

# RAPORT I VLERESIMIT TE NDIKIMIT NE MJEDIS

Robaqepsia Ekzistuese

Rruga e mirasit



Sheshi i Rri i ndertimit

**Objekti :** "ROBAQEPSI 1 KAT BILISHT "

**Vendndodhja :** Rruga e Mirasit .

**Investitori :** Industria Ballkanike e Veshjeve sha

*Maj 2016*

## PERMBAJTJA

1.	Vleresimi i ndikimit ne mjedis .....	3
1.1	Hyrje.....	3
1.2	Parathenie.....	3
1.3	Terma Kryesore.....	4
1.4	Pershkrimi i Projektit te Propozuar .....	6
2.	Kuadri Ligjor .....	6
3.	Gjeologjia.....	8
3.1.	Ndertimi gjeologjik dhe hidrogjeologjik .....	8
4.	Studimi Hidrologjik.....	9
4.1.1	Kushtet klimatike .....	9
4.1.2	Regjimi i temperatures se ajrit .....	10
4.1.3	Reshjet Atmosferike .....	11
4.1.4	Bora .....	13
4.3	Pozicioni Fiziko - Gjeografik .....	13
4.4	Trashegimia arkeologjike dhe kulturore.....	14
5.	Peisazhi dhe pamja vizuale .....	15
6.1	Biodiversiteti .....	17
6.2	Rrjeti i kanalizimeve .....	17
6.3	Mbetjet e ngurta .....	17
7.	Cilësia e ajrit.....	17
8.	Zhurma dhe dridhjet .....	20
8.1.1	Hyrje dhe percaktime .....	20
8.1.2	Rritja e ndikimit te zhurmave .....	21
8.1.3	Burimet e zhurmave të rrugës .....	22
8.1.4	Zhurmat e automjeteve .....	22
8.1.5	Zhurma e rruges.....	22

8.1.6	Sjellja e Shoferit .....	22
8.1.7	Perhapja e zhurmes dhe ndikimi i dridhjeve , masat mbrojtese .....	22
9.0	Popullsia , Ekonomia , Mundesia per Turizem .....	23
9.1.1	Popullsia.....	23
9.2	Karakteristikat ekonomike te rajonit .....	24
9.2.1	Arsimi dhe edukimi mjedisor .....	24
9.2.2	Ekonomia .....	24
9.3	Mundesite per pushim dhe turizmi.....	26
10.	Ndikimet potenciale .....	27
10.1	Ndertimi i kantierëve te ndertimit.....	27
10.2	Zhurmat.....	27
10.3	Kanalizimi i ujrave te bardha .....	27
10.4	Flora dhe fauna .....	27
10.5	Përdorimi i tokës .....	28
10.6	Ndikimi dhe influenza e projektit ne toke .....	28
10.7	Konsultimi publik dhe pjesmarrja institucionale .....	28
10.8	Zvogelimi i lehtesirave ne menytrat e transportit tradicional.....	28
10.9	Pershkrimi i masave lehtesuese.....	29
11.	Plani i menaxhimit te mjedisit .....	31
11.1	Komponentet e planit te menaxhimit.....	31
11.2	Plani i monitorimit te mjedisit.....	31

## **1-Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis**

### **1.1-Hyrje**

Ky projekt realizohet qe te vleresoje kushtet e mjedisit per zbatimin e projektit "Robaqepsi 1 Kat Bilisht" i cili zhvillohet si shtese e objektit ekzistues Rrobaqepsi te te njejtit investitor dhe te pajisur me leje mjedisore te tipit C. Ky vleresim mjedisor jep informacione per gjendjen aktuale te zones dhe ndikimet qe do te kete ajo me ndertimin e ketij objekti. Ne baze te ndikimeve qe dalin, eksperti i mjedisit ka paraqitur disa masa potenciale lehtesuese.

### **1.2-Parathenie**

Rajoni i Shqipërisë është hapësira më e rëndësishme dhe më e vlefshme ekonomikisht, e parë nga dy këndvështrime; si ai i zhvillimit dhe ai mjedisor. Shqipëria, si palë nënshkruese e një numri konventash ndërkombëtare, kontratave dhe dokumenteve të tjera ligjore (Ramsari, Barcelona, Konventa e Biodiversitetit), është e detyruar të zbatojë një sistem efektiv për administrimin edhe të zbatimit të përgjegjësive të saj nën këto marrëveshje ndërkombëtare .

Mbrojtja e mjedisit, si një sistem dinamik, që ndryshon herë pas here fizikisht dhe biologjikisht, duhet parë në tërësinë e faktorëve natyrorë dhe të veprimit njerëzor që ushtrohet mbi të. Këto ndërtime japin një ndikim të caktuar, duke goditur pak a shumë natyrën përreth, sidomos kur parametrat e shfrytëzimit të burimeve natyrore dhe të menaxhimit të tyre nuk analizohen në përputhje me ligjet dhe rregullat e natyrës, në dobi të ruajtjes së ekuilibrave e të ekosistemeve të saj.

Një ndër burimet e ndotjes janë dhe aktivitetet për ndertimin e rrugëve, që sipas natyrës së shfrytëzimit, mënyrës teknologjike të ndertimit shkaktojnë ndotje, me sasi dhe natyra të ndryshme, midis të cilave më të rëndësishme janë:

Gjatë operacioneve të ndertimit dhe të transportit, gjatë shfrytëzimit të rrugëve .

Metodat e uljes së ndotjes, në industrinë e ndertimeve sipërfaqësore konsistojnë në perfeksionimin e metodave teknike. Nxitja e tyre kërkon një përkujdesje më të madhe nga ana e organeve legjislativë dhe vendimmarrëse, në mënyrë që të rritet interesi për funksionime dhe aktivitete të tilla, por edhe shoqëria investuese duhet të tregojë interes, si për zhvillimet në fushën e biznesit, madje po aq dhe në ruajtjen e ekuilibrave natyrorë dhe veçanërisht në ruajtjen e ekosistemeve.

### 1.3-Terma Kryesore

**Mjedisi** – është bashkësia e ndërveprimeve të përbërësve biotikë dhe jo biotikë që nxisin dhe ushqejnë jetën e gjallë në tokë.

**Mbrojtja e mjedisit** – është veprimtaria që synon parandalimin dhe kufizimin e ndotjes, të degradimit të mjedisit, përtëritjen, ruajtjen dhe përmirësimin e tij.

**Ndikimi në mjedis** – është çdo ndryshim i mjedisit fizik, përfshirë pasojat shëndetësore, ekonomike, shoqërore,estetike, natyrore, fizike.

**Ndotja e mjedisit** – është futja e drejtpërdrejt ose e tërthortë e lëndëve, vibracioneve, energjisë, nxehtësisë, rrezatimit, zhurmës e faktorëve biologjikë në ajër, në ujë e në tokë, të cilat mund të ndryshojnë cilësitë e mjedisit dhe të dëmtojnë cilësinë e jetës.

**Veprimtari që ndikon në mjedis** – është çdo veprimtari ekonomike e shoqërore,që përdor mjedisin ose përbërës të tij ose që shkarkon në mjedis lëndë dhe energji, duke ndryshuar cilësitë e tij.

**Vlerësimi i ndikimit në mjedis** – është procesi që kryhet për të identifikuar, parashikuar, interpretuar, matur, komunikuar e parandaluar ndikimin e një projekti në mjedis, sipas disa varianteve të tij, me qëllim që të përzgjidhet varianti më i mirë për parandalimin dhe zbutjen e ndikimit negative, para se projekti të miratohet dhe zbatohet .

**Vlerësimi strategjik mjedisor** – është procesi i vlerësimit të ndikimeve të mundshme në mjedis të një politike, plani dhe programi. Ndotja mbi normë e mjedisit është tejkalimi i normave të cilësisë së mjedisit .

**Dëmtimi i mjedisit** – është prishja e karakteristikave fiziko-kimike dhe strukturore të ekosistemit natyror .

**Monitorimi i mjedisit** – është grumbullimi, vlerësimi dhe përgjithësimi i të dhënave mjedisore me anë të vëzhgimit, të vazhduar ose periodik .

**Informacion mjedisor** – nënkupton çdo informacion me shkrim,vizual,gojor,elektronik ose të çdo lloj forme tjetër materiali mbi:Gjendjen e elementeve të mjedisit, të tilla si ajri e atmosfera, uji, toka, peizazhi e

shumëllojshmëria biologjike dhe komponentët e tij; Faktorë të tillë si substancat, energjia, zhurmat e rrezatimi, kostot-përfitimet dhe analizat e tjera ekonomike;

**Burime të përsëritshme** – janë burimet natyrore, që përtëriten në mënyrë natyrore .

**Autoritet publik** – nënkupton Qeverinë në nivel Kombëtar, rajonal dhe nivel tjetër, si dhe Personat fizikë ose juridikë, që kryejnë funksione publike administrative, sipas ligjit kombëtar, duke përfshirë dhe detyra, veprimtari ose shërbime të veçanta në lidhje me mjedisin;

**Publiku** – nënkupton një ose shumë persona fizikë ose juridikë, në përputhje me legjislacionin e praktikën kombëtare, shoqatat, organizatat dhe grupimet e tyre;

**Publiku i interesuar** – nënkupton publikun ndikuar ose që mund të ndikohet, apo që është i interesuar për vendimmarrjen mjedisore; për qëllime të këtij përkufizimi, shoqatat joqeveritare që promovojnë më tej mbrojtjen e mjedisit dhe plotësojnë kërkesat e vëna në ligjet kombëtare, do të konsiderohen të interesuara.

Projekti i paraqitur vlereson kushtet e mjedisit për zbatimin e projektit “Robaqepsi 1 Kat Bilisht” Ky vleresim mjedisor jep informacione për gjendjen aktuale të zonës ku aplikohet ky projekt dhe ndikimet që do të ketë ai me ndërtimin e tij. Në bazë të ndikimeve që dalin, projekti ka paraqitur masat potenciale lehtësuese.

#### 1.4-Pershkrimi i projektit te propozuar

Shoqëria “Industria Ballkanike Veshjeve” ka planifikuar të financojë projektin për “Robaqepsi 1 Kat Bilisht” sipas projektit të miratuar për projekt zbatim .

Ky projekt do të aplikohet në zonën e e quajtur rruga e Mirast në periferi të qytetit. Zona ku aplikohet ky projekt është e perziere banim dhe industri.

Aktivitetet që parashikon ky projekt përfshijnë shtimin e ambienteve të punës duke ritur sipërfaqen si në planimetri ashtu edhe në altimetri, duke bërë zvendësimin e të gjitha veprave që nuk i plotësojnë kushtet si gjeometrike ashtu edhe fizike.

Nderkohe se bashku me shtesën e objektit është planifikuar dhe shtimi i ambienteve të gjelberta, ndryshohen rruget e shërbimit në të dhe shtohen një sasi e konsiderueshme pemesh në të. Në zonë do të ndërtohet një rrjet i rri i kanalizimit të ujërave të shiut (KUB) dhe një rrjet i rri i ndricimit të gjithë zonës në studim.

Bazuar ne te dhenat ekonomiko sociale te zones, zhvillimet aktuale dhe te perspektives, konsulenti ka vendosur te paraqese per projekt zbatim variantin i cili perfshin :

ndertese 1 kateshe me konstrukcion te perziere metalik dhe Beton arme me siperfaqe ndertimi 902m<sup>2</sup> .Fasadat e ndertesese se re do te jene te njejta me ato te objektit ekzistues

Rruge me parametra qe i pergjigjet kategorise sipas kushteve te reja te projektimit. Rruge me gjeresi 8 m te asfaltuar dhe me trotuare nga 1-1.5 m shoqeruar me elementet inxhinierike per sistemimin e ujrave te bardha apo te zeza.

Per shtresat rrugore, sipas gjendjes faktike edhe pasi u pa mundesia e shfrytezimit te shtresave ekzistuese ne rruge , eshte vendosur qe shtresat te zevendesohen dhe te vendosen plotesisht te reja .

## **2-Kuadri Ligjor**

Legjislacioni qe drejton mbrojtjen e mjedisit eshte fuqizuar relativisht me shpejtesi ne Shqiperi. Ligji i pare per Mbrojtjen e Mjedisit doli ne vitin 1993 dhe u amendua ne vitin 1998 dhe 2001. Ky ligj percakton ne Kapitullin II (Vleresimi i Ndikimeve te Mjedisit) Neni 7 se:

“te gjitha aktivitetet natyrale dhe te personave legale, vendas ose te huaj, te cilet ushtrojne aktivitetin e tyre ne territorin e Republikes se Shqiperise, do te jene subjekte te vleresimeve te ndikimeve te mjedisit”.

Neni 8 jep ne terma te pergjithshme llojet e aktiviteteve per te cilat autoritetet do te kerkojne Vleresimet e Ndikimeve te Mjedisit (VNM). Neni 9 specifikon pergjegjesine e autoriteteit qe do te jete Komitetit i Mbrojtjes se Mjedisit, dhe aktivitetet e tij rajonale. Ligji nuk specifikon fazat individuale te procesit te VNM.

Konsulenti kur te realizoje raportin e vleresimit ne mejedis duhet te kete ne konsiderate ligjet e mjedisit si me poshte:

**Ligji Nr. 8934** – Per Mbrojtjen e Mjedisit i dates 5/09/2002 percakton se mbrojtja e mjedisit eshte e detyrueshme per te gjitha personat, juridike dhe individuale te cilat ushtrojne aktivitet ne Shqiperi. Neni 34 kerkon nga cdo person ose organizate te marrin lejen nga organizmat pergjegjes (Ministria e Mjedisit) ne menyre qe te zhvilloj cdo pune te vecante ne Shqiperi e cila ndikon ne mjedis. Qe te merret kjo leje duhet te pergatitet nje vleresim per ndikimet e mjedisit.

**Ligji Nr 8093** – amenduar nga ligjet 8375, 8605,dhe 8736, rregullon shfrytezimin e zhavoreve nga shtratet e lumenjve, perrenjve, etj.

**Ligji Nr 8561** – Per Shpronësimin dhe Marrjen e Perkohshme per Interesat Publike 12/22/1999 - percakton procedurat per shpronësimin e tokes dhe nivelet e kompensimit per interesa publike.

**Ligji Nr. 7623** – Per Pyjet dhe Policine e Pyjeve ne vitin 1992 dhe sic eshte amenduar (Nenet 63 & 64) nga Ligji Nr. 7839 – percaktojne shfrytezimin e pyjeve.Ne raste ekstreme publiku ka te drejte te kerkoje referendume kombetare ose te pjeseshme per ceshtje te vecanta te mjedisit sipas Ligjit Nr. 7866 ne Referendumin te dates 6/10/1994 .

**Ligji Nr. 8990** – Per Vlerësimin e Ndikimeve te Mjedisit, 10/02/2003, percakton ne detaje procedurat dhe tarifat per pergatitjen e vlerësimeve te ndikimit te mjedisit.

**Ligji Nr. 8897** – Per Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja, 16/05/2002, percakton me detaje procedurat qe duhen ndjekur gjate fazes se ndertimit per te ruajtur parametrat e ajrit nga ndotja.

**Ligji nr. 9010** date 13/02/2003 “ Per administrimin Mjedisor te mbetjeve te Ngurta”

**Ligji Nr. 8906** date 06/06/2002 “ Per Zonat e Mbrojtura”



### **3- Gjeologjia**

#### **3.1-Ndertimi gjeologjik dhe hidrogjeologjik**

Nga ana gjeologjike rajoni perben ekstremin Jug-Lindor te zones tektonike Krasta-Cukal ku takohen si formacione flishore apo molasike e karbonatike, ashtu dhe formacione magmatike qe I perkasin zones tektonike te Mirdites.

Ne kete menyre ne rajonin tone takohen si formacionet sedimentare ashtu dhe ato magmatike intrusive.

Formacionet sedimentare I perkasin moshave Trias-Jure , Jure-Krede, Krede-Paleogen dhe Neogen-Kuaternar.

Formacionet e moshes Trias-Jure (T3-J1) takohen ne pjesen veriore te rajonit, mbi Uren e Trenit dhe perfaqesohen nga shkembij karbonatik me perberje gelqerore, gelqerore dolomitike dhe gelqerore silicore.

Formacionet e Jure – Kredes (J3t-Cr1) perfaqesohen nga formacione flishoidale me perberje shtresash mergelore- alevrolitike- ranore dhe gravelite e konglomerate

Formacionet e Paleogenit (Pg1-2) perfaqesohen nga flishe me perberje shtresash argjiloro-alevrolitike dhe ranore te alternuara ndermjet tyre.

Formacionet e moshes Neogen – Kuaternar (N2- Q1) ndertojne pjesen qendrore te rajonit. Keto formacione perfaqesohen nga alternime shtresash konglomeratike me ranore dhe argjila dhe karakterizohen nga cimentimi I dobet deri ne shkruferim te tyre nga nje shkalle e larte perajrimi. Pergjithesisht keto formacione mbulohen nga nje shtrese eluvialo-deluviale e perber nga dhera suargjilore me permbajtje fraksionesh te trasha dhe copezore.

Formacionet Magmatike perfaqesohen nga shkembij ultrabazike, kryesisht serpentinite (G-J2-3) dhe takohen ne pjesen veriore dhe lindore te zones ku ndertojne masivin malor ne segmentin Bitincke-Bilisht -Kapeshtice. Vec formacioneve shkembore te pershkruara me siper nje perhapje te gjere ne rajon kane dhe depozitimet kuaternare (Q3-Q4) te cilet perfaqesojne depozitimet me te reja nder to dhe ato qe depozitohen aktualisht vecanerisht ne shtretet e pernjive qe perfaqesojne zonen.

Keto depozitime pergjithesisht mbulohen nga nje shtrese suargjilore me ngjyre kafe dhe me permbajtje fraksionesh copezore si dhe zaje e gure me sasi te ndryshme shtrese e cila perfaqeson tokat bujqesore te kesaj zone.

Vec sa me siper takohen depozitimet e sotme aluvialo- proluviale qe I perkasin shtreteve te perrenjve qe pershkojne zonen te cilat takohen Brenda shtratit te ketyre perrenjve si dhe ne zonat perreth tyre. Keto depozitime perbehen nga zaje, popla dhe zhavorre me pak rere, me perberje kryesisht ranore-gelqerore dhe ultrabazike, ne gjendje pak deri mesatarisht te rumbullakosura, trashesia e te cilave kalon nga 3-6m dhe ne ndonje rast me teper.

#### **4- Studimi Hidrologjik**

##### **4.1 Hidrologjia**

###### **4.1.1 Kushtet klimatike**

Zona Korce - Bilisht, sipas ndarjes klimatike te Shqiperise ben pjesë ne zonen klimatike mesdhetare paramalore nenzona jugore . Për te plotësuar më mirë analizën klimatike te ketij pellgu, krahas te dhenave per stacionet e Bilishtit dhe te Korces (me lartesi perkatesisht 1030m dhe 890metra mbi nivelein e detit), janë marrë në konsideratë edhe seritë klimatologjike të stacioneve te cilet bejne pjese ne pellgjet ujembeledhes te kesaj zone.

###### **▪ Rrezatimi diellor dhe diellzimi**

Nga të dhënat rezulton se sasia vjetore e rrezatimit të përgjithshëm diellor arrin vlerën 1430 Kwh/m<sup>2</sup>. Nga ecuria ndërvjetore e këtij elementi, shihet se vlera më e lartë e tij arrihet në korrik (225 Kwh/m<sup>2</sup> ) dhe ajo më e ulët në dhjetor(65 Kwh/m<sup>2</sup> ). Kjo zonë, ashtu si edhe në rastin e rrezatimit diellor, karakterizohet nga një numër i madh i orëve me diell. Mesatarisht gjate vitit ka 2400 orë me diell, me vlerën më të lartë në korrik me 355 orë dhe atë më të ulët në Janar me 110 orë.

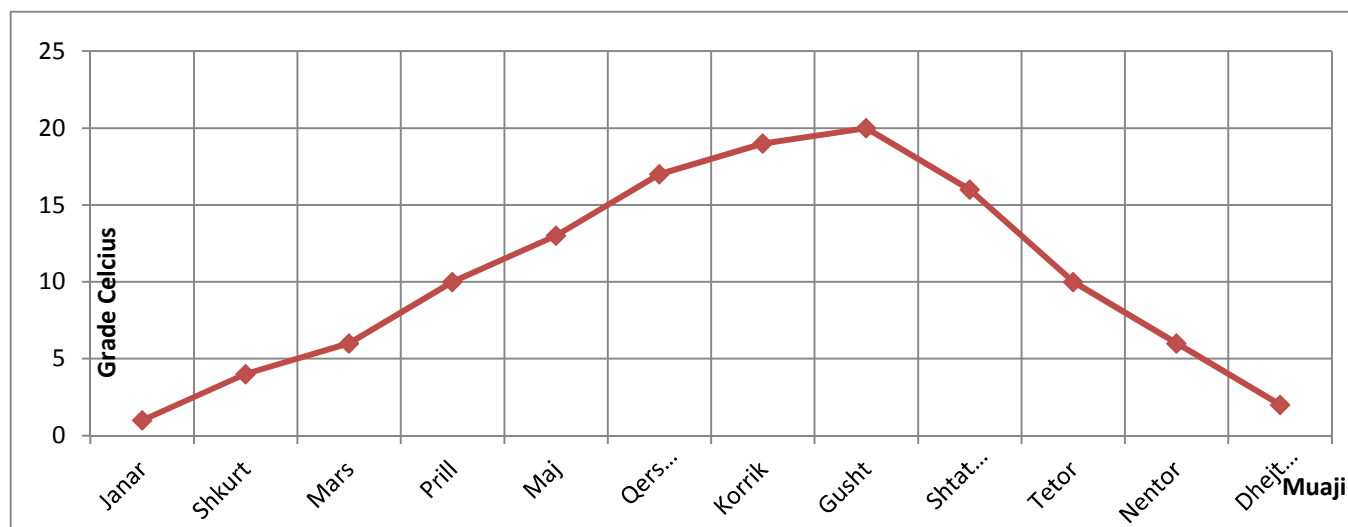
#### 4.1.2-Regjimi i temperaturës së ajrit

Siç e përmendëm dhe më sipër, pozicioni gjeografik dhe format e ndryshme të relievit reflektohen ndjeshëm në kushtet klimatike të zonës, dhe sidomos në vlerat e temperaturave të ajrit. Një përfytyrim të përgjithshëm të regjimit termik të një zone jep shqyrtimi i vlerave mesatare vjetore të temperaturës. Konkretisht, temperaturat mesatare vjetore luhet nga 6°C deri në 10 °C. Këto janë vlera mesatare të nxjerra nga një seri e gjatë vërtetimesh (30, 40vjet) të pranuar nga Organizata Botërore e Meteorologjisë. Për të evidentuar ecurinë brendavjetore të ajrit le t'i referohemi tab2.1.1 në të cilën jepen vlerat mesatare të temperaturës së ajrit për çdo muaj në zonën Bilisht - Korce.

<i>Muaji</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>	<i>V</i>	<i>VI</i>	<i>VII</i>	<i>VIII</i>	<i>IX</i>	<i>X</i>	<i>XI</i>	<i>XII</i>
°C	1	4	6	10	13	17	19	21	17	10	6	2

**Tab. 2.1.1 Temperatura mesatare mujore e ajrit**

Siç shihet temperatura mesatare ka një ecuri normale me një maksimum në muajt e verës dhe minimum në muajt e dimrit. Kështu muaji më i ftohtë i vitit është Janari ku temperaturat mesatare është 1°C. Ndërsa muaji më i ngrohtë është muaji gusht me vlerë të temperaturës mesatare 21°C.



**Figure 2.1.2. Ecuria brendavjetore e temperatures mesatare ajrit**

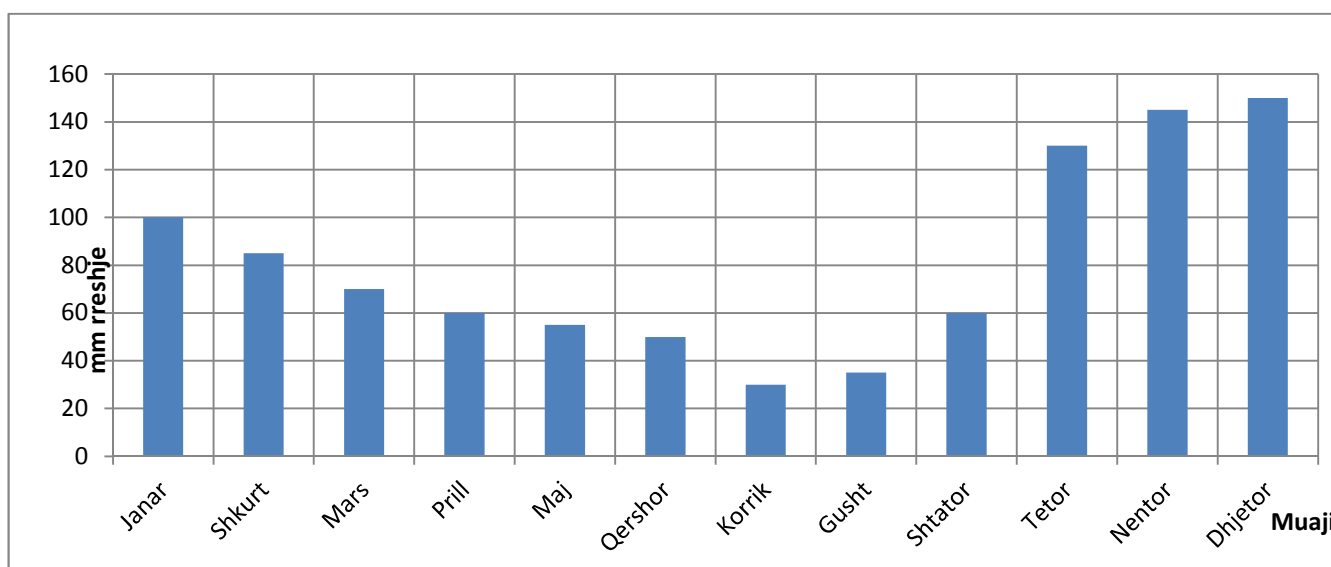
Ekstremet absolute në këtë zone janë relativisht të theksuara. Kështu vlerat minimale absolute të temperaturës së ajrit për të gjithë periudhën e regjistrimit janë  $-19.5^{\circ}\text{C}$ . Ndërsa temperaturat maksimale absolute të vrojuara kanë qenë  $35^{\circ}\text{C}$ .

#### 4.1.3-Reshjet atmosferike

Reshjet mesatare vjetore janë rreth 950 milimeter . Per periudhen e ngrohte (Prill-Shtator) rreshjet mesatare të shiut janë rreth 300 milimeter dhe per periudhen e ftohte (Tetor-Mars) rreshjet mesatare të shiut janë rreth 650 milimeter. Po të studiojme shpërndarjen brendavjetore të reshjeve në këto zone vërejmë që kjo shpërndarje është e pabarabartë në periudha të ndryshme të vitit. Sasia më e madhe e reshjeve bie gjatë gjysmës së ftohtë të vitit rreth 70%, ndërkohë që gjatë muajve të verës sasia e tyre është më e vogël, rreth 30%. Kjo shpërndarje lidhet me veprimtarinë e theksuar ciklonare gjatë muajve të ftohtë të vitit, e cila shoqërohet me mot më vranësira dhe reshje të bollshme. Në tabelën e mëposhtme jepen sasitë për çdo muaj të reshjeve që bien në këto zone. Këto vlera janë rezultat i përpunimit të serive shumëvjeçare të reshjeve (30,40 vjet), seri vrojtimesh e pranuar nga Organizata Botërore e Meteorologjisë për kryerjen e studimeve klimatike të një rajoni të dhënë.

muajt	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Rreshjet	100	85	70	60	55	50	30	35	60	130	145	150

**Tab. 2.1.2** Sasia mujore shumevjeçare e reshjeve



**Fig. 2.1.3** Ecuria brenda vjetore e reshje

Siç shihet nga te dhenat e tabelës 2 dhe nga paraqitja grafike fig. 2.1.3, shpërndarja e reshjeve gjatë vitit ka formën e “U” që shpreh qartë regjimin mesdhetarëshjeve.

Një tregues i rëndësishëm dhe i dobishëm për qëllime hidroteknike dhe istike është sasia e reshjeve maksimale 24 orëshe dhe reshjet maksimale për intervale të tjera kohor për periudha të ndryshme përsëritje.

## Bilisht

	<i>Periudha e perseritjes (vjet)</i>				
<i>Int. Orar</i>	100	50	20	10	4
24	169.0	152.0	120.0	102.0	79.2

**Tab.I.1.3 Intensiteti i reshjeve per siguri te ndryshme**

Konkretisht ( per stacionon Bilisht), brenda 24 oreve pritet te bien 169.0 mm shi per sigurine 1% (periudha e perseritjes 1 here ne 100 vjet), ndersa per sigurine 10% (periudha e perseritjes 1 here ne 10 vjet) pritet te bien 102.0 mm.

### 4.1.4-Bora

Renia e reshjeve atmosferike ne formen e bores eshte nje dukuri e zakonshme pothuajse e pervitshme. Rreshjet e debores kane nje kohezgjatje mesatare 20-25 dite ne vit.Mesatarja e trashesise maximale te shtreses se debores arin 23 - 27cm.Numri I diteve me shtrese debore ne kete zone eshte 33 – 36 dite ne vit.

### 4.3-Pozicioni fiziko gjeografik

Qyteti i Bilishtit shtrihet ne pjesën juglindore te Shqipërisë dhe është qendra e banuar më e madhe e Rrethit te Devollit. Pellgu i Devollit ka një lartësi mesatare prej 950m mbi nivelin e detit. Bilishti ka një pozite te favorshme gjeografike pasi ndodhet ne rrugët tregëtare që lidhin Shqipërinë me Maqedoninë (25km) dhe Greqinë (5km).

Bilishti karakterizohet nga një klimë pjesërisht mesdhetare malore dhe pjesërisht kontinentale, me dimër të ftohtë dhe verë të nxehtë e të thatë. Temperatura mesatare vjetore arrin deri në 10.6°C. Muaji më i ftohtë është janari dhe muaji më i nxehtë është gushti. Muaji më i lagësht është nëntori me reshje shiu mesatarisht 104 milimetra ndërsa sasia mesatare vjetore e reshjeve arrin në 720 milimetra.

## 4.4

## -Trashegimia arkeologjike dhe

## **kulturore**

Bilishti përbën një nga qendrat kulturore të rëndësishme të Shqipërisë. Vetë zonat muzeale dhe te mbrojtura te shumta në kete rreth përshkruajnë aktivitetin kulturor ndër shekuj. Edhe pse ndër vite qyteti ka qënë pushtuar disa herë, ndikimet e huaja përbejnë një pjesë të vogël te kulturës Devollite. Bilishti eshte prej koherave pellazgjike.Mbreti romak Trajani shkretoi vendin duke prishur qytetin e madh Ventrok i cili niste nga Treni dhe mbaronte ne Pilur. Thuhet se qyteti i Pelionit shtrihej në afërsi qytetit të Bilishtit, shumë më pranë me fshatin e Trenit,Si qender e banuar Bilishti eshte rreth 3000 vjecar dhe kjo deshmohet nga mbeturinat e nje kalaje llire ne nje nga kodrat mbi qytet.

Pas Kalase vendbanimi i dyte i hershem ka qene Sellca , ne afersite lindore te qytetit te sotem.Ne dokumentat turke Bilishti gjendet qe ne vitin 1505 .Ne shekullin e XVII ne krahinat e Korces Bilishtit dhe Oparit priteshin monedha deshmi e nje niveli te zhvilluar te zejtarise qe kulmoi me argjendaret e Nikolices. Gjate ndarjeve te ndryshme administrative per periudhen 1912-2015 ka qene nenprefektore, qender Rrethi dhe Bashki duke qene qyteti i vetem i krahines se Devollit. Qyteti ka tradita arsimdashese.Shkolla e pare fillore u cel ne vitin 1917 te Blloku i Cezmes se madhe.Bilishti eshte nga te paktet qytete periferike te Shqiperise me popullsi te dyfishuar ne periudhen 20 –vjecare 1991-2011.

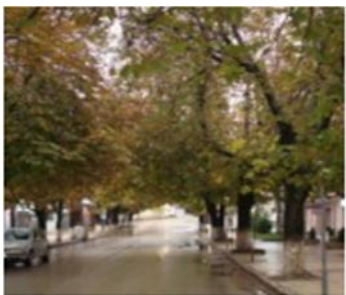
### **5 -Peisazhi dhe pamja vizuale**

Peisazhi eshte pershkruar sipas elementëve të tij që gjenden përgjatë zones, përgjithësisht ndjek peisazhin e nje terreni malor dhe teper malor . Kenaqesise se udhetimit pervec ajrit te paster i shtohet edhe gjelberimi qe ka veshur ne pergjithesi zonen.

Duke kaluar neper kete zone ne mund te kenaqemi me bukuri te rralla natyrore Ne pamjet me poshte pasqyrohen dukurite e ketij peisazhi







### **6.1- Biodiversiteti**

Mund të gjenden një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla si zhurma, dritat, ajri i ndotur ,në zonat e reja prerja e pemeve. Gjatë ndërtimit do të ketë një numër ndikimesh të vogla direkte apo indirekte të tilla, si pastrimi i bimësisë, mbushjet e skarpatave etj.

### **6.2- Rrjeti i kanalizimeve**

Rrjeti i kanalizimeve te ujërave të zeza përbëhet nga tubacione betoni dhe puseta kontrolli dhe mirëmbajtje, kryesisht prej tulle. Sistemi eshte ne rikonstruksion e siper nga nje projekt qe eshte ne fillimin e tij . Per pasoje nuk kerkohet nderhyrje nga ky projekt.

### **6.3-Mbetjet e ngurta**

Qyteti i Bilishit prodhon mesatarisht 20 ton mbetje të ngurta në ditë. Shtimi i konsumit të produkteve me një përdorim si shishe, kanaçe, bidonë plastikë, kartonë ambalazhi, etj., kanë rritur mjaft vëllimin e mbetjeve. Krahas mbetjeve urbane, ekzistojnë edhe mbetjet spitalore, të cilat arrijnë në vlerat 15 ton/vit, nga të cilat 1,5 ton/vit konsiderohen si mbetje të rrezikshme. Trajtimi i mbetjeve spitalore, për mungesë incineratori, është i njëjtë me atë të mbetjeve urbane.

## **7- Cilësia e ajrit**

Ne qytetin e Bilishit ne saj te nje studimi te bere nga Ministria e Mjedisit ajri rezulton i paster per te gjithë treguesit e cilesise. Te gjithë treguesit kanë vlera shumë më të ulta se normat e lejuara të Standardit Shqiptar dhe BE. Rezultatet e monitorimit të strukturës elementare të aerosoleve, konfirmojnë se përmbajtja e metaleve toksike (Pb, Cr, Ni, Zn) ne ajër, janë në vlera mjaft më të ulëta se normat e lejuara. Po keshtu edhe vazhdimi i rruges deri ne ku mbaron edhe projekti i rruges ne studim , cilesohet me krenari si nje zone me ajer te paster dhe pothuajse pa ndotje .Ndertimi i kesaj rruge pedonale nuk do ta shtoje shume ndotjen ne kete qytet, edhe pse duhet qe te merren masa gjate punimve. Rekomandohet qe gjate fazes se ndertimit te behet sperkatja me uje e rruges me qellim qe te ulen grimca e pluhurit.

Ndotja e ajrit gjithmone eshte e domosdoshme të merret në konsideratë për të gjitha projektet per ndertimet e reja apo rikonstruksioneve te objekteve

ekzistuese. Studimi bazë përfshin të dhënat e cilësisë së ajrit, teorikisht sasior. Të dhënat sasimore për cilësinë e ajrit mbledhen nga stacionet e rrjeteve të monitorimit të ajrit, kur janë të disponueshme . Rrjeti aktual i monitorimit përfshin disa qytete të Shqipërisë, dhe monitorohet nga 4 Institute që kanë përkatësisht këtë numër stacionesh :

Instituti i Shëndetit Publik (ISHP) : Tiranë -5, Elbasan -3, Durrës, Fier, Shkodër, Vlorë dhe Korçë -1.

Instituti i Hidrometeorologjisë (IHM) : Tiranë -1, Elbasan -1, Durrës -1, Fier -1, Shkodër -2, Korçë -1, Qafë Shule -1, Pukë-1, Xarrë-1.

Instituti i Mjedisit (IM) : Tirana -1 .

Instituti i Fizikës Bërthamore (IFB): Tiranë -1, Elbasan -1 .

Treguesit e monitoruar sipas instituteve:

ISHP: LNP, PM10, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, Pb

IHM: depozitë e thatë, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO, O<sub>3</sub>

IM: LNP, PM10, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, Pb

IFB: radioaktiviteti, metalet e rënda në aerosole

Shpeshtësia e marrjes së mostrave për vendmatjet e mësipërme është 16 ditë /muaj (afërsisht 50% e kohës vjetore). Përjashtim bën plumbi, analizat e të cilit kryhen një herë në muaj.

Tabela 1. Rezultatet përmbledhëse të treguesve të monitorimit të ajrit për vitin (Burimi: ISHP )

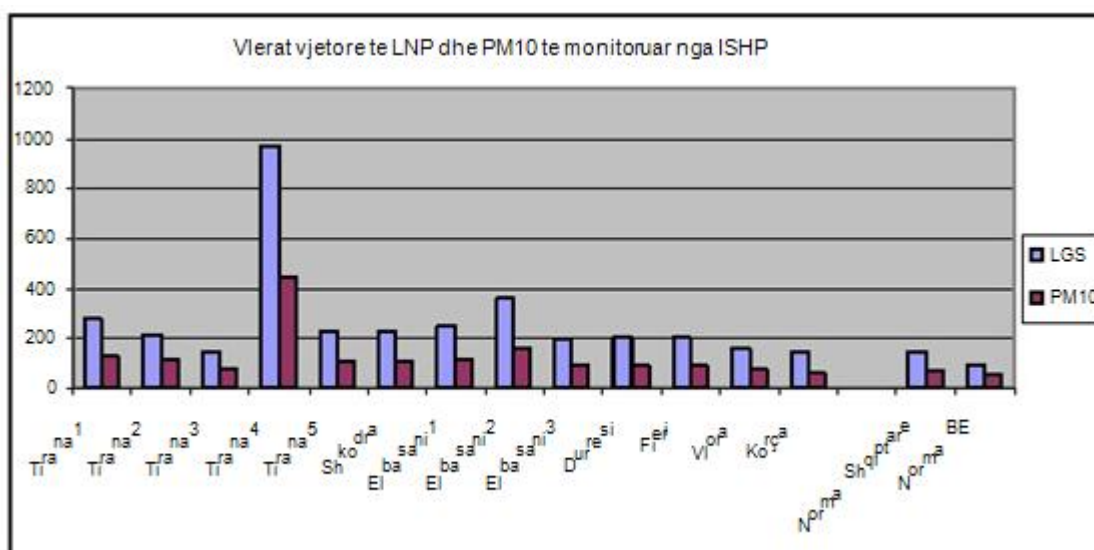
Stacionet	LNP µg/m <sup>3</sup>	PM10 µg/m <sup>3</sup>	SO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	Ozoni µg/m <sup>3</sup>	Pb µg/m <sup>3</sup>
Korca	140	63	10	12	86	0.25
<b>Norma</b>	<b>140</b>	<b>70</b>	<b>60</b>	<b>50</b>	<b>120</b>	<b>1</b>

<b>Shqiptare</b>						
<b>Norma BE</b>	<b>90</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>110</b>	<b>0.5</b>

Më poshtë paraqiten në mënyre grafike mesataret vjetore për secilin stacion të monitoruar .

LNP dhe PM10:

Fig 1.Vlerat vjetore të LNP dhe PM10



Nga rezultatet e përftuara prej monitorimit të cilësisë së ajrit në pikat e zgjedhura të shtatë qyteteve kryesorë të vendit, sipas ISHP vazhdon dominimi i përmbajtjes së larte të pluhurave në atmosferat tona urbane. Mesatarja e gjithë pikave rezulton në shifrat 274 dhe 127µg / m<sup>3</sup> perkatesisht LNP dhe PM 10, nga 140 dhe 70 µg / m<sup>3</sup> që janë standartet e lejuara në vendin tonë dhe 90 e 50 µg / m<sup>3</sup> që janë standardet respektive të BE-se.

## **8-Zhurma dhe dridhjet**

### **8.1.1-Hyrje dhe Percakttime**

Nga pikepamja fizike zhurma eshte nje ndryshim i shpejte i presionit te ajrit, qe karakterizohet nga frekuenca, niveli i presionit akustik. Ndikimi nga nivelet dhe llojet e ndryshme të zhurmave mund të reflektohet në shëndetin e një zone. Zhurmat mund të kenë efekte fiziologjike, psikologjike, komunikuese, estetike dhe sociale jo vetëm tek njerëzit, por gjithashtu dhe tek kafshët e zogjtë. Zhurma matet me decibel (dB) dhe niveli i saj llogaritet :

$$L = 10 \lg \frac{P^2}{P_0^2} \quad \text{ku:}$$

$P_0$  – eshte kufiri i degjimit

$P$  – presioni akustik

Fusha e vlerave te zhurmave (tingujve) varion nga 0 – 100 dB (ky i fundit eshte kufiri qe shkakton dhimbje). Keshtu mjetet e ndryshime mund te kene keto nivele te zhurmave (tingujve).

Reaktori i avjonit                      120 dB (A)

Trafiku i rruges                      60 – 90 dB (A)

Bashkebisedimi                      60 dB (A)

Mjedisi fushor ditën                      40 dB (A)

Qetesi qe te mbyt                      0 – 10 dB (A)

Automjetet te cilat qarkullojne ne rruge shkaktojne zhurma nga:

Motorri

Kontakti rrota – rruge

Fenomeni aerodinamik

Sipas tipit te automjetit, tipit te veshjes se rruges dhe shpejtesise se automjetit mund te themi se ne raport me energjine zanore totale:

40 % - 60 % eshte nga zhurmat e jashtme

20 % - 50 % eshte nga zhurmat e brendshme

Vendosja e pengesave (ekrane akustike) ose ndertimi i skarpatave ne buze te rruges e ulin shume nivelin e tyre. Nje shembull jepet ne tabelen 1.

<i>Skarpate me pjerresi</i>	<i>&lt; 2%</i>	<i>4 %</i>	<i>&gt; 6%</i>
<i>Autostrade</i>	-	5	6
<i>Rruge urbane ku lejohet shpejtesi</i>	7	10	12
<i>Rruge urbane</i>	10	16	20

Si masa mbrojtese ndaj zhurmave te shkaktuara nga automjetet ne rruge mund te sherbejne:

Ndertimi i skarpatave buze rruges

Pengesa vegjetale

Ekrane akustike, qe mund te absorbojne nje pjese te zhurmës (rreth 60%) ne varesi te porozitetit qe kane, nje pjese tjetër te saj e reflektojne, e transmetojne, ose valen zanore e thyejne.

### 8.1.2 -Rritja e ndikimit te zhurmave

Shumë burime të zhurmave në mjedis përfshijnë: trafikun ajror, trafikun hekurudhorë, industrinë, ndertimet dhe punët publike. Shumë burime të zhurmave të brendshme janë sistemet e ajrimit, aparatet (mjetet e zyrës), shërbimet shtëpiake, aktivitet private në hapësirat rezidenciale etj.

### **8.1.3 - Burimet e zhurmave të rrugës**

Zhurmat të shoqëruara me zhvillimet rrugore ka keto burime kryesore:

- a. Automjetet
- b. Fërkimi midis automjeteve dhe sipërfaqes të rrugës
- c. Sjellja e shoferit
- d. Aktivitet ndërtimore dhe shërbimet

### **8.1.4 - Zhurmat e automjeteve**

Zhurmat e automjeteve shkaktohen nga motorat, transmetimi, nxerrjet dhe ndalimet e përkohëshme dhe për shkak të nxitimit të madh, në ngjitje, gjatë frenimit të makinave, në anën e pa këndshme të rrugës dhe në ndalim –qarkullimin e kushteve të trafikut. Riparimet e pakta të makinave është një faktor ndikues në këto burime zhurmash.

### **8.1.5 - Zhurma e rrugës**

Zhurmat frenuese nga kontakti midis gomave dhe rrugës kontribuon në domethënie të gjithë zhurmës së trafikut. Niveli varet nga lloji dhe gjendja e gomave dhe e rrugës. Zhurma frenuese ndodh zakonisht me një shpejtësi të madhe dhe përgjatë pushimeve të shpejta.

### **8.1.6 - Sjellja e shoferit**

Kontributi i shoferave në zhurmën e rrugëve duke përdorur boritë e makinave, duke vënë muzikë të lartë, duke bërë titur me njëri - tjetrin dhe nga lodhja e tyre duke bërë titur si pasojë e ndalesave të shpejta ose nga përshpejtimi.

### **8.1.7 - Përhapja e zhurmës dhe ndikimet e dridhjeve si dhe masat mbrojtëse**

Ndikimi i zhurmës dhe mjedisi përceptues do të shkaktohet nga një numër aktorësh specifikë në lidhje me pozicionin veprues dhe të evidentimit të vendndodhjes. Faktorët veprues mund të përfshijnë:

Madhësia dhe modeli i planifikimit dhe pajisjet që janë përdorur ndërprerja e versioneve të vazhdueshëm të burimeve të zhurmës.

- Sasia e humbjeve të qënurit i shpërndarë kështu që numri i lëvizjeve të HGJ.
- orët e veprimit
- zgjatja e veprimit
- hapësira e tokës në të cilat veprimet zënë vend
- lartësia mbi nivelin e tokës të veprimeve

Ne projektin e paraqitur një vëmendje e vecante është treguar në drejtim të zvogelimit të ndikimit të zhurmave dhe dridhjeve . Kështu në anën e sipërme të rruges të unazës (Superstrada Devoll) që kalon jo më larg se 70-100 m nga rruga pedonale është parashikuar mbjellja e pemëve pothuajse gjatë gjithë gjatësisë së dhe vendosja e ekraneve akustike atje ku është e mundur.

## **9 -Popullsia Ekonomia Mundësia për Turizëm**

### **9.1-Popullsia**

**Bilishti** është një qytet në Rrethin e Devollit me rreth 12000 banorë.

Popullsia është e përbërë kryesisht nga banorë autoktone dhe nuk ka të dhëna për ekzistencën e minoriteteve. Emigrimi jashtë vendit është evident , larguar kryesisht drejt Greqisë.

Në këtë rajon ka pasur lëvizje migratore brenda rrethit të orjentuara kryesisht nga fshatrat në drejtim të qytetit të Bilishtit dhe pak lëvizje drejt kryeqytetit Tiranës. Si qendër e banuar Bilishti është rreth 3000 vjeçar dhe kjo dëshmohet nga mbeturinat e një kalaje Ilire në një nga kodrat mbi qytet. Është krijuar nga banorë të ardhur nga fshatrat përreth që janë vendosur afër rruges që lidhte Korçën me Greqinë . Pas Kalasë vendbanimi i dytë i hershëm ka qenë Sellca , në afërsitë lindore të qytetit të sotëm. Në dokumentat turke Bilishti gjendet që në vitin 1505 . Gjatë ndarjeve të ndryshme administrative për periudhën 1912-2015 ka qenë nën prefekturë, qendër Rrethit dhe Bashki duke qenë qyteti i vetëm i krahinës së Devollit. Bilishti është nga të paktet qytete periferike të Shqipërisë me popullsi të dyfishuar në periudhën 20 –vjeçare 1991-2011.



## 9.2 - Karakteristikat ekonomike te rajonit

### 9.2.1-Arsimi dhe edukimi mjedisor

Rrethi i Devollit njihet për traditat arsimdashëse .

Shkolla e pare fillore u cel ne vitin 1917 te Blloku i Cezmes se madhe.

Aktualisht qyteti i Bilishtit ka nje shkollë të mesme të përgjithshme, nje shkollë 9-vjecare. Sot numerohen nje numer i madh akademikesh qe sot punojne ne universitetet e vendit por dhe jashte tij te cilet jane edukuar ne shkollat e ketij qyteti .



*Shkolla 9- vjecare Bilisht*

### 9.2.2-Ekonomia

Ekonomia e qytetit të Bilishtit i ka themelet e saj ne zhvillimin bujqësor dhe Blegtoral. Devolli është i rrethuar nga kodra dhe male mjaft te gjelbëra, te cilat zëne vendin kryesor ne malin e Moraves , me pyje me burime ujore të shumta. Ky rreth ka mjaft potencial per zhvillimin e ketyre dy degeve te ekonomise vendase duke pasur nje klime te pershtatshme dhe uje te bollshem ne te kater stinet e vitit. Si dege te tjera te ekonomise ne kete rreth mund te shtojme Industrine fasone, perpunimin e drurit , bletarine, frutikulturen, turizmin etj.

Sektori i konfeksioneve përbën nje perqindje te rendesishme të ekonomisë së rajonit. Ndërmarrje që punojnë me lëndë të parë nga eksporti (përndryshe me fason) ka dhe Devoll. Tradicionalisht, industria është dominuar nga trikotazhi, , por edhe i veshjeve ; këto sektorë kanë numrin më të madh të ndërmarrjeve dhe të punësuarve; (rreth 1.000, kryesisht gra). Ndërmarrjet më të shumta janë sipërmarrje të përbashkëta me biznese greke.

Edhe pse Bilishti ofron mundësi të mira për zhvillimin e turizmit, ngelet akoma shumë për të bërë në këtë drejtim .

Sot ekonomia e qytetit të Bilishtit, mbizotërohet nga biznesi individual bazuar tek tregtia, por pa lënë mënjanë transportin dhe shërbimet. Pikërisht në këto sektorë rezultojnë punësimet më të mëdha. Afërsia gjeografike me qytete të Greqisë por edhe kostot e ulëta të transportit me këto vende kanë orientuar biznesin të kryejë një volum të madh tregtar pikërisht me këto qytete përveç qyteteve të mëdha të vendit. Dhe shoqëria tregëtare “Industria Ballkanike e veshjeve “ është një kompani me aksioniere Greke dhe shqiptare që kryen aktivitetin e prodhimit në Shqipëri dhe shitjen në tregjet europiane.



Qyteti i Bilishtit, është kthyer në një nyje të transportit mbarëkombëtar dhe ndërkombëtar, që zë fill në pikën e kalimit kufitar në Kapeshtice.

Duke parë investimet e kryera viteve të fundit, lirisht mund të thuhet se kjo pjesë e vendit nuk është më e izoluar si më parë dhe se janë krijuar kushtet për të nxitur investimet private vendase dhe të huaja, në fusha të tjera me leverdi ekonomike, që do të ulnin treguesit e papunësisë dhe do të rrisin mirëqenjen e banorëve.

Në qytet, aktualisht, ekzistojne disa hotele , por vetëm tre hotele qe i plotesojne standartet europiane vendosur ne qender te qytetit .



***“Hotel Panorama”***

Ne qytetin e Bilishit ka shume ndertime te reja nga këto disa të kombinuara banesa e lokale private dhe disa objekte të infrastrukturës publike me kapital shtetëror. Bilishti është një nyje e rëndësishme për transportin shqiptar. Qyteti ndodhet 210Km larg kryeqytetit. Aksi rrugor Bilisht -Tiranë është pothuajse tërësisht i rindërtuar dhe largësia kohore është rreth 3 orë. Aksi rrugor Korçë-Kapshticë

(Doganë) është nga të paktat rrugë në Shqipëri që plotësojnë standartet ndërkombëtare dhe mund të përshkohet në rreth 30 min.



***Hyrja ne Bilisht nga Kapeshtica***

### **9.3-Mundesite per pushim dhe Turizmi**

Potencialet për zhvillimin e turizmit në Bilisht dhe rrethinat e tij janë shumë të mëdha për shkak të pasurive historike, kulturore dhe natyrore. Mijëvjeçarët e historisë dhe kulturës kanë krijuar një vend tërheqës dhe interesant për t'u vizituar.

Bilishti përmendet ne dokumentat Turke si qender e banuar qe nga viti 1505 ne një kala e cila ka qene e vensor diku mbi qytetin aktual gjurme te te ciles shikohen dhe sot. Me pas qyteti i Bilishtit filloi të zgjerohej dhe zhvillohej me tiparet e një qendre urbane dhe qendër e zonës. Qyteti ka qenë pjesë e shkëmbimeve kulturore dhe tregtare me perandorinë bizantine dhe me civilizimin Grek.

Përveç gjetjeve të veta arkeologjike, Bilishti është e njohur në Ballkan për mundësinë e përdorimit të natyrës, veçanërisht në zonat përreth, duke e bërë atë një vend të shkëlqyer për ekskursionistët, dashamirët e natyrës, botanistët dhe zoologët.

Në Jug perëndim të Bilishtit ndodhet Dardha , një vend tërheqës për turistët,. Në fshatin e Hocistit (5 km larg Bilishtit ) ndodhet një nga kishat më të vjetra në vend që daton vitin 1390, por që është ngritur mbi rrënojat e një kishe akoma më të vjetër që daton në shekullin IV. Dy fshatra të tjerë të afërt, Treni dhe Zagradeci strehojnë gjetje të ndryshme arkeologjike që datojnë në Epokën e Bronzit. Fshatrat malore si Sinica Arza Nikolica ofrojnë varietete vendase të frutave molla dardha kumbulla , që përdoret për prodhimin e rakisë (rakia e Kumbulles është një shembull i shkëlqyer). Së fundmi Bilishti dhe fshatrat peredh po shihet si një destinacion turistik gjatë fundjavave..

Për më tepër sasia dhe cilësia e ambienteve dhe kapaciteteve akomoduese në Bilisht është përmirësuar dukshëm vitet e fundit. Agjencitë e udhëtimeve dhe ato turistike janë tashme aktive dhe mbulojnë mjaft shërbime për vizitorët dhe turistët.

## **10- Ndikimet Potenciale**

### **10.1 -Ndertimi i Kantiereve te ndertimit**

Gjate fazes se ndertimit te Robaqepsi 1 Kat Bilisht do te kete ndikim ndertimi i kantierit per punetoret dhe pikat e grumbullimit te materialeve.

## 10.2 -Zhurmat

Ndertimi do te kete ndikim tek zhurmat si pasoje e makinerive qe do te perdoren per ndertim. Por ky ndikim nuk eshte negativ, pasi pjesa me e madhe e puneve do te kryhen nga punetore dhe pak makineri.

## 10.3 - Kanalizimi i ujrave te bardha

Sistemimi i ujrave siperfaqesore dhe tokesore eshte i rendesishem pasi menjanon permbytje ne rruge dhe sheshe ne rast reshjesh dhe krijon nje ambient te paster dhe komond ne rruge dhe sheshe.

Shkarkimi i pakontrolluar i ujrave te rruges ka nje ndikim te fuqishem ne mjedisin e ujrave lokale nga pikpamja sasiore nepemjet lokalizimit dhe nen rrjedhave dhe te prishjes se cilesise nga ndotja.

## 10.4 - Flora dhe Fauna

Flora do te pesoje ndikime pozitive si rezultat i ndertimit te parkut dhe lulishteve , ndertimi i kantierit, pikat grumbullimit te materiale do te kene ndikim te paperfillshem ne te.

Nuk parashikohet te kete zhvendosje te specieve nga zona (p.sh. nepermjet farave nga automjetet ose te transportuar nga zogjete migratore) .

## 10.5 Përdorimi i tokës

Ndërtimi i kësaj vepre ndërtimore nuk do të krijojë shqetësime për terrenet rreth e rrotull gjatë procesit të ndërtimit, pasi do të merren masat për objektin në ndërtim. Gjatë kohës së konstruktimit të objektit nuk do të krijohen dëmtime të tokës, pasi nuk krijohen mbetje dëmtuese, që të shkarkohen në të, si në sipërfaqen në dispozicion, ashtu edhe përreth.

## 10.6 Ndikimi dhe influenza e projektit ne toke

Ndikimet pozitive dhe negative janë direkt dhe indirekt. Në bujqësi **ndikimet negative** nuk do te kete pasi projekti nuk cenon toke bujqesore:

### **10.7 Konsultimi Publik dhe Pjesmarrja Institucionale**

Ligji nr. 8934 “Mbi Mbrojtjen e Mjedisit” percakton rolin dhe te drejtat e publikut me ceshtjet mjedisore. Per kete arsye gjate kesaj faze eshte shume e rendesishme te sigurohet qe komuniteteve lokale t’ju jepen mundesi per pjesmarrje ne procesin e projektimit. Per kete arsye konsulenti ka realizuar disa takime te herepashershme me kryetarin e Bashkise te Devollit i cili ka dhene kontributin e tij per te ndihmuar ne realizimin e ketij projekti.

### **10.8 Zvogelimi I lehtesirave ne menytrat e transportit tradicional**

Menytrat e transportit tradicional mund te humbasin nga ndryshimet qe vijne nga ky projekt. Masat te cilat ndalojne kalimin terthor te rrugeve dhe kufizimet ne parkimin e makinave te udhetareve “informal” afër tregjeve, apo në ndërprerje rrugësh, mund të zvogëlojnë përdorimin e këtyre mënyrave transporti. Pengesa për shkak të një rruge të re mund të rris kohën e udhëtimit, dhe distancat për një udhëtim të shkurtër lokal, veçanërisht në rastet e lëvizjes në këmbë, me biçikletë, apo me mjete të tjera jo të motorizuara.

### **10.9 Pershkrimi i Masave Lehtesuese**

Per te ulur nivelet e ndikimeve negative duhet te identifikohen masat lehtesuese. Masat lehtesuese do te zhvillohen gjate projektit paraprak dhe te detajuar dhe do te zbatohet gjate fazes ndertuese dhe operuese. Do te tregohen masat per ndertimin e kantiereve. Jane parashikuar perberesit e masave lehtesuese si me poshte:

- Ndotja e Ajrit
- Ujrat Siperfaqesore dhe Tokesore
- Zhurmat
- Flora dhe Fauna
- Trashegimia kulturore

Masat lehtesuese jane paraqitur ne tabelen e mepshtme.

FAZA	EMERTIMI		MASAT LEHTESUESE
Ndertimi (N)	Cilesia e Ajrit	- Cilesia e Ajrit: shperndaje e pluhurit ne atmosfere	- Rruga te sperkatet me uje ne menyre periodike,  - Te sperkaten punimet ose magazinimet, depozitat (prane receptoreve te ndjeshmerise) ne menyre qe te shmanget ndotja nga pluhurat  - Do te realizohet mirmbajtja periodike e makinerive (kontrolli karburatoreve, zevendesimi filtrave)
(N)	Zhurma	- Kampet Ndertuese	- Te vendosen te pakten 200 m larg nga receptori me i afert i ndjeshmerise
		- Zhurma	- Kufizimi oreve te punes ne orare te caktuara  - Pengesa zhurmash prane operimeve te zhurmshme

(N)	Ujrat Siperfaqesore dhe nentokesore	- Ndotjen e ujrave siperfaqesore dhe nentokesore	- Drenazhime te kontrolluara te kantierit - Masa per procedurat e firme emergjente
(N)	Trashegimia Kulturore	- Humbja e burimeve kulturore	- Vezhgime arkeologjike gjate ndertimit aty ku mendohet te jete e pershtateshme - Ndalimin e punimeve aty ku gjenden relike arkeologjike
<b>FAZA</b>	<b>EMERTIMI</b>		<b>MASAT LEHTESUESE</b>
(O)	Siguria	- Rritje e ferkimeve ndermjet trafikut me distance te gjate dhe trafikut lokal dhe kembesoreve	- Kufizime te shpejtesise ne zonat e ndertuara, ndarjen e kembesoreve nga trafiku ne zonat e ndertuara
(O)		- Siguria rrugore	- Projekti dhe ndertimi rruges do te bazohen ne rekomandimet e vizimet perkatese te rruges. - Sinjalistika rrugore si ajo vertikale ashtu edhe ajo horizontale do te rrisin sigurine rrugore.



## **11-Plani i menaxhimit te mjedisit**

### **11.1- Komponentet e planit te menaxhimit**

Plani i Menaxhimit te Mjedisit (PMM) prezanton një set lehtësirash, masash monitoruese dhe institucionale për tu përdorur gjate fazave te ndërtimit dhe operimit, për te eliminuar ose për te ulur ndikimet negative te mjedisit dhe te veprimtarisë sociale, te cilat vijnë si pasoje e ndërtimit

PMM konsiston kryesisht ne perberesit e meposhtem;

Masat mjedisore lehtesuese, te cilat jane nje seri masash specifike te pergatitura mbi bazat e njohjes paraprake te ndikimeve te ambientit ne te ardhmen nga ndertimi. Masat lehtesuese jane projektuar per te lehtesuar ndikimet potenciale negative dhe te ulin ato ne nivelet e pranueshme te cilat mund te percaktohen nga standartet e aplikueshme, ku jane te pershtateshme.

Gjate fazes se ndertimit, programi i monitorimit te mjedisit do te jete shume i rendesishem per mbikqyrjen e menaxhimit e mjedisit dhe do te realizoje monitorimin periodik te perberesve specifike duke ofruar te dhena te cilat tregojne nivelin aktual te ndikimeve.

### **11.2- Plani i monitorimit te mjedisit**

Monitorimi i mjedisit është pjese e programit te menaxhimit te mjedisit për fazat projektuese, ndërtuese dhe operuese te projektit. Si me poshte jane treguar objektivat e programit te monitorimit te mjedisit.

Monitorimi perpara ndertimit ka qellim te percaktoj fazen fillestare (“situata zero”) dhe perdorimin e saj meqenese ajo do te krahasohet me te dhenat e veshguara gjate dhe pas fazes ndertuese.

Monitorimi gjate fazës se ndërtimit duhet te ndjek qëllimet e mëposhtme:

Te përshkruaje situatën mjedisore dhe te verifikoj se fenomenet mjedisore janë koherente me parashikimet e studimit te ndikimeve te mjedisit.

Te identifikojë disa emergjenca të veçanta mjedisore për t'u lehtësuar dhe për të shmangur shmangur veprimet të cilat mund të ndikojnë në cilësinë e mjedisit

Te kontrollojë disa situata specifike në mënyrë që të modifikojë sa më shpejt aktivitetet e punës në përputhje me kërkesat e mjedisit.

Monitorimi pas punimeve ndertuese ka qëllimet e mëposhtme:

Te verifikojë ndikimet e mjedisit të shkaktuara nga realizimi i punimeve

Te verifikojë nëse masat lehtësuese janë efektive për mbrojtjen e mjedisit

Te përshtase masa të tjera lehtësuese për efektive të paparashikuara .

PUNOI

Ing.Hekuran HOXHALLI

