

# VNM PARAPRAK

PER OBJEKTIN:

**“GODINE BANIMI DHE SHERBIMESH 3, 7 DHE 8 KAT ME 2 KATE PARKIMI NENTOKE”**



**ADRESA: ISH “OAN” SHA, RR “ DIBRES”, TIRANE**

**POROSITESI: “ORION CONSTRUCTION” SHPK**

**PUNOI VNM-ne:  
Inxh.mj. Raimina HAKRAMA  
Eksperte per problemet mjedisore  
NIPT: L41609013T**



TETOR 2014

## 1. Hyrje

Planifikimi i Territorit është sot një nga çështjet më të rëndësishme, që ndikon në mënyrë të drejtpërdrejtë në jetën tonë të përditshme. Të gjithë do të kemi një jetë me cilësi më të mire nëse planifikojmë siç duhet qytetet tona dhe projektojmë sipas parametrave të zhvillimit zonat e banimit, zonat industriale, vendosjen e parqeve, shkollave, rrjetin e infrastrukturave dhe shërbimeve etj.

Rritja e shumëfishte e popullsisë së Tiranës, përfshi rritjen e popullsisë shkaktuar nga migrimi i brendshëm i shpërthyer pas vitit 1991, si dhe rritja graduale por e qëndrueshme e standartit të jetesës dhe konsumit për qytetarët gjatë kësaj periudhe, kanë shtuar presionin për ndërtime të reja kryesisht të tipit rezidencial periurban apo të përqëndruar. Qyteti i Tiranës përjetoi gjatë kësaj periudhe një trysni të shumëfishuar ndërtuese ndaj territorit të tij urban.

Për këtë shkak ka ndodhur një tjetërsim intensiv në përdorimin e tokës, duke konvertuar në truall ndërtimi sipërfaqe të gjera dikur me përdorim publik urban apo bujqësor në periferi të qytetit, dhe duke rritur intensitetin dhe koeficientin e ndërtimit. E lidhur në përpjestim të drejtë me këtë tendencë shfaqet rritja e popullsisë së Tiranës nga 250.000 në vitin 1990 në 350.000 në vitin 2001, dhe në rreth 500.000 në vitin 2011. Parashikimet e çojnë numrin e popullsisë së Tiranës së madhe në rreth 1 milion banorë në vitin 2025.

## 2. Planifikimi i Territorit

Një kërkesë ligjore për objektet që do të ndërtohen është vlerësimi i ndikimeve potenciale në mjedis. Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis (VNM) ka për qëllim t'i sigurojë Bashkisë së Tiranës (BT) një seri rregullash dhe kriteresh mjedisore të nevojshme për t'u zbatuar, të përmbledhura këto në një raport VNM-je që do të kalojë nga konsultimi i publikut, dhe më tej nga miratimi përfundimtar eventual nga Ministria e Mjedisit.

### 2.1 Planifikimi në nivel kombëtar

"Planifikimi i territorit në nivel kombëtar" do të thotë të përcaktosh zhvillimin e ardhshëm të gjithë territorit të Shqipërisë, ose të një pjese të tij.

Planet kombëtare hartohen nga ministrinë, grupet ndërministrorë dhe organet e tjera publike qendrore të përcaktuara me ligj. Këto plane miratohen në çdo rast nga Këshilli Kombëtar i Territorit, të cilin e drejton Kryeministri i vendit.

### 2.2 Planifikimi në nivel vendor

Çdo Bashki/Komunë duhet të ketë një Plan të Përgjithshëm Vendor (PPV) për të zhvilluar territorin. Ky është detyrim ligjor. Në plan parashikohet çdo lloj infrastrukture dhe shërbimi publik, si: rrugët, rrjeti i ujësjellës-kanalizimeve, rrjeti elektrik, telefonia, hapësirat e gjelbra, shkollat, kopshtet, ambulancat etj.

A e mbulon Plani i Përgjithshëm i Bashkisë/Komunës zonën e banimit?

Plani mbulon gjithë territorin administrativ të bashkisë apo komunës dhe është i vlefshëm për 10 vitet e ardhshme. Ky plan shprehet për çdo zonë dhe përcakton mënyrën e përdorimit dhe llojin e zhvillimit të lejuar të çdo parcele.

### **3. Nevoja për Vlerësim të Ndikimit në Mjedis**

Pothuajse nuk ka asnjë zhvillim me origjinë njerëzore që mos të shkaktojë ndikim mjedisor, në shkallë të ndryshme. Kjo është arsyeja sepse tashmë i është dhënë gjithmonë e më shumë rëndësi aspekteve mjedisore të zhvillimit dhe qëndrueshmërisë në tërësi të investimeve të propozuara, Bazuar në parimin mjedisor të "parandalimit" sipas të cilit çdo ndërhyrje e planifikuar duhet të provojë paraprakisht që nuk do të ketë pasoja negative në mjedis, të gjitha vendet me legjislacion mjedisor bashkëkohor kryejnë atë që quhet Vlerësim i Ndikimit në Mjedis (VNM) për çdo ndërhyrje apo investim konkret.

#### **3.1 Objektivat e VNM për Objektin: "Godine banimi dhe sherbimesh 3, 7 dhe 8 kat me 2 kate parkimi nentoke"**

Objektivi kryesor i VNM-së është orientimi i Projektit për minimizimin e çdo ndikimi potencial negativ që mund të rezultojë nga zbatimi i tij. Kjo VNM identifikon ndikimet e mundshme mjedisore të tij, vlerëson ndikimet e mundshme, jep rrugët e minimizimit apo shmangies së tyre. VNM analizon disa skenarë, Skenari "0", pra i "të mos bërit "asgjë" në zonen ku do të zhvillohet projekti, do të çonte me shumë gjasa në një spirale të përshpejtuar të përkeqësimit mjedisor të deritanishëm. Në vend të kësaj, VNM-ja synon të orientojë planin për realizimin e objektivave të tij në një mënyrë të qëndrueshme.

Pothuajse të gjitha problemet mjedisore për të cilat PPV-ja e Qytetit të Tiranës ka percaktuar synimet, janë probleme me të cilat ndeshet edhe kjo zone. Zbutja dhe zgjidhja e tyre perben një kontribut madhor në realizimin e kësaj strategje.

### **4. Korniza institucionale dhe ligjore**

#### **4.1 Kuadri Institucional për Mbrojtjen e Mjedisit**

Institucionet mjedisore në Shqipëri kanë kaluar nepermjet një procesi reformash të thella institucionale gjatë dy dekadave të fundit.

Si rezultat i përpjekjeve disa vjeçare të të gjithë aktoreve të interesuar brenda vendit, si dhe kontributit të komunitetit ndërkombëtar, në Shtator 2001 u suprimua Agjencia Kombëtare e Mjedisit (nga 1991 deri 1998; Komiteti për Mbrojtjen e Mjedisit) dhe në vend të saj u krijua Ministria e Mjedisit e cila, në vazhdim të trendit për rritjen e autoritetit në mbrojtjen e mjedisit, në vitin 2005 transformohet në Ministrinë e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave (MMPAU), dhe sot Ministria e Mjedisit.

##### **4.1.1 Ministria e Mjedisit**

Ministria e Mjedisit, është autoriteti kryesor përgjegjës për menaxhimin e mjedisit dhe politikave mjedisore në nivel kombëtar në Shqipëri.

##### **4.1.2 Niveli Rajonal dhe Vendor**

Në nivel Prefekturë veprojnë 12 Drejtori Rajonale të Mjedisit (DRM), të cilat varen nga MM. DRM-t i kryejnë funksionet në bashkëpunim me Inspektoratet Rajonale të Ministrisë së Bujqësisë dhe Inspektoratet Sanitar të Ministrisë së Shëndetësisë në rreth.

Në nivel vendor, Bashkitë janë përgjegjëse për mbrojtjen e mjedisit, megjithatë nuk kanë njësi të specializuara mjedisore përveç Bashkisë së Tiranës dhe disa bashkive të tjera.

##### **4.1.3 Organizatat Jo-Qeveritare**

Organizatat mjedisore shqiptare u krijuan për herë të parë pas rënies së regjimit totalitar, kur demokracia krijoi kushtet e favorshme për formimin dhe zgjerimin e organizatave jo qeveritare (OJQ). Fillimisht, OJQ-të e para u formuan në Tiranë dhe anëtarët e tyre ishin të limituar në specialiste të fushave të lidhura me shkencat mjedisore: biologji, kimi, gjeografi. Tashmë në Shqipëri ka rreth 150 OJQ mjedisore, por vetëm një pjesë e tyre janë aktive.

## **4.2 Legjislacioni Mjedisor**

Zhvillimi i nje sistemi ligjor modern per mbrojtjen e mjedisit ne Shqiperi nisi ne vitin 1991. Jane bere shume perpjekje per permiresimin e sistemit ligjor mjedisor dhe jane pergatitur dhe miratuar mjaft akte te reja ligjore dhe nenligjore kryesisht duke perafruar direktivat perkatese per mjedisin te Bashkimit Europian. Sistemi i sotem ligjor eshte duke kaluar nje proces te vazhdueshem permiresimi. Qeveria i perkushton kujdes te vecante harmonizimit te ligjeve me ato te Bashkimit Evropian (BE).

### **4.2.1 Ligji per Mbrojtjen e Mjedisit**

Parimet kryesore, te cilat rregullojne legjislacionin mjedisor ne Shqiperi, jane te njejta me ato te Bashkimit Europian. Ato jane te konsakruara ne ligjin e ri per Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 10431, datë 9.6.2011, kapitulli II:

- Zhvillimi i qendrueshem;
- Parimi i parandalimit dhe marrja e masave paraprake
- Parimi i ruajtjes së burimeve natyrore
- Parimi i zëvendësimit dhe/ose kompensimit
- Parimi i perafimit të integruar
- Parimi i përgjegjësisë së ndërsjellë dhe bashkëpunimit
- Parimi i nxitjes së vepmtarive për mbrojtjen e mjedisit
- Ndotsi paguan;
- Ndergjegjesimi publikut dhe pjesemarrja ne vendim marrje

Legjislacioni per mbrojtjen e mjedisit, eshte pasuruar progresivisht me akte ligjore dhe nenligjore te cilat jane pergjithesisht perafrim me direktivat dhe standardet mjedisore te Bashkimit Europian. Nder to do te veconim ligjet:

- "Per Vleresimin Strategjik Mjedisor";
- "Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis";
- "Per Menaxhimin e Integruar te Mbetjeve";
- "Per Mbrojtjen e Biodiversitetit";
- "Per Trajtimin e Ujrave te Ndotur";
- "Per Substancat dhe Preparatet Kimike";
- "Per Administrimin e Zhurmave ne Mjedis";
- "Per Zonat e Mbrojtura";
- "Per Mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja";
- "Per Taksen e Karbonit e te Ambalazhit Plastik";

Krahas hartimit te ligjeve, vitet e fundit, eshte punuar per plotesimin me akte nenligjore te ligjeve te miratuar, me qellim qe te lehtesohet zbatimi praktik i tyre:

- Vendimi "Per monitorimin e mjedisit ne Republiken e Shqiperise";
- Vendimi "Per normat e cilesise se ajrit";
- Vendimi "Per normat e shkarkimeve te lengeta dhe kriteret e zonimit";
- Vendimi "Per shpalljen e monumenteve te natyres shqiptare";
- Vendimi "Per administrimin e zonave te mbrojtura";
- Vendimi "Per rregullat e miratimit te zonave te mbrojtura dhe buferike";
- Vendimi "Per ndalimin e menjehereshem te veprimtarise se shfrytezimit te reres dhe zhavorrit te shtreterve te lumenjve"
- Vendimi "Per shpalljen e ekosistemit natyror te malit te Dajtit, Park Natyror"
- Vendimi "Per certifikimin e specialisteve per hartimin e raportit te vleresimit te ndikimit ne mjedis dhe auditimin mjedisor";
- Vendimi "Per miratimin e strategjise dhe Planit Kombetar te Veprimit per zbatimin e Konventes se Aarhusit"

#### **4.2.2 Ligji per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis**

Ligji i VNM Nr. 10440, date 07.07.2011, i cili ka perafuar plotesisht me Direktiven perkatese te Bashkimit European, eshte nje nga aktet ligjore me te rendesishem per parandalimin e ndotjes apo demtimit te mjedisit nga aktivitet humane. Ky ligj kerkon berjen e nje vleresimi te pergjithshem, te integruar dhe ne kohe te ndikimeve mjedisore, te projekteve ose veprimtarive qe kerkojne te zbatohen, duke parandaluar dhe zbutur ndikimet negative ne mjedis.

Ligji permban edhe listen e aktiviteve, te cilat duhet t'i nenshtrohen (i) Procesit te thelluar te VNM, ose (ii) Procesit te permbledhur te VNM. Gjithashtu nje nen i vecante i kushtohet pjesemarrjes se publikut si pjese e procesit te VNM, perfshire edhe vendimarrjen. Publiku dhe OJF, ne rastet e konstatimit te parregullsive ne kete proces, kane te drejten t'i kerkojne MM, rishqyrtim te VNM.

#### **4.2.3 Ligji per Pianifikimin e Territorit**

Ky akt ligjor me Nr. 10119, date 23.4.2009, azhornuar ne vitin 2010, ka per objekt percaktimin e pan-meve bazë, pergjegjësive, rregullave dhe procedurave per pianifikimin e territorit. Kerkesa per VSM per planet, ashtu si dhe ne ligjet per Mbrojtjen e Mjedisit, dhe ate te VSM, pershkruhet nominalisht ne nenet 21, 47 dhe 48 te ketij ligji, madje neni i fundit i dedikohet teresisht VSM, duke theksuar se ky vleresim kryhet gjate procesit te hartimit dhe para miratimit te instrumentit te pianifikimit.

## **5. Plani Rregullues**

### **5.1 Nevoja per Plan Rregullues**

Rajoni i Tiranës është rritur në këto vite nga një rajon me një popullësi rreth 350,000 në vitin 1990 banorë në rreth 800,000 banorë në vitin 2010. Vetë qyteti i Tiranës ka përjetuar gati një trefishim të popullatës nga 275,000 banorë në vitin 1990 në mbi 650,000 banorë në vitin 2010. Kuptohet që ky rajon ka përjetuar dhe një shtrirje në sipërfaqen e urbanizuar por gjithashtu dhe një intensifikim të pjesës së konsoliduar të qytetit për shkak të pamundësisë së shtrirjes së infrastrukturës në zonat periurbane.

Në vitet e para të tranzicionit mungesa e PPRr është justifikuar me:

- (i) mungesën e kapaciteteve njerëzore dhe financiare;
- (ii) paqartësinë profesionale për natyrën e politikës për t'u përballur me këtë fenomen, dhe
- (iii) pa aftësinë për ta kthyer çështjen e urbanistikës në një prioritet qeverisës.

Kjo gjë ka rezultuar në një hapërdarje urbane me një përdorim të paefektshëm të tokës, që është i kushtueshëm për shërbimet dhe kërkon mobilitet të lartë. Në pjesën qendrore të Tiranës, ngjeshja kaotike e qytetit ushtron presion në shërbimet ekzistuese, shkakton humbje të trashëgimisë dhe zvogëlon zonat e gjelbërta dhe të qarkullimit. Në tërësi, në qytet ka ndodhur një degradim serioz mjedisor.

### **5.2 Objektivat e Planit**

PPRr synon:

- Të ndërtojë një strukturë urbane të qëndrueshme për rajonin e Tiranës.
- Të udhëheqë investimet publike por edhe investimin privat në urbanizimin e rajonit Tiranë.
- Të ofrojë një zhvillim të balancuar midis interesit publik dhe atij privat në zone.
- Të krijojë një ofertë me shanse të barabarta midis aktorëve dhe faktorëve në procesin e zhvillimit urban në rajon.

## 6. Zhvillimi Urban i qytetit te Tiranës

Tirana sot vuan një seri problemesh që rrjedhin nga një mungesë planifikimi konsistent ndër vite. Rajoni i Tiranës vuan një zhvillim të pabalancuar rajonal. Me të vërteta nuk është arritur që të koordinohen politika për zhvillimin urban në rajon. Për këtë shkak politikat urbanizuese kanë qenë jo efikase. Nëse Tirana ka përjetuar një intensifikim të pjesës ekzistuese të qytetit, rajoni ka përjetuar dhe fenomenin "sprawl" (shtrirje e paplanifikuar) sidomos në pjesën veriore dhe veri-perëndimore të tij. Zhvillimi i pjesëve të ndryshme të këtij rajoni ka qenë spontan dhe i paudhëhequr nga investimet publike.

Qyteti i Tiranës gjithashtu vuan një mungesë balance edhe midis zhvillimeve private dhe interesave publike. Gjatë procesit të intensifikimit të qytetit si pasojë e një urbanizimi pa plan, përveç fenomenit të zënies së tokës bujqësore në mënyrë joeficiente (me dendësi të ulëta ndërtimore), ka prevaluar dhe fenomeni i zënies së hapsirave publike me ndërtime me leje dhe pa leje. Në fakt edhe zhvillimet e reja urbane bazuar në të ashtëquajturit plane pjesore kanë zënë vënd në kurriz të hapsirave publike dhe shoqërore.

Në vitet e fundit Tirana ka humbur strukturën urbane të fituar ndër vite. Për shkak se planet kanë theksuar vetëm dimensionin ndërtimor, është humbur njësia strukturore urbane e qytetit. Kjo ka ndikuar për keq edhe në përlogaritjet dhe sigurimin e hapsirave të nevojshme për funksione publike. Githashtu kjo ka ndikuar për keq edhe në organizimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike.

### 6.1 Rrjeti Rrugor

Bazuar në Studimin e Transportit Urban për Tiranën, në qytetin e Tiranës aktualisht llogariten 142 km rrugë urbane të ndara si më poshtë:

- Rrugë dytësore gjatësi 71 km ose 50,48%
- Rrugë terciare gjatësi 28 km ose 19,87%

### 6.2 Trafiku dhe Transporti

Tradicionalisht Tirana ka bazuar lëvizjen e vet kryesisht në atë këmbësore. Në 20 vitet e fundit Tirana ka ndërruar në mënyrë drastike natyrën e lëvizjes në atë motorrike. Tirana sot numëron rreth 140.000 mjete motorrike duke përlogaritur edhe ato që hyjnë dhe dalin çdo ditë në qytet. Përmirësimi i rrjetit rrugor nuk ka avancuar proporcionalisht me rritjen e presionit të automjeteve ndaj rrjetit rrugor.

## 7. Plani Strategjik dhe Rregullues i qytetit te Tiranës

### 7.1 Projektioni i Popullatës

Përmes projekcionit të popullatës synohet të kuptohet struktura e popullatës në 15 apo 20 vitet e ardhshme. Mbi bazën e këtij projekcioni synohet të kuptohen dhe të llogariten dhe nevojat për infrastrukturë dhe shërbime. Gjithashtu një panoramë e përgjithshme e strukturës së popullatës mund të krijojë shanse më të mira për planifikimin e burimeve njerëzore dhe financiare të nevojshme për investimet strategjike në këtë rajon urban.

Projektioni linear. Modeli linear prezupozon që rritja e popullatës zhvillohet në masë konstante. Grafikisht ky lloj projekcioni paraqitet si një lakore lineare.

Projektioni eksponencial. Ky model presupozon që popullata rritet në "raport" (apo përqindje) konstante. Kjo do të thotë që nëse rritja e popullatës ka një përqindje konstante prej vitesh, duhet projektuar duke i besuar kësaj përqindjeje rritjeje.

Projektioni i modifikuar eksponencial. Ky projektion parashikon që faktorët e rritjes së popullatës ndryshojnë me kohën por brenda një trendi relativisht të qartë. Grafikisht do të përshkruhej nga lakore që zbutet në kohë duke iu afruar limitit në kohë.

Njësia urbanistike. Zona në studim është ndarë në zona projektimi dhe analize. Zonat e përfutuara janë integrimi i zonave të votimit për shkak të përafritimit të numrit të popullatës. Këto zona janë korrektuar edhe me strukturën kufizuese që përfitohet nga një skemë e rrjetit rrugor.

## **Të Dhënat e Popullatës**

Rajoni i Tiranës ka akomoduar pjesën më të madhe të procesit të urbanizimit të pas viteve '90. Qyteti i Tiranës duke qenë magneti kryesor në drejtimin e punësimit, strehimit dhe kushteve sociale për një jetesë më të mirë ka përjetuar gati trefishimin e popullsisë së tij krahasimisht me vitin 1990. I gjithë rajoni qendror i Shqipërisë përjetoi gjatë periudhes së tranzicionit ritme të larta urbanizimi.

Viti	Popullata	%
1989	243,900	
1993	250,200	3%
1994	310,200	24%
1995	333,900	8%
1996	391,300	17%
1997	412,600	5% -
1998	423,700	3%
1999	436,000	3%
2000	455,200	4%
2001	478,400	5%
2002	494,500	3%
2003	518,100	5%
2004	556,400	7%
2005	586,000	5%
2006	600,300	2%

*Tabela: Rritja e popullatës së Tiranës 1989-2006*

Pra të gjitha studimet e deritanishme që do të revizionohen nën dritën e CENSUS 2011 flasin në prespektive 15 vjeçare për një popullatë 800.000 banorë që do të thotë që rajoni i Tiranës duhet të përgatitet për diçka më shumë se 1.000.000 banorë.

### **Projeksionet sipas Njësive Urbanistike**

Qyteti i Tiranës është ndarë për efekt të projeksioneve në rreth 105 njësi urbanistike me popullësi dhe sipërfaqe të përafërt (mesatarisht 7.000 banorë dhe 10 ha). Nga pikpamja e dendësive të popullatës për njësi urbanistike ka një shpërndarje jo llogjike në qytetin e Tiranës.

### **7.2 Rrjeti Rrugor**

PPRr ka propozime konkrete por edhe ambicioze për rrjetin rrugor. Plani sugjeron ndërtimin e një sistemi hierarkik rrugor. Duke zhvilluar model radial-koncentrik PPV propozon ndërtimin e 5 niveleve të unazave:

- (i) Unaza I, unaza e vogël,
- (ii) Unaza II, unaza e mesme,
- (iii) Unaza III, unaza ekzistuese,
- (iv) Unaza IV, unaza e ndërmjetme,
- (v) Unaza V, unaza e jashtme.

Dy unazat e para sugjerohet të jenë me sens unik, ndërsa të tjerat me disa kalime dhe me transport publik.

Gjithashtu PPRr sugjeron përforcimin e akseve radiale:

- (i) përforcimin e aksit jugdrejt Elbasanit,
- (ii) hapjen e aksit Lindor drejt Dibres, si edhe
- (iii) hapjen e aksit verior drejt Aeroportit.

PPRr sugjeron çeljen dhe përforcimin e disa akseve të rrugëve kryesore të nivelit të kufizimit të njësive administrative ose lagjeve. Në mënyrë të ngjashme ky rrjet hierarkik do të sanksionojë organizimin e njësive urbanistike duke bërë të mundur leximin e indit urban të qytetit.

PPV sugjeron që rrjeti rrugor të mos ngarkohet me parkimin anash rrugëve. Për këtë qëllim sugjerohet që në 4 vitet që vijnë të punohet për identifikimin e projekteve për parkime të përqendruara. Gjithashtu në skemën e zhvillimit të tokës parashikohet që parkimi të jetë një element i detyrueshëm i ndërtimit por duke ruajtur karakterin publik të ofertës.

### **7.3 Transporti Publik**

PPRr sugjeron një sistemi të integruar transporti. Ky system parashikon edhe ndërtimin e një sistemi Tramvaji përveç sistemit të autobuzëve. Ky system transporti synon adresimin e flukseve tradicionale të lëvizjes në qytet, por ndërton edhe mbi flukset e gjeneruara nga (i) tregëtia (ii) shëndetësia, dhe (iii) arsimi që janë tregjeneratorët më të mëdhenj të lëvizjes. Po skema e transportit reflekton gjithashtu edhe planin e përdorimit të tokës.

Plani i transportit publik sugjeron 4 linja trami;

- (i) Lindje-Perëndim
- (ii) Veri-Jug (e ndarë në dy nënlinja)
- (iii) Unazore.

Linia Lindje-Perëndim; **Kinostudio-Kombinat**, kjo linjë reflekton fluksin më tradicional në Tiranë duke qenë se të dy periferitë i drejtohen qendrës së qytetit.

Linia Veri-Jug; **TEG-Aeroport**, Kjo linjë mbledh flukset që i drejtohen aeroportit. Linja ndahet në dy nën-linja në mënyrë që të mblidhet fluksi i drejtuar drejt zonës ekonomike të qytetit, por edhe fluksi i një zone të madhe banimi në ver të qytetit.

Unaza; duke qenë se polet e zhvillimit formojnë një qark unazor, do të ishte e nevojshme linja që siguron flukset në këto pole. Mendohet që linja e tramvajit të realizohet në nivelin e Unazës nr 4.

Sistemi i autobuzëve duhet të jetë komplementar me sistemin e tramvajit, si nga pikpamja kohore ashtu edhe nga pikpamja e linjave të ofruara. Prandaj sugjerohet që të projektohen dhe 5 linja urbane autobuzësh, komplementare me linjën e tramit.

Gjithashtu plani sugjeron që plani i transportit publik të kombinohet me transportin interurban në stacione të kombinuara. Së fundmi transporti publik sugjerohet që të realizohet me një biletë unike në mënyrë që zhdërvjelltësojë dhe lehtësojë përdorimin e transportit publik.

## **8. Kushtet mjedisore te qytetit te Tiranës**

### **8.1 Aspekte Kryesore të Gjendjes Aktuale Mjedisore**

Të dhënat më poshtë i referohen gjëndjes mjedisore të tanishme në qytetin e Tiranës. Qëllimi kryesor i diskutimit të të dhënave bazë është të identifikojë gjëndjen mjedisore në ballafaqim me efektet e dëshiruara të zhvillimit dhe implementimit të planit të rregullimit të territorit. Impaktet potenciale të zhvillimit të PPRt mund të vlerësohen nga ndryshueshmëria e kushteve mjedisore me ose pa implementimin e Planit nëpërmjet indikatorëve të gjendur/të supozuar sasiorë ose cilësorë. Esencialisht, gjëndja mjedisore e qytetit të Tiranës karakterizohet nga përshkrimi i receptorve mjedisore, siç kërkohet nga Direktiva e VSM, të përshkruara më poshtë:

- Popullsia dhe Shëndeti (human).
- Biodiversiteti, Flora dhe Fauna.
- Ajri (cilësia mjedisore dhe zhurmat).
- Faktorët kilamtikë.
- Uji.
- Toka dhe peisazhi.
- Asete materiale/Infrastruktura fizike (transporti dhe administrimi mbetjeve).
- Trashëgimia kulturore (duke përfshirë trashëgiminë arkitekturale dhe arkeologjike).



## **8.2 Popullsia dhe Shëndeti**

Territori i Bashkisë së Tiranës (BT) zë një hapësirë prej afro 41 km<sup>2</sup> dhe ka një popullsi prej gati 650,000 banorë dhe dendësi mesatare prej 15,800 banorë/km<sup>2</sup> dhe është thujtjsh totalisht e urbanizuar.

Popullsia e qytetit vazhdon të rritet me ritme të larta të cilat variojnë nga 4-7 % në vit, ndonëse mungojnë të dhëna të besueshme shumëvjeçare. Keshtu Gjendja Civile filloi të dixhitalizoje të dhenat vetem pas vitit 2005. Ritmet e rritjes së popullsisë së Tiranës vijnë jo vetem nga rritja natyrore e popullsisë, por edhe nga migrimet e vazhdueshme të popullsisë nga zonat rurale drejt qendrave urbane të mëdha, sic duket nga të dhenat paraprake të Census-it.

Numri i apartamenteve në Tiranë është 187,043 ose 1,22 apartamente përfamilje ose 21 m<sup>2</sup> për person dhe krahasuar me mesataren në shkallë vendi është 30% më e lartë sipërfaqja për person. Trendi demografik do të ketë ndikimin kryesor për masën dhe tipologjinë e zhvillimit urban që do nevojitet në kuadër të PPRr.

## **8.3 Tendencat Demografike**

Në mungesë të të dhënave të sakta llogaritet se Tirana me rrethinat është duke arritur në 1 milion banorë. Kjo rritje është afërsisht e gjitha nga migracioni i brendshëm në qytet nga të gjithë anët e vendit, pasi njerëzit kërkojnë mundësi më të mira ekonomike.

## **8.4 Mjedis i Fizik**

Qyteti i Tiranës shtrihet në fushën me të njëjtin emër me zgjatje nga rrëza e malit të Dajtit deri në rrezë të kodrave në perëndim, në kodrat e Sharrës. Gjatësia është rreth 12 km ndërsa gjërësia rreth 5 km. Qyteti ndodhet i rrethuar nga Mali i Dajtit (1600 m m.n.d.) në lindje, kodrat e Saukut, Vaqarrit dhe Kërrabes në jug lindje dhe në jug e jug perëndim (me lartësi mesatare deri në 400 m m.n.d.) dhe nga një hapësirë fushore që vazhdon në veriperëndim deri në Fushë Krujë e Lezhë. Pas viteve '90 Qyteti është zgjeruar 20 km<sup>2</sup> në të gjitha drejtimet por në mënyrë specifike në Lindje, në rreze të Malit të Dajtit, në jugperëndim në Selitë, në perëndim, fusha e aviacionit dhe Laprakë. Koridori gjeografik më i rëndësishëm është ai në drejtim të perëndimit dhe veriut, me Durrësin dhe Fushë Krujën, respektivisht. Sistemi kodrinor, në perëndim formohet nga vargje kodrash deri në bregdetin e Adriatikut me dy koridore nga Durrësi, gjë që lejon me lehtësi komunikimin me bregdetin dhe lejon gjithashtu mbërritjen e rrymave ajrore detare deri në Tiranë.

Katërfishimi i zonës urbane, ose 58 kilometra katrorë, ka ndodhur në kurriz të 52 km<sup>2</sup> tokë bujqësore, të zhdukjes totale të pyjeve me pemë me gjethe, dhe ka shkaktuar zvogëlimin e një të tretës së trupave ujore dhe parqeve.

### Zona e Zhvillimit

PPRrT evidenton zonat e zhvillimit si zona ku duhet të orientohet/inkurajohet ndërtimi sipas parametrave bashkëkohorë, duke krijuar hapësirat e nevojshme për të gjitha llojet e aktiviteteve dhe funksioneve që parashikohet të zhvillohen në të si banesa shumëfamiljare, institucione arsimore, supermarkete të veçanta, të bashkëngjitura apo të integruara në objektet e tjera, restorante, bare, kafene, zyra dhe institucione administrative, teatro, kinema, ndërtesa të kultit, ndërtime me karakter rekreativ, shesh për parkime të përkohshme për makina e garazhe nëntokësore, parqe e sheshe, pavione të përkohshme ekspozitash e panairësh.

### Zona të ruajtura

PPRrT evidenton gjithashtu zonën ku përfshihen zonat karakteristike, qytetformuese, historike, kulturore, peisazhike, mjedisore e turistike të qytetit. Në këto zona nuk mund të jepen leje ndërtimi për objekte e struktura, të cilat çenojnë identitetin e zonës. Objektet ekzistuese të zonës mund të restaurohen vetëm në brendësi të tyre, duke mos çenuar volumin dhe fasadat dhe elementët arkitektonikë të veçantë të tyre.

### Zona Industriale

Përgjithësisht rajoni industrial do të vazhdojë të zhvillohet për gjatë aksit të autostradës Tiranë-Durrës dhe në drejtim të aksit të veriut (përgjatë aksit të aeroportit të Rinasit).

Aktualisht, karakteristikat e instalimeve industriale janë ato të tregtisë, manufakturave të industrisë së lehtë, impaktet mjedisore të të cilave nuk kanë ndikime të rënda mjedisore.

### Zonat e Blerta dhe të Pushimit

Rritja e shpejtë e Tiranës nuk është shoqëruar edhe me krijimin e zonave rekreative. Në të vërtetë, shumë nga zonat e blerta dhe hapësirat rekreative mes godinave janë zhdukur si pasojë e këtij zhvillimi dhe neglizhencës. Hapësira e blertë dominohet nga disa parqe të mëdha në qendër dhe në jug të qytetit. Shumë pak është bërë për zonat lokale rekreative apo hapësirat ku mund "të dilet për të pushuar" në lagjet rezidenciale.

Kjo reflektohet në raportin prej 4.6 m<sup>2</sup> hapësirë e gjelber për banorë, krahasuar me raportin e synuar prej 7.0 m<sup>2</sup> për banor dhe raportin prej 12.5 m<sup>2</sup> për banor në Tiranën përpara vitit 1990. Këto hapësira të blerta tregohen në figurën më poshtë.

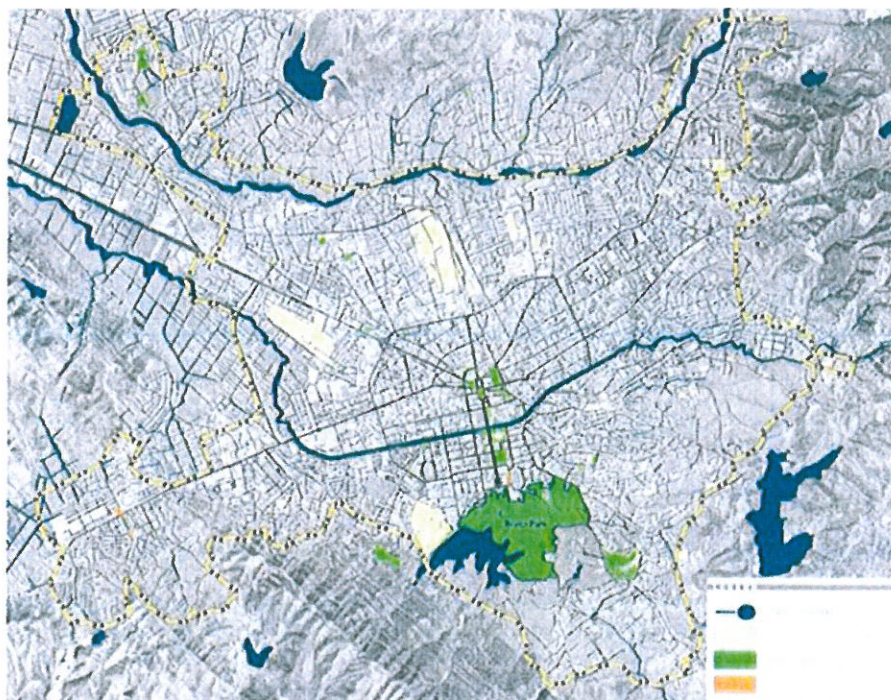


Figura: Zonat e blerta ekzistuese brenda vijës së verdhë.

### **8.5 Çështje Mjedisore që Lidhen me Mjedisin Fizik**

- Zhvillimi i hapsirave të rrezikshme nga rreshqitjet duhet të ndalohet rreptesisht në të gjitha planet rregulluese (Bashkitë dhe Komunat në Tiranë).
- Zhvillimi i zonës industriale duhet të bëhet më intensiv në territoret e përcaktuara, i pa përzjerë me hasirat e banimit.
- Sheshet industriale duhet të zhvillohen vetëm pas rivlerësimeve mjedisore.
- Zhvillimi i hapsirave të gjelbërta duhet të konsiderohet në çdo plan pjesor rregullues duke vlerësuar raportet e ndërtimit.

### **8.6 Biodiversiteti, Flora dhe Fauna**

Qyteti i Tiranës ndodhet në influencat e mikrobaseneve lumore (Lana, Lumi i Tiranës dhe Erzeni); përmban disa ekosisteme të cilët janë ekologjikisht të ndryshëm, të rëndësishëm për habitate karakteristike dhe asocimet e tyre, por që aktualisht janë të cënuara nga shkarkimet e mbetjeve urbane të ngurta dhe të lëngëta. Vlera ekologjike të këtyre zonave është një burim natyror për qytetarët dhe i rëndësishëm për një hapësirë urbane siç është Tirana. BT ka objektiv të rehabilitojë këto vlera nëpërmjet ndërhyrjeve për pastrimin e shtreterve dhe ujit të këtyre lumenjve, të mbështesë lidhjet e habitateve dhe përmirësojë koridoret e gjelbërta. PPRrT parashikon lidhjen e hapsirave të gjelbërta ekzistuese me ato që do të ndërtohen sipas Planit.

### 8.7 Planifikimi i Përdorimit të Tokës dhe Çështje të Sigurimit të Shërbimeve

Zona qendrore origjinale e Tiranës lë hapësirë vetëm për densifikimin vertikal, gjë që po ndodh. Në fakt, qarkullimi i trafikut kufizohet nga mungesa e hapësirës për rrugë të përshtatshme. Megjithatë, shumë nga zhvillimet e fundit në pjesën tjetër të Tiranës nuk kanë bërë një përdorim të efektshëm të tokës. Shumë nga zhvillimet e paplanifikuara në periferi të qytetit, gjatë viteve '90, mund të thuhet se i kanë përkeqësuar problemet e infrastrukturës dhe kanë çuar në degradim mjedisor. Edhe vetë hyrja në këto zona është e vështirë, si pasojë e mospërcaktimit të së drejtës së kalimit e kështu sigurimi i infrastrukturës bëhet i kushtueshëm. Shumë nga kanalizimet e furnizimit me ujë dhe të ujërave të ndotura të ndërtuar përpara vitit 1990, kur e gjithë toka ishte shtetërore, tashmë gjenden në tokë private, për të cilat të drejtat e kalimit e përdorimit nuk janë plotësisht të përcaktuara, duke e kufizuar kështu mundësinë e hyrjes për mirëmbajtje.

### 8.8 Cilësia e Ajrit

Mbyllja e shumë prej industrive të Tiranës ka pasur një efekt pozitiv për sa i takon cilësisë së ajrit. Megjithatë, zhvillimet ekonomike dhe sociale pas vitit 1991, vecanerisht rritja e numrit të automjeteve dhe veprimtarive ndërtuese kanë shkaktuar një ndotje serioze të ajrit në qytet. Në mënyrë të përbledhur po rendisim disa shifra që lidhen me ritmin e rritjes së numrit të makinave dhe cilesinë e tyre të cilat kanë ndikuar në cilesinë e ajrit të qytetit të Tiranës:

- Rritja e lartë dhe përdorimi i çdokohshëm i makinave private; ato sot numërohen rreth 160,000 dhe me ritmin aktual parashikohet që në 2015 në Tiranë do të jenë rreth 220,000 makina;
- Shumica e këtyre automjeteve janë më shumë se 15 vjeçare dhe nuk janë në përputhje me Euro I apo II;
- Rreth 70% e tyre punojnë me naftë;
- Nga 250 kilometra rrugë që ka Tirana, vetëm rreth 25% e tyre është e asfaltuar.

Një tjetër problem që lidhet me cilesinë e ajrit është edhe cilesia e karburanteve që përdorin automjetet. Benzina dhe rreth 80% e naftës importohet, ndërkohë që në Shqipëri prodhohet edhe naftë e cilësisë së ulët. Që nga viti 2006, në treg ka benzene pa plumb, Nafta e prodhuar në vend ka një përmbajtje squfurit prej 350 ppm dhe synohet të zbriste në 10 ppm në vitin 2011, vlerë që është në përputhje me normat e BE-së.

Një çështje tjetër madhore e cilësisë së ajrit ka lidhje me veprimtaritë ndërtuese. Tabela në vijim jep nivelet PM10 (shprehur në  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), në pjesë të ndryshme të qytetit. PM10 është sasia në peshe e grimcave me diametër deri në 10 mikron ( $\mu$ ) në një metër kub ajër.

Ndërtimi kontribuon në një masë të madhe në përkeqësimin e cilësisë së ajrit qytetin e Tiranës. Ndërtimi rrit gjithashtu dhe ndotjen nga automjetet, si rezultat i qarkullimit të shumë automjeteve të renda dhe mjeteve të tjera motorrike që përdoren në procesin e ndërtimit në Tiranë dhe rreth saj.

Tabela: Vlerat e PM10 në Tiranë ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Zona	Viti	2003	2004	2005	2009
Tirana 1 (Qendra)		119	126	129	34
Tirana 2 (Pazari i Ri)		105	108	110	-
Tirana3(ISHP)		70	67	73	67
Tirana4 (21 Dhjetori)		483	432	445	100
Tirana 5 (Liceu Artistik)		98	99	105	-

AMP. Raport i gjëndjes së monitorimit të Mjedisit, 2009.

Tabela: Vlerat mesatare vjetore të ndotjes së ajrit ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) në Tiranë për vitin 2010

Stacioni	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	GNP	PM10	PM2.5	O <sub>3</sub>	Pb	Co	Benzeni
21 Dhjetori	24.07	46.08	196.91	106.42		55.69	0.069		
DSHP	15.23	24.73		81.55		44.15	0.055	0.453	0.492
AMP	9.88	17.41	74.01	44.81		43.35	0.042	0.38	0.629
Alba 1	4.77	27.27				27.17			
Alba_2	9.66	46.9		58.49		34.73			
Norma									
Shqiptare	60	60	140	60	15	65	1	2	5
Standarti BE		40		40	25		0.5		5

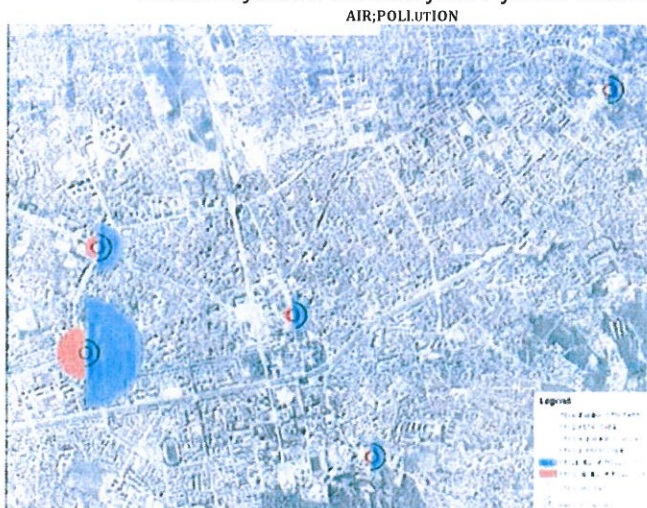
BE-ja, ne kuaderte projekteve per mbrojtien e mjedisit, ka pajisur AMP me laboratore të lëvizshem per monitorimimin e cilësisë së ajrit, te cilet masin treguesit kryesor te ndotjes. Në Tiranë, çështjet kryesore kanë të bëjnë me grimcat PM10 & GPN dhe me pak me O3.

Harta në figurën mëposhtë tregon zonat kryesore të ndotjes së ajrit në Tiranë. Ato janë në kryqëzimet e rrugëve kryesore ku ka përqendrim të lartë të ndotjes nga automjetet. Me rreth 90% të shpenzimeve kapitale nga transporti rrugor, në krahasim me 5% për hekurudhat e 2.5% për marinën dhe aviacionin, ndotja e ajrit do vazhdojë të mbetet çështje shqetësuese.

Nje tjeter problem mjedisor me te cilin po ballafaqohet gjithnje e me shume Tirana eshte zhurma. Nga monitorimet e bera gjate periudhes 2005-2010, ka rezultuar qe niveli i zhurmave ka tendence te lehte ritje ne te 15 pika e qytetit te Tiranes, objekt i monitorimit.

Megjithate zhurma eshte ne te gjitha rastet pertej vlerave limit qe percakton Udhezimi Nr.8, date 27.11.2007 i MMP dhe MSH "Per nivelet kufi te zhurmave ne mjedise te caktuara" dhe Limitet e Pergjitheshme per Nivelin e Zhurmave te OBSH.

Zonat Kryesore me Ndotje të Ajrit në Tiranë



Ne harten me poshte shihet qarte se nivelet mbi 70 dBA jane te perhapura jo vetem ne qender te kryeqytetit por ato jane presente ditën dhe natën ne te gjitha akset rrugore kryesore te qytetit dhe zonat rreth tyre. Nje tjeter dukuri per tu ven ne dukje eshte niveli konstatnt i zhurmave gjate 24 ne zonen e bllokut e cila eshte njeheresh edhe zone residenciale ku limiti i nivelit te zhurmave ne oret e nates nuk duhet te kaloje 45 dBA, ndaj vlerave mbi 60 dBA, te gjetura nga ISHP gjate periudhes 2005 - 2010. (AMP, Raporti mbi Gjendjen e Mjedisit, Tirane, 2011).

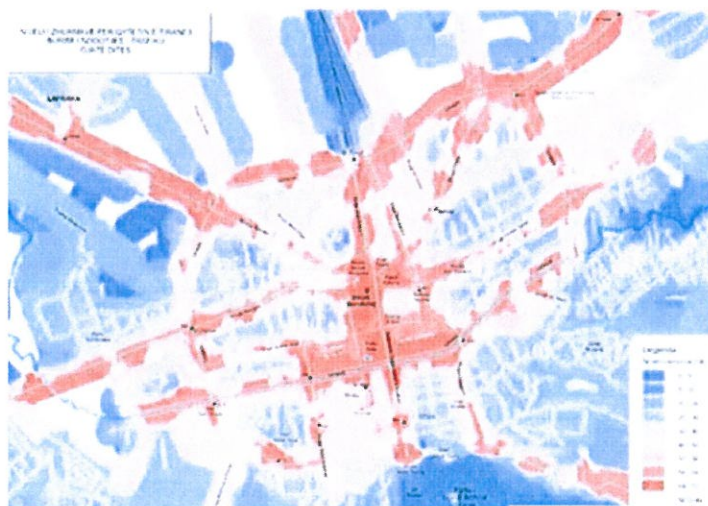


Figura: Harta e nivelit te zhurmave n

### **8.10 Burimet Ujore**

Tirana ka burime të mjaftueshme ujore për t'iu përgjigjur kërkesave aktuale dhe perspektive. Kryeqyteti furnizohet, nga katër burime uji sipërfaqësore dhe rreth tetë burime nëntokësore. Burimet sipërfaqësore mbulojnë rreth 50% të furnizimit në vitet e thata, e deri në 80% në vitet e lagështa. Rezerva aktuale e dokumentuar rezulton të jetë deri në 3000 litra në ditë, e cila, edhe duke hamendësuar një popullsi të Tiranës deri në 1 milionë, do të siguronte 260 litra për person në ditë. Kjo sasi uji është e mjaftueshme për t'iu përgjigjur kërkesave familjare dhe jo-familjare të qytetit.

### **8.11 Menaxhimi i Mbetjeve**

Mbledhja e mbetjeve të ngurta dhe depozitimi i tyre është përgjegjësi e Bashkisë së Tiranës. (BT). Në zonat peri-urbane të zhvilluara së fundmi, ky është ndoshta një nga problemet mjedisore më të dukshme për Tiranën. Termat e Referencës për PPRrT theksojnë nevojën e trajtimit të kësaj çështjeje. BT ka bërë shumë për të përmirësuar menaxhimin e mbetjeve të ngurta të qytetit. Ndërmarrja e Pastrimit, privatizuar në vitin 1995, manaxhon grumbullimin e mbeturinave dhe pastrimin e rrugëve.

Mbetjet e rrezikshme shpesh përzihen me mbetjet e ngurta të qytetit. Në përgjithësi spitalet dhe qendrat shëndetësore publike (me përjashtim të spitalit ushtarak që ka incenerator) i sterilizojnë mbetjet spitalore në autoklava të posaçme të cilat sigurojnë shkatërrimin e mikroorganizmat patogjene duke i bërë të padëmshme për tu depozituar në vend-depozitimin e mbetjeve urbane. Spitalet private kanë kontrate me një kompani të licencuar për sterilizimin e mbetjeve spitalore, duke mundësuar në kështu trajtimin e tyre.

Përgjithësisht mbledhja e mbeturinave të ngurta dhe pastrimi i rrugëve rezulton të jetë efektiv në qendrën e BT. Problemet kryesore kanë të bëjnë me riciklimin informal, ku ata persona që kërkojnë nëpër plehra flakin jashtë kazanëve të rrugës mbetje të pa riciklueshme, siç mund të shihet edhe në foton e mëposhtme, dhe ku sasi të mëdha mbetjesh komerciale dhe të tregjeve hidhen nëpër kazanë të cilët nuk kanë përmasa për t'i përballuar. Kjo nuk do të thotë që duhet të dekurajohet riciklimi, por ai duhet të menaxhohet më mirë.

### **8.12 Menaxhimi i Mbetjeve të Lëngëta dhe Kullimi i Ujërave të Shirave**

Sistemi i kanalizimeve të ujërave të ndotura urbane në Tiranë është ndërtuar në vitet '60 të shekullit të kaluar. Ujrat e ndotura shkarkoheshin pa asnjë perpunim me qëllim pastrimi në lumenjtë e Lanës dhe të Tiranës. Janë ndërtuar rrjet kanalizimesh devijuese gjatë seksionit të trajtuar të lumit Lana, por ato derdhen sërisht në lumë kur ai rrjedh nën rrugën e Kavajës. Këto kanale janë projektuar me qëllim për të thithur ujërat e tepërta të shirave, siç mund të shihet edhe në figurën e mëposhtme.



*Pamje nga shkarkimet e ujrave të shiut në lumin e Lanës*

Sistemi ekzistues i kanalizimeve mbulon 80 për qind të zonës urbane. Me rritjen e dendësisë në qytet, shumë prej kanaleve ekzistuese janë mbi kapacitetin e projektuar apo kanë kapacitet të reduktuar si pasojë e depozitimit të mbetjeve të akumuluar në kohe. Për këtë arsye problemet e carjeve dhe bllokimit të tubacioneve janë të shpeshta.

Sistemi i kanalizimeve të ujërave të zeza merr njëkohësisht edhe të gjitha mbetjet industriale, të cilat janë gjithashtu të pa pastruara. Këto mbetje vijnë kryesisht nga fabrikat e përpunimit të produkteve ushqimore të cilat shkarkojnë në sistemet e kanalizimeve yndyra, vajra dhe mbetje të tjera të lëngshme.

Mungesa e trajtimit të ujrave të ndotura urbane përbën ndoshta rrezikun më të madh mjedisor për Tiranën dhe sigurisht shkakton ndotjen më të madhe e cila shtrihet deri në detin Adriatik nëpërmjet lumit Ishëm. Tabelat e mëposhtme japin të dhëna mbi treguesit kryesorë të cilësisë së ujit. Të dhënat monitoruese për cilësinë e ujit në lumenjtë e Tiranës dhe të Lanës janë ofruar nga ISHP (2000-2003) dhe nga IMM (2004 deri 2005). Matja e këtyre parametrave është bërë në pika të ndryshme të të dy lumenjve. Pika e matjes në rrjedhën e sipërme fillon rrëzë malit të Dajtit. Pika e rrjedhës së mesme është në qytet dhe pika e rrjedhës së poshtme sapo dalin nga qyteti në perëndim. Rezultatet e këtyre analizave tregojnë qartë cilësinë në përkeqësim të ujit gjatë rrjedhës së tij nëpër qytet.

Tabela; Përmbledhje e të Dhënave Ekzistuese mbi Cilësinë e Ujit të Lumit të Lanës

Parametri i Cilësisë së Ujit	Rrjedha e Sipërme në L1	Rrjedha e Mesme në L2	Rrjedha e Poshtme në L3
BOD <sub>5</sub> (mg/L))	2.0-35 (IPH)* 0.9-9.0 (IMM)	15-125 (IPH) 32-95 (IMM) H	19-132 (IPH) 21-125 (IMM)
NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> -N (mg/L)	0.0-3.5 (IPH) 8.0-16 (IMM)	0.1-1.1 (IMM) 2.7-36 (IPH)	1.9-37 (IPH) 10—17 (IMM)
T-P(mg/L)	0.01-2.8 (IPH) 0.9—4.3 (IMM)	0.02-0.2 (IMM) 0.8-3.5 (IPH)	0.3-3.3 (IPH) 1.2—5.1 (IMM)
Faecal Coliform (1,000 MPN/100ml)	1-234 (IPH) 210-9,300 (IMM)	100-5,430 (IPH) 1,100-240,000 (IMM)	500-2,520 (IPH) 1,100-240,000 (IMM)

**Shënim: ISHP: Janë marrë dhe analizuar 14 mostra në periudhën 2000 -2003, dhe\*: Regjistrohet vlerë shumë e lartë prej 116 mg/L, ndërsa parametrat e tjerë të COD, NH<sub>4</sub>+N, T-P tregojnë vlera të ulëta, për këtë arsye vlera e lartë e BOD nuk është përfshirë në tabelën e mësipërme.**

**IMM: janë marrë dhe analizuar 7 mostra gjatë periudhës 2004 dhe 2005**

Reference për gjendjen mjedisore në Tirane, ISHP, 2008.

Tabela: Përmbledhje e të Dhënave Ekzistuese mbi Cilësinë e Ujit të Lumit të Tiranës

Parametri i Cilësisë së Ujit	Rrjedha e Sipërme në T1	Rrjedha e Mesme në T2	Rrjedha e Poshtme në T3
BOD <sub>5</sub> (mg/L))	2.8-13 (ISHP) 0.2-31 (IMM)	8.1-97 (ISHP) 2.3-31 (IMM)	7.2-112 (ISHP) 3.9-28 (IMM)
NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> -N (mg/L)	0.0-0.5 (ISHP) 0.1-1.0 (IMM)	0.3-4.1 (ISHP) 1.2-9.0 (IMM)	0.4-4.8 (ISHP) 1.5-11 (IMM)
T - P (mg/L)	0.2-1.5 (ISHP) 0.02-0.1 (IMM)	0.2-3.7 (ISHP) 0.2-1.3 (IMM)	0.3--3.8 (ISHP) 0.2--2.0 (IMM)
Faecal Coliform (1,000 MPN/100ml)	0.6-10 (ISHP) 0.5-21 (IMM)	7-1,380 (ISHP) 1,100 - 240,000 (IMM)	360--3,790 (ISHP) 460--110,000 (IMM)

**Shënim: ISHP\*: 14 Mostra të marra dhe analizuar nga 2000 deri 2003, dhe për IEP\*\*: 7 mostra të marra dhe analizuar mes 2004 dhe 2005**

Përveç disa të dhënave të regjistruara në Rrjedhën e Sipërme, të gjithë parametrat e tjerë tejkalojnë ndjeshëm normat e sigurisë dhe tregojnë se të dy lumenjtë janë seriozisht të ndotur. Niveli i kësaj ndotjeje për ujërat sipërfaqësorë dhe njësitë ujore me rrjedhje duhen analizuar në mënyrë më të plotë.

## 9. Analiza SWOT e VSM-se Tiranë

<p><b>Pikat e forta</b>          Krveaendra Dolitike dhe socio-ekonomike e vendit          Projekt (PRT) i mirë në nivelin makro - Plani Strategjik Urban;          Pozicioni i përshtatshëm fiziko-geografik, dhe burime natyrore të mjaftueshme;          Interesimi në rritje i qytetarëve, autoriteteve shtetërore dhe shoqërisë civile për mjedisin;          Legjislacioni mjedisor dhe planifikimi hapsinor i zhvilluar dhe përmirësuar;          Reduktimi i dukshëm i industrive që ndikojnë në ndotjen mjedisore;          Teknologji inovative në procese industriale dhe ndërtime;          Fonde të rëndësishme nga Qeveria dhe nga sistemi i përmirësuar i taksave lokale. Zona me potencial turistik (deti; liqenet; Mali i Dajtit, Mali me Gropa, kurora kodrinore e Tiranës);          Treg i zhvilluar, qendra kulturore dhe universitare të shumta, forca punë aktive të kualifikuara;          Komunikim intensiv përmes transportit rrugor, hekurudhor, ajror dhe detar (nepërmjet Durresit).</p>	<p><b>Pikat e dobëta</b>          Rritje drastike e numrit të popullsisë dhe sistemi i përshtatshëm i tyre i deritanishëm;          Ndërtimet informale;          Përqindje të larta të papunësisë;          Zona me dendësi të larta urbane;          Sipërfaqe të vogla të rrugëve/1000 qytetar;          Zona me ndotje të larta akustike dhe nga pluhurat          Niveli i ulët i aftësive menaxheriale në segmente të caktuar të administratës lokale dhe motivimi i ulët në segmente të caktuara të administratës publike;          Zvogëlimi i hapësirave të gjelbërta dhe hapësirave të tjera publike;          Mungesa e kulturës urbane të popullsisë së ardhur nga zonat e pazhvilluara;          Mungesa e koordinimit me njësi të tjera vendore (Komunat në rrethinat e Tiranës);          Infrastruktura jo shumë e zhvilluar dhe e pintepruar (jo shumë funksionale);          Menaxhimi i dobët i mbetjeve urbane.</p>
<p><b>Mundësitë</b>          Zhvillimi i kapaciteteve menaxhuese të politikave, planeve dhe programeve në nivel lokal;          Krijimi i një Forumi Qytetar gjithëpërfshirës për çilesi jete më të mirë si një nukleus për opionencë dhe edukim mjedisor;          Rritja e efektshmërisë së zbatimit të Ligjeve dhe detyrimeve financiare të popullsisë dhe biznesit në raport me taksat lokale;          Bashkëpunimi i koordinuar i Bashkisë së Tiranës me Bashkitë dhe komunat kufitare për harmonizimin e zhvillimeve makro të Planit të Rregullimit Territorial;          Përfshirja e ekipeve të kualifikuara universitare dhe me kosto të ulët në zbatimin e planeve dhe hartimin e projekteve të rëndësishme në kuadër të PPRrT;          Ndërtimet e impjanteve pastruese të ujërave të ndotura urbane dhe depozitimeve të mbetjeve bazuar mbi teknologji të përshtatshme ku komunat kufitare nevojiten të integrohen; kufitare;          Përmirësimi i shërbimeve në transportin publik;          Përfshirja e biznesit privat në hapësirat rekreative (parqe, salla lojrash, sipërfaqe për femijët).</p>	<p><b>Kërcënimet</b>          Hapsira urbane e Tiranës e vogël dhe raporti ndërtim/shërbim/çlodhje i pa përshtatshëm;          Rritja me ritme të larta e popullsisë dhe përqindja e lartë e pa punësisë, sidomos në moshat e reja;          Konflikte në lidhje me çështjet e pronësisë;          Pakësimi i hapësirave publike për shkak të presionit të biznesit në ndërtimeve të banesave;          Prania e shtuar e presionit urban nga ana e komunave).          Mungesa dhe/ose kosto të larta për disponimin e sipërfaqeve të lira për zhvillimin e parqeve industriale dhe mungesa e infrastruktures së zhvilluar;          Menaxhimi jo i mirë i turizmit          Ulje e ndjeshme e biodiversitetit;          Mungesa e koherencës midis aksioneve të shoqërisë civile dhe pushtetit vendor, donacioneve dhe departamenteve universitare/studiove profesionale</p>

## 10. Problematika të Zhvillimit dhe Planifikimit Urban në Zone

### 10.1 Pozicionimi i zones se studiuar ne raport me qytetin

Objekti i propozuar per ndertim pozicionohet ne jug te segmentit fundor te rruges se Dibres duke u kufizuar:

- ne veri- objekti TOWER BRIDGE 1 - Godine banimi dhe sherbimesh 6 dhe 7 kat me 2 kate parkimi nentoke
- ne perendim- objekti TOWER BRIDGE 2 - Godine banimi dhe sherbimesh 5 dhe 6 kat me 2 kate parkimi nentoke
- ne lindje - Godine banimi dhe sherbimesh 7 dhe 8 kat me 2 kate parkimi nentoke
- ne jug – Rruga Belul Hatibi

Objekti do te ndertohet mbi prone te Shoqerise "OAN" sh.a, kjo sipas nje kontrate lidhur me Shoqerine "ORION CONSTRUCTION" sh.p.k.

Vendoset në një distancë prej rreth 1.4 km nga qendra e qytetit sipas rrugëve që të çojnë në këtë zone dhe rreth 1 km në vijë ajrore. Pranë saj ndodhet Pika Turistike e malit te Dajtit.

Zona Strukturore është e zhvilluar me struktura kryesisht në funksion të nevojave te zones perreth ku kati perdhe dhe nje pjese e katit -1 propozohen si ambiente sherbimi qe formulojne nje qender te vogel tregtare dhe pjesa tjeter është me funksion banimi.

Siperfaqja e truallit mbi te cilin zhvillohet projekti eshte 9700 m<sup>2</sup> dhe eshte pjese e sip. totale prej 20700 m<sup>2</sup>, qe i perket ish-ndermarrjes se OAN.

Aktualisht, ne kete truall jane ndertuar dy objekte nga ORION sh.p.k dhe ky projekt eshte konceptuar si vijimesi per plotesimin e nje blloku te mirefillte banimi, me gjithë funksionet dhe parametrat e nevojshem te zhvillimit te nje blloku modern.



Zona ne studim eshte titulluar Merr Taxi



## 10.2 Analiza e thelluar e gjendjes ekzistuese

### 10.2.1 Hapsirat publike dhe infrastruktura sociale ekzistuese

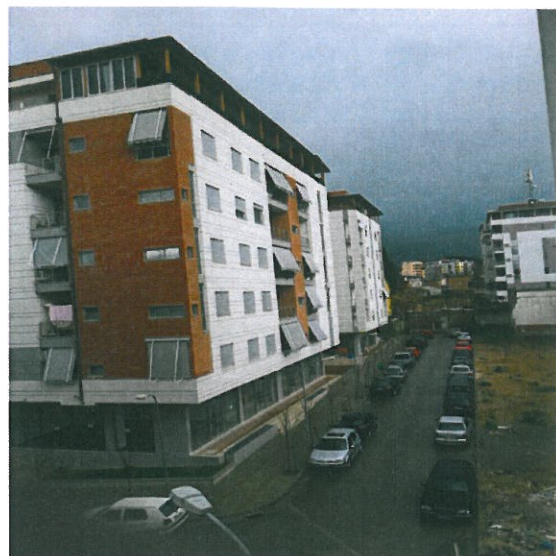
Zona ne zhvillim përbën një zonë me intesitet të larte ndërtimi, në të cilën ka patur shume zhvillime të kryera edhe pas 1990-ës, si psh ndertimi i objektit TOWER BRIDGE 1, TOWER BRIDGE 2, Godine banimi dhe sherbimesh 7 dhe 8 kat me 2 kate objekte te cilat rrethojne zonen tone.

Aktualisht, ne kete truall jane ndertuar dy objekte nga ORION sh.p.k dhe ky projekt eshte konceptuar si vijimesi per plotesimin e nje blloku te mirefillte banimi, me gjithë funksionet dhe parametrat e nevojshem te zhvillimit te nje blloku modern.

Hapesira e lire midis dy objekteve te ndertuara nuk ka patur ndryshime. Aktualisht nje pjese e saj, ne pronesi te shtetit shfrytëzohet nga banoret per parkime dhe hapësire rekreative, ndersa pjesa tjeter eshte e paprekur nga zhvillime te ndryshme. E gjithë kjo zone eshte e rrethuar me mure ose gjelberim kacavjerres.

#### Si rriedhojë:

*Kjo zone, per shkak te formulimit ekzistues me parcela ne te cilat jane vendosur objekte institucionale, nuk paraqet probleme si per zhillimet urbanistike ashtu edhe per ato arltitektonike.*



*Pamje nga zona per zhvillim*

### 10.3 Përdorimet ekzistuese të tokës

Zona e studiuar është klasifikuar nga Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Tiranë si zonë për rindërtim dhe rizhvillim.

Për të garantuar zhvillimin e barabartë bazuar në respektimin e interesave të të gjithë qytetarëve si dhe për të rritur cilësinë e jetës për gjithë banorët e zonës ky Projekt vendos kritere dhe kushte për menaxhimin e më tej zhvillimin e pronës.

Në mungesë të një informacioni plotësisht të saktë mbi pronësinë e truallit rezultonte jo i mundshëm hartimi i planit të bashkimit dhe nën-ndarjes së parcelave. Bazuar mbi këto fakte u gjykua e arsyeshme të përcaktoheshin sipërfaqet minimale për zhvillimin e pronave, mbi bazën e llojit të zhvillimit të kërkuar.

Ky kriter garanton në mënyrë të drejtpërdrejtë pjesëmarrjen e më shumë aktorëve në proces, si dhe të konsideruarit e dëshirave dhe nevojave të tyre elemente bazë për vendimmarrjen mbi zhvillimin e zonës.

Kriteret e përcaktimit të zonave të mundshme për zhvillim

Përcaktimi i zonave/hapsirave të mundshme për zhvillim është kryer duke veçuar:

- Hapsirat publike ekzistuese si rrugë, sheshe publike, gjelbërim publik, etj.
- Parcelat/bashkimet e parcelave tashmë të zhvilluara.
- Parcelat institucionale

Ç'ka mbetet nga më sipër janë zonat/hapsirat e mundëshme për zhvillim.



## 11. Ndikimet e mundshme mjedisore dhe masat për zbutjen e tyre

### 11.1 Plani dhe Zgjidhjet e Parashikuara për Problemet e Mjedisit

Projekt idea është rezultat i evidentimit, vlerësimit, dhe prioritizimit të nevojave zhvillimore sociale-mjedisore të zones në zhvillim dhe komunitetit të tij, dhe ka si qëllim transpozimin dhe ndërtimin e këtyre objektivave në një sistem planifikimi urban. Në një proces të tillë të rëndësishëm, ky itinerar do të mbështetet nga hartimi i një plani të detajuar zonimi dhe kode me instrumente të veçanta zhvillimi urban, sipas gjithë komponentëve të vet: ekonomikë, socialë, mjedisorë. Këta instrumente përbëjnë një ndërthurje të programeve të veprimit me nismat investuese, me qëllim orientimin e zhvillimit urban në zonën e përfshirë në studim.

#### 11.1.1 Konsiderata Mjedisore në Hartimin dhe Përpunimin e Planit

Plani përfshin edhe vlerësimin mjedisor për çdo fazë të zhvillimit të tij. Te dhenat e fazës së parë të studimit të PPRrT përmbajnë të dhëna dhe komente të konsiderueshme mbi gjendjen dhe problemet e mjedisit në Tiranë. Gjatë fazave të zhvillimit të projektit merren në konsideratë çështje mjedisore apo të ofrimit të shërbimeve dhe diskutohet gjendja dhe shkaku i problemeve mjedisore në zonë.

### 11.2 Analiza e Plotë e Ndikimit në Mjedis

Për të siguruar vlerësimin e plotë të ndikimit të mundshëm mjedisor të planit, fillimisht është e nevojshme të përcaktohen të gjithë faktorët të cilët mund të ndikohen nga ky plan projekt. Tabela e mëposhteme shërben si një check-list e kriterëve mjedisore sipas të cilave është bërë vlerësimi i këtij projekti. Kjo listë tregon nëse projekti e ka marrë në konsideratë problemin, e po të jetë kështu, nëse i ka dhënë përgjigje.

Ndikimi i problemeve mjedisore në Tiranë nuk është perkthyer ende në efekte ekonomike apo shëndetësore. Për këtë arsye, është e vështirë që të matet saktësisht nga pikepamja sasiore shkalla e ndikimit që do të ketë projekti mbi mjedisin apo shëndetin. Megjithatë, prirjet e këtij ndikimi janë të parashikueshme. Për të siguruar vlerësimin e plotë të ndikimit të mundshëm mjedisor, fillimisht është e nevojshme të përcaktohen të gjithë faktorët të cilët mund të ndikohen nga ky projekt.

Kriteri	I marre parasysh ne projekt	Analiza mjedisore dhe perputhja me projektin
1. Demografia		
a. Skenaret e rritjes së popullsisë	Po	I konsideruar në PRrT në përcaktimin e zonave për perditimin urban dhe përcaktimi i kateve. Kjo integrohet edhe me infrastrukturën e rrugeve që propozon projekti.
2. Përdorimi i Tokës		
a. Planifikimi Urban dhe Drejtimi i Zhvillimit	Po	Në përputhje me PRrT për përdorimin e tokës dhe tipet e nderhyrjes.
i. Kapacitetet mjedisore në zonat e propozuara për zhvillim	Po	Zona gjendet në gjendje kaotike, aplikimi i projektit për këto zone do të përcaktojë edhe hapësirat publike.
Zhvillimi i hapësirave të gjelbërta	Po	Projekti parashikon hapësira të gjelbërta midis objekteve të reja që do të ndërtohen dhe në krah të rrugëve në brendësi të bllokut.
ii. Shërbimet dhe lehtësirat Publike	Po	Projekti merr parasysh aksesin për në shkollë dhe spitale, pasi zona është e aksesueshme edhe me mjete publike urbane.
iii. Forma urbane dhe dendësia	Po	Projekti përcakton kriteret e ndërtimit dhe vendosjen e objekteve të reja shumë kateshe. Përcakton kriteret e përdorimit, aktivitetet tregtare, hapësirat publike, parkingun.
b. Mbrojtja e detajuar e Zonave të Gjelbra		
i. Lumenjtë	Jo	Nuk ka ndikim
ii. Parqet	Jo	Nuk ka ndikim
iii. Pjesa e brendshme e nennjesisë	Po	Jepën standardet për zhvillimin e zonës. Është kryer një pasqyrim i situatës aktuale dhe janë përcaktuar rruget e brendshme të bllokut.
3. Fatkeqësitë e natyrës		
a. Rreshqitjet e tokës	Jo	Nuk vërehen rreshqitje të tokës. Zona është stabilizuar e rrafshet.
b. Përmblytjet	Jo	Nuk përmendet si do të trajtohen rastet e përmblytjeve.
c. Termetet	Po	Lartësia e kateve dhe konstruksionet do të kryhen në përputhje me rregullat dhe legjislativin në fuqi.
4. Shërbimet e Infrastruktura		

a. Furnizimi me Uje	Po	Propozimi i ndertimeve te reja sjell edhe lidhjen me sistemin e furnizimit me uje.
b. Kanalizimet e ujerave te zeza dhe trajtimi i tyre	Jo	Presupozohet se do te lidhet ne sistemin e kanalizimeve te ujerave te zeza te qytetit.
c. Menaxhimi i Mbetjeve te Ngurta	Po	Grumbullimi do te kryhet sic eshte kryer deri me tani nga shoqerite e specializuara te kontraktuara nga bashkia Tiranes.
d. Energjia & Telekomunikacioni	Po	Do kryhen lidhjet perkatese te energjise dhe sistemeve te komunikimit.
e. Energjia (efikasiteti dhe energjia e rinovueshme)	Jo	Jo. Mund te bente sugjerime per projekte ndertimi me.eficiente nga pikepamja e konstruksioneve qe kurseine energiine.

**Ne kete studim synohet nepermjet rikualifikimit dhe ristukturimit urban qe te permiresohen hapesirat publike te cilat jane ne sherbim te banoreve.**

**Koeficienti i shfrytëzimit të tokës për hapësira publike në propozimet e këtij studimi është mbi 40 %.**

Më poshtë jepen konkretisht disa te dhena zhvillimore ,propozime mbi treguesit dhe sipërfaqet e shfrytëzuara për hapësirat publike.

- Sip.e parcelës	10'870 m <sup>2</sup>
- Sip. e pronës	9'700 m <sup>2</sup>
- Sip. e njollës	4'200 m <sup>2</sup>
- Sip. e çarjes në kuotën	890 m <sup>2</sup> prej të cilave 300 m <sup>2</sup> gjelbërim në kuotën -4.00
- Sip. ndërtimi mbi kuotën ±0.00	30'500 m <sup>2</sup>
- Sip. shërbimi në kuotën -4.00	1'350 m <sup>2</sup>
- Sip.parkimi nëntokësor	11'300 m <sup>2</sup>
- Sip. e gjelbër	1'560 m <sup>2</sup> (kuota 0) + 300 m <sup>2</sup> (kuota -4)

### **11.2.1 Rrjeti rrugor i propozuar**

Rrjeti rrugor i propozuar nga ky projekt bazohet në parashikimet e rrjetit rrugor të Planit të Përgjithshëm Vendor. Të dy instrumentet e sipërcituara të planifikimit i hapin rrugë zhvillimit të zonës sipas parametrave të lartë, të ngjashëm me ekzistuesit. Zhvillimi ekzistues dhe i pritshëm ndërtimor, i reflektuar edhe në popullimin e zonës e në vëllimin e kërkesave të banorëve të saj, ka qënë faktori bazë në projektimin e Sistemit Rrugor të propozuar. Rrjeti rrugor i propozuar ritrajton profilet e rrugëve nëpërmjet sistemimit të tyre.

f. Rruget	Po	Po parashikohen ndertimi i disa rrugeve si rreth bllokut te zones ashtu edhe ne brendesi te tij. Kjo do te sjelle lehtesim te trafikut ne zone.
Kriteri	I mane parasysh ne projekt	Analiza mjedisore dhe perputhja me PDV
5. Strehimi		
a. Zonat	Po	Vetem siperfaqja e prones parashikohet te jepet per ndertime deri ne 8 kat. Zona me ndertesa banimi mund te lejoje vetem shtese kati, dhe sistemim te hapsirave te lira per mjedise shlodhese / argetuese.
b. Dendesite	Po	Dendesi e ndryshueshme per t'iu pershtatur llojeve te ndertimit dhe te tokes. Rritja e dendesise ben te mundur perdorimin me efikas te tokes dhe parandalon shtrirjen e parregullt urbatie.
c. Cilesia	Po	Jane marre parasysh ndertimet aktuale qe nuk parashikohen per prishje dhe konsiderohen relativisht ne gjendje te mire sipas projektit
d. Shkalla sizmike	Po	Rekomandon kriteret projektimi ne perputhje me nivelin 8 ne shkallen MSK-647, pasi ky eshte nje rrezik i njohur. Do te ishte mire te sugjeroheshin projekte sipas Shkalles Evropiane Makrosizmike (EMS) per te respektuar standardet Evropiane.
e. Ruajtja dhe Trashegimia	Po	Nuk ka zona te rendesishme per trashgimin kulturore ne kete zone.
6. Rruget dhe Transporti		
a. Propozime per rruge	Po	Propozohen rruget qe rrethojne zonen dhe rruget e brendshme te bllokut, te cilat e ndajne bllokin ne zona.
b. Qarkullimi i trafikut	Po	Gjendja aktuale e trafikut dhe levizjes se mjeteve ne kete zone eshte disi e sistemuar. Me ndertimin e infrastruktures se re rrugore do te permiresohet ndjeshem levizja e trafikut. Do te kete nje perkeqesim te trafikut ne zone vetem gjate kohes se ndertimit te objekteve te reja te banimit, si dhe gjate hapjes se rrugeve te reja te bllokut nga levizja e kamioneve dhe aktiviteti i kantierit.
c. Parkimi	Po	Propozim i projektit parashikon nje parking nentokesor ku do te ndertohet objekti e ri i banimit. Gjithashtu me hapjen e akseve te reja rrugore do te kete edhe parkime anesore te rruges ne disa nga rruget.
d. Siguria ne rruge	Po	Sistemi i ri i rrugeve te propozuara do te ule rrezikun per aksidente. Nuk do te kete me dalje ne rrugen kryesore nga shume tipe rrugesh aksesi sic behet tashme.
e. Transporti publik	Po	Transporti publik eshte ekzistues me linje autobusi urban.
7. Cilesia e Ajrit		
	Po	Do te kete nje perkeqesim te cilesise se ajrit ne zone vetem gjate kohes se ndertimit te objekteve te reja te banimit si dhe gjate hapjes se nugeve te reja te bllokut. Me mbarimin e punimeve cilesia e ajrit do te permiresohet ndjeshem pasi me levizjen me te shpejte te automjeteve do ulet kohezgjatja e emisioneve te gazeve. Gjithashtu me shtrimin e rrugeve do te kete nje ulje te sasise se pluhurit qe ngrihet ne atmosfere nga rruget e pa shtruara.
8. Cilesia e Ujerave Siperfaqesore		
	Po	Do kete nje ndikim elementar vetem gjate fazes ndertimore. Me mbarimin e punimeve ujerat siperfaqesore do te organizohen ne nje sistem qendror.
9. Cilesia e ujerave nentokesore		
	Po	Rekomandon mbylljen e rezervareve te furnizimit me uje per Bashkine. Kjo do te kerkonte zevendesimin me nje burim tjetër (propozohet Bovilla2) i cili duhet ndertuar dhe dhene per administrim.
10. Konsiderata per ekologjine dhe biodiversitetin		
	Pjeserisht	Zona ka karakter urban dhe mik perben nje ekosistem natyror te zhvilluar, Propozimi i projektit do te shtojte siperfaqet e gjelberta ne zone.
11. Lidhja dhe perputhshmeria me plane te tjera		
Kriteri	I marre parasysh ne projekt	Analiza mjedisore dhe perputhja me projektin
a. Plane fizike		
i. PPRrT	Po	projekti eshte ne perputhje me PPRrT.
ii. VSM e PPRrT	Po	Projekti eshte ne perputhje me VSM e PPRrT.
b. Plane te Infrastruktures		
i. Plane per Kanalizimet	Po	Po
ii. Master Plani per Furnizimin me Uje	Po	Po, parashikuar ne PPRrT,
iii. Plani per Trafikun & Transportin	Po	Eshte pjese e zones qe do te menaxhohet nga qendra per menaxhimin e trafikut te Bashkise se Tiranës.
12. Aspekte Shendetesore		

a. Ofrimi i Sherbimeve Shendetesore	Jo	Pjese e programit te pergjithshem te PRRt
b. Radoni	Po	Jo. Duhet perfshire ne kodet e nderthnit dhe mundesisht ne zonim. Plus ndergjegjesim me te mire te publikut.
e. Varrezat	Po	Po
13. Norma te pergjithshme mjedisore		
a. Standardet Mjedisore	Po	Pjesensht per perdorimin e tokes. Pervet perdoriniit te tokes per zona te gjelbra, standardet mjedisore nuk kerkohen ne plan por nderkohe nuk ka as konflikt.
b. Standardet nderkombetare	Po	Te mjaftueshme per parametrat e planit dhe nuk ka konflikt.

### **11.3 Masat e Nevojshme për Mbrojtjen e Mjedisit**

Bazuar në analizën e mësipërme ky seksion bën rekomandime të mëtejshme. Kriteret që janë shënuar me **Po** nuk diskutohen më tej, pasi nuk konsiderohen si problematikë.

Tabela e mesiperme përmban një përmbledhje të të gjitha problemeve mjedisore dhe shkallën në të cilën plani u jep përgjigje secilit prej tyre.

#### **11.3.1 Ndikimet akumulative**

Nderhyrjet që do të kryhen në zone do të kenë edhe ndikime që mbivendosen me aktivitete të ndryshme ndertimore brenda dhe jashtë kesaj zone. Psh mund të konsiderohet si ndikim kumulativ shkaktimi i ndotjes akustike nga aktiviteti ndertimor, e cila bashkohet edhe me aktivitetin urban të zones se kesaj zone dhe jo vetem. I njejtë arsyetim mund të kryhet edhe për emisionet në ajër të aktivitetit ndertimor që bashkohen me emisione të tjera që nuk i perkasin kesaj zone, pasi nga të dhenat që disponohen çështja e ajrit në Tiranë është mjaft e ndotur. Pika kryesore që do të shkaktohet me tepër ndikim, si në pikpamjen e zhurmës ashtu edhe në atë të shkarkimeve në ajër, është në zonën ku parashikohet të ndertohet objekt banimi shumë-katesh. Nevojitet që investitori të ndermarre masa konkrete për minimizimin e impakteve si psh ngritja e pluhurit duke i mbajtur sheshet e punës të lagura vazhdimisht, kontrollin periodik të mjeteve për sasinë e zhurmës dhe gazeve që shkaktojnë nga gjendja e tyre teknike etj.

#### **11.3.2 Emisionet nga trafiku i automjeteve**

Duke qenë se zona në studim është një zonë e populluar dhe ka një trafik të automjeteve të konsiderueshëm dhe emisionet nga mjetet levizëse shkaktojnë ndotje të atmosferës së zones, sasia e emetuar e gazeve nga mjetet levizëse të kantierit duhet konsideruar si ndikim kumulativ dhe jo i vecuar.

Në lidhje me trafikun rrugor që do të krijohet nga aktiviteti ndertues, duhet theksuar se e gjithë zona do të ketë një ndikim nga trafiku i kamioneve dhe autobetonierave gjatë 8 orëve të punës. Kjo mund të shkaktojë vështirësi në qarkullimin rrugor, sidomos gjatë orëve ku ky segment rrugor përdoret më shumë. Rekomandohet që për lehtësimin e trafikut të përdoren punonjës të shoqërisë që të drejtojnë daljen e kamioneve në rrugën kryesore.

#### **11.3.3 Ndotja e tokës**

Në zonën e planifikuar për zhvillim, ku planifikohet të kryhet ndertim i ri, ka një sipërfaqe të lirë ekzistuese. Nga informacioni i mbledhur kjo sipërfaqe nuk është përdorur për zhvillimin e ndonjë aktiviteti prodhues. Duke qenë se në këtë sipërfaqe nuk ka patur ndonjë aktivitet të mëparshëm nuk vlerësohet me vend të kryhen analiza fiziko-kimike të çështjes së tokës përpara ndertimit të ndertesave të reja. Në këtë rast investitori nuk nevojitet të kryjë këtë analizë të tokës dhe të bashkëngjijë rezultatet në këtë raport, për një vlerësim të mëtejshëm të autoriteteve që do të leshojnë lejen mjedisore.

#### **11.3.4 Aspektet pozitive të ndikimit në mjedisin dhe social**

Zbutja e problemeve sociale në familje dhe e ceshtjes së emigracionit është aspekti më pozitiv. Hapja e disa vendeve të punës si rezultat i ndertimit dhe funksionimit të këtij objekti do të zbusë disi këto probleme për një numër të caktuar familjesh, do të mbajë familjet me të bashkuara, pra me më pak probleme.

- Punesimi i nje numri banoresh nga zonat perreth, jo vetem qe u siguron atyre mjetet e domosdoshme te jeteses, por ne te njejten kohe lehteson edhe barren e shtetit, duke pakesuar kontributin e tij nepermjet uljes se numrit te personave qe trajtohen me perkrahje sociale.
- Rritja e zhvillimit te nismave private te te ardhurave.
- Rriten te ardhurat e banoreve perreth dhe si rrjedhoje ndikon edhe ne mireqenien e tyre.

### **11.3.5 Matrica permbledhese e ndikimit ne mjedis**

Ne pikpamjen urbanistike dhe te planifikimit, Projekti ka parashikuar qe ne zonen ku do te ndertohet, do te kete parkingje nentokesore gje e cila do te zbushe ndikimin ne trafik dhe lehtesoj ne parkim ne kete zone.

Ne kete studim synohet nepermjet rikualifikimit dhe ristukturimit urban qe te permiresohen hapësirat publike te cilat jane ne sherbim te banoreve. Ne kete nen-njesi strukturore eshte parashikuar te shtohen rreth 1560 m<sup>2</sup> hapsire e gjelber. Koeficienti i shfrytezimit të tokës për hapësira publike në propozimet e këtij studimi është mbi 40 %.

Banoret e zones sipas projektit do te perfitojne siperfaqe te gjelber ne brendesi te bllokut te banimit dhe rreth tij, ndersa rruget e aksesit aktual jane te tilla qe nuk kane nevoje per nderhyrje.

## **12. Masat zbutese te ndikimeve negative ne mjedis**

### **12.1 Masat e pergjithshme te propozuara perzbutjen e ndikimeve negative mjedisore**

Per masat zbutese do te konsiderohet vetem faza e punimeve te parashikuara nga projekti. Me qellim qe te parandalohen, shmangen, minimizohen dhe kontrollohen ndikimet negative mjedisore te projektit. Gjate fazes se ndertimit nevojitet te ndermerren nje sere masash nga subjektet ndertuese dhe menaxhim nga Bashkia e Tiranës.

### **12.2 Masat per mbrojtjen e ajrit nga makinerite e transportit**

1	Pluhura te shkaktuara gjate fazes se transportit (aerosole)	Mjetet e transportit duhet te levizin te mbuluara gjate transportit te ngarkeses, mjetet duhet te pastrohen vazhdimisht nga balta para daljes se tyre nga kantieri.
2	Emetim gazesh nga automjetet qe do kryejne punimet	Sasia do te jete minimale por duhet te punohet me eficence dhe te ulet koha e mbajtjes ndezur pa qene nevoja e motoreve te mjeteve. Te perdoret naftë D1 per mjetet e transportit.
3	Emetim zhurmash, vibracioni dhe aromash	Duhet te kontrollohen tubat e shkarkimit te gazeve te mjeteve te cilet ne rast se cahen apo demtohen guarnicionet emetojne zhurma mbi nivelet teknologjike te tyre. Edhe per kete ndikim duhet te shkurtohet ne maksimum koha e mbajtjes ndezur te motorave te mjeteve. Te kufizohet koha e punimeve sidomos e shembjeve dhe hapjes se themeleve vetem gjate oreve te dites pasi shkakton zhurme dhe vibrime.
4	Shtim i trafikut rrugor	Te organizohet levizja e mjeteve kur hyjne dhe dalin nga kantieri nemenyre te tille qe qe mos te krijone veshtiresi ne trafikun rrugor. Rekomandohet te drejtohen automjetet nga dalja e kantierit ne menyre te tille per shmangien e aksidenteve.

### **12.3 Menaxhimi / mbetjeve te ngurta**

Administrata dhe punonjesit e kantierit do t'i kushtojne vemendje te vecante edhe ketij aspekti per te parandaluar ndotjen ne mjedis nga dispersiteti i mbetjeve te ngurta urbane, mbetjet ndertimore etj. Nemjediset e kantierit duhet te vendosen kazane te grumbullimit te mbetjeve urbane te krijuara nga veprimtaria e kantierit. Mbetjet qe mund te ricikohen duhet te grupohen ne menyre te diferencuar per t'i marre ricikluesi me pas. Mbetjet e tjera shoqeria i depoziton ne vendgrumbullimin e mbetjeve te Tiranës. Per sa i takon mbetjeve ndertimore ato duhet te menaxhohen ne bashkepunim me Bashkine e Tiranës.

### **12.4 Menaxhimi i mbetjeve te lengeta**

Ujerat siperfaqesore te shesheve te punes duhet te orientohen ne sistem kanalizimesh dhe te derdhen ne sistemin e ujerave te zeza te qytetit.

Ujerat e zeza te gjeneruara nga kantieret e aktivitetit ndertimor duhet te terhiqen nga shoqeri te specializuara per kete pune.

### **12.5 Menaxhimi i shkarkimeve te gazta**

Duhet te kontrollohen ne menyre periodike gjendja e mjeteve te renda te transportit dhe te shkarkimeve te tyre. Nese shkarkimet e tyre nuk jane brenda normave do t'i nenshtrohen rregullimit ne servis.

### **12.6 Masat per minimizimin e ndikimit ne trafikun e zones**

Gjate punimeve si per ndertimin e objekteve te reja ashtu edhe ne nderhyrjet e infrastruktures rrugore te zones shoqeria qe kryen punimet nevojitet te marr persiper te organizoje levizjen e mjeteve te transportit ne menyre te tille qe te mos shkaktoje rendim ne trafikun e zones.

### **12.7 Mbjellja e siperfaqes se rezervuar per gjelberim (Rivegjetacioni)**

Ne te gjitha rastet kur verehet:

- prerje te drureve ne vendin e ndertimit,
- hedhje te dheut ne anet e prones,
- gerryrje te mundshme.

Kompania e kontraktuar detyrohet qe te realizoje mbjellje te bimeve dhe ne rastin e dherave te kryeje sheshimet e duhura dhe mbjelljen e tyre me bimesi lokale. Kjo gje do te ndihmonte ndjeshem ne eleminimin e demtimeve dhe rehabilitimin e peisazhit.

### **12.8 Menaxhimi i hidrokarbureve ne kantier**

Veprimtaria e ndertimit bazohet ne perdorimin e mjeteve qe punojne me motore me djegie te brendshme, qe natyrisht kane nevojte edhe per lubrifikante. Ne kete rast rekomandojme:

1. Ndonese ne projekt nuk behet fjale per ndonje depo karburanti ose lubn'fikanti brenda territorit te kantierit, ne te ardhmen dhe gjate gjithte veprimtarise se ndertimit ne asnje rast dhe per asnje arsye nuk duhet te ndertohen depo karburanti ose lubrifikanti.

2. Per te menjanuar ne maksimum riskun e rrjedhjeve aksidentale te karburantit e te lubrifikanteve:



- Investitori nuk duhet te lejoje te perdoren makineri te vjeteruara apo te demtuara.
- Mjetet motorike duhet te fumizohen me karburant e lubrifikant jashte territorit te kantierit.
- Personeli perkates te udhezohet e te pajiset me mjetet e duhura, ne menyre qe edhe ne rast avarish aksidentale te automjeteve qe shoqerohen me rrjedhje te karburantit e te lubrifikantit, te jete ne gjendje t'i menjanojne ato shpejt dhe pa pasoja.

## 12.9 Plani i menaxhimit

Faza		Aktivitetet	Efektet	Masat per zbutjen e ndikimeve	Komente
N D E R T I M O R E	K A N T I E R I T	a) Germime, hapja e Plintave b) Prishje te ndertimeve	a) Ngritje pluhuri b) Pluhur, prerje pemesh	a) Perdorimi i paisjeve te pershtatshme dhe te teknologjise se re. b) Lagia e terrenit para punimeve. c) Perdorimi i pajisjeve qe kryejne procesin shpejt dhe pa ndotje.	Percaktohen ne kontrate, Pergjegjesi e firmes kontraktore.
	T I B R I	ekzistuese dhe pastrimi i territorit nga mbetjet			
	T M R A A N S P O R T E S H	a) Materiale inerte b) Drure ose mbetje organike c) Beton te pergatitur ne pikat e licencuara d) Menaxhim trafiku e) Transport dherash si pasoje e germimit te themeleve	a) Ngritje b) Edera te keqja te mundeshme c) Zhurme, shqetesime nga levizjet e makinave d) Pluhur, zhurme	a) Te perdoren b) Te aplikohet metoda e lagjes me uje te rruges dhe kantierit c) Transporti te mos kryhet ne oret me trafik te ngarkuar dhe te snmangen rruget kryesore dhe ato qe kalojne ne zona te banuara	Percaktohen ne specifikimeve teknike.

<p style="text-align: center;">V E N D I  I</p>	<p>a) Demtime te tokes</p>	<p>a) Humbje e shtreses siperfaqesore, demtime te tokes, shembje dherash, errozion, shplarje siperfaqesore</p>	<p>a) Te ruhen sa me teper zonat qe nuk do te ndertohet dhe te rehabilitohen me siperfaqe te gjelbra dhe drenazhim</p>	<p>Te zbatohen rregullat e percaktuara nga institucionet perkatese, si psh Drejtoria Rajonale e Mjedisit</p>
	<p>b) Karpenteri</p>	<p>b) Zhurmat per njerezit dhe kafshet</p>	<p>b) Te shmanget punimi ne oret e vona, ditën e diele te behet pushim, te perdoren makineri me impact te ulet akustik</p>	
<p style="text-align: center;">N D E R T I M I T</p>	<p>c) Betonim</p>	<p>c) Pluhur</p>	<p>c) Perdorimi i ujit dhe materialeve te pershtateshme</p>	
	<p>d) Vibrim i betonit</p>	<p>d) Vibrime si pasoje e makinerive te renda</p> <p>e) Crrregullime ne trafik</p> <p>f) Ndotje e ujit dhe tokes si pasoje e depozitimeve</p>	<p>d) Kushtezimi ne oret e punimeve me orare jo te demshme te konsultuara me njesine vendore</p> <p>e) Marrja e Masave konsultim me policine rrugore</p> <p>f) Mbetjet e ngurta te hidhen ne pikat e caktuara nga pushteti vendor dhe te mos grumbullohen ne kantier; gjate qendrimit ne kantier te sigurohet qe te mos kene shplarje nga ujrat siperfaqesore dhe te mos ekspozohen ndaj eres</p> <p>g) Te pajisen punetoret me veshje mbrojtese,</p>	

				<p>skafandra, rripa sigurimi dhe mjete ndricimi.</p> <p>Te vendosen tabela paralajmeruese per rastet me rrezik ne kantierin e ndertimit.</p> <p>h) <u>Pezullimi i menjehershem i punimeve dhevenia ne dijen e autoriteteve perkatese</u></p> <p>h) Siguria e punetoreve</p> <p>i) Mundesi zbulimi te elementeve me interes kulturor dhe historik per vendosjen e rregullave te qarkullimit</p>	<p>a) Zhvendosja e banoreve</p> <p>a) Shqetesime nga zhurma e banoreve dhe kafsheve, si dhe punetoreve perreth</p> <p>a) Te kufizohen aktivitetet gjate oreve te nates dhe kohes se pushimit</p> <p>Te zbatohen rregullat e percaktuara nga institucionet perkatese, si psh DRM</p>
--	--	--	--	--	---

F U N K S I O N I M I	M I R E M B A J T J A	<p>b) Transformim e hapësirave komerciale ne ambiente pune</p> <p>c) Shfrytezimi i ambienteve sportive dhe te pushimit</p> <p>d) Shfrytezimi i ambienteve per femije</p>	<p>b) Ndotje te mundeshme te ujit dhe tokes nga rrjedhje te mundshme te lendeve te demshme per mjedisin</p> <p>c) Grumbullimi i mbeturinave te aktivitetit te objektit</p> <p>d) Siguria e punetoreve dhe banoreve te zones</p>	<p>b) Te sigurohen vende te sigurta per depozitim e lendeve te demshme per mjedisin, si psh lubrifikante, lende djegese, etj</p> <p>c) Te caktohet nje kontenier per grumbullimin e mbeturinave te objektit, ne vende te aprovuara nga njesite vendore; te behet ndarja e mbeturinave</p> <p>d) Objekti te paiset me system te mbrojtjes kunder zjarrit dhe me depozita te vecanta per Emergjencia</p>	
---	---	--	---	--	--

S H R Y T E Z I M I		Krijimi i mbeturinave urbane si pasoje e aktivitetit human dhe aktiviteve te sherbimit ne katet perdhe, demtimi i siperfaqeve te gjelbra, etj.	Te behet grumbullimi i mbeturinave ne vendet e percaktuara nga njesia bendore, te mirembahen zonat e gjelberuara, etj.	
--	--	--	--	--

## 13. Plani i monitorimit

### 13.1 Programi / monitorimit dhe elementet e tij

Ne pergatitjen e programit te monitorimit specialistet kane marre ne konsiderate mundesine per te realizuar nje monitorim realist te elementeve me ndikim ne mjedis. Persa me siper eshte menduar qe te perzgjidhen per t'u monitoruar nga laboratore te nenkontraktuar nga vete shoqeria ata elemente qe realisht mund te indentifikohen, maten, regjistroheshen dhe komunikohen ne organet e administrimit te mjedisit (DRM). Te dhenat cilesore, sipas tabelës do te hidhen ne nje regjister qe administrohet nga vet kompania dhe do te dorezohen ne DRM e Qarkut sa here ju kerkohet, sipas proceduarve ligjore dhe rregulloreve.

Nr	Natyra e monitorimit	Frekuenca	Analiza
1	Monitorimi i cilesise se ajrit ne kantier	Cdo 3 muaj	LGP (Pluhurtotal)
2	Monitorimi i zhurmes se shkaktuar	Cdo 3 muaj	Zhurma db(A) fast dhe Max nga aktiviteti i kantierit
3	Monitorim i performances mjedisore	Cdo 6 muaj	Kontrolli i menaxhimit te mbetjeve, shesheve te punes nga derdhje apo njolla hidrokarburesh, kontratave me nenkontraktuesit e mbetjeve etj.

Ne perfundim mund te themi se implementimi i ketij projekti do te kete ndikim te drejtperdrejte ne mjedisin e zones, por ky ndikim do te jete vetem gjate fazes se ndertimit dhe nuk do te akumulohet ne mjedisin perreth. Ndikimi ne mjedis nga realizimi i ketij projekti do te jete i perkohshem dhe ne nivele te uleta dhe pas perfundimit te projektit do te kemi nje peizazh me te rregullt dhe me te paster.

Investitori do te jete i gatshem te bashkepunoje me institucionet pergjegjese per mbrojtjen e mjedisit ne kuaderte ruajtjes se cilesise mjedisore te zones.

## 14. Perfundime

Hartimi dhe zbatimi rigoroz i projektit në përgjithësi do të ketë ndikime pozitive në mjedis. Ai do të ruajë trashëgiminë e ndërtimit në nen-njesine strukturore, krahas nxitjes së një peizazhi me pamje më të këndshme. Projekti do të sjellë përmirësime në mjedis dhe do të kontribuojë në mbrojtjen dhe zhvillimin e mjedisve rekreative. Përfitimet kryesore të këtij plani lidhen kryesisht me përdorimin në mënyrë me efikase të tokës.

Zbatimi praktik i parimeve te pergjithshme ne rastin e PPRrT nxjerr disa perparesi si psh. densifikim perpara shtrirjes per ngadalësimin e shpërndarjes urbane pertej vijave te verdha, strukturimi dhe ristrukturimi i zhvillimit koherent të blloqeve urbane, krijimi i rrugëve të reja brenda strukturës urbane ekzistuese, rehabilitimi i lagjeve ekzistuese, ruajtja e trashëgimisë historike të qytetit, ruajtja e

shumëllojshmërisë së aktiviteteve dhe përdorimeve urbane në qytet, dhe zgjerimi i zonës së urbanizuar atje ku kushtet janë të favorshme.

Projekti përpiket të përmbushë disa objektiva strategjike të pranuar që kryesisht përfshin:

- Tirana qytet që perballon nevojat e rritura për banim deri në 1 milion banorë;
- Tirana qytet i shëndetshëm;
- Tirana qytet policentrik;
- Shtimi i sipërfaqeve të gjelbra duke synuar rritjen e potencialit ekologjik dhe krijimin e korridoreve ekologjike në qytet;
- Zgjerim të rrugëve por dhe nxitjes së ecjes kembësore dhe me bicikleta;
- Përmirësimi i transportit publik (futja e tramit, përmirësimi i shërbimit të autobuzëve);
- Zgjerim i qytetit në drejtimin Verior (konkursi i zgjerimit të bulevardit).

Objektivat strategjike të mësipërme synojnë përmirësimin e cilësisë së jetës në qytet, rritjen e sigurisë, shtim të mundësive për mënyrë aktive të jetesës, shtim i sipërfaqeve të gjelbra, përmirësimi i cilësisë së ajrit, etj. dhe duhen shoqëruar me veprime operacionale konkrete që çojnë në përbushjen e objektivave strategjike të planit.

PPRr parashikon zhvillimin e qytetit si një i tërë nga lagjet, e deri tek kompleksi i banimit. Në këtë fazë, duke qenë plan i përgjithshëm, do jepen kriteret, intensitetet, densitetet dhe standartet e parashikuara për çdo lagje. Mbi këto kritere është përgatitur projekti i ideave për të detajuar zhvillimin për çdo bllok banimi. Planin do përpiket të përfshijë konceptin e formulës së menaxhimit të pronës në mënyrë që të mos lejohet më zhvillim klientelist i qytetit.

Planin do të jetë një mekanizëm që ofron zgjidhje për zhvillimin e qytetit edhe në rastin e ndërtimeve informale në tokat me pronarë private. Projekti duhet të fuqizojë Bashkinë të luajë rol më aktiv mes paleve për të ofruar mundësi që të nxirë zhvillimin e qytetit si psh. përmes rritjes së intensitetit në mënyrë që të plotësohen qoftë nevojat e pronarëve të tokës edhe atyre të objekteve informale dhe të zhvillohet qyteti për të mos mbetur peng i mosmarrveshjeve mes paleve,

VNM gjithashtu i vendos disa kufizime zhvillimit urban që parashikohet nga projekti. Kriteret mjedisore që kufizojnë zhvillimin urban janë (1) kriteret e forta mjedisore-shëndetësore, (2) kritere të trashëgimisë kulturore, (3) kritere peisazhike dhe (4) kritere inxhinierike dhe të infrastruktures.

Parashikohen një seri masash zbutëse ndaj ndikimeve të mundshme mjedisore gjatë zbatimit të projektit, Masat zbutëse synojnë që të përmirësojnë gjendjen ekzistuese aty ku standartet mjedisore janë të cënuara dhe të sigurojnë që zhvillimet urbane në zonat e tjera dhe ato që do të integrohen rishtazi në planin rregullues të bëhen në përputhje me standartet mjedisore.

Monitorimi i zbatimit të projektit dhe parametrave mjedisore të tij do të jetë kyç i suksesit për garantimin e qëndrueshmërisë së zbatimit të planit. Parashikohet të monitorohen treguesit e mbrojtjes së mjedisit me qëllim që realizimi i objektivave të bëhet i matshëm për çdo element mjedisor.

Me hartimin e projektit arrihet një hop cilësor në planifikimin e qëndrueshëm të territorit dhe burimeve natyrore. Hartimi i projekteve duhet të sigurojë përfshirjen e faktorëve mjedisorë gjatë detajimit të planeve në nivel blloku banimi gjatë zbatimit të PPRrT. Përveç pikave të renditura më sipër, ka nevojë që hartimi i projekteve të shërbejë për të përcaktuar dhe siguruar kufijtë e zonave të gjelbra e në vecanti parqet ekzistuese, si edhe për të identifikuar dhe zhvilluar hapësira të vogla çlodhëse në qytet.

**Përgatiti VNM-ne:**

**Raimina Hakrama**

**Ekspert i VNM-se dhe Auditimit Mjedisor**





**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**  
**MINISTRIA E MJEDISIT, PYJEVE DHE ADMINISTRIMIT TË UJËRAVE**

Rruga "Durrësit" Nr. 27 Tiranë, Tel. 04 224 572 Fax. 0 4 270 627 [www.moe.gov.al](http://www.moe.gov.al)

Nr. 3/2Prot.

Tiranë, më 31.05.2007

Vendimi nr. 6, Nr. 243 Regj.

**ÇERTIFIKATË**

Në mbështetje të vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 268, datë 24.04.2003 "Për çertifikimin e specialistëve, për vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe auditimin mjedisor":

**"Raimina HAKRAMA"**

Çertifikohet për hartimin e raporteve të vlerësimit të ndikimit në mjedis, për të kryer auditimin mjedisor, për hartimin e ekspertizave për probleme mjedisore dhe thirrjen si ekspert për të vlerësuar një raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis ose rezultatet e një auditimi.

MINISTRI SHQIPËRISE  
E MJEDISIT, PYJEVE  
DHE ADMINISTRIMIT TË UJËRAVE  
*L. Xhuveli*  
**Lufter XHUVELI**  
TIRANË

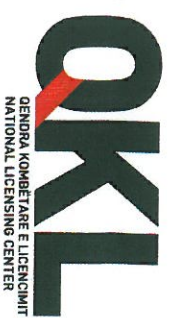


*evleftrone për serbimin  
shërbimin dhe serbimin  
bat dhe ekspert.  
Raimina Hakrama*



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
Ministria e Zhvillimit Ekonomik,  
Tregtisë dhe Sipërmarrjes

## LICENCË



LN-7797-04-2014	NUIS/NIPT: L41609013T
Subjekti: Raimina Hakrama	
Adresa: Tiranë, TIRANË, Tiranë, TIRANË, Rruga Kongresi i Lushnjës, pallati 31, shk. 2, ap.16	
Kodi: III.2.A (1+2)	Kod tjetër:
Data e lëshimit: 11/04/2014	Afati i vlefshmërisë: Pa afat
Kategoria Shërbime ekspertize dhe/ose profesionale lidhur me ndikimin në mjedis	
Nënkategoria Veprimtarisë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis	
Veprimtari specifike 1. Ndikim në mjedis 2. Auditim mjedisor	
Specialiteti	

Emërtimi përshkrues i veprimtarisë

Veprimtarisë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis (Auditim mjedisor, Ndikim në mjedis).

Kufizime specifike

Licenca ushtrohet sipas kufizimeve në legjislacionin në fuqi

Dejtrime specifike

Licenca ushtrohet sipas dejtrimeve në legjislacionin në fuqi

Vendi i kryerjes së veprimtarisë

Në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

Nëshkrimi i sportelit:

*Arvit Hoxha*

