërtimi / ndërtimi	10
2.1.3	Operimi	11
2.1.4	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	12
2.2	Cilesia e ajrit	12
2.2.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	13
2.2.2	Operimi	13
2.2.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	13
2.3	Zhurma dhe dridhjet	14
2.3.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	14
2.3.2	Operimi	14
2.3.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	15
2.4	Hidrologjia dhe cilësia e ujit.....	15
2.4.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	18
2.4.2	Operimi	18
2.4.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	18
2.5	Tokat.....	Error! Bookmark not defined.
2.5.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	19
2.5.2	Operimi	19
2.5.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	19
2.6	Peizazhi dhe pamja e këndshme	19
2.6.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	19
2.6.2	Operimi	19
2.6.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	20
2.7	Menaxhimi i mbetjeve.....	20
2.7.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	20
2.7.2	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	20
2.8	Rreziqet natyrore	20
2.8.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	20
2.8.2	Operimi	21
2.8.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	21

2.9	Cenueshmëria nga ndryshimi i klimës.....	21
2.9.1	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	22
2.10	Sociale.....	22
2.10.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	24
2.10.2	Operimi	25
2.10.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	25
2.11	Trashëgimia kulturore.....	26
2.11.1	Para-ndërtimi / ndërtimi	27
2.11.2	Operimi	27
2.11.3	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	27
2.12	Shëndeti dhe siguria profesionale e komunitare	28
2.12.1	Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi	28
3	MENAXHIMI MJEDISOR DHE SOCIAL	29
3.1	Menaxhimi dhe dorëzimi i projektit dhe i PMMS	29
	PMMS do të përfshijë disa dokumente të tjera siç përshkruhen më poshtë.....	29
3.2	Plan i menaxhimit të biodiversitetit	Error! Bookmark not defined.
3.3	Një plan kthimi në gjendjen e mëparshme dhe përmirësimi të peizazhit	29
3.4	Plan veprimi mjedisor e social	29
3.5	Plan i angazhimit të palëve të interesit.....	29
3.6	Kuadri i blerjes së tokës dhe risistemimit (KBTR)	30
3.7	Plan i restaurimit të jetesës (PRJ)	30
3.8	Plan i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë profesionale	31
3.9	Plan i monitorimit mjedisor (PMM)	31
3.10	Mekanizëm i ankesave	31
3.11	Pika e kontaktit	31
4	REFERENCA	32

TABELA

Tabela 1.1: Dokumente të Projektit të lidhura me VNMS, që do të sigurohen **Error! Bookmark not defined.**

FIGURA

Figura 1.1: Vendndodhja e Projektit.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 1.2a: Rruga ekzistuese	Figura 1.2b: Rruga ekzistuese..... 4
Figura 2.1: Masa ujore në afërsi të trasesë së rrugës (Burimi: RSK, 2020c)	17
Figura 2.2: Fshatra që preken nga Projekti.....	24

1 PARATHËNIE

1.1 Parathënie

Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH) po kërkon mbështetje financiare nga Banka Evropiane për Rindërtim e Zhvillim (BERZH) për përmirësimin e rrugës ekzistuese nga Zgoshti deri tek Ura e Çerenecit (këtej e tutje 'Projekti'). FSHZH është një agjenci publike, misioni i së cilës është të nxitë zhvillim social-ekonomik të qëndrueshëm, harmonik e të integruar në nivele vendore e rajonale. Projekti i propozuar gjendet në Shqipërinë Lindore, afërsisht 41 km larg nga Tirana, brenda bashkive të Bulqizës e të Librazhdit dhe qarqeve të Dibrës e të Elbasanit. Afërsisht 13.5 km të rrugës kalojnë përgjatë kufirit perëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë, shih Figurën 1.1.

Kjo Përmbledhje Jo-teknike (PJT) paraprake përshkruan me një gjuhë jo-teknike gjetjet kryesore të studimeve mjedisore e sociale të përfunduara dhe përmbledh atë çka dihet për tema të tjera, që do të trajtohen në projektin e detajuar dhe në Vlerësimin e Ndikimit Mjedisor e Social (VNMS), i cili po përgatitet për Projektin nga FSHZH në përputhje me kërkesat rregullatore kombëtare.

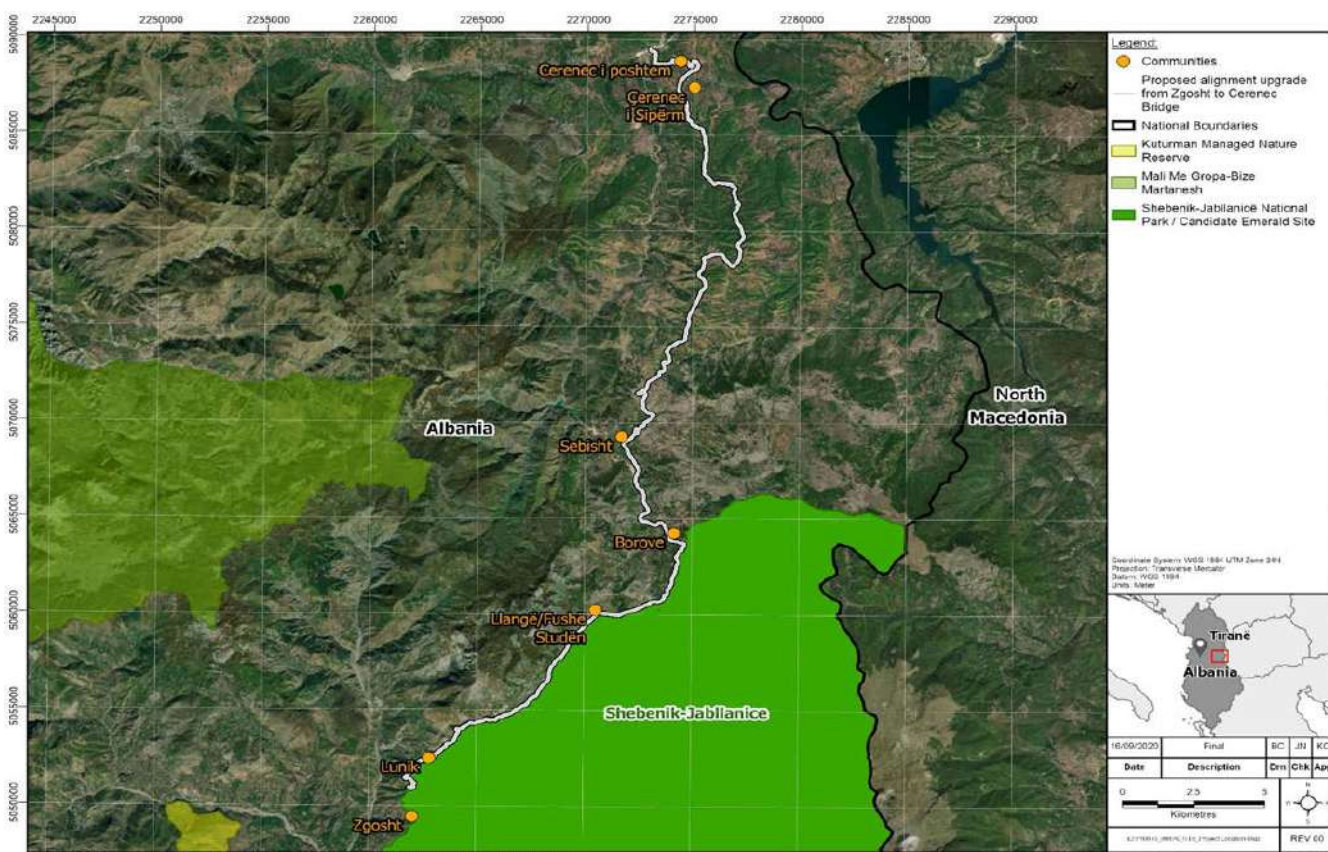


Figura 1.1: Vendndodhja e Projektit

1.2 Arsyetimi i Projektit

Rruga ekzistuese 46.5 km e gjatë lidh Zgoshtin me Çerenecin dhe është një rrugë dykalimëshe e pashtuar, që shtrihet në një zonë rurale, malore (Figurat 1.2a dhe 1.2b). Rruga mban afërsisht 108 automjete në ditë dhe parashikohet të mbajë 500 automjete në ditë pas përfundimit të Projektit.



Figura 1.2a: Rruga ekzistuese



Figura 1.2b: Rruga ekzistuese

Sipas Studimit të Fizibilitetit për Projektin, aktualisht rruga konsiderohet se është e një standardi të papërshtatshëm për të mbajtur nivelet ekzistuese dhe të parashikuara të mjeteve të transportit dhe për të plotësuar kërkesat e sigurisë rrugore. Pjesë të rrugës janë dëmtuar së tepërmi nga rrjedhja e ujërave sipërfaqësore duke çuar në gërryerje të rënda të lokalizuara për shkak të gjendjes së keqe të sistemit të kullimit. Gjendja e keqe e rrugës kufizon lëvizjen e mjeteve të transportit dhe hyrje-daljet në qarqet Dibër dhe Elbasan, e cila, nga ana e vet, po kufizon zhvillimin ekonomik brenda këtyre qarqeve (FSHZH, shkurt 2020).

Studimi i Fizibilitetit parashikon se përmirësimi i rrugës do të çojë në zhvillim ekonomik, bujqësor e turistik duke përmirësuar mundësinë e hyrje-daljeve:

- për komunitetin, fermerët dhe ndërmarrje të tjera ekonomike
- për turistë drejt destinacioneve në Shqipërinë lindore, duke përfshirë zona të reja turistike si Parku Shebenik-Jabllanicë në Librazhd dhe zonat kulturore, natyrore e historike në qarkun e Dibrës.
- në qarqet Dibër dhe Elbasan me fokus të veçantë të bashkitë Librazhd, Bulqizë e Dibër
- ndërmjet Dibrës, Bulqizës e Librazhdit dhe qendrave të banuara në afërsi.

Planet e Përgjithshme Vendore për Librazhdin e Bulqizën (draftë në përpunim) e theksojnë rëndësinë e Projektit.

1.3 Përshkrimi i Projektit

1.3.1.1 Gjurma e rrugës së propozuar

Rruga e përmirësuar do të ndjekë gjurmën e rrugës ekzistuese (Figura 1.1). Afërsisht 13.5 km të rrugës kalojnë përgjatë kufirit perëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë (Kategoria 2 sipas IUCN; park kombëtar).

1.3.1.2 Projektimi i përmirësimit të rrugës

Punimet e propozuara të përmirësimit do të çojnë në një rrugë që përfshin dy korsi të asfaltuara trafiku, secila me gjerësi 3.25 m, dhe dy anë xhadeje me zhavorr, secila me gjerësi 0.75 m. Punimet e mëparshme tashmë e kanë zgjeruar rrugën aq sa parashikohet të jetë gjerësia e saj përfundimtare prej 8 m, shih Seksionin 1.3.1.3. Një prerje tërthore e një pjese të rrugës ilustron në Figurën 1.3.

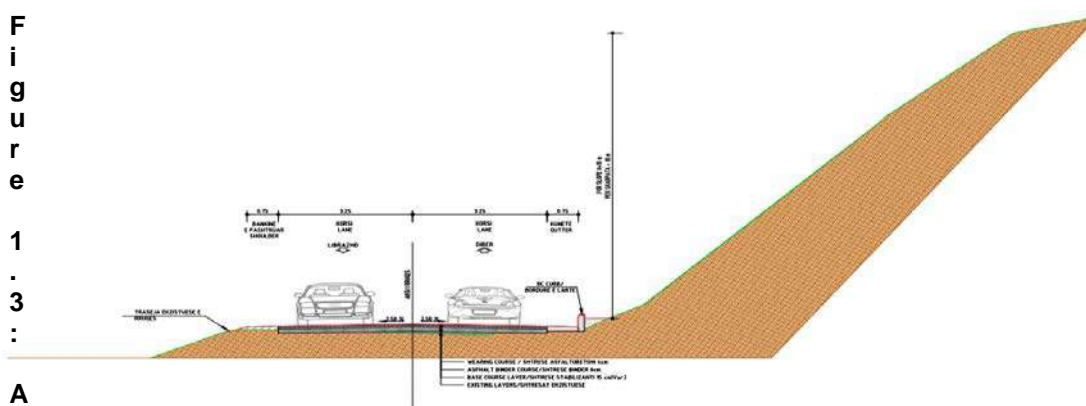


Figura 1.3: Prerje tërthore e një pjese të rrugës së propozuar

Shtresat e mëposhtme të shtrimit të rrugës janë përzgjedhur duke u bazuar në vëllimin e parashikuar të trafikut. Gjatë përcaktimit të trashësisë së përgjithshme të shtresës së kërkuar, është marrë parasysh numri i parashikuar i mjeteve të rënda të transportit të mallrave, pasi ato kanë një efekt më të madh dëmtues mbi sipërfaqen e rrugës.

- Shtresa sipërfaqësore: asfalt-beton 40 mm
- Shtresa lidhëse: asfalt 60 mm
- Shtresa bazë: bazë me gurë të thërrmuar 150 mm
- Nën-baza: material i grimcuar 150 mm
- Shtresa rregulluese: material i grimcuar 0-300 mm, tashmë është e përfunduar

Rruga kalon nëpër shpate të pjerrëta me faqe shkëmbore të thërrmueshme. Atje ku është e nevojshme, do të ndërtohen mure mbajtëse betoni. Ku është e mundur, këto do të fiksohen duke përdorur bioinxhinierinë (rrjeta teli që mundësojnë krijimin e vegjetacionit), në vend të betonit.

Projekti është në fazën e skicimit, prandaj shumë detaje nuk janë përfunduar. Sidoqoftë, inxhinierët po shqyrtojnë masat e mëposhtme të përmirësimit dhe më tej do të udhëhiqen nga gjetjet e VNM-së ndërkohë që ai po përpunohet:

- siguria e këmbësorëve – p.sh., përfshirja e trotuareve / anësoreve, ndriçimi, sinjalistika në mjediset urbane
- siguria rrugore – p.sh., sinjalistika e trafikut, muret mbajtëse, punimet e stabilizimit
- kërkesat inxhinierike për të trajtuar çështjet e erozionit – p.sh., mirëmbajtja dhe përmirësimi i sistemit ekzistues të kullimit dhe stabilizimi i skarpateve
- masat për përshtatje ndaj ndryshimeve klimatike.

1.3.1.3 Ndërtimi

Metodat e përimtuara të ndërtimit janë ende në përpunim e sipër. Shpresohet se të gjitha punimet do të përmbahen brenda trasesë ekzistuese të rrugës së dëmtuar, sidoqoftë, për qëllimin e vlerësimit të ndikimit është pranuar një qasje parandaluese ndaj studimeve siç përshkruhet në Seksionet 2.1 dhe 2.10.

Supozohet që Projekti me gjasë të përfshijë:

- pastrimin e bimësisë dhe të shtresave të sipërme të dheut në disa zona të gjerësisë së punimeve
- ndërtimin e shtresave të nën-bazës dhe të bazës
- ndërtimin e shtresave të asfaltit
- pastrimin dhe përmirësimin e sistemit ekzistues të kullimit, duke përfshirë kanalet prej betoni dhe nënkalesat e ujërave. Aktualisht disa nënkalesa të ujërave shërbejnë edhe si vendkalim për kafshët
- ndërtimin e mureve mbajtëse prej betoni
- instalimin e barrierave të sigurisë rrugore
- punimet bioinxhinierike për të stabilizuar dhe për të mbrojtur skarpatat
- instalimin e sinjalistikës së trafikut (p.sh., asaj për këmbësorët e automjetet)
- shenjat e rrugës
- instalimin e ndriçimit të rrugëve përgjatë trotuareve në zonat urbane
- përmirësimin e pjesëve ekzistuese të shtruara
- ndërtimin e pjesëve të shtruara të reja në zonat urbane
- instalimin e tubacioneve për një rrjet fibrash optike në zonat urbane
- përmirësimin e disa urave

Punimet për të zgjeruar rrugën ekzistuese u ndërmoren më 2012 (FSHZH, shkurt 2020) dhe nuk pritet që të kërkohen punime të tjera për zgjerimin e rrugës.

1.3.1.4 Operimi

Punime për mirëmbajtjen e rrugës do të ndërmerren çdo vit ose kur të kërkohen nga Autoriteti Rrugor Shqiptar, përveçse në dy vitet e para kur FSHZH do të përgjigjet për monitorimin e mirëmbajtjes, si dhe për realizimin e planit për përmirësimin e peizazhit. Kjo përgjegjësi për punimet e mirëmbajtjes së rrugës pastaj do t'i kalojë bashkive

(d.m.th, Librazhdit e Bulqizës), duke vënë në dukje se pritet që FSHZH të mbajë një rol të sigurimit të cilësisë për të monitoruar krijimin dhe ruajtjen e habitateve e të specieve si pjesë të një Plani të kthimit në gjendjen e mëparshme e të përmirësimit të peizazhit dhe të Planit për Menaxhimin e Biodiversitetit (PMB)

1.3.2 Vlerësim i alternativave të projektit

Kur krahasohet me një gjurmë të re rruge, shfrytëzimi i gjurmës ekzistuese të rrugës do të pakësojë së tepërmi ndikimin mjedisor e social në zona të reja të prekura, do të vazhdojë t'u shërbejë komuniteteve ekzistuese që mbështeten te rruga dhe do të pakësojë kostot e ndërtimit. Prandaj, nuk është marrë në konsideratë asnjë gjurmë rruge alternative.

Ndërkohë që vazhdon puna për projektimin e përmirësimit të rrugës, do të vlerësohen variante projektimi dhe teknika ndërtimi alternative për të përcaktuar variantin e parapëlqyer duke marrë parasysh ndikimet mjedisore, sociale, kumulative dhe të kostos.

1.4 Aspektet ligjore dhe pajtueshmëria

1.4.1 VNM kombëtar dhe kërkesa të tjera

Duke u bazuar në kërkesat rregullatore, Projekti i nënshtrohet një VNM si pjesë e procedurës së lejitimit në Shqipëri në përputhje me kërkesat e Akteve Ligjore Mjedisore Shqiptare, duke përfshirë Ligjet nr. 10440 dhe 10431. Kjo përfshin identifikimin e ndikimeve të rëndësishme mjedisore (si pozitive ashtu dhe negative) dhe të rreziqeve që mund të dalin nga zhvillimi i Projektit. VNM kërkon që propozuesi i Projektit, në këtë rast FSHZH, të përpunojë masa për të pakësuar ndikimet mbi receptorët mjedisorë. Ndonëse sistemi rregullator shqiptar kërkon një VNM, Projekti gjithashtu po vlerëson vullnetarisht karakteristikat social-ekonomike dhe vlerat e trashëgimisë kulturore të zonës së Projektit nëpërmjet përgatitjes së një Vlerësimi të Ndikimit Mjedor e Social (VNMS). Gjithashtu, parashikohet që projekti të jetë në pajtim me ligjet kombëtare për shëndetin e sigurinë, Vendimet e Këshillit të Ministrave (VKM), Direktivat dhe kërkesat e BE. Kjo do të mundësojë që Projekti të zbatojë praktikën më të mira ndërkombëtare dhe Kërkesat e Performancës të BERZH-it.

1.4.2 Kërkesat e BERZH-it

BERZH-i është një institucion financiar ndërkombëtar, që përdor investimin si mjet për të ndërtuar ekonomi të tregut. Angazhimi për energji të qëndrueshme dhe mbrojtjen e mjedisit janë thelbësore për veprimtaritë e BERZH-it. Kërkesat e Performancës (KP) të BERZH-it janë shpallur që t'u sigurojnë drejtim klientëve të BERZH-it për të menaxhuar e përmirësuar performancën e tyre mjedisore e sociale nëpërmjet një qasjeje të bazuar te rreziku dhe rezultatet. Projekti do të përgatitet duke zbatuar Kërkesat e Performancës të BERZH-it (2014), të cilat janë si më poshtë.

KP 1: Vlerësimi dhe menaxhimi i çështjeve e ndikimeve mjedisore e sociale

KP 2: Kushtet e punës e të funksionimit

KP 3: Efektshmëria e burimeve dhe parandalimi e kontrolli i ndotjes

KP 4: Shëndeti dhe siguria

KP 5: Blerja e tokës, risistemimi i pavullnetshëm dhe zhvendosja ekonomike

KP 6: Ruajtja e biodiversitetit dhe menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore

KP 7: Popullatat vendase

KP 8: Trashëgimia kulturore

KP 10: Përhapja e informacionit dhe angazhimi i palëve të interesit

Projekti do të përfshijë masat e praktikës më të mirë ndërkombëtare në përputhje me hierarkinë e lehtësimit për të shmangur, minimizuar dhe restauruar / rehabilituar çdo ndryshim të dëmshëm në kushtet mjedisore e sociale. Për këtë Projekt, pakësimi i ndikimeve mbi biodiversitetin është një përparësi pasi rruga është në një zonë me rëndësi të lartë të mbrojtjes së natyrës. Paketa e VNM do të jetë në pajtim edhe me konventat e traktatet ndërkombëtare për çështjet mjedisore e sociale, veçanërisht për biodiversitetin.

Projekti është klasifikuar nga BERZH-i si projekt i Kategorisë B në përputhje me Politikën Mjedisore e Sociale 2014. Kjo nënkupton se ata gjykojnë që ndikimet e mundshme negative mjedisore dhe/ose sociale në të ardhmen janë tipikisht specifike për vendndodhjen dhe/ose identifikohen e trajtohen lehtësisht nëpërmjet masave të zbutjes, duke ditur që projekti merret me përmirësimin e një rruge ekzistuese. Me FSHZH do të bihet dakord për një Plan Veprimi Mjedisor e Social (PVMS) për të mundësuar që projekti të plotësojë KP të Bankës.

1.4.3 Këshillimi, angazhimi dhe zbulimi i palëve të interesit

Palë interesi janë individë, grupe ose organizata (qeveritare ose jo-qeveritare (OJQ)), që ndikojnë, ndikohen ose kanë një interes në Projektin. Këshillimi dhe mbështetja e palëve të interesit është me rëndësi për projektimin dhe vënien në jetë të çdo projekti.

Ligji shqiptar nuk kërkon që në këtë fazë të projektit të bëhen këshillime me publikun. Gjithsesi, një angazhim i palëve të interesit tashmë është ndërmarrë me palët e mëposhtme:

- Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura dhe Administrata Rajonale e Zonave të Mbrojtura të qarkut Elbasan
- Autoritetet e qeverisjes vendore dhe informatorët kryesorë
- palët e interesuara për biodiversitetin për të dhënë informacione për VNM, Vlerësimin e Rregullave të Habitave të Projektit (RSK, 2020) dhe PMB (RSK, 2020a)

1.4.3.1 Këshillimi me menaxherët e Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë

Parku Kombëtar menaxhohet nga Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura dhe Administrata Rajonale e Zonave të Mbrojtura të qarkut Elbasan. Menaxhimi ndërmerret në përputhje me Planin e Menaxhimit për Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë 2015-2024 (PROGES dhe Universiteti Sapienca i Romës, 2015). FSHZH ka bërë konsulta me Agjencinë Kombëtare të Zonave të Mbrojtura, që janë të gatshëm të punojnë me FSHZH për të mbrojtur zonën gjatë projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të përmirësimeve të rrugës.

1.4.3.2 *Këshillimi me autoritetet e qeverisjes vendore dhe informatorët kryesorë*

Me autoritetet e qeverisjes vendore janë bërë konsulta gjatë përpunimit të Kuadrit të Blerjes së Tokës e Risistemimit në shtatë takime zyrtare dhe shtatë intervista me informatorë kryesorë të mbajtura nga 17-25 qershor 2020 (RSK, 2020b).

Palët e interesit ishin optimiste për Projektin, duke përmendur:

- ndikimet pozitive mbi zhvillimin e turizmit
- akses të përmirësuar në qytetet e vendet e afërta (p.sh., të rinj që shkojnë në Greqi për punë sezonale)
- akses të përmirësuar për fermerët në tregjet vendore e përtej, duke mundësuar çmime më të mira për prodhimet vendase
- pakësim të emigrimit nga zona
- mundësi punësimi gjatë ndërtimit
- pakësim të pluhurit (gjendja e keqe e rrugës aktuale gjeneron pluhur)
- rritje të disponueshmërisë së punëtorëve. Mungesa e punëtorëve shihet si shkak për mungesën e kultivimit të disa tokave bujqësore
- ulje të kostove të ndërtimit të projekteve të ardhshme.

Sidoqoftë, nga drejtuesit bashkiakë dhe fermerët u ngritën çështje të diskutueshme të kompensimit të tokës në lidhje me punimet rrugore të ndërmarra nga ARRSH në pjesën e rrugës Zgosht – Çerenec më 2012.

1.4.3.3 *Këshillimi me palët e interesuara për biodiversitetin*

Për shkak të kufizimeve që lidhen me pandeminë COVID-19, nga FSHZH u përgatit një pyetësor dhe në qershor 2020 iu dërgua palëve të mëposhtme të interesit:

- Agjencia Rajonale për Zonat e Mbrojtura
- AKZM (Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura)
- Ruajtja dhe Mbrojtja e Mjedisit Natyror në Shqipëri (PPNEA)
- Shoqata për Mbrojtjen e Shpendëve dhe Gjitarëve të Shqipërisë (ASPBM)
- Shoqata Ornitologjike Shqiptare (AOS)
- Universiteti i Tiranës
- Instituti për Ruajtjen e Natyrës
- Albaglobal
- EcoAlbania
- specialistë të biodiversitetit.

2 PËRMBLEDHJE E NDIKIMEVE, RREZIQEVE DHE MUNDËSIVE TË PRITSHME TË PROJEKTIT

2.1 Biodiversiteti dhe burimet natyrore

2.1.1 Ndeshmëritë kyçe

Projekti është në një zonë me vlerë të lartë biodiversiteti pasi bie brenda eko-rajonit të pyjeve të përziera të Maleve të Pindit, i cili kategorizohet nga World Wildlife Fund si Kritik / i Rrezikuar dhe gjendet në një habitat kritik. Afërsisht 13.5 km të rrugës kalojnë përgjatë kufirit perëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë (Kategoria 2 sipas IUCN; park kombëtar), i cili gjithashtu është përcaktuar si Vend Emerald Kandidat. Kjo zonë e mbrojtur është identifikuar se siguron habitat për një numër specimesh të rralla e të rrezikuara në shkallë kombëtare e globale, duke përfshirë rrëqebullin e Ballkanit (*Lynx lynx balcanicus*), i cili është i Rrezikuar në Mënyrë Kritike në shkallë kombëtare e globale dhe bëhet shkas për klasifikim të habitatit kritik.

Pjesë e Parkut Kombëtar është gjithashtu Vend ndërkufitar i Trashëgimisë Botërore, Zonë ndërkufitare e Rëndësishme për Bimët (ZBR) dhe Zonë Kyç e Biodiversitetit (ZKB). Vendi i Trashëgimisë Botërore, i quajtur Pyjet e Lashta e të Hershme të Ahut të Karpateve dhe Rajoneve të Tjera të Evropës, mbulon 12 vende dhe përfshin 82 zona të pyjeve të vjetra të ahut. Një nga këto zona, Rajca, ndodhet në Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë, por është brenda zonës qendrore larg nga Projekti.

Rruga ekzistuese nga Zgoshti në Çerenec nuk konsiderohet se është pengesë madhore për speciet gjitare të mëdha. Kjo ndodh kryesisht për shkak të gjendjes së keqe të rrugës, që kufizon shpejtësinë dhe vëllimin e trafikut. Rruga kalon nëpër disa habitate të mirënjohura për gjitarë të mëdhenj e mesatarë me rëndësi ruajtjeje në nivel kombëtar, që përfshijnë lundërat Euroaziatike (*Lutra lutra*), arinjte e murmë (*Ursus arctos*), macet e egra (*Felis silvestris*) dhe ujqërit (*Canis lupus*). Habitatet që ndodhen përgjatë anëve të rrugës mund të mbajnë gjithashtu bimë, lakuriqë nate, shpendë folezues, amfibë, zvarranikë dhe insekte me rëndësi ruajtjeje kombëtare.

2.1.2 Para-ndërtimi / ndërtimi

Planifikohet që të gjitha punimet e ndërtimit të përmbahen brenda trasesë ekzistuese të çrregulluar; sidoqoftë, është pranuar një qasje parandaluese për qëllimin e vlerësimit të ndikimit mbi biodiversitet për të lejuar punime përtej trasesë ekzistuese (p.sh., ndërtimi i trotuareve, mureve mbajtëse, punimet bioinxhinierike, punimet për shtrirjen e tubacioneve e kablove dhe instalimi i ndriçimit etj.). Kjo parakupton se në të dyja anët përbri gjatësisë së rrugës do të ketë 5 m shtesë humbje të përhershme të habitatit dhe 5 m shtesë çrregullim të përkohshëm të habitatit.

Ndikimet kryesore mbi kafshët e egra me rëndësi ruajtjeje (tipare parësore të biodiversitetit dhe tipare kualifikuese të habitatit kritik) nga veprimtaritë e ndërtimit, përpara masave lehtësuese (RSK 2020d), përmbledhen si më poshtë:

- humbja e përhershme e rreth 4.6 ha habitat natyror (p.sh., pyje, koriye, shkorrete) dhe të modifikuar (p.sh., tokë agro-blektorale, terren i zhveshur dhe plantacione) nga brenda gjurmës së Projektit, duke përfshirë humbjen e përhershme të 1.4 ha pyje, koriye e shkorrete nga brenda Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë (një tipar kualifikues i habitatit kritik)
- pastrimi i mundshëm i specieve bimore me rëndësi konservimi të lartë
- humbje dhe çrregullim habitatit për kafshët e egra me rëndësi konservimi, që ndodhen në Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe për ato specie që shfrytëzojnë habitate jashtë Parkut Kombëtar
- humbja e mundshme e habitatit të folezimit për zogj në afërsi të rrugës ekzistuese, duke përfshirë ato që janë me rëndësi konservimi kombëtare
- punimet e pastrimit të habitatit paraqesin një rrezik të përplasjes aksidentale të kafshëve të egra me automjete e makineri, që çojnë në dëmtim e mortalitet për disa individë, duke përfshirë zogj folezues, lakuriqë nate folezues, baldosa euroaziatike (*Meles meles*) brenda strofakave të tyre, amfibë, zvarranikë dhe jovertebrorë. Disa nga këto specie të cenueshme janë të rralla e të kërcënuara duke përfshirë baldosat (Lista e kuqe e Shqipërisë – i Rrezikuar), lakuriqi i natës hundë-patkua i Mesdheut (*Rhinolophus Euryale*; Lista e kuqe e Shqipërisë - i Përkeqësuar), bolla me katër vija (*Elaphe quatuorlineata*; Lista e kuqe e Shqipërisë – i Rrezikuar në Mënyrë Kritike) dhe kacadreri (*Lucanus cervus*; Pranë Kërcënimit në Evropë) dhe brisqari (*Cerambyx cerdo*; globalisht i Përkeqësuar).

2.1.3 Operimi

Ndikimet kryesore gjatë operimit mbi kafshët e egra me rëndësi ruajtjeje, përpara zbutjes, përmbledhen si më poshtë:

- struktura e rrugës së propozuar (d.m.th., argjinaturat e pjerrëta anash rrugës, barrierat e sigurisë dhe muret mbajtëse prej betoni) së bashku me shtimin e zhurmës, lëvizjen e automjeteve dhe ndriçimin artificial pritet të formojnë një pengesë për lëvizjen e kafshëve të egra, veçanërisht për gjitarët që përshkojnë distanca të mëdha siç janë arinjët e murmë, rrëqebulli i Ballkanit, ujçërit, lundërzat, macet e egra (Lista e kuqe e Shqipërisë – i Rrezikuar) dhe baldosat, të cilat dihet që jetojnë në Parkun Kombëtar.
- shpejtësia dhe vëllimi i shtuar i trafikut rrugor të makinave supozohet të rritin rrezikun e përplasjes me kafshë të egra, që orvaten të kapërcejnë rrugën, veçanërisht natën
- shtimi i parashikuar i trafikut të automjeteve nga 325 mjete transporti në 3 ditë në 1500 mjete transporti në 3 ditë pritet të gjenerojë rritje të ndotjes së ajrit, që mund të ndikojë për keq te kafshët e egra pranë rrugës, sidomos për speciet që janë të ndjeshme ndaj ndotjeve (d.m.th., amfibët dhe peshqit)
- ndikimet jo të drejtpërdrejta nga Projekti, që shoqërohen me aksesin e lehtësuar, dyndjen e vizitorëve në Parkun Kombëtar dhe migrimin e brendshëm të mundësuar nga Projekti, që çon në mbledhje të paqëndrueshme të burimeve natyrore, gjueti e peshkim të paligjshëm, veprimtari të paautorizuara agro-

blegtorale dhe menaxhim të dobët të mbetjeve, paraqesin një rrezik për diversitetin dhe sasinë e madhe e habitateve e të specieve brenda Zonës së Mbrojtur dhe peizazheve përfaqë.

2.1.4 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Një përparësi kyçe për Projektin është mbrojtja e Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë. Do të ndërmerren kontrole të para-pastrimit për të shmangur ndonjë çrregullim e dëmtim për lakuriqët e natës, baldosat, lundërsat, dhe shpendët folezues gjatë ndërtimit. Kontrole do të ndërmerren edhe për lloje të bimëve me rëndësi ruajtjeje dhe çdo lloj bime endemike, e rrallë dhe e kërcënuar do të zhvendoset në një vend të përshtatshëm larg rrugës. Drurët e tharë nga pyjet e dushkut në gjerësinë e punimeve do të zhvendosen në një vend pritës të përshtatshëm për të minimizuar humbjen e habitatit dhe rrezikun e mortalitetit për kacadrerin dhe brisqarin, që varen nga drurët e tharë e të kalbur të paktën për një pjesë të ciklit të jetës së tyre.

Nënkalesat e ujërave, që aktualisht përdoren nga amfibët e zvarranikët për të kapërcyer rrugën, do të riparohen dhe do të ruhen. Ndërtimi i një pike kalimi të kafshëve të egra për rrëqebullin e Ballkanit dhe faunën tjetër parësore do të jetë pjesë përbërëse për të mundësuar kafshët e egra të kapërcejnë rrugën dhe të ruajnë aksesin te burimet brenda territorit të tyre.

Një Plan i kthimit në gjenden e mëparshme dhe i përmirësimit të peizazhit do të përgatitet dhe do të vihet në jetë nga Kontraktuesi. Ky plan do të sigurojë një metodologji të qartë për kthimin në gjendjen e mëparshme të mjedisit fizik dhe rehabilitimin e restaurimin progresiv të habitateve nëpërmjet vënies në jetë të një plani pyllëzimi. Puna bioinxhinierike të peizazhet e çrregulluara dhe skarpatet do të ketë një ndikim pozitiv mbi cilësinë e habitateve ekzistuese në disa zona. Zonat me humbje të përhershme të habitatit natyror (11.87 ha) do të kompensohen në përputhje me Planin e Menaxhimit të Biodiversitetit (PMB) (RSK, 2020).

Projekti do të punojë me Agjencinë Kombëtare për Zonat e Mbrojtura, Agjencinë Rajonale të Zonave të Mbrojtura, OJQ-të përkatëse kyçe që veprojnë në zonë për të minimizuar dhe monitoruar ndikimet indirekte të lidhura me Projektin nga aksesin i lehtësuar, dyndja e vizitorëve në Parkun Kombëtar dhe migrimi i brendshëm i lidhur me Projektin. Kjo përfshin mbështetjen e Komisionit të Menaxhimit të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë për t'i ndihmuar ata që të paraqesin objektivat e tyre të menaxhimit për turizëm të qëndrueshëm dhe zhvillim ekonomik nëpërmjet veprimtarive të tilla si takimet e rregullta dhe shkëmbimi i informacionit. Me këto masa zbutjeje të ndërmarra, nuk do të ketë asnjë efekt negativ mbi integritetin e këtij Vendi Kandidat Emerald.

FSHZH merr përsipër të vërë në jetë PMB, Programin e Monitorimit Mjedisor dhe Planin e Veprimit Mjedisor e Social (PVMS), si dhe do të punojë me kontraktuesit e vet e do t'i drejtojë ata për të siguruar zbatim të plotë e pajtueshmëri.

2.2 Cilësia e ajrit

Cilësia ekzistuese e ajrit të ambientit brenda zonës së projektit nuk është matur; sidoqoftë, përveç hidrocentralit dhe fermës së peshqve që ndodhen pranë fshatit Borovë, duket se nuk ka asnjë burim madhor të ndotjes së ajrit afër rrugës së projektit.

2.2.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Ndërtimi i Projektit mund të çojë në:

- rritje lokale të ndotjes së ajrit nga automjetet
- pluhur nga heqja e dheut dhe punimet tokësore
- emetime pluhuri çimentoje nga punimet e betonimit
- tym nga përdorimi i bitumit.

Përpara vënies në jetë të masave lehtësuese, këto ndikime në cilësinë e ajrit mund të kenë ndikime negative për shëndetin e njerëzve dhe përshtatshmërinë biologjike të specieve të kafshëve e të bimëve në zonën e Projektit. Pluhuri i shtuar dhe emetimet e djegies së brendshme dihet që shkaktojnë acarim dhe dëmtim të funksioneve të frymëmarrjes, acarim të lëkurës dhe dëmtim të pamjes. Ndikimet e mundshme mund të jenë kumulative nga natyra. Ndotësit gjithashtu mund të gjëlliten (për shembull, kur depozitohen mbi bimë ose fruta të cilat më pas konsumohen), gjë që mund të ketë ndikim negativ për shëndetin e njerëzve e të specieve. Shkalla e ndikimeve të njerëzve dhe speciet e kafshëve e të bimëve, që shkaktohen nga thithja e këtyre emetimeve të pluhurit dhe të ndotësëve të ajrit, varet nga sasia, përbërja e tyre dhe ritmet e frymëmarrjes, si dhe nga shëndeti i njerëzve / specieve

2.2.2 Operimi

Emetimet e djegies së brendshme në ajër, të gjeneruara nga veprimtaria e automjeteve që do të përdorin rrugën e përmirësuar, supozohet të rriten në raport me nivelet aktuale si rezultat i drejtpërdrejtë i shtimit të automjeteve nga 108 mjete transporti aktualisht në 500 të tilla të pritshme çdo ditë (FSHZH, Studimi i Fizibilitetit, shkurt 2020). Prandaj, parashikohet se do të ketë një rritje të vogël e të lokalizuar në të gjitha emetimet nga automjetet në afërsi të korridorit të rrugës.

Rritja e emetimeve të SO₂ dhe të lëndës së grimcuar lidhet gjithashtu me çështjen se 90% e të gjitha makinave të udhëtarëve të regjistruara në Shqipëri janë të pajisura me motorë dizel, një pjesë e madhe e tyre janë automjete të vjetra të importuara me emetime të larta të SO₂ dhe të lëndës së grimcuar, si dhe përmbajtja e squfurit në karburant ka gjasa të jetë më e lartë se standardet evropiane. (Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis: Skicimi i idesë së Projektit të rrugës Shëngjin – Velipojë, dhjetor 2017).

2.2.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Gjatë fazës së para-ndërtimit / ndërtimit, personeli dhe kontraktuesit do t'i përmbahen një Procedurë standarde veprimi për: Kontrollin e Emetimit dhe të Pluhurit, Kontrollin e Erozionit dhe të Sedimenteve pezull. Kjo përfshin përdorimin dhe mirëmbajtjen e automjeteve, makinerive dhe pajisjeve që shpenzojnë më pak karburant e që janë në pajtim me standardet e industrisë, si dhe përdorimin e motorëve me shndërrues katalitikë / emetim të ulët. Masat e kontrollit të pluhurit (d.m.th., ujitja, përdorimi i zhavorrit dhe larja e rrotave) do të vihen në jetë në udhët e pashtuara të aksesit dhe sipërfaqet e ekspozuara ndaj trafikut të rënduar nga makineritë e automjetet (p.sh., pikat e hyrjes / daljes, itineraret e automjeteve dhe zonat e ngarkimit e shkarkimit), gjatë muajve të verës kur kushtet janë të thata, kur gjenerimi i tepruar i pluhurit është i dukshëm dhe gjatë periudhave të rrezikut të lartë (p.sh., kushte të thata dhe me erë).

Uji për pastrimin e pluhurit duhet të merret nga burime të përshtatshme uji të riciklueshëm, kur është e mundur. FSHZH gjithashtu do të ndërmarrë një vlerësim të cilësisë së ajrit të para-ndërtimit dhe do të monitorojë nivelet gjatë gjithë fazës së ndërtimit.

Mekanizmi i ankesave të Projektit do të përfshijë gjithashtu një procedurë për të marrë ankesat dhe për t'u zgjidhur ato nga FSHZH gjatë ndërtimit të rrugës.

2.3 Zhurma dhe dridhjet

Të dhënat bazë të monitorimit të zhurmës në mbështetje të zonës së Projektit nuk janë grumbulluar ende; sidoqoftë, vihet re se përveç hidrocentralit dhe fermës së peshqve që ndodhen pranë fshatit Borovë, duket se nuk ka asnjë burim të rëndësishëm emetimi njerëzor të zhurmës (si ato që lidhen me veprimtari industriale ose rrugë kryesore) në afërsi të Projektit, dhe burimet kryesore të zhurmës pritet të jenë me karakter natyror ose të lidhura me trafikun e rrallë në rrugën ekzistuese.

2.3.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Zhurmë do të gjenerohet nga mjetet e transportit, makinat e rënda, turjelat e çekanët pneumatikë dhe makineritë (d.m.th., pajisje shpimi, makineri për nguljen e shtyllave, eskavatorë / makina niveluese dhe rulë dridhës). Zhurma do të jetë relativisht e lokalizuar atje ku pajisja është në veprim dhe do të jetë e përkohshme. Zhurma e ndërtimit nuk do të jetë e pranishme në një vendndodhje të vetme për periudha të zgjata kohe.

Ndikimi nga zhurma e gjeneruar gjatë ndërtimit të Projektit me gjasë mund të jetë i rëndësishëm brenda 1 km nga vendi i ndërtimit. Kjo pritet që të shkaktojë çrregullim për kafshët e shpendët pranë gjurmës së Projektit, duke përfshirë zonën fqinje të kufirit veriperëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë. Edhe banorët pranë punimeve të rrugës së propozuar do ta dëgjojnë zhurmën e ndërtimit dhe mund ta përjetojnë atë si të bezdisshme.

Dridhjet e tokës të gjeneruara gjatë ndërtimit nga mjetet e transportit, makinat e rënda, turjelat e çekanët pneumatikë dhe makineritë nuk do të ndihen aq larg sa zhurma dhe vështirë se mund të përjetojnë më larg se 200 m nga veprimtaria e ndërtimit.

Meqë rruga do të ndjekë gjurmën ekzistuese dhe ajo tashmë është zgjeruar në gjerësinë e saj përfundimtare, nuk do të ketë asnjë shpërthim dhe si pasojë asnjë ndikim zhurme, dridhjeje dhe goditje të fortë ajrore.

2.3.2 Operimi

Zhurma dhe dridhjet në rrugën e përmirësuar pritet të rriten në raport me nivelet aktuale si rezultat i drejtpërdrejtë i shtimit të automjeteve nga 108 mjete transporti aktualisht në 500 të tilla të parashikuara në çdo ditë (FSHZH, Studim i Fizibilitetit, shkurt 2020).

Prandaj, supozohet se do të ketë një rritje të vogël dhe të lokalizuar të zhurmës nga automjetet në afërsi të korridorit të rrugës. Megjithëse frekuenca e zhurmës së automjeteve parashikohet të rritet, pranohet se sipërfaqja e rrugës së përmirësuar mund ta pakësojë vëllimin e zhurmës së gjeneruar nga një automjet që përdor rrugën.

2.3.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Personeli dhe kontraktuesit do t'i përmbahen një Procedure standarde veprimi: Menaxhimi i Zhurmës dhe i Dridhjeve gjatë gjithë fazës së ndërtimit. Kjo përfshin përdorimin e zhurmëmblyësve dhe të pengesave të zërit (natyrore dhe artificiale), veçanërisht brenda dhe pranë Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe të vendbanimeve, si dhe mirëmbajtjen e rregullt të automjeteve / makinerive për të pakësuar zhurmën dhe dridhjet.

Mekanizmi i ankesave të Projektit do të përfshijë një procedurë për të marrë ankesat dhe për t'u zgjidhur ato nga FSHZH gjatë ndërtimit të rrugës.

2.4 Hidrologjia dhe cilësia e ujit

Zona e Projektit ndodhet brenda një peizazhi malor që karakterizohet nga liqene alpine natyrore e artificiale, burime e përrenj alpinë. Ana perëndimore e Projektit, që përshkon Parkun Kombëtar, ndodhet brenda zonës ujëmbledhëse të Lumit Shkumbin, i cili buron në Shqipërinë Juglindore dhe rrjedh drejt perëndimit mbi 181 km për në Fushën e Myzeqesë, ku formon një deltë të vogël në veri të Lagunës së Karavastasë (RSK, 2020c).

Në afërsi të Rrugës ndodhen disa masa ujore (Figura 2.1). Asnjë testim i cilësisë së ujit nuk është ndërmarrë në mbështetje të këtij Projekti; sidoqoftë, masat ujore mendohet se sigurojnë habitat për biodiversitetin ujor dhe përshkruhen si më poshtë (RSK, 2020c):

- Një pellg i vogël i përkohshëm ndodhet rreth 5 km larg nga Zgoshti dhe rreth 12 m nga Rruga (Figura 2.1, pika 1).
- Një përrua alpin kalon Rrugën, rreth 3 km në jug të Fushë Studën (Figura 2.1, pika 2). Ky përrua mendohet se mund të ofrojë habitat të përshtatshëm për të mbajtur troftë (*Salmo trutta*).
- Një rezervuar i madh uji ndodhet 311 m larg nga Rruga, rreth 1.8 km nga Fushë Studën. Ngjitur me brigjet juglindore të rezervuarit brenda Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë gjendet një pyll i madh ahu (Figura 2.1, pika 3). Liqeni përdoret për vaditje gjatë verës, prandaj niveli i ujit është tejet i ndryshueshëm gjatë vitit.
- Një pellg i vogël ndodhet rreth 110 m larg nga Rruga në mes të një toke agroblegtorale, përafërsisht 1.9 km larg nga Fushë Studën, pranë kufirit perëndimor të Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë. Ky pellg siguron ujë për bagëtinë (Figura 2.1, pika 4).
- Një sistem hidrocentrali-kaskadë ndodhet pranë fshatit Borovë, i cili rrjedh paralel me rrugën Zgosht-Çerenec (Figura 2.1, pika 5). Hidrocentrali përdor ujin nga përroi i Okshtunit, që rrjedh drejt fshatit Moglicë. Përroi është kanalizuar në këtë pikë, gjë që ka ndikuar në mënyrën si rrjedh uji në lumë dhe peizazhi përreth është modifikuar për ndërtimin e hidrocentralit e të ndërtesave ndihmëse.

- Pjesa tjetër e përroit të Okshtunit rrjedh paralel me rrugën Zgosht-Çerenec dhe karakterizohet nga një bimësi të zhvilluar, që lidhet mirë më tokën agrolektorale përçark (hidrocentrali pranë fshatit Borovë, Figura 2.1, pika 6).

2.4.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Punimet nuk do të shkaktojnë ndonjë ndryshim të rëndësishëm të ndonjë nga trupat e identifikuar ujqorë. Veç kësaj, banorët vendës dhe kafshët e varura nga këto habitate nuk do të preken. Rreziku kryesor për cilësinë e ujit të receptorëve ujqorë do të jenë sedimentet pezull që hyjnë në ujë gjatë veprimtarive të ndërtimit. Në sasi të mëdha, sedimentet pezull janë të dëmshme për shëndetin e masave ujqore dhe mund të ndikojnë në furnizimin me ujë për banorët vendas.

Rruga kryesore në të cilën sedimentet hyjnë në rrjedhat ujqore pritet të jenë erozioni nga uji i zonave të çrregulluara, grumbujt e materialit të gërmuar, shpëlarja nga përzierset e betonit gjatë periudhave me shi dhe erozioni nga era gjatë muajve të thatë. Ekziston gjithashtu rreziku i ndotjes së ujqorave sipërfaqësore e nëntokësore nëpërmjet derdhjeve ose depërtimeve aksidentale të lëndëve të rrezikshme (d.m.th., karburant dizeli, vajëra, bitum etj.) ose nga sistemet septike (d.m.th., nevojtoret lëvizëse) gjatë ndërtimit. Kjo mund të ndotë habitatet ujqore marrëse dhe të ulë cilësinë e ujit në drejtim të rrjedhës, duke dëmtuar bimët e kafshët në ujë dhe furnizimin me ujë. Në qoftë se uji merret drejtpërdrejt nga masat ujqore sipërfaqësore për qëllimet e projektit (p.sh., për kontrollin e pluhurit, shpimin, përzierjen e betonit etj.), nxjerrja e ujit do ta pakësojë sasinë e ujit të disponueshëm për përdoruesit e rrjedhës dhe mund të ndikojë te bimët e kafshët në pikën e nxjerrjes.

2.4.2 Operimi

Parashikohet se hyrjet në masat e ujit sipërfaqësor nga rruga e përmirësuar gjatë kushteve normale do të jenë jo më të mëdha se hyrjet ekzistuese dhe mund të krijohet mundësia të pakësohen hyrjet nëpërmjet përmirësimit të sistemeve të kullimit buzë rrugës gjatë fazës së projektimit të detajuar. Gjatë operimit do të mbetet rreziku për burimet e ujit sipërfaqësor e nëntokësor nga derdhjet e përbërësve jo të rrezikshëm dhe të karburantit të automjeteve në raste aksidentesh.

2.4.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Personeli dhe kontraktuesit do t'i përmbahen Procedurës standarde të veprimit për Kontrollin e Emetimit e të Pluhurit, Kontrollin e Erozionit dhe Sedimentit Pezull. Kjo do të përfshijë përdorimin e digave e pengesave të kontrollit të sedimentit gjatë ndërtimit, sidomos në pjesët e rrugës që përshkojnë Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe përgjatë pjesëve të pjerrëta anësore për të pakësuar rrezikun e hyrjes së sedimentit në ujë. Atje ku është e mundur, uji për ndërtim do të sigurohet nga cisterna uji.

Për Projektin do të përpunohen procedura reagimi në rast emergjence për të menaxhuar me efektshmëri derdhjet dhe rrjedhjet aksidentale të mbetjeve të parrezikshme dhe të lëndëve të rrezikshme. Personeli dhe kontraktuesit do të trajnohen për menaxhimin e rasteve të derdhjes. Kjo do të përfshijë simulimin e një derdhjeje, incidenti, aksidenti dhe planin e reagimit e të menaxhimit nga kontraktuesi.

Projektimi i sistemit të kullimit do ta prandalojë ujin e ndotur që të ndotë burimet e ujit në rajon dhe prandaj Projekti nuk pritet të ketë ndikime të rëndësishme mbi cilësinë e ujit vendor.

2.5 Tokat

Nuk është bërë asnjë zgjedhje mostre ose analizë e tokave për qëllimet e Projektit; sidoqoftë PROGES dhe Universiteti Sapienca i Romës (2015) identifikojnë se ekziston një nivel i lartë ndryshueshmërie në topografinë, gjeologjinë dhe llojin e tokës brenda Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë dhe një nivel njëlloj i lartë ndryshueshmërie pritet gjatë gjithë zonës së projektit.

2.5.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Veprimtaritë e ndërtimit do të çojnë në humbje vendore e çrregullim të tokës, në ngjeshje të tokës dhe në humbje të mundshme të tokës nga erozioni atje ku bimësia dëmtohet ose zhvendoset, si dhe në ndotje nga derdhjet e rrjedhjet aksidentale. Nuk parashikohet asnjë humbje të tokës bujqësore ose të Parkut Kombëtar.

2.5.2 Operimi

Rreziku i ndotjes së tokës nga rrjedhjet e derdhjet aksidentale të lëndëve të rrezikshme (d.m.th., karburant automjetesh) do të mbetet gjatë gjithë periudhës së operimit.

2.5.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Zgjedhje mostrash toke të para-pastrimit do të ndërmerren për Projektin dhe do të përgatitet e do të vihet në jetë një plan i menaxhimit të tokës për Projektin.

Një Plan i kthimit në gjendjen e mëparshme dhe i përmirësimit të peizazhit do të përgatitet e do të vihet në jetë nga Projekti. Ky plan do të sigurojë një metodologji të qartë për kthimin e vendit në gjendjen e tij origjinale.

Për Projektin do të përpunohen procedura reagimi në rast emergjence për të menaxhuar me efektshmëri derdhjet dhe rrjedhjet aksidentale gjatë ndërtimit. Të gjithë punonjësit dhe kontraktuesit përkatës do të trajnohen për menaxhimin e rasteve të derdhjes. Kjo do të përfshijë simulimin e një derdhjeje, incidenti, aksidenti dhe planin e reagimit e të menaxhimit nga kontraktuesi.

2.6 Peizazhi dhe pamja e këndshme

2.6.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Gjatë ndërtimit do të ketë ndikime mbi peizazhin dhe pamjen për shkak të pranisë së automjeteve e të makinerive, gardheve të sigurisë dhe objekteve të zyrave. Ndryshimet do të jenë të dukshme vetëm lokalisht dhe do të jenë të përkohshme.

2.6.2 Operimi

Projekti do të përmirësojë një rrugë ekzistuese dhe nuk do të sjellë çrregullim të tokës që nuk është çrregulluar më parë. Sapo të ketë përfunduar ndërtimi, vlerat e peizazhit dhe të pamjes së këndshme të zonës nuk pritet të ndryshojnë dukshëm nga gjendja e tyre ekzistuese.

2.6.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Pas përfundimit të ndërtimit, të gjitha gardhet e përkohshme, objektet e zyrave dhe grumbujt e materialeve do të hiqen nga vendi, ndonjë dëmtim i lokalizuar i vegjetacionit ose i tokës do të riparohet dhe zona e dëmtuar do të kthehet në gjendjen e vet origjinale.

2.7 Menaxhimi i mbetjeve

2.7.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Gjatë ndërtimit do të gjenerohen mbetje. Kjo përfshin lëndë mbetjesh të parrezikshme (d.m.th., gurë të vegjël, beton dhe material tjetër ndërtimi), mbetje uji gri dhe lëndë mbetjesh të rrezikshme (d.m.th., bitum, konteinerë vaji të përdorur, konteinerë karburanti të përdorur). Trajtimi i keq i mbetjeve mund të çojë në një rrezik të ndotjes së mjedisit dhe në një rrezik për shëndetin e njerëzve.

2.7.2 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Për të pakësuar rrezikun:

- të gjitha materialet mbeturina do të sistemohen në përputhje me kërkesat rregullatore dhe trajtimi do të miratohet nga autoritetet vendore
- do të merret dokumentim lejimi / licencë për mbetjet
- për Projektin do të përpunohen procedura reagimi në rast emergjence për të menaxhuar me efektshmëri derdhjet dhe rrjedhjet aksidentale dhe personeli e kontraktuesit do të trajnohen për menaxhimin e rasteve të derdhjes.

2.8 Rreziqet natyrore

Shqipëria gjendet në verilindje të Detit Mesdhe në rajonin e Ballkanit Perëndimor. I tërë pellgu i Mesdheut, duke përfshirë brigjet lindore dhe ato perëndimore, paraqet një rrezik të lartë tërmetesh.

Gjithashtu Projekti ndodhet në një zonë të prirur për rënie gurësh. Ekzistojnë zona me skarpate të pjerrëta anësore përgjatë rrugës dhe vlerësimi fillestar identifikoi fakte të rënies së gurëve përgjatë rrugës ekzistuese.

Plani i Menaxhimit për Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë (të cilin rruga e përshkon në një pjesë prej 13.5 km) identifikon se shkarjet e tokës, përmytjet dhe erozioni i tokës shkaktojnë probleme serioze brenda Parkut Kombëtar Shebenik-Jabllanicë.

2.8.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Pastrimi i vegjetacionit, gjermimi dhe përmirësimi i peizazhit gjatë ndërtimit mund të rritin rrezikun e rënies së gurëve. Kjo mund të paraqesë një kërcënim për shëndetin e njerëzve, bagëtinë dhe pronën. Menaxhimi i papërshtatshëm i ujit sipërfaqësor mund ta ndërlikojë këtë çështje dhe të kontribuojë më tej në përmytje të lokalizuar.

2.8.2 Operimi

Rënia e gurëve dhe përmytjet do të vazhdojnë të paraqesin rrezik për përdoruesit e rrugës dhe banorët gjatë operimit.

2.8.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Gjatë ndërtimit, masat e reagimit në rast emergjence do të jenë marrë me kohë për një gamë të gjerë rreziqesh, duke përfshirë shkarjet e tokës, rëniet e gurëve, tërmetet, vërshimet e baltës dhe përmytjet.

Punime të stabilizimit të pjerrësive do të ndërmerren nga inxhinierët gjatë ndërtimit, të cilat do të pakësojnë rrezikun e rënies së gurëve dhe të shkarjeve të tokës.

Parashikohet se edhe masat e konstruksionit do të jenë marrë me kohë gjatë fazës së operimit për të minimizuar rrezikun e përplasjes së gurëve që bien me automjetet. Konstruksioni i sistemit të kullimit gjithashtu do të minimizojë rrezikun e përmytjeve vendore dhe do të sigurojë menaxhim të efektshëm të niveleve të larta të ujit sipërfaqësor dhe të vërshimeve.

2.9 Cenueshmëria nga ndryshimi i klimës

Stinët në Bashkinë e Librazhdit (brenda së cilës ndodhet ana jugore e rrugës) karakterizohen nga dimra të ftohtë e të lagësht dhe vera të shkurtra, të nxehta e të thata. Temperatura mesatare vjetore është 13.4 °C, me një temperaturë maksimale të dokumentuar prej 40.7 °C të regjistruar në shtator 1957 dhe një temperaturë minimale të dokumentuar prej -15.7 °C të regjistruar më 1968 (FSHZH, 2020)

Klima përreth Bashkisë së Bulqizës (brenda së cilës ndodhet ana veriore e rrugës) është klimë kontinentale, e ftohtë në dimër dhe e thatë në verë. Temperatura mesatare vjetore është 10 °C, me një diapazon tipik prej -18 °C në dimër deri 35 °C në verë. Rreshjet vjetore arrijnë 980 mm (FSHZH, 2020).

Klima e Shqipërisë po ndryshon si rrjedhojë e ndryshimit klimatik. Analizat e modeleve të klimës rajonale sugjerojnë një rritje të vazhdueshmë të temperaturës nga fundi i shekullit në të gjithë Shqipërinë. Si pasojë, numri i ditëve të nxehta dhe i netëve tropikale pritet të rritet. Veç kësaj, frekuenca, intensiteti dhe gjatësia e valëve të nxehta parashikohet të rriten. Ndryshimi i rreshjeve vjetore varion dukshëm me diapazonë nga -10% deri në +20% në skenarë e periudha kohore të ndryshme. Ndryshimet e parashikuara stinore janë kryesisht më të mëdha se ndryshimet vjetore dhe shtrirja (më të thatë ose më të lagësht) varet përsëri nga skenarët e përdorur. Veç kësaj, shpërndarja e rreshjeve parashikohet të ndryshojë nga intensifikimi i rreshjeve të rënda, që pasohen nga rritja e sasisë së ujit të akumuluar në raste të tilla. Si rezultat, parashikohet një rrezik i shtuar i stuhive dhe i përmytjeve. Kjo mund ta prekë Projektin në mënyrat e mëposhtme:

- dëm i shtuar për asetet e Projektit si dëmtimi i sipërfaqes së rrugës, i urave, i strukturave prej betoni dhe i peizazhit përreth nga temperaturat më të larta dhe erozioni
- rrezik i rritur nga përmytjet dhe rreshjet e rënda, që shtojnë trysinë mbi sistemet e kullimit

- rrezik i shtuar nga rënia e gurëve dhe shkarja e tokës, që dëmtojnë asetet e Projektit, si dhe ndikojnë në ndërprerjen e trafikut dhe sigurinë e rrugës gjatë shfrytëzimit
- pluhur i shtuar.

2.9.1 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Për Projektit do të përgatitet një vlerësim i rrezikut të përmytjeve, si dhe një vlerësim i rrezikut klimatik. Masa përshtatjeje ndaj ndryshimit klimatik do të përcaktohen e do të merren për të siguruar që rruga të projektohet për të përballuar ndryshimet e pritshme të klimës, për shembull, duke siguruar kapacitet të mjaftueshëm të sistemit të kullimit gjatë rreshjeve të dendura, ose duke shtuar strukturat e stabilizimit të pjerrësive për të menaxhuar rrezikun e shkarjeve të dheut dhe të erozionit.

2.10 Sociale

Gjatësia e përgjithshme e rrugës që do të përmirësohet është 46.5 km. Parashikohet se të gjitha punimet do të përmbahen brenda trasesë ekzistuese të dëmtuar; sidoqoftë, gjatë përgatitjes së Kuadrit të Blerjes së Tokës dhe Risistemimit (KBTR) (RSK, 2020b), do të pranohet një qasje parandaluese, që presupozon se veprimtaria e ndërtimit mund të shtrihet deri në 50 m nga qendra e rrugës ekzistuese në secilën anë. Kjo korrespondon me 368 ha tokë shtesë, që mund të preket nga punimet e rrugës dhe krijon bazën për diskutim brenda kësaj pjese.

Duke u bazuar në kuptimin e tanishëm të projektimit të rrugës dhe të metodologjisë së ndërtimit, supozohet se 90-95% e këtyre 365 ha do të blihen përkohësisht. Një pjesë toke (5-10%) mund të kërkojë blerje të përhershme për ndërtimin e mureve mbajtëse shtesë prej betoni dhe të zonave të reja të shtrimit, si dhe për instalimin e barrierave të sigurisë rrugore.

Parashikohet se nuk do të ketë asnjë zhvendosje fizike (asnjë kërkesë që njerëzit të largohen). Sidoqoftë, ne e kuptojmë se mund të kërkohet akses në tokë të re përgjatë rrugës dhe se një Plan i Restaurimit të Jetesës (PRJ) do të duhet të përgatitet për të siguruar që pronarët e asaj toke të kompensohen me drejtësi në përputhje me KP 5 të BERZH-it (RSK, 2020b).

RSK (2020b) identifikon se dy prefekturat e Dibrës dhe të Elbasanit do të preken nga Projekti. Brenda këtyre prefekturave, komunitetet që mund të preken nga Projekti janë identifikuar dhe ato janë Çereneci i Sipërm dhe Çereneci i Poshtëm në prefekturën e Dibrës, dhe Luniku, Zgoshti, Borova, Llanga (Fushë Studën) dhe Sebishti në prefekturën e Elbasanit (Figura 2.2). Popullata në këto fshatra luhet nga 213 deri në 1200 banorë (RSK, 2020b)

Në përputhje me prirjen në nivel kombëtar, popullata në shumicën e fshatrave ka rënë që nga v. 2018, me një ulje mesatare prej -5.1%. Fshatrat karakterizohen nga nivele të larta të migrimit në zona të tjera të Shqipërisë dhe të emigrimit ekonomik sezonal (nga popullata në moshë pune) drejt vendeve të tilla si Greqia, Italia dhe Gjermania. Gjithsesi, në Steblevë ekziston një prirje që disa njerëz, të cilët kishin migruar në zona urbane si Tirana e Durrësi, po kthehen prapë (për shembull, për të zhvilluar biznese familjare në zonë).

Palët e interesit që u konsultuan gjatë intervistave me informatorët kyçë, duke mbështetur zhvillimin e KBTR, besonin se emigrantët mund të ktheheshin në fshatra në Librazhd e Bulqizë pas përfundimit të punimeve të përmirësimit të rrugës (RSK, 2020b).

Prefekturat e Dibrës dhe të Elbasanit janë midis prefekturave më pak të zhvilluara ekonomikisht në Shqipëri dhe nivelet e papunësisë janë të larta. Të dyja zonat janë tejet të varura nga sektori bujqësor dhe bujqësia ekzistenciale (prodhime bujqësore e blegtorale vetëm për nevojat e veta); sidoqoftë, duhet vënë në dukje se raportohet një mungesë e fuqisë punëtore të disponueshme dhe kuptohet që ekzistojnë zona toke bujqësore, që nuk përdoren me produktivitet si rezultat i kësaj mungese të fuqisë punëtore (RSK, 2020b).

Rreth 70% e tokës së punueshme në Gjoricë vaditet, veçanërisht parcelat e tokës që shtrihen në zonat më të ulëta. Sistemi i vaditjes që siguron ujin kalon poshtë rrugës nëpërmjet nënkalesave ujore në pjesë të ndryshme. Në Zgosht, vaditja sigurohet nga një burim në zonën Kotorisht dhe një linjë prej 14 km është ndërtuar me fondet e bashkësisë vendore.

Një hidrocentral dhe një fermë peshqish ndodhen në Borovë, që sigurojnë burime për bashkësinë vendase dhe disa mundësi punësimi vendor.

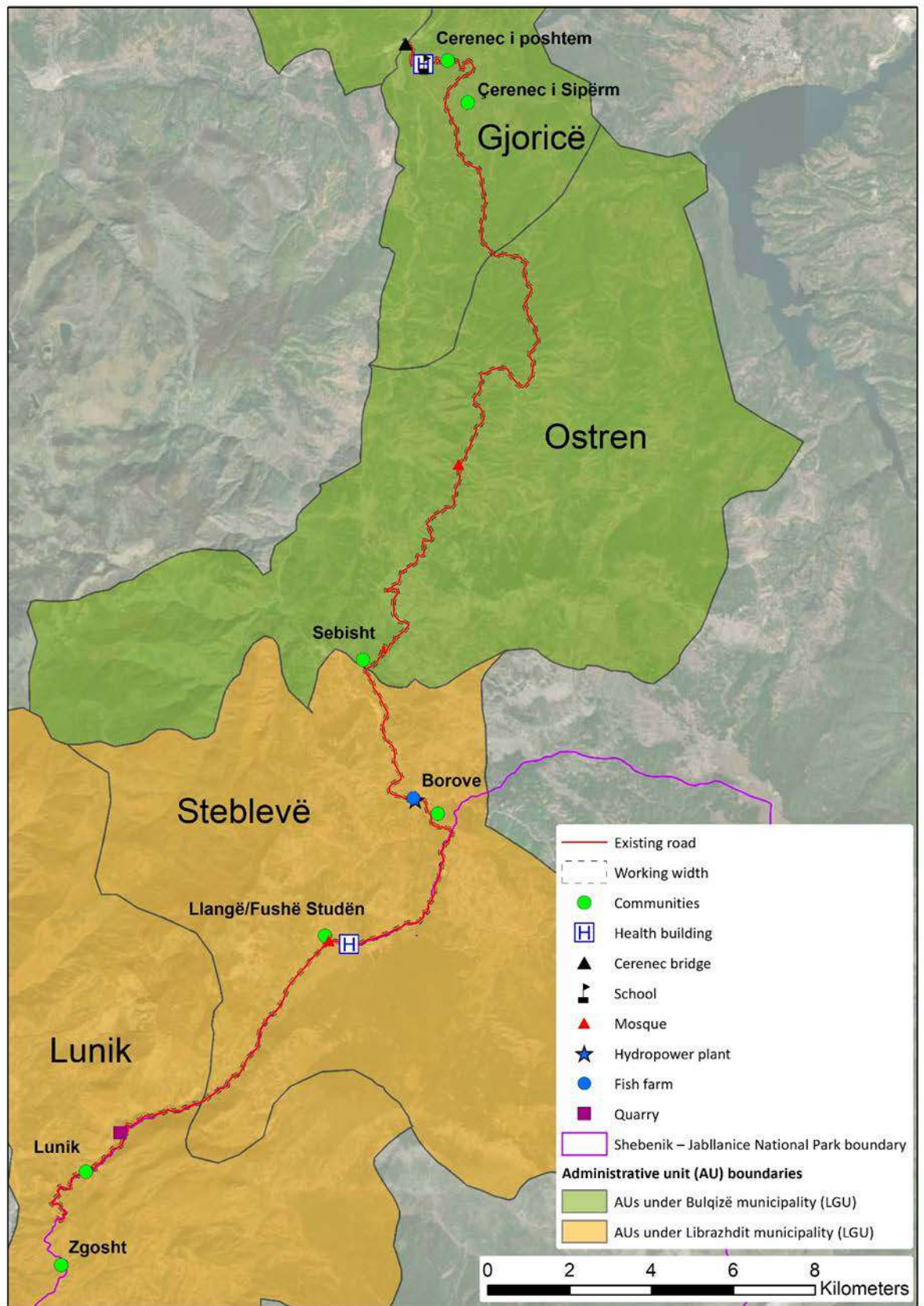


Figura 2.2: Fshatra që preken nga Projekti

2.10.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Projekti mund të prekë popullatën vendase gjatë ndërtimit në mënyrat e mëposhtme:

- humbje të tokës, të pemëve frutore dhe të korrave për shkak të veprimtarive të projektit, duke çuar në ulje të të ardhurave, pakësim të mundshëm në sigurimin e ushqimit dhe rritje të cenueshmërisë së personave/grupeve të cenueshme

- çrregullim ose dëmtim të shërbimeve komunale (duke përfshirë struktura të palëvizshme dhe infrastrukturë bujqësore) brenda gjerësisë së punimeve
- rreziqe për shëndetin dhe sigurinë e komunitetit nga trafiku i shtuar (p.sh., përplasje aksidentale me automjetet e makineritë e Projektit)
- rritje të kohës së udhëtimit e shkaktuar nga rëndimi i trafikut dhe mbylljet e përkohshme të korsive, që mund të çojë në ndikime negative ekonomike/të jetesës për pronarët e bizneseve dhe ofruesit e transportit publik, si dhe ndikime mbi aksesin të shërbimeve publike (p.sh., shkollat)
- ulje të cilësisë së ajrit, duke sjellë ndikime në shëndetin e njerëzve si rezultat i pluhurit dhe i emetimit nga automjetet
- çrregullim nga zhurma e dridhjet që gjenerohen nga përdorimi i makinerive dhe i mjeteve të transportit gjatë ndërtimit
- dyndje të punëtorëve të ndërtimit dhe mundësia për shtim të sjelljes anti-shoqërore dhe konflikt me banorët.

Ndërtimi i Projektit do të sjellë një numër përfitimesh pozitive ekonomike e punësimi. Gjatë periudhës së ndërtimit parashikohet se për banorët vendasë do të krijohen mundësi punësimi afatshkurtër të drejtpërdrejtë.

Projekti gjithashtu do të rritë kërkesën për shërbime e mallra vendase. Papunësia është e lartë në zonën e Projektit, prandaj mundësitë e jetesës gjatë ndërtimit të Projektit paraqesin një përfitim.

2.10.2 Operimi

Rruga do ta pakësojë kohën e udhëtimit dhe do ta bëjë më të lehtë udhëtimin ndërmjet Zgostit dhe Çerenecit. Kjo pritet të kontribuojë pozitivisht në ekonominë e zonës duke nxitur popullatën të qëndrojnë në zonë, e cila, nga ana e vet, mund të rritë prodhueshmërinë bujqësore, si dhe duke nxitur një rritje të turizmit. Duhet vënë në dukje se, megjithëse një rritje e turizmit shihet si pozitive, kjo rritje e turizmit do të shtrojë kërkesa shtesë mbi infrastrukturën ekzistuese dhe mund të paraqesë rrezik për çrregullim në Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë. Vëllimi i shtuar i trafikut që përdor rrugën gjithashtu mund të rritë numrin e aksidenteve në rrugë.

2.10.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Megjithëse perceptimet e palëve të interesit për Projektin janë shumë pozitive, përvoja e kohëve të fundit në Shqipëri sugjeron se procesi i blerjes së tokës mund të jetë i diskutueshëm. Çështje të tilla si ndryshimi në formular dhe regjistrim të titullit ligjor të pronësisë, pasaktësitë në këto dokumente ose mungesa e tyre, si dhe mundësia për mbipallosje me të drejtat zakonore dhe të përdorimit, mund të gjenerojnë ankesa. Gjithashtu duket se ekzistojnë çështje të pazgjidhura nga punimet e mëparshme për ndërtimin e rrugës, të cilat mund të dalin në pah (RSK, 2020b).

RSK (2020b) identifikon se gjurma përfundimtare e rrugës dhe gjerësia e punimeve të zgjedhura do të përcaktojnë shkallën e ndikimit mbi strukturat ekzistuese, sasinë e tokës së re që duhet të aksesohet, dhe mundësinë për dëmtim real ose të perceptuar të strukturave ekzistuese.

Prandaj, vlerësimi i ndikimit do të vazhdojë të rishikohet gjatë projektimit të përimtuar me objektivin për të eliminuar ose minimizuar ndikimin mbi strukturat në shkallën më të madhe të mundshme, për shembull, duke zvogëluar gjerësinë e punimeve të ndërtimit në vende ku janë të pranishme struktura ekzistuese.

Masat e mëposhtme të kontrollit do të vihen në jetë nga Projekti:

- hapat e përcaktuar në KBTR (RSK, 2020b) dhe sidomos në Seksionet 8 – 10 të atij dokumenti do të ndiqen për të siguruar një strukturë për të menaxhuar në mënyrë të drejtë çështjet komplekse të tokës
- nevoja për një program të sigurisë së komunitetit do të mbahet parasysh në VNMS me fokus të veçantë të fëmijët. Kjo mund të marrë formën e një vlerësimi të rrezikut për komunitetin dhe të një programi informimi.
- zbutja dhe kompensimi lidhur me tubacionet e ujit që kapërcejnë rrugën do të menaxhohen me kujdes
- kontraktuesit do të sigurojnë punësim e trajnim të fuqisë punëtore vendase dhe do të marrin masa që rekrutimi të jetë i hapur për të gjithë njerëzit në një vend të caktuar, që janë në moshë pune e të aftë, pavarësisht nga gjinia
- kontraktuesi do të përpunojë një kod të sjelljes (duke përfshirë një mekanizëm ankese për ngacmim seksual), që pasqyron politikën e FSHZH për dhunën e bazuar në gjini e ngacmimin dhe siguron një varg standardesh të qëndrimit e sjelljes së pranueshme. Personelit do t'i sigurohet trajnim për kodin e sjelljes lidhur me dhunën gjinore dhe ngacmimin.
- një Plan Risistemimi dhe Restaurimi të Jetesës do të përgatitet nga FSHZH në rastin kur lind nevoja për të marrë tokë që është në zotërim privat
- një Plan i Angazhimit të Palëve të Interesit (PAPI) dhe një Mekanizëm i Ankesave do të përgatiten në kohë
- rruga do të mirëmbahet rregullisht gjatë shfrytëzimit për të minimizuar rrezikun e aksidenteve për shkak të gjendjes së keqe të rrugës
- një Plan i Menaxhimit të Trafikut dhe të Sigurisë Rrugore do të përpunohet e do të vihet në jetë nga kontraktuesit e Projektit, i konsultuar dhe i pranuar nga FSHZH dhe autoritetet përkatëse, po të jetë nevoja, për të minimizuar rrezikun e aksidenteve gjatë ndërtimit. Parashikohet që lëvizja përgjatë rrugës të ruhet gjatë gjithë kohës.

2.11 Trashëgimia kulturore

Studimi i Fizibilitetit (FSHZH, shkurt 2020) identifikon se nuk ka objekte të Trashëgimisë Kulturore ose vende me rëndësi kulturore përgjatë Rrugës.

KBTR (RSK, 2020b) identifikon se prania e trashëgimisë kulturore kufizohet në zonën e përgjithshme të projektit, duke identifikuar vendet e mëposhtme të trashëgimisë kulturore me rëndësi:

- ndërtesat fetare
- një varrezë në Njësinë Administrative Lunik (në zonën e Botovës)

- një varrezë në Njësinë Administrative Gjoricë (në zonën e Çerenecit të poshtëm) dhe një varrezë në Llangë. Varrezat ndodhen në afërsi të rrugës.

Plani i Menaxhimit për Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë (të cilin rruga e përshkon në një pjesë prej 13.5 km) identifikon vlerat kulturore të rëndësishme të mëposhtme të Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë:

- vende historike, p.sh., shkallët e Skënderbeut dhe sofa e Skënderbeut
- shpella natyrore, disa nga të cilat kanë piktura mbi mure (d.m.th., shpellat Akullnajore, të Krishtit dhe të Eremitit)
- fshati i lashtë i Qukësit dhe përdorimi i vazhdueshëm i mjeshtërisë tradicionale për gdhendjen e objekteve prej druri, prodhimin e sendeve prej guri si gurë mulliri, ndërtimin e shtëpive prej guri, prodhimin e kostumeve popullore dhe ekzekutimin e valleve tradicionale
- Muzeu Etnografik i Librazhdit; megjithëse kryesisht i dëmtuar, ky përfaqëson një ekspozim të rëndësishëm vendor të historisë së kulturës e dijes.
- një panair vjetor kulturor që mbahet në Steblevë.

2.11.1 Para-ndërtimi / ndërtimi

Përmirësimi i rrugës do të bëhet brenda trasesë ekzistuese dhe nuk ka gjasa që ky përmirësim të dëmtojë ndonjë zonë të trashëgimisë kulturore të njohur ose të panjohur. Gjithashtu janë ndërmarrë kontrolle të zonës së Projektit duke përdorur faqen e internetit zyrtare të Agjencisë së Shërbimit Arkeologjik, të cilat kanë konfirmuar mungesën e objekteve të trashëgimisë kulturore. Sidoqoftë, një Procedurë e Gjetjeve të Rastit do të krijohet e do të vihet në jetë nga kontraktuesi siç përshkruhet më poshtë, në përputhje me praktikën më të mirë dhe kërkesat ligjore.

2.11.2 Operimi

Gjatë operimit nuk pritet asnjë ndikim mbi trashëgimi kulturore të rëndësishme.

2.11.3 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Në vendet ku varrezat ndodhen në afërsi të rrugës, do të merren masa paraprake shtesë për të siguruar që ato të mbeten të patrazuara. Nëse kërkohet, zonat e punimeve do të kufizohen për të siguruar që ato të shmangen.

Megjithëse mendohet e pagjasë që të hasen objekte të panjohura të trashëgimisë kulturore, nga kontraktuesit do të ndiqet një Procedurë e Gjetjeve të Rastit, që përshkruan se çfarë të bëhet në qoftë se identifikohen papritmas objekte të trashëgimisë kulturore, në përputhje me Ligjin shqiptar Nr. 27 / 2018 mbi Trashëgiminë Kulturore dhe KP 8 të BERZH-it. Është e rëndësishme të vihet në dukje se gjatë punimeve fillestare të përmirësimit të rrugës më 2012, nuk u raportua asnjë gjetje e rastit nga mbikëqyrësit e punimeve. Prandaj, nuk ka gjasë që vende të trashëgimisë kulturore të dëmtohen nga Projekti.

2.12 Shëndeti dhe siguria profesionale e komunitare

Në veprimtaritë e ndërtimit për përmirësimin e rrugës do të mbahet parasysh ndikimi mbi shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve e të komunitetit.

Gjatë ndërtimit, veprimtaritë që mund të ndikojnë mbi shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve përfshijnë gërmimet, veprimtaritë e ngarkim-shkarkimit, punimet në lartësi, veprimtaritë në hapësira të kufizuara, përdorimi i skelave e transportimi (duke përfshirë shpërnguljen e materialeve). Disa nga këto veprimtari mund të ndikojnë mbi komunitetet që janë në afërsi dhe mbi përdoruesit e tjerë të rrugës.

2.12.1 Shmangia, lehtësimi dhe restaurimi

Do të përgatitet e do të vihet në jetë Një Plan Menaxhimi i Shëndetit e Sigurisë, i cili do të përfshijë vlerësimin e rreziqeve dhe përpunimin e planeve të përshtatshme të menaxhimit për të administruar rreziqet që lidhen, por nuk kufizohen, me çështjet e mëposhtme:

- shëndeti dhe siguria profesionale
- trafiku nga përdorimi i rrugëve nga anëtarët e komuniteteve dhe automjetet e makineritë e Projektit, në fazat e ndërtimit dhe të shfrytëzimit
- plani i reagimit në raste emergjence (duke përfshirë planin e evakuimit mjekësor dhe planin e sigurisë nga zjarri)
- audite të sigurisë së rrugës gjatë gjithë ciklit të Projektit, duke përfshirë fazën e projektimit
- fatkeqësitë natyrore, duke përfshirë tërmetet, rënien e gurëve dhe përmytjet.

Projekti do të realizohet në pajtim të plotë me të gjitha ligjet kombëtare të zbatueshme, rregulloret dhe direktivat e BE në lidhje me Shëndetin e Sigurinë Profesionale.

Si pjesë e punës, do të identifikohen receptorë të ndjeshëm duke përfshirë mjedise arsimore e shëndetësore, dhe do të mbahen takime me komunitetin si të gjykohet e përshtatshme për të dhënë informacion mbi Projektin dhe njohuri për sigurinë.

3 MENAXHIMI MJEDISOR E SOCIAL

3.1 Menaxhimi e dorëzimi i Projektit dhe PMMS

Ekipi i Projektit do të përgatitë një Plan të Menaxhimit Mjedisor e Social (PMMS), që do të përshkruajë qartë se si do të pakësohen ose kontrollohen të gjitha ndikimet mjedisore e sociale.

Është përgjegjesi e të gjithë personelit të FSHZH dhe e kontraktuesve të Projektit që të veprojnë në pajtim me kërkesat e parashtuara në PMMS, si dhe të sigurojnë personel të përshtatshëm, burime financiare, pajisje dhe sisteme mbështetjeje. PMMS do të përfshijë disa dokumente të tjera siç përshkruhen më poshtë.

3.2 Plan i Menaxhimit të Biodiversitetit

Për Projektin është përgatitur një Plan i Menaxhimit të Biodiversitetit, i cili plotëson Kërkesën e Performancës 6 të BERZH-it. PMB tregon me hollësi nismat, angazhimet dhe detyrimet e Projektit për menaxhimin e biodiversitetit. Qëllimi i PMB është të ruajë habitatet e rëndësishme, bimët dhe kafshët në zonën e Projektit.

Ky PMB siguron një kuadër për vënien në jetë të masave të Projektit për zbutjen dhe menaxhimin e biodiversitetit gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit, të cilat do të zbatohen nga FSHZH dhe kontraktuesit e Projektit. Në të është përfshirë një strategji në vija të përgjithshme për monitorimin dhe vlerësimin e biodiversitetit për të matur suksesin e masave të menaxhimit të biodiversitetit dhe për të mundësuar ndreqjet që duhen bërë, nëse kërkohen.

3.3 Një plan i kthimit në gjendjen e mëparshme dhe i përmirësimit të peizazhit

Një Plan i kthimit në gjendjen e mëparshme dhe i përmirësimit të peizazhit do të përpunohet e do të vihet në jetë. Ky do të përshkruajë se si mjedisi brenda Zonës së Projektit do të kthehet në gjendjen e tanishme (ose më të mirë) pas përfundimit të ndërtimit.

3.4 Plan i veprimit mjedisor e social

Një Plan Veprimi Mjedisor e Social (PVMS) do të përgatitet për Projektin për të përmbushur KP të BERZH-it. Në përgjithësi, PVMS do të kërkojë përputhje me PMMS e PMB dhe do të përfshijë kërkesa specifike për shumë nga veprimet, qëllimi i të cilave është të shmangë, të reduktojë ose përndryshe të zbutë ndikimet e mundshme më të rëndësishme.

3.5 Plan i angazhimit të palëve të interesit

Një Plan i angazhimit të palëve të interesit po përpunohet për Projektin për të përmbushur kërkesat e BERZH-it. Ky do të mbështetet mbi angazhimin e mëparshëm të palëve të interesit, që është ndërmarrë.

PAPI do të sigurojë kuadrin për këshillimin dhe angazhimin e palëve të interesit. Vënia në jetë e planit do të jetë me rëndësi për të ndërtuar marrëdhënie të forta, konstruktive e reaguese me palët e interesit.

3.6 Kuadri i blerjes së tokës dhe i risistemimit (KBTR)

Për Projektin është përgatitur një Kuadër i blerjes së tokës dhe i risistemimit (KBTR) (RSK, 2020b). Ky dokument do të zbatohet kur menaxhohet i gjithë aksesit në tokën në mbështetje të Projektit.

KBTR:

- përshkruan kuadrin e zbatueshëm ligjor e administrativ
- tregon synimet dhe parimet e kompensimit për Projektin
- përcakton qasjen që do të merret për kompensimin
- siguron një përshkrim social-ekonomik të Njerëzve të Prekur nga Projekti (NJPP)
- identifikon kategoritë e NJPP
- përshkruan masat që do të merren gjatë fazës së projektimit për të minimizuar risistemimin
- jep një vlerësim të ndikimeve nga zhvendosja
- përcakton kriteret e të drejtës për kompensim që u lind kategorive të ndryshme të NJPP, të zhvendosjes dhe dhe të formave të tjera të ndihmës për risistemimin
- përpunon një kuadër që përcakton llojin e ndihmës për risistemim, e cila u takon kategorive të ndryshme të NJPP, duke u bazuar në llojin e humbjes që ata përjetojnë si rezultat i Projektit
- identifikon grupet kryesore të palëve të interesit dhe jep një përmbledhje të veprimtarive për angazhimin e palëve të interesit të kryera deri tani
- përshkruan procesin pasues të planifikimit të risistemimit
- paraqet rregullimet përkatëse organizative dhe përgjegjësitë institucionale
- siguron një listë treguese për përgatitjen e një PRJ
- jep vlerësim mbi buxhetin për planifikimin dhe implementimin e procesit të blerjes së tokës
- jep rekomandime.

3.7 Plan i restaurimit të jetesës (PRJ)

Një Plan i restaurimit të jetesës (PRJ) do të përgatitet e do të përdoret nga Projekti në fazën tjetër të procesit të blerjes së tokës. Ai do të përfshijë gjetjet dhe rekomandimet e KBTR, shih Seksionin 3.6.

3.8 Plan i Menaxhimit të Shëndetit e Sigurisë Profesionale

Një Plan i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë profesionale do të përgatitet e do të vihet në jetë nga Projekti për të përmbushur Kërkesën e Performancës 4 dhe që do të përfshijë vlerësime për (por pa u kufizuar me):

- menaxhimin e shëndetit e të sigurisë profesionale
- auditet e sigurisë rrugore
- vlerësimin e rrezikut të fatkeqësive natyrore
- planet e menaxhimit të trafikut
- planet e reagimit në raste emergjence (duke përfshirë planin e evakuimit mjekësor dhe planin e sigurisë nga zjarri).

Veç kësaj, do të realizohet një audit i sigurisë së rrugës dhe rekomandimet do të jetë e nevojshme të përfshihen nga FSHZH në projektimin e hollësishëm.

3.9 Plan i menaxhimit mjedisor (PMM)

Projekti është angazhuar gjithashtu të sigurojë një Plan të monitorimit mjedisor (PMM), i cili do të dokumentojë monitorimin që do të ndërmerret për të mbikëqyrur efektshmërinë e masave të propozuara të zbutjes dhe, atje ku është e përshtatshme, për të përcaktuar pikat në të cilat kërkohen veprime shtesë.

Kërkesat e monitorimit të biodiversitetit janë përfshirë brenda Planit të monitorimit të biodiversitetit të përshkruar në Seksionin 3.2.

3.10 Mekanizmi i ankesave

Një mekanizëm i ankesave do të krijohet për Projektin nga FSHZH.

Ky do të jetë i hapur për të gjitha palët e interesit dhe do të lehtësojë zgjidhjen e shqetësimeve dhe të ankesave të palëve të interesit dhe të komunitetit, sidomos në lidhje me performancën mjedisore e sociale të Projektit.

Nëpërmjet këtij procesi, të gjitha shqetësimet, ankesat, komentet dhe sugjerimet do t'i jepen FSHZH, i cili do të sigurojë një përgjigje të përshtatshme ndaj ankesës së marrë në kohën e duhur.

3.11 Pika e kontaktit

Pika e kontaktit për këtë Projekt është:

Aurora Alimadhi, Specialiste në Njësinë mjedisore e sociale

Departmenti i Infrastrukturës, Fondi Shqiptar i Zhvillimit

Rruga Sami Frasheri Nr. 10

Tirana, SHQIPËRI

aalimadhi@albaniandf.org

4 REFERENCA

Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH), (2020) Studim i Fizibilitetit, Përmirësim i rrugës “Zgosht (Librazhd) - Ura e Çerenecit (Bulqizë)”

Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH), (2017) Raport i Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor, Projektimi i Rrugës, Shëngjin -Velipojë, Projekt Ideja, FSHZH

BERZH (2014), Politika Mjedisore e Sociale, siç është miratuar nga Bordi i Drejtorëve në takimin e tij më 7 maj 2014

PROGES dhe Universiteti Sapienca i Romës (2015), Plan Menaxhimi për Parkun Kombëtar Shebenik-Jabllanicë 2015-2024

RSK (2020), Vlerësim i Rregullave të Habitaveve, Plan i Propozuar i Rrugës nga Zgoshti tek Ura e Çerenecit – Projekti i Rrugëve Kombëtare e Rajonale, Shqipëri, Projekti 80876

RSK (2020a), Plan Menaxhimi i Biodiversitetit, Plan i Propozuar i Rrugës nga Zgoshti tek Ura e Çerenecit – Projekti i Rrugëve Kombëtare e Rajonale, Shqipëri, Projekti 80876

RSK (2020b), Kuadër i Blerjes së Tokës dhe Risistemimit (KBTR) për Projektin e Rrugëve Kombëtare e Rajonale të Shqipërisë, Projekti 80876

RSK (2020c), Vlerësimi Bazë i Biodiversitetit për Projektin e Rrugëve Kombëtare e Rajonale të Shqipërisë, Projekti 80876

RSK (2020d), Vlerësim i Ndikimit mbi Biodiversitetin; Projekti i Rrugëve Kombëtare e Rajonale të Shqipërisë, Projekti 80876