

RAPORT PER VLERESIMIN E NDIKIMIT NE MJEDIS

“Studim projekt – zbatim akset rrugor Skrapar – Korce”

PERGATIUR NGA:


Transport Highway Consulting
Tel/Fax: 0035542320290
Cel: 00355694014055
Email: thcalb@yahoo.com


NIPT K 36306784 K

Phone: ++ 355 4 357 970
Fax: ++ 355 4 357 970
E-mail : eraldgshpk@yahoo.com
Cel : ++355 68 20 90 392

Ky raport u hartua nga:

Ing. Arben MUHA–Certifikate per VNM Nr. 3, Nr. 194 Regj.

Ing. Kujtim CANAMETI - Certifikate per VNM Nr.13, Nr. 111 Regj.

Ing. Dhurata LUMANI - Certifikate per VNM Nr.identifikues 505.

TIRANË TETOR 2017

TABELA E PERMBAJTJES

1. HYRJE.....	4
1.1 TE PERGJITHSHME.....	4
1.2 PERMBLEDHJE E PROJEKTIT DHE KONTEKSTI	5
2. POLITIKAT, KUADRI LIGJOR DHE ADMINISTRATIV	7
2.1 POLITIKAT	7
2.2 BAZA LEGJISLATIVE.....	7
2.3 BAZA LIGJORE.....	9
2.4 KUADRI INSTITUCIONAL.....	10
2.5 KUADRI KOMBETAR PER RUAJTJEN E NATYRES.....	11
2.6 APLIKIMI PER DEKLARATE MJEDISORE	14
2.7 TË DREJTAT E QYTETAREVE	14
3. KARAKTERISTIKAT E PROJEKTIT.....	15
3.1 HYRJE.....	15
4. TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE, TERRENI DHE PEISAZHI	26
4.1 TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE	26
4.1.1 <i>Ndikimet ne Trashegimine Arkeologjike dhe Kulturore</i>	<i>26</i>
4.2 TERRENI, PEISAZHI DHE TRASHEGIMIA KULTURORE.....	26
4.2.1 <i>Karakterit i Terrenit</i>	<i>26</i>
4.2.2 <i>Ndikimi ne terren dhe peisazh</i>	<i>26</i>
4.2.3 <i>Masat Lehtesuese per Terrenin dhe Peisazhi</i>	<i>26</i>
5. BURIMET NATYRORE	27
5.1 KLIMA.....	27
5.2 GJEOMORFOLOGJIA, GJELOGJIA DHE TOKAT.....	32
5.2.1 <i>Gjeomorfologjia dhe Gjeologjia.....</i>	<i>32</i>
5.2.1 <i>Sizmiciteti</i>	<i>35</i>
5.2.2 <i>Tokat.....</i>	<i>35</i>
5.2.3 <i>Ndikimi gjate fazes se Ndertimit per Dherat dhe Masat Lehtesuese</i>	<i>35</i>
5.3 HIDROLOGJIA, UJRAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE	36
5.3.1 <i>Hidrologjia.....</i>	<i>36</i>
5.3.2 <i>Ndikimet gjate fazes se ndertimit per hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore</i>	<i>37</i>
5.3.3 <i>Masat e lehtesimit per hidrologjine, siperfaqet dhe ujerat nentokesore</i>	<i>37</i>
5.4 HABITATI DHE BIODIVERSITETI.....	38
5.4.1 <i>Pershkrimi i habitateve dhe specieve</i>	<i>38</i>
5.4.2 <i>Ndikimi i ndertimit ne mjedis, biodiversitetin dhe masat lehtesuese</i>	<i>40</i>
6. MJEDISI NJEREZOR.....	43
6.1 CILESIA E AJRIT	43
6.1.1 <i>Ndikimi gjate fazes se ndertimit.....</i>	<i>44</i>
6.1.2 <i>Masat lehtesuese per cilesine e ajrit.....</i>	<i>44</i>

6.2	ZHURMA.....	46
6.2.1	Ndikimi i zhurmes gjate fazes se ndertimit dhe masat e pershateshme lehtesuese.....	48
6.3	KOMUNITETI LOKAL DHE SOCIAL-EKONOMIA.....	49
6.3.1	Mjedis Eksistuese Informacion i Pergjithshem.....	53
6.3.2	Ndikimi gjate fazes se ndertimit ne komunitetin lokal dhe masat lehtesuese	53
6.3.3	Ndikimi gjate fazes se funksionimit ne socio - ekonomi dhe masat lehtesuese.....	53
6.3.4	Ndikimet.....	54
6.4	TRAFIKU DHE SIGURIA NE RRUGE.....	55
6.4.1	Efekti gjate fazes se ndertimit dhe masat zbutese per sigurine dhe trafikun rrugor.....	55
6.4.2	Ndikimet gjate fazes se Funksionimit dhe masat lehtesuese per sigurine rrugore dhe trafikut	55
7.	PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR.....	56
7.1	MASA TE PERGJITHSHME	56
7.2	MASAT LEHTESUESE MJEDISORE	57
7.3	MENAXHIMI I MARRËDHËNIEVE ME PUNONJËSIT	58
8.	PLANI I MONITORIMIT MJEDISOR.....	73
8.1	MODALITETET PER MENAXHIMIN DHE MONITORIMIN E MJEDISIT	79
8.2	DETYRAT PER MONITORIMIN E MJEDISIT	79

LISTA E TABELAVE DHE FIGURAVE

Tabela 5-1	Ndikimet dhe masat lehtesuese per, Gjeologjine dhe Dherat gjate ndertimit	35
Tabela 5-2	Ndikimet dhe masat lehtesuese per Gjeologjine dhe Dherat gjate funksionimit.....	35
Tabela 5-3	Permbledhje e ndikimeve dhe masave lehtesuese mbi ujerat siperfaqesore dhe nentokesore gjate ndertimit.....	37
Tabela 5-4	Permbledhje e ndikimeve dhe masave lehtesuese mbi ujerat siperfaqesore dhe nentokesore gjate veprimit/funksionimit.....	38
Tabela 5-5	Ndikimet e gjate fazes se ndertimit dhe masat lehtesuese	40
Tabela 5-6	Ndikimi gjate fazes funksionimit ne mjedis, biodiversitet dhe masat lehtesuese.....	42
Tabela 6-1	Permbledhje e ndikimeve kryesore dhe e masave lehtesuese ne cilesine e ajrit.....	45
Tabela 6-2	Permbledhje e ndikimeve kryesore dhe masat lehtesuese rreth zhurmes	48
Tabela 6-3	Permbledhje e ndikimeve dhe e masave lehtesuese ne komunitetin lokal dhe ne social ekonomine.....	54
Tabela 8-1	Plani i menaxhimit mjedisor.....	62
Tabela 9-1	Plani i monitorimit mjedisor	74
Figura 6-1	Diagrame - Nivelet mesatare te zhurmes se trafikut	47
Harta 1	Zonat ekzistuese te mbrojtura ne Shqiperi.....	13
Kutia 1	Kategorite Menaxhuese te IUCN-se per Zonat e Mbrojtura	12

1. HYRJE

1.1 TE PERGJITHSHME

Shqipëria mbetet një nga vendet më pak të zhvilluara të Evropës dhe po përballet me sfidën e zhvillimit të infrastrukturës së transportit. Një shkallë e gjerë investimesh filloi vetëm nga fundi i viteve 90'. Lëvizjet kaotike të popullsisë sollën mbingarkesë në shërbimin ekzistues publik dhe në infrastrukture. Në këtë kontekst, në Shqipëri janë zbatuar e vijojnë të zbatohen një program më i gjërë për përmirësimin dhe zgjerimin e infrastrukturës së transportit në vend, gjë e cila përfshin një numër të madh projektesh ndërtimi si në korridorin Veri-Jug ashtu dhe në atë Lindje-Perëndim. Pozita Gjeografike e Shqipërisë e bënë atë një korridor potencial për trafikun transit në zonën e Ballkanit. Mbrojtja e mjedisit në Shqipëri është sanksionuar me të parin institucion shtetëror për mbrojtjen e mjedisit, me Komitetin për Ruajtjen dhe Mbrojtjen e Mjedisit, pranë Këshillit të Ministrave. Në vitin 1992, ky institucion u bashkua me Ministrinë e Shëndetësisë, duke krijuar Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes së Mjedisit dhe vitin 1998 u krijua Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe në vitin 2001 Ministrinë e Mjedisit

Parimet bazë të politikës për mbrojtjen e mjedisit u sanksionuan për herë të parë në ligjin “Për mbrojtjen e mjedisit” (1993), të amenduar në vitin 1998 dhe së fundi në vitin 2008.

Në vitin 1998, u miratua gjithashtu Kushtetuta e re e Republikës së Shqipërisë. Neni 59 i saj thekson se në kuadër të kompetencave kushtetuese dhe mjeteve në dispozicion dhe në mënyrë që të realizojë iniciativën dhe përgjegjësitë private, shteti synon të sigurojë një mjedis ekologjikisht të shëndetshëm për brezat e sotëm dhe të ardhshëm si dhe përdorimin racional të pyjeve, ujrave, kullotave dhe burimeve të tjera natyrore në bazë të parimit të Zhvillimit të Qëndrueshëm.

Në vitin 2005, kjo ministri u fuqizua më tej, duke u shëndërruar në Ministri të Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave (MMPAU).

Ne vitin 2013 MMPAU u riemertua perseri MM dhe në bazë të ligjit për mbrojtjen e mjedisit, harton dhe zbaton politikën e qeverisë për mbrojtjen e mjedisit, harton projekt – akte ligjore e nënligjore në funksion të menaxhimit të qëndrueshëm të mjedisit, bashkërendon aktivitetet e institucioneve të linjës për çështje të mjedisit, organizon dhe koordinon punën për monitorimin e mjedisit, përgatit projekt – marrëveshjet ndërkombëtare apo bilaterale për mbrojtjen e mjedisit, përgatit Raportin dyvjeçar “Për Gjendjen e Mjedisit”, shqyrton dhe jep lejet mjedisore për aktivitetet e ndryshme ekonomike, nxit informimin, ndërgjegjësimin dhe tërheqjen e publikut në diskutime të rëndësishme për mjedisin, etj. Një rëndësi e vecantë i kushtohet përafrimit të legjislacionit mjedisor me atë të Bashkimit Europian dhe zbatimit të standardeve mjedisore.

Ky studim merr parasysh të gjitha kërkesat e Akteve Ligjore Mjedisore në Shqipëri.

Struktura e Raportit të VNM

Raportit i VNM është ndarë në seksionet e mëposhtme për një përdorim më të lehtësuar.

Seksioni 1: Hyrje

Seksioni 2: Politikat, Kuadri Ligjor dhe Administrativ

Seksioni 3: Karakteristikat e Projektit

Seksioni 4: Trashëgimia Kulturore

Seksioni 5: Burimet Natyrore

Seksioni 6: Mjedisi Njerezor

Seksioni 8: Plani i Menaxhimit Mjedisor

Seksioni 9: Plani i Monitorimit Mjedisor

1.2 PERMBLEDHJE E PROJEKTIT DHE KONTEKSTI

Qeveria Shqiptare nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar me buxhetin e Vitit 2017 dhe në vazhdim ka lidhur Kontratë me Nr.5120/7 datë 29.12.2017 me B.O.E. “Transport Highway Consulting” sh.p.k & “Erald - G” sh.p.k. për realizimin e objektit: “**Studim projekt – zbatim Aksit Rrugore Skrapar - Korce**”.

Aksi Rrugor Skrapar – Korce, për ngarëndësiadheintesisiteti parashikohet të jetë rrugë kryesore për trafik të tonazh të lehtë dhe të mesëm, por nga ana e Konsulentit janë marrë masa gjatë projektimit të shtresave rrugore në këto faze të projektit dhe për një trafik të rëndësishëm por me frekuencë të vogël kalimi pasi me ndërtimin e hidrocentraleve mbi kaskaden e Lumit Devoll nuk janë parashikuar investime të tjera strategjike në zonat që preken nga këto aks rrugor. Ky aks rrugor dotë të jenë kohështdisafunksione:

Doshërbeje për lidhje me rrugë automobilistike nacionale të Qarqeve Berat dhe Korce, konkretisht do të lidhet rreth Berat, Skrapar – me rreth Maliq, Korce dhe me gjere me piken kufitare të Kapeshtices dhe rreth Pogradec dhe Kolonje.

Doishërbejë zhvillimiturbantëfshatrave të njesive administrative Gjerbs, Zhepe të rrethit të Skraparit si dhe fshatrave të njesive administrative Moglice dhe Lozhan me rreth Maliq dhe të Korcedukeqënënjengja arteriet kryesore që kalon në këto zona dhe duke bërë lidhjen me një rrugë të rikonstruktuar dhe me standarte.

Do të shërbejë rritjes dhe zhvillimit të metejshëm të turizmit në këto zona.

Do të shërbejë zhvillimit të bujqësisë dhe blegtorisë në këto zona.

Do të shërbejë zhvillimit të tregëtisë midis rajoneve të Qarkut.

Akset Skrapar – Korce

Aksi I ri nacional Skrapar – Korce ka një gjatësi prej rreth 103 km (distance kjo e dale nga studimi I fizibilitetit dhe projekti idea e miratuar. Për lehtësi studimi dhe përshkrimi ky aks ndahet në segmentet si më poshtë:

1. Segmenti Corovode – Qafa e Devries – Zhepe me gjatësi prej rreth 37.3 km, është pjesë e përbashkët e akseve rrugore Skrapar – Gramsh dhe Skrapar – Korce. Ky segment në dijeninë tone është në fazë lidhje kontrate nga ARRSH.
2. **Segmenti Zhepe – Zerec – Moglice me gjatësi perfundimtare prej 20.05 km. Aks totalisht I ri pjesë e kesaj kontrate është trajtuar në perputhje të plote me termat e referencës së miratuar nga ARRSH me vendim nr. 41 të K.T. të A.Rr.Sh-së nr. 4963 prot. datë 14.06.2016.**
3. Segmenti Moglice – Diga e Moglices mbi Lumin Devoll me gjatësi prej rreth 7.6 km është e rikonstruktuar kohët e fundit nga Kompania Norvegjeze STATKRAFT e cila është duke ndërtuar Hidrocentralin e Moglices.
4. Segmenti Diga e Moglices – lidhja me aksin nacional Gramsh – Korce në afërsit të fshatit Strelce ka një gjatësi prej rreth 14.6 km. Ky segment është aktualisht në fazën ndërtimi nga Kompania Norvegjeze STATKRAFT dhe pritet të perfundojë në vitin 2018.
5. **Segmenti Strelce (Hidrocentrali Strelces) – Lozhan I Ri – Maliq me gjatësi prej 18.9 km, aks rrugor ekzistues është trajtuar brenda kesaj kontrate.**
6. Segmenti Maliq – Korce me gjatësi prej 12.6 km është aks I kompletuar I ndërtuar në vitet e fundit me investim të ARRSH.



Si konkluzion mund te themi se objekt te kesaj kontrate jane dy segmente te cilat per shkak te shtrirjes se tyre do te trajtohen te ndara nga konsulenti:

1. Segmenti Zhepe – Zerec – Moglice me gjatesi perfundimtare prej 20.05 km

Ne vija te pergjithshme mund te themi qe segmenti Zhepe – Zerec – Moglice eshte nje rruge qe kalon ne te gjithë gjatesine e saj ne teren malor ajo fillon ne dalje te fshatit Moglice ku lidhet me segmentin Gramsh – Moglice ne Seksioni S – 1 prog 0+000 me kuote 464.75 m zhvillohet ne nje teren malor duke aritur ne Jug – Lindje te fshatit Zerec me kuote 802.5 m, ngjitet ne Qafen e Gurit te prere me kuote 1340.0 m dhe fillon zbrit shpatin e malit per te perfunduar ne fshatin Zhepe S – 935 prog 20+050 me kuote 809.8 m

2. Segmenti Strelce (Hidrocentrali Strelces) – Lozhan I Ri – Maliq me gjatesi prej 18.9 km.

Ne vija te pergjithshme mund te themi qe segmenti Maliq – Lozhan I Ri - Strelce eshte nje rruge zhvillohet ne te gjithë gjatesine e saj ne teren kodrinor ajo fillon ne dalje te qytetit te Maliqit ku lidhet ne Seksioni S – 1 prog 0+000 me kuote 823.51 m duke zbritur pergjate lugines se Lumit Devoll ne Fshatin Lozhan I Ri S – 667 prog 14+000 me kuote 724.62 dhe duke perfunduar ne afersi te Hidrocentralit ne Fshatin Strelce S – 890 prog 18+883 me kuote 666.93 m.

2. POLITIKAT, KUADRI LIGJOR DHE ADMINISTRATIV

2.1 POLITIKAT

Gjatë dhjetë-vjecarit të fundit qeveria ka filluar zhvillimin e një kuadri ligjor dhe ka ndermarre nisma të ndryshme për të ndryshuar degradimin mjedisor i cili ka ardhur si rezultat i industrializimeve të mëparshme gjatë sundimit komunist, i cili ka anashkaluar mbrojtjen e mjedisit pothuajse plotësisht. Menaxhimi dhe mbrojtja e mjedisit janë pjesë e Kushtetutes i cili kërkon nga Qeveria që:

“të mirëmbajë një mjedis të përshtatshëm të shëndetshëm dhe ekologjik për brezat e sotëm dhe të ardhshëm”.

Për më tepër, Legjislacioni kërkon që burimet natyrore duhet të shfrytëzohen racionalisht në përputhje me principe të bazuara.¹ Politikat e përpiluara për mjedisin janë pasqyruar në ligjin e vitit 2011². Kreu IV “Mbrojtja e Mjedisit në procesin e planifikimit” përcakton politiken e qeverisë për:

1. Politika shtetërore mjedisore – përcakton pozicionin e mjedisit në legjislacion, vendin e strategjive të sektoreve kombëtare dhe planet lokale si pjesë e politikës mjedisore dhe përcakton organizmat të cilët do të administrojnë këto politika.
2. Strategjite dhe planet mjedisore – përcakton Ministrinë si organin përgjegjës për hartimin periodik të strategjive dhe planeve mjedisore për secilin nga përbërësit e mjedisit.
3. Planet vendore të veprimit për mjedisin – kërkojnë nga qeverisja lokale të zhvillojnë vendore përgatitjen e planeve veprimi, vendore, për mjedisin në mënyrë periodike, në përputhje me strategjitë dhe planet e referuara në nenin 21 të këtij ligji. Kryetarët e njësive të qeverisjes vendore, në fillim të çdo viti, raportojnë në këshillin e qarkut për zbatimin e planeve vendore përkatëse për mjedisin, për vitin pararendës.
4. Planet e zhvillimit - përfshijnë instrumentet e parashikuara në planifikimin kombëtar, vendor e ndërvendor, dhe planifikimin e integruar dhe kërkojnë nga autoriteti publik përkatës të mbajë parasysh veçanërisht ndjeshmërinë e mjedisit të një zone të caktuar gjatë hartimit dhe miratimit të planeve të zhvillimit.

Qeveria Shqiptare ka publikuar Planin e parë Kombëtar të Veprimit të Mjedisit (PKVM) në vitin 1993, i cili përcakton qëllimet mjedisore që synohen për një plan veprimi për vendin, struktura e parë mjedisore është ngritur në vitin 1994.

2.2 BAZA LEGJISLATIVE

Legjislacioni që drejton mbrojtjen e mjedisit është fuqizuar relativisht me shpejtesë në Shqipëri. Ligji i parë për Mbrojtjen e Mjedisit doli në vitin 1993 dhe u amendua në vitin 1998, 2001 dhe 2008.

Me daljen e Ligjit Nr. 10431 “Për Mbrojtjen e Mjedisit” i datës 09/06/2011 u shfuqizua Ligji nr. 8934, datë 5.9.2002 “Për mbrojtjen e mjedisit”, i ndryshuar.

Në Kreun III (Mbrojtja e Perberesve të Mjedisit) Neni 25 (Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis) të këtij ligji përcaktohet se:

“Vlerësimi i ndikimit në mjedis kryhet nga zhvilluesi, si pjesë e përgatitjeve për planifikimin e një projekti zhvillimi dhe para kërkimit të lejeve përkatëse të zhvillimit.”

Ligji Nr. 10431 “Për Mbrojtjen e Mjedisit” i datës 09/06/2011 përcakton se mbrojtja e mjedisit nga ndotja e dëmtimi përbën përparësi kombëtare dhe është e detyrueshme për çdo banor të Republikës së Shqipërisë, për të gjitha organet shtetërore, si dhe për personat fizikë dhe juridikë, vendas e të huaj, që ushtrojnë veprimtarinë e tyre në territorin e Republikës së Shqipërisë. Neni 28 kërkon që veprimtaritë, që shkaktojnë ndotje në mjedis, pajisen me lejen përkatëse të mjedisit, ku përcaktohen, me shkrim, kushtet e nevojshme për të garantuar se veprimtaria/instalimi do të përmbushë kërkesat e legjislacionit mjedisor në fuqi.

¹ UNEP: Vlerësimi i mjedisit post konfliktual në Shqipëri, 2000

² Ligji Nr. 10431 Për Mbrojtjen e Mjedisit 09.06.2011

Per sa i perket Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis ne Ligjin Nr. 10431 “ Për Mbrojtjen e Mjedisit” i dates 09/06/2011 ne Nenin 25 thuhet se:

“Vlerësimi i ndikimit në mjedis i një projekti të propozuar zhvillimi është vlerësimi i ndikimeve të rëndësishme, të mundshme, të asaj veprimtarie në mjedis.

2. Gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis kryhen identifikimi, përshkrimi dhe vlerësimi në mënyrën e duhur i ndikimit në mjedis të një veprimtarie, të referuar në pikën 1 të këtij neni, duke përcaktuar efektet e mundshme të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta mbi tokën, ujin, detin, ajrin, pyjet, klimën, shëndetin e njeriut, florën dhe faunën, peizazhin natyror, pasuritë materiale, trashëgiminë kulturore, duke pasur parasysh lidhjet e tyre të ndërsjella.

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

4. Vlerësimi i ndikimit në mjedis kryhet nga zhvilluesi, si pjesë e përgatitjeve për planifikimin e një projekti zhvillimi dhe para kërkimit të lejeve përkatëse të zhvillimit.

Gjithashtu ne Ligjin Nr. 10431 “ Për Mbrojtjen e Mjedisit” i dates 09/06/2011 Neni 13 thuhet se:

1. Çdo person ka të drejtë t’i jepet në kohë informacion për gjendjen e mjedisit, ndotjen e tij dhe masat e marra, në përputhje me këtë ligj, me legjislacionin të cilit ai i referohet, si dhe me ligjin nr. 8503, datë 30.6.1999 “Për të drejtën e informimit në lidhje me dokumentet zyrtare”.

2. Gjatë zgjidhjes institucionale të problemeve të mbrojtjes së mjedisit, autoritetet publike përkatëse sigurojnë që publiku dhe palët e interesuara të kenë mundësi reale për të marrë pjesë në procedurat për identifikimin e gjendjes së mjedisit, hartimin dhe miratimin e strategjive, planeve e të programeve që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit dhe përbërësit e mjedisit, si dhe në hartimin dhe miratimin e rregulloreve e të akteve me karakter të përgjithshëm, që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit, vendimmarrjen për dhënien e lejeve përkatëse të mjedisit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe me legjislacionin, të cilit ai i referohet.

Ligji Nr.10 440, datë 7.7. 2011 “PËR VLERËSIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS” synon që të sigurojë:

- a) një nivel të lartë të mbrojtjes së mjedisit, përmes parandalimit, minimizimit dhe kompensimit të dëmeve në mjedis, nga projekte të propozuara që përpara miratimit të tyre për zhvillim;
- b) garantimin e një procesi të hapur vendimmarrjeje, gjatë identifikimit, përshkrimit dhe vlerësimit të ndikimeve negative në mjedis, në mënyrën dhe kohën e duhur, si dhe përfshirjen e të gjitha palëve të interesuara në të.

Ligji mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis kërkon që informacionet e mëposhtme të përfshihen në VNM:

Neni 4

Kërkesat e përgjithshme për vlerësimin e ndikimit në mjedis të një projekti

1. Vlerësimi i ndikimit në mjedis përfshin përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme të drejtpërdrejta e jo të drejtpërdrejta mjedisore të zbatimit apo moszbatimit të projektit.
2. Ndikimet mjedisore të projektit vlerësohen në lidhje me gjendjen e mjedisit në territorin e prekur në kohën e paraqitjes së raportit përkatës për vlerësimin e ndikimit në mjedis të projektit.
3. Vlerësimi i ndikimit në mjedis përfshin përgatitjen, zbatimin, funksionimin dhe mbylljen e tij, sipas rastit, edhe pasojat e mbylljes së veprimtarisë, dhe dekontaminimin/pastrimin apo rikthimin e zonës në gjendjen e mëparshme, nëse një detyrim i tillë parashikohet me ligj. Vlerësimi përfshin, sipas rastit, si funksionimin normal, ashtu edhe mundësinë për aksidente.
4. Vlerësimi i projektit përfshin, gjithashtu, propozimin e masave të nevojshme për parandalimin, reduktimin, zbutjen, minimizimin e ndikimeve të tilla ose rritjen e ndikimeve pozitive mbi mjedisin, gjatë

zbatimit të projektit, përfshirë edhe vlerësimin e efekteve të pritshme të masave të propozuara.

2.3 BAZA LIGJORE

Ligj nr.10431 datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”,

Ligji nr.10440 date 07.07.2011 “Per vlerësimin e ndikimit ne mjedis” si dhe Ligjin Nr 12, date 26.02.2015 “Per disa ndryshime ne ligjin Nr. 10440 date 7 7 2011”.

Ligji nr.10448 date 14.07.2011 “Per lejet e mjedisit”.

Ligji nr.8897, date 16.5.2002 "Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja", amenduar me ligjin Nr.10 266, datë 15.4.2010 “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr.8897, datë 16.5.2002 "Për mbrojtjen e ajrit nga ndotja"

Ligji nr.8561, datë 22.12.1999 “Për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë pronë private për interes publik”

Ligji nr. 9385, date 4.05.2005 “ Per pyjet dhe shërbimin pyjor” amenduar nga ligjet:Ligji nr. 9533, date 15.05.2006 “ Per disa ndryshime ne Ligjin nr. 9385, date 4.05.2005 “ Per pyjet dhe shërbimin pyjor”; Ligj nr.9791, datë 23.7.2007 “Për disa shtesa e ndryshime në ligjin nr.9385, datë 4.5.2005 “Për pyjet dhe shërbimin pyjor”, të ndryshuar;

Ligj nr. 111/2012 ”Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore”,

Ligj nr.9774, datë 12.7.2007 “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis”,

Ligji Nr. 9587, datë 20.7.2006 “Për mbrojtjen e biodiversitetit “, amenduar me Ligjin Nr. 37\2013 “Per disa ndryshime dhe shtesa ne ligjin nr. 9587, date 20.7.2006 ”per Mbrojtjen e biodiversitetit” dhe ligjin Nr. 68/2014 ”Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 9587, datë 20.7.2006, “Për mbrojtjen e biodiversitetit”, të ndryshuar,

Ligji Nr. 8906 i dates 06.06.2002, “per Zonat e Mbrojtura” , (i amenduar me Ligjin nr. 9868, date 4.02.2008 “Per disa shtesa dhe ndryshime ne ligjin nr. 8906, date 6.06.2002 “Per zonat e mbrojtura”)),

Ligj Nr. 10463, date 22.09.2011, “Per menaxhimin e integruar te mbetjeve”,

Ligji Nr. 9244 datë 17.06.2004 “Për mbrojtjen e tokës bujqësore”,

Ligji nr.9108, date17.07.2003 “Per substancat dhe preparatet kimike”,

Ligji Nr.10119, datë 23.04.2009. “Per planifikimin e territorit”,

Ligji Nr.9048, date 7.4.2003 “Per trashëgimime kulturore” amenduar me: Ligjin nr.9592, datë 27.07.2006;

Ligjin nr.9882, datë 28.02.2008; Ligjin nr.10 137, datë 11.5.2009,

Ligji nr.9115, date 24.07.2003 “Per trajtimin mjedisor te ujerave te ndotura”.

VKM Nr. 686, date 29.07.2015 “Për miratimin e rregullave, të përgjegjësi e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (vnm) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore”.

VKM Nr. 247, datë 30.4.2014 “Për përcaktimin e rregullave, të kërkesave e të procedurave për informimin dhepërfshirjen e publikut në vendimmarrjen mjedisore”

VKM Nr.676 datë 20.12.2002 “Për shpalljen zonë e mbrojtur të monumenteve të natyrës shqiptare

VKM Nr. 177, date 31.03.2005 “ Per normat e lejuara te shkarkimeve te lengeta dhe kriteret e zonimit te mjedisveve ujore pritese,

VKM Nr. 502, date 13.07.2011 “Për miratimin e rregullores uniforme të kontrollit të zhvillimit të territorit” i ndryshuar me: - VKM Nr.88, datë 07.02.2012 - VKM Nr. 139, datë 22.02.2012 - VKM Nr. 345, datë 09.05.2012 - VKM Nr. 314, datë 13.3.2013 - VKM Nr. 488, date 14.06.2013,

VKM Nr.435, date 12.09.2002 “Per miratimin e normave te shkarkimeve ne ajer”.

VKM Nr. 103, date 31.03.2002 “Per Monitorimin Mjedisor ne Republikën e Shqipërisë:”

VKM Nr. 575, date 24.06.2015 “ Per miratimin e kerkesave per menaxhimin e mbetjeve inerte”.

UdhëzimNr.6527 datë 24.12.2004 “Mbi vlerat e lejueshme të elementeve ndotës të ajrit në mjedis nga shkarkimet e gazrave dhe zhurmave shkaktuar nga mjetet rrugore, dhe mënyrat e kontrollit të tyre”

Udhëzim Nr.8 datë 27.11.2007, i Ministrisë së Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave dhe Ministrisë së Shëndetësisë “Mbi nivelet kufi të zhurmave në mjedise të caktuara”

Rregullore Nr.1 datë 15.03.2006 “Për parandalimin e ndikimeve negative në shëndet e në mjedis të veprimtarive ndërtimore”

Urdher Nr.1280 dt.20.11.2013, “Per miratimin e listes se kuqe te flores dhe faunes se eger”

Ligji 8561, 22/12/1999, përcakton që personat private kanë të drejta në respekt të pronësive private që ata disponojnë dhe se e drejta e pronësive publike ushtrohet vetëm për interesa publike dhe nuk mund të realizohet dhe mbrohet në menyrë tjetër. Ai përcakton më tej se të drejtat e pronarëve janë të mbrojtura dhe se të drejtat e të tjerëve të pronave të tyre janë zhvlerësuar si rezultat i shpronësimit.

Në rastet e shpronësimeve për interesa publike nga ana e shtetit, Ministri kompetent (në këtë rast Ministri i MTI) cakton një komision special që të administrojë në menyrë të përshtatshme shpronësimet dhe të vendosë vlerën e pronësive për t’u shpronësuar. Vendimet e shpronësimit nga ana e Ministrit i paraqiten KM për vendim dhe pronarët e pronave kanë të drejtë të apelojnë, por apelimi nuk duhet të vonojë shpronësimin

2.4 KUADRI INSTITUCIONAL

Sipas Ligjit nr.10431 datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”:

1. Agjencia Kombëtare e Mjedisit është institucion qendror publik në varësi të ministrit, që ushtron juridiksionin e vet në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë, përmes zyrës qendrore dhe degëve rajonale në qarqe, të cilave këtu e më poshtë do t’u referohemi si agjencitë rajonale të mjedisit.

2. Agjencia Kombëtare e Mjedisit financohet nga Buxheti i Shtetit dhe burimet e veta.

3. Agjencia Kombëtare e Mjedisit ka pavarësi në vendimmarrjen dhe kryerjen e funksioneve të saj, të parashikuara në këtë ligj.

4. Këshilli i Ministrave, në përputhje me kërkesat e këtij ligji, miraton rregulla të hollësishme për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe të agjencive rajonale të mjedisit, ndarjen dhe organizimin e punës, statusin e punonjësve dhe marrëdhëniet e saj me institucione të tjera.

5. Kryeministri, me propozimin e ministrit dhe në përputhje me legjislacionin në fuqi, miraton strukturën dhe organikën e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe të agjencive rajonale të mjedisit.

Gjithashtu sipas Neni 60 të këtij ligji, funksionet e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit janë:

1. Agjencia Kombëtare e Mjedisit është autoriteti kompetent për përcaktimin e kushteve për lejet përkatëse të mjedisit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, me legjislacionin për lejet e mjedisit dhe me dispozitat e ligjeve të tjera përkatëse dhe ka këto funksione:

- a) hartimin e Programit Kombëtar për Monitorimin e Mjedisit dhe monitorimin e gjendjes së mjedisit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji;
- b) përgatitjen dhe publikimin e raporteve vjetore për gjendjen e mjedisit;
- c) kryerjen e shërbimeve të matjes së shkarkimeve në mjedis me kërkesë të ministrisë;
- ç) këshillimin e organeve vendore për zbatimin e politikave mjedisore;
- d) krijimin dhe menaxhimin e sistemit të informacionit mjedisor;
- dh) krijimin dhe menaxhimin e Regjistrit të Shkarkimit dhe Transferimit të Ndotësve;
- e) sigurimin e informacionit mjedisor për publikun, në përputhje me dispozitat e këtij ligji;
- ë) sigurimin e informacionit për publikun për procesin e vendimmarrjes për çështjet mjedisore, në përputhje me dispozitat e këtij ligji;

- f) sigurimin e zbatimit të parimit të përgjegjësisë mjedisore për çdo operator, në përputhje me dispozitat e këtij ligji;
 - g) menaxhimin e sistemit të të dhënave për pyjet.
2. Kjo agjenci kryen edhe funksione të tjera që i ngarkohen me legjislacion të posaçëm.

Si shtese e detyrave të vendosura direkt nga Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujerave, numri i organizatave të tjera shtetërore kanë një rol të rëndësishëm në monitorimin dhe mbrojtjen e florës dhe të faunës duke përfshirë:

- Institutin e Flores dhe Faunes
- Laboratorin e Akuakultures dhe Peshkimit

Megjithatë këto mori institutet përgjegjëse për monitorimin, aktualisht janë realizuar pak studime në këto fushe në gjendjen e florës dhe të faunës në Shqipëri, që vjen kryesisht si rezultat i kufizimeve buxhetore.

Institucione të tjera që kanë një rol të rëndësishëm në mjedis janë:

Institucione të tjera që kanë një rol të rëndësishëm në mjedis janë:

- Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (MTI)
- Ministria e Energjisë dhe Industrisë (MEI)
- Ministria e Shëndetësisë (MSH)
- Instituti i Shëndetit Publik – përgjegjës për monitorimin e cilësisë së ujërave të pijshëm dhe cilësinë e ajrit.
- Instituti i Energjisë, Ujit dhe Mjedisit – përgjegjës për grumbullimin e të dhënave meteorologjike dhe përgjegjës për monitorimin e ujërave dhe cilësinë e ajrit.
- Këshilli Kombëtar i Territorit (KKT) – përgjegjës për lëshimin e lejeve të infrastrukturës me kushte të cilat përfshijnë kërkesa për mbrojtjen e mjedisit.

2.5 KUADRI KOMBETAR PËR RUAJTJEN E NATYRES

Rrjeti i sotëm i Zonave të Mbrojtura në Shqipëri, mbulon një sipërfaqe prej 460,060.9 hektare e barazvlefshme me 16 % të sipërfaqes së përgjithshme të vendit. Sipas Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit për Biodiversitetin, planifikohet që deri më 2020, ZM-te të mbulojnë 25 % të territorit shqiptar. Për këtë qëllim janë përcaktuar dhe plane të veçanta

Në nëntor të vitit 1999 u botua Strategjia dhe Plani Kombëtar i Veprimit për Biodiversitetin (SPKVB). Ky dokument jep kuadrin politik dhe planin e veprimit për biodiversitetin në Shqipëri. Një pjesë e rëndësishme e planit janë propozimet për zhvillimin Rrjetit Kombëtar për Zonat e Mbrojtura, rrjeti i cili do të shërbejë si bazë për rrjetin ekologjik të vendit (shih Hartë 1 për rrjetin e sotëm të ZM-ve).

Në vitin 2002, Parlamenti Shqiptar aprovoi dy ligje të rëndësishme (Ligji Nr. 8934 i datës 05.09.2002 “Për Mbrojtjen e Mjedisit” dhe Ligji Nr. 8906 i datës 06.06.2002, “për Zonat e Mbrojtura”, (i amenduar me Ligjin nr. 9868, datë 4.02.2008 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 8906, datë 6.06.2002 “Për zonat e mbrojtura”) që së bashku krijuan një strukturë të re ligjore për Zonat e Mbrojtura. Ligji për Zonat e Mbrojtura vendos rregullat për krijimin, administrimin, menaxhimin dhe përdorimin e qendrueshëm të ZM-ve dhe të burimeve biologjike dhe natyrore. Ligji jep gjithashtu parimet e zhvillimit të turizmit mjedisor, të përfitimeve të tjera ekonomike si dhe ato të përcjelljes së informacionit dhe edukimit në drejtim të publikut.

Kutia 1 *Kategorite Menaxhuese te IUCN-se per Zonat e Mbrojtura*¹

I Mbrojtje Strikte (Rezervat Strikt Natyror)

Siperfaqe tokesore ose detare me ekosisteme te vecante ose perfaqesues, karakteristika gjeologjike me/ose lloje te rendesishem. Karakteristika te vlefshme per kerkim shkencor dhe monitorim mjedisor.

II Konservim i ekosistemeve dhe rikrijim (Parqet Kombetare)

Zona Natyrore tokesore ose/dhe detare, te krijuara per (a) mbrojtjen e teresise ekologjike te nje apo me shume ekosistemeve per brezat e sotem dhe te ardhem, (b) perjashtimin e shfrytezimit per qellime te kunderta me ato te ZM-se dhe (c) dhenien e e nje baze te zhvillimit shpirteror, shkencor, edukues dhe vizitues, ku gjithesecila duhet te jete pro-mjedisore dhe pro-kulturore.

III Konservimi i vecorive natyrore (Monumentet e Natures)

Zona qe permbajne nje, ose me shume, vecori natyrore/kulturore me vlera te jashtezakonshme ose unikale per shkak te rallesise se pazakonte, cilesive perfaqesuese, estetike ose kulturore.

IV Konservim me ane te menaxhimit aktiv (Rezervat Natyror i Menaxhuar)

Siperfaqe tokesore ose detare subjekt i nderhyrjeve aktive me qellime manaxhimi per te siguruar mirembajtjen e habitateve dhe/ose permbushjen e kerkesave te llojve te vecanta.

V Konservim i Pejsazheve Tokesore/Detare (Pejsazh Tokesor/Detar i Mbrojtur)

Siperfaqe tokesore ose/dhe detare ku nderveprimi shumevjecar i njeriut me natyren ka dhene nje hapësire me karakter te theksuar estetik, ekologjik dhe/ose kulturor me larmi te larte biologjike ne shume raste. Sigurimi i teresise se ketij nderveprimi tradicional eshte jetik per mbrojtjen, mirembajtjen dhe evolimin e nje zone te tille.

VI Perdorim i qendrueshem i ekosistemeve natyrore (Zone e Perdorimit te Shumefishte)

Zona ku dominojne sistemet natyrore te pamodifikuara, te menaxhuara per te siguruar mbrojtjen dhe ruajtjen afat-gjate te larmise biologjike. Njeherazi, ato mbeshtesin nje perdorim te qendrueshem te prodhimeve dhe sherbimeve natyrore per te siguruar nevojat e komunitetit.

BURIM: IUCN (1994b)

Qellimi themelor i ligjit “Per Zonat e Mbrojtura” eshte tu jape nje mbrojtje te vecante tipareve natyrore kryesore nepermjet ngritjes dhe forcimit te nje rrjeti te Zonave te Mbrojtura te bazuar ne kategorizimet e IUCN (Kutia 3). Ligji percakton perparsite dhe objektivat strategjike per menaxhimin e seciles kategori te ZM-ve.

Harta ne faqe vijuese jep informacion persa i perket pamjes se zonave te mbrojtura, monumenteve te natyres dhe rezervave natyrore te menaxhuara.

¹ Kategori te vendosura ne Sesionin e 19-te te Asamblese se Pergjithshme te IUCN-se, Buenos Aires, Janar 1994.

2.6 APLIKIMI PER DEKLARATE MJEDISORE

Ne Ligjit Nr 12, date 26.02.2015 “Per disa ndryshime ne ligjin Nr. 10440 date 7 7 2011”:

Neni 3

“Zhvilluesi, për projektet me ndikim në mjedis, që janë subjekt i këtij ligji, paraqet pranë ministrisë, e cila ia përcjell AKM-së, dokumentacionin përkatës për procedurën e VNM-së, përfshirë:”.

Neni 4

“Vendimi i AKM-së për VNM-në paraprake i dërgohet ministrisë, i njoftohet palëve të përfshira në proces dhe publikohet në faqen elektronike të AKM-së dhe ministrisë. Ministria i dërgon zhvilluesit vendimin.”.

Neni 5

“Deklarata mjedisore i njoftohet palëve të përfshira në proces dhe publikohet në faqen elektronike të AKM-së dhe ministrisë. Ministria i dërgon zhvilluesit deklaratën mjedisore.”.

2.7 TË DREJTAT E QYTETAREVE

Ligji nr.10431 datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”, përcakton rolin dhe te drejtat e publikut ne ceshtjet mjedisore. Kreu VII Informacioni Mjedisor perfshin ceshtjet qe vijojne:

Qëllimi dhe funksionimi i sistemit të informacionit mjedisor

Informimi i publikut në lidhje me çështjet mjedisore

E drejta për të pasur informacion mjedisor

E drejta për padi gjyqësore

Pjesëmarrja e publikut dhe publiku i përfshirë në vendimmarrje

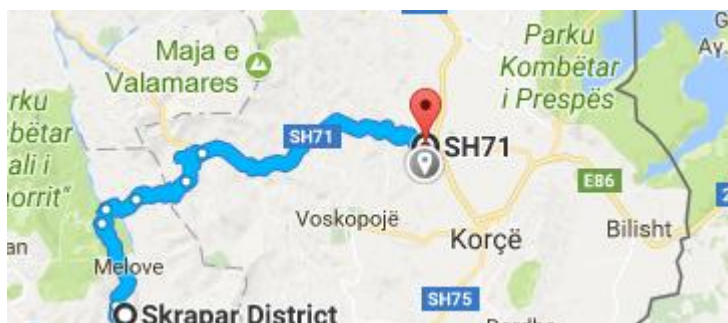
VKM Nr. 247, datë 30.4.2014 “Për përcaktimin e rregullave, të kërkesave e të procedurave për informimin dhepërfshirjen e publikut në vendimmarrjen mjedisore” eshte Vkm qe percakton rregullat, kërkesat dhe procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM).

3. KARAKTERISTIKAT E PROJEKTIT

3.1 HYRJE

Ky kapitull mundeson nje permbledhje te projektit te propozuar se bashku me nje pershkrim te detajuar te secilit nga perberesit me te rendesishem te Objekti “**Studim projekt – zbatim akset rrugor Skrapar – Korçe**” pjesë e kesaj kontrate jane dy segmente te cilat per shkak te shtrirjes se tyre do te trajtohen te ndara nga konsulentit:

Kordinatat sipas Gaus-Kruger



I. SEGMENTI LOZHAN – MALIQ - STRELCE

	Y	X
FILLIMI 0+000	4474544.503	4508546.261
MBARIMI 18+883	4460176.169	4509451.752

I. SEGMENTI MOGLICE – ZEREC – ZHEPE

	Y	X
FILLIMI 0+000	4448532.143	4508025.252
MBARIMI 20+050	4439792.262	4504891.825

Segmenti Zhepe – Zerec – Moglice me gjatesi perfundimtare prej 20.05 km

Ne vija te pergjithshme mund te themi qe segmenti Zhepe – Zerec – Moglice eshte nje rruge qe kalon ne te gjithë gjatesine e saj ne teren malor ajo fillon ne dalje te fshatit Moglice ku lidhet me segmentin Gramsh – Moglice ne Seksioni S – 1 prog 0+000 me kuote 464.75 m zhvillohet ne nje teren malor duke aritur ne Jug – Lindje te fshatit Zerec me kuote 802.5 m, ngjitet ne Qafen e Gurit te prere me kuote 1340.0 m dhe fillon zbret shpatin e malit per te perfunduar ne fshatin Zhepe S – 935 prog 20+050 me kuote 809.8 m

Segmenti Strelce (Hidrocentrali Strelces) – Lozhan I Ri – Maliq me gjatesi prej 18.9 km.

Ne vija te pergjithshme mund te themi qe segmenti Maliq – Lozhan I Ri - Strelce eshte nje rruge zhvillohet ne te gjithë gjatesine e saj ne teren kodrinor ajo fillon ne dalje te qytetit te Maliqit ku lidhet ne Seksioni S – 1 prog 0+000 me kuote 823.51 m duke zbritur pergjate lugines se Lumit Devoll ne Fshatin Lozhan I Ri S – 667 prog 14+000 me kuote 724.62 dhe duke perfunduar ne afersi te Hidrocentralit ne Fshatin Strelce S – 890 prog 18+883 me kuote 666.93 m.

1. Segmenti Moglice – Zerec – Zhepe L = 20,050 ML

Per lehtësi studimi dhe pershkrimi Konsulenti e ka studiuar 3 nen segmente:

- Segmenti Moglice – Zerec L = 6,092 ML
- Segmenti Zerec – Qafe Gurit te Prere L = 6,953 ML
- Segmenti Qafe Guri i Prere – Zhepe L = 7,005 ML

Pershkrimi I gjurmes se rruges Moglice – Zerec



Ky segment fillon ne dalje te fshatit Moglice pjesa perendimore ne kryqezimin me aksin nacional Gramsh Moglice (e trajtuar si degezim rrugor) S – 1. Rruga zbret me pjeresi gjatesore 9.0% ne drejtim te ures se re mbi lumin Devoll e cila do te ndertoht lindje te ures egzisutese (Seksioni S – 4 – S – 8), rruga zhvillohet me pjeresi gjatesore deri ne 2.7% ne drejtim te ures mbi lumin Dushar (Seksioni S – 18 – S – 21), vazhdon ne ngjitje me pjeresi gjatesore nga 2.7% - 7.0% deri tek serpentina e para (seksioni S – 64), zhvillohet ne ngjitje nga serpentina e pare deri tek serpentina e peste (seksioni S – 164) me pjeresi gjatesore nga 7.2 – 8.5 %, Vazhdon perseri ne ngjitje deri tek serpentina e gjashte (seksioni S – 280) dalje e fshatit Zerec.

Fotot e meposhtme tregojne zhvillimin e rruges nga Moglica ne drejtim te Zerecit S – 1 – S – 280.



Zerec – Qafa e Gurit te Prere

Te dhenat kryesore te rruges per segmentin Zerec – Qafa e Gurit te Prere

1. S – 280 – S – 608, L = 6,953 ML
2. Gjeresi=2 x 3.0 m (seksion i asfaltuar) + 2 x 1.0 m (bankine)=8.0 m
3. Rezja minimale ne kthese=min 20 m
4. Numri I kthesave 57 cope nga te cilat 8 jane serpentina
5. Pjeresia terthore $i=2.5\%$
6. Pjeresite gjatesore varjone nga 2.0 % deri 8.96 % duke qene brenda normave te lejuara ne KTP - 2002

7. Paketa e shtresave (shiko llogaritjen e shtresave dhe profilat terthor tip):

- | | |
|---|-----------|
| 1- Shtrese asfaltobetoni | 4 cm |
| 2- Shtrese binderi | 6 cm |
| 3- Shtrese stabilizanti | 15 cm |
| 4- Shtrese cakull makinerie | 2 X 15 cm |
| 5- Mbushje me Zhavorr Lumi e alternuar me material te selektuar germimi | 50 cm |

7. Veprat e vogla te artit: jane perdorur nje larmishmeri nga konsulenti duke filluar nga Mure Prites (graviteti), Mure mbajtes b/a, sisteme Terra Mash (per mbrojtjen e mureve te larta), drenashzhe siperfaqsores me kanale beton ne skarpata, tombino rethore si dhe tombino tip box. Te gjitha jane detajuar ne fletet e projektit si dhe jane evidentuar ne raportet perkatese teknike.

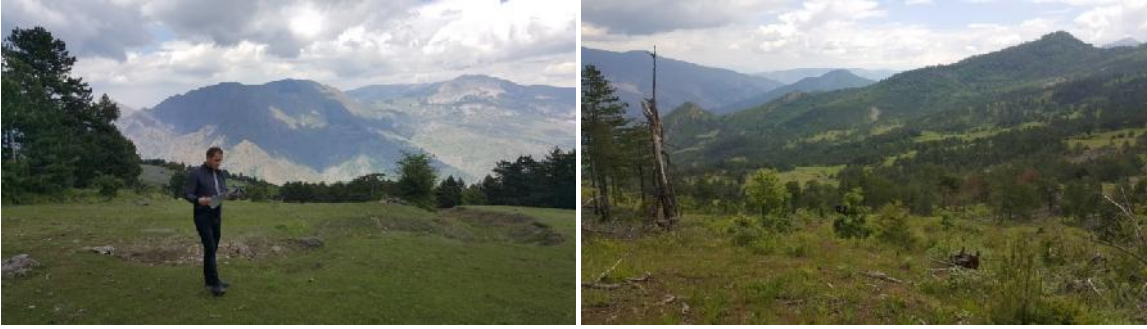
Pershkrimi I gjurmes se rruges Zerec – Qafa e Gurit te Prere



Ky segment fillon ne daje te fshatit Zerec pjesa jug - perendimore S – 280 (serpentine e gjashte). Rruga zhvillohet ne ngjitje deri tek serpentina e tete seksioni S – 360 me pjeresi gjatesore 8.17 – 8.96% ne pjesen e poshteme te rezervuarit te fshatit Zerec. Me pas vazhdon nga pjesa e poshtme e diges se rezervuarit vazhdon ne ngjitje duke pershkuruar nje teren malor duke u zhvilluar me gjashte serpentine te tjera deri ne qafe te gurit te prere ne seksionin S – 598 ky segment zhvillohet me pjeresi gjatesore 7 – 8 %. Nga seksioni 598 deri ne seksionin 608 rruga fillon zbret shpatin e malit dhe zhvillohet me pjeresi 8.37% ne zbritje.

Konsulenti ne zgjedhjen e variantit optimal te gjurmes mori ne konsiderata dhe aspektin mjedisor pasi me kete variant u shmang shpyllezimi I nje siperfaqeje shume te madhe me pisha te egra reth 25 hektare, ndersa me gjurmen e re ky shpyllesim reduktohet ne reth 9.5 hektare. Cka lind nevoja qe pemet qe do te priten te zevendesohen, dhe ne baze te nje vleresimi nga ana e konsulentit duhen mbjelle reth 20,000 – 25,000 pisha te egra. Konsulenti propozon qe te mbillen pisha te egra me diameter > 10 cm, te cilat do te konsiderohen ne preventivin final te projekt – zbatimit.

Fotot e meposhtme tregojne zhvillimin e rruges nga Zereci ne drejtim te Qafes Gurit te Prere S – 280 – S – 608.

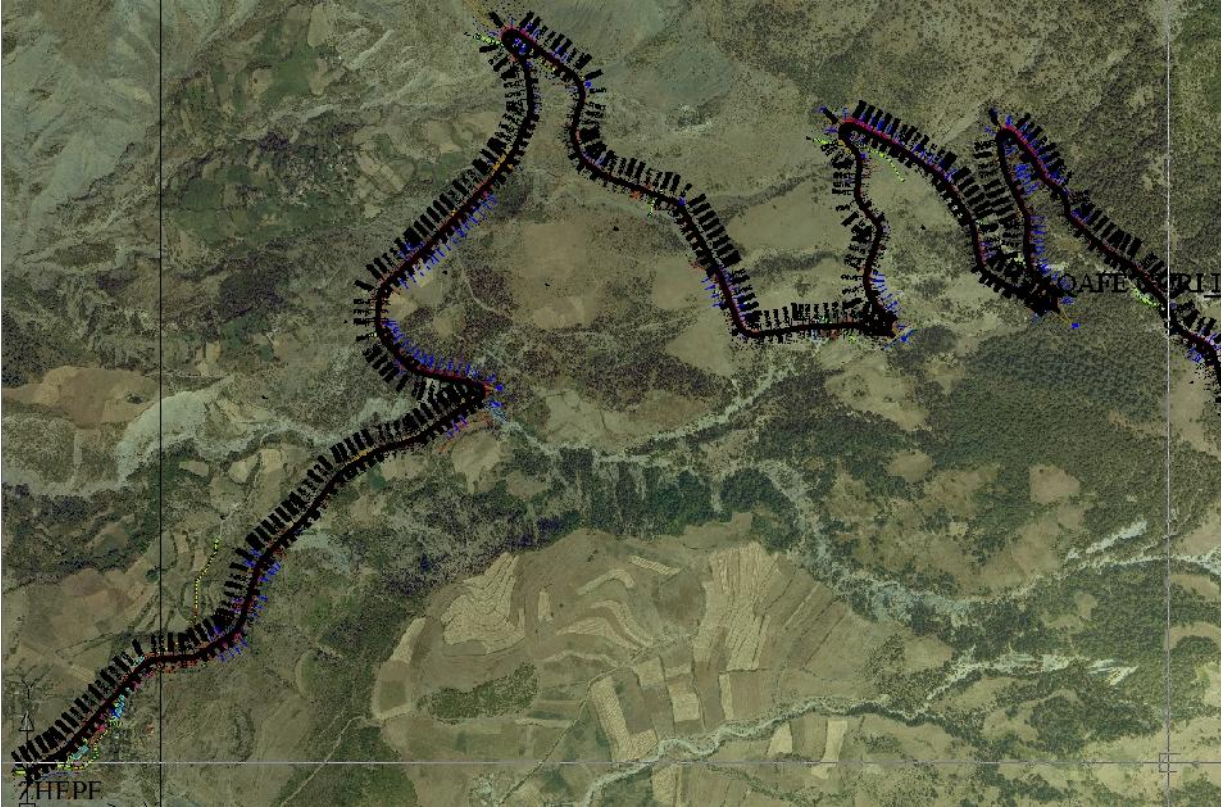


Qafa e Gurit te Prere – Zhepe

Te dhenat kryesore te rruges per segmentin Qafa e Gurit te Prere – Zhepe

1. S – 608 – S – 935, L = 7,005 ML
2. Gjeresi=2 x 3.0 m (seksion i asfaltuar) + 2 x 1.0 m (bankine)=8.0 m
3. Rezja minimale ne kthese=min 20 m
4. Numri I kthesave 54 cope nga te cilat 6 jane serpentina
5. Pjeresia terthore $i=2.5\%$
6. Pjeresite gjatesore varjone nga 5.0 % deri 8.00 % duke qene brenda normave te lejuara ne KTP - 2002
7. Paketa e shtresave (shiko llogaritjen e shtresave dhe profilat terthor tip):
 - 1- Shtrese asfaltobetoni 4 cm
 - 2- Shtrese binderi 6 cm
 - 3- Shtrese stabilizanti 15 cm
 - 4- Shtrese cakull makinerie 2 X 15 cm
 - 5- Mbushje me Zhavorr Lumi e alternuar me material te selektuar germimi 50 cm
7. Veprat e vogla te artit: jane perdorur nje larmishmeri nga konsulenti duke filluar nga Mure Prites (graviteti), Mure mbajtes b/a, sisteme Terra Mash (per mbrojtjen e mureve te larta), drenashzhe siperfaqsores me kanale beton ne skarpata, tombino rethore si dhe tombino tip box. Te gjitha jane detajuar ne fletet e projektit si dhe jane evidentuar ne raportet perkatese teknike.

Pershkrimi I gjurmes se rruges Qafa e Gurit te Prere – Zhepe



Ky segment fillon ne daje sa kalon qafen e gurit te prere dhe zhvillohet ne zbritje deri ne fshatin Zhepe te rethit te Skraparit, ne qafen e gurit te prere ndahen kufijte gjeografike midis Qarkut te Beratit dhe Qarkut te Korce. Ruga zhvillohet ne zbritje te shpatit te malit pjeresi gjatesore qe variojne nga 5 deri ne 8 %.

Fotot e meposhtme tregojne zhvillimin e rruges nga Zereci ne drejtim te Qafes Gurit te Prere S – 280 – S – 608.



Segmenti Maliq - Lozha i Ri - Strelce L = 18,883 ML

Te dhenat kryesore te rruges per segmentin Maliq - Lozha i Ri - Strelce

1. S – 1 – S – 890, L = 18,883ML
2. Gjeresi=2 x 3.0 m (seksion i asfaltuar) + 2 x 1.0 m (bankine)=8.0 m
3. Rezja minimale ne kthese=min 30 m
4. Numri I kthesave 163 cope
5. Pjeresia terthore $i=2.5\%$

6. Pjeresite gjatesore varjone nga 0.0 % deri 7.14 % duke qene brenda normave te lejuara ne KTP – 2002 (Theksojme se pjeresite ne zbritje nga 4.0 % - 7.14% jane aplikuar shume ralle. Vetem ne segmente te cakutara)

7/1. Paketa e shtresave seksioni S – 1 – S – 9 Rruge ne zone urbane (shiko dhe profilat terthor tip):

- 1- Shtrese asfaltobetoni 4 cm
- 2- Shtrese binderi 6 cm
- 3- Shtrese stabilizanti 15 cm
- 4 – Punime per zgjerim kasonete (shif profilin tip)
- 5- Elemente te rruges ne zone urbane (kub, trotuar, ndricmi, bordure, kunete)

7/2. Paketa e shtresave seksioni S – 9 – S – 890 Rruge ne zone urbane (shiko dhe profilat terthor tip):

- 1- Shtrese asfaltobetoni 4 cm
- 2- Shtrese binderi 6 cm
- 3- Shtrese stabilizanti 15 cm
- 4- Punime per zgjerim kasonete (shif profilin tip)

8. Veprat e artit

8/1. Veprat e mbedha te artit Urat b/a, urat me soletone, nuk jane zevendesuar, ne keto segmente rruga eshte rakorduar dhe pershtatur ne funksion te vepres se artit.

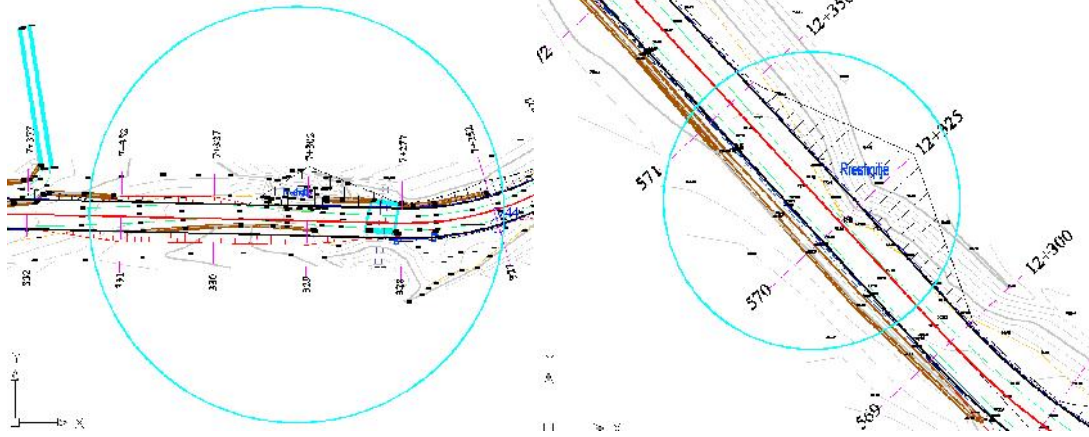
Veprat e vogla te artit: jane perdorur nje larmishmeri nga konsulenti duke filluar nga Mure Prites (graviteti), Mure mbajtes b/a, drenashzhe siperfaqsores me kanale beton ne skarpata, tombino rethore si dhe tombino tip box. Te gjitha jane detajuar ne fletet e projektit si dhe jane evidentuar ne raportet perkatese teknike.

Pershkrimi I gjurmes se rruges Maliq - Lozha i Ri – Strelce



Persa eshte sqaruar dhe ne kapitujet me siper ky segment rrugor ne TOR ka qene vetem per tu rehabilituar vende vend dysHEMEJA e rruges egzistuese dhe per tu riveshur. Pas argumentave te paraqitur Konsulenti hartoi nje Draft – Projekt Zbatimi per rikonstruksonin e plote te ketij segmenti. Ne vija te pergjithshme ky rikonstrukson konsiston ne:

1. Trajtimin si zone urbane te segmentin S – 1 – S – 9 (dalja veri – perendimore e Qytetit te maliqit) me te gjitha parametrat e nje rruge ne zone urbane.
2. Seksionet ne vazhdim nga S – 9 – S – 890 eshte bere rikonstruksoni I plote I trasese se rruges duke perfshire zgjerimet, kasonete ne zgjerim, muret prites dhe mbajtes, masat mbrojtese ne skarpatat problematike etj.
3. Jane trajtuar me masa inxhinierike (jane paraqitur ne fletet e projekteti) shkarjet e mbedha siperfaqsores ne seksionet S – 329 dhe S – 570



4. Segmenti ndermjet Seksioneve S – 657 – S – 671 qe perkon me qendren e Fshatit Lozhan nuk do te meret ne studim pasi ai eshte I sistemuar si rruge ne zone urbane me investime te kryera nga ish – Komuna Lozhan.

Me poshte po bejme nje pershkrim me set fotografike te zhvillimit te gjurmes Maliq – Lozhan I Ri – Strelce.

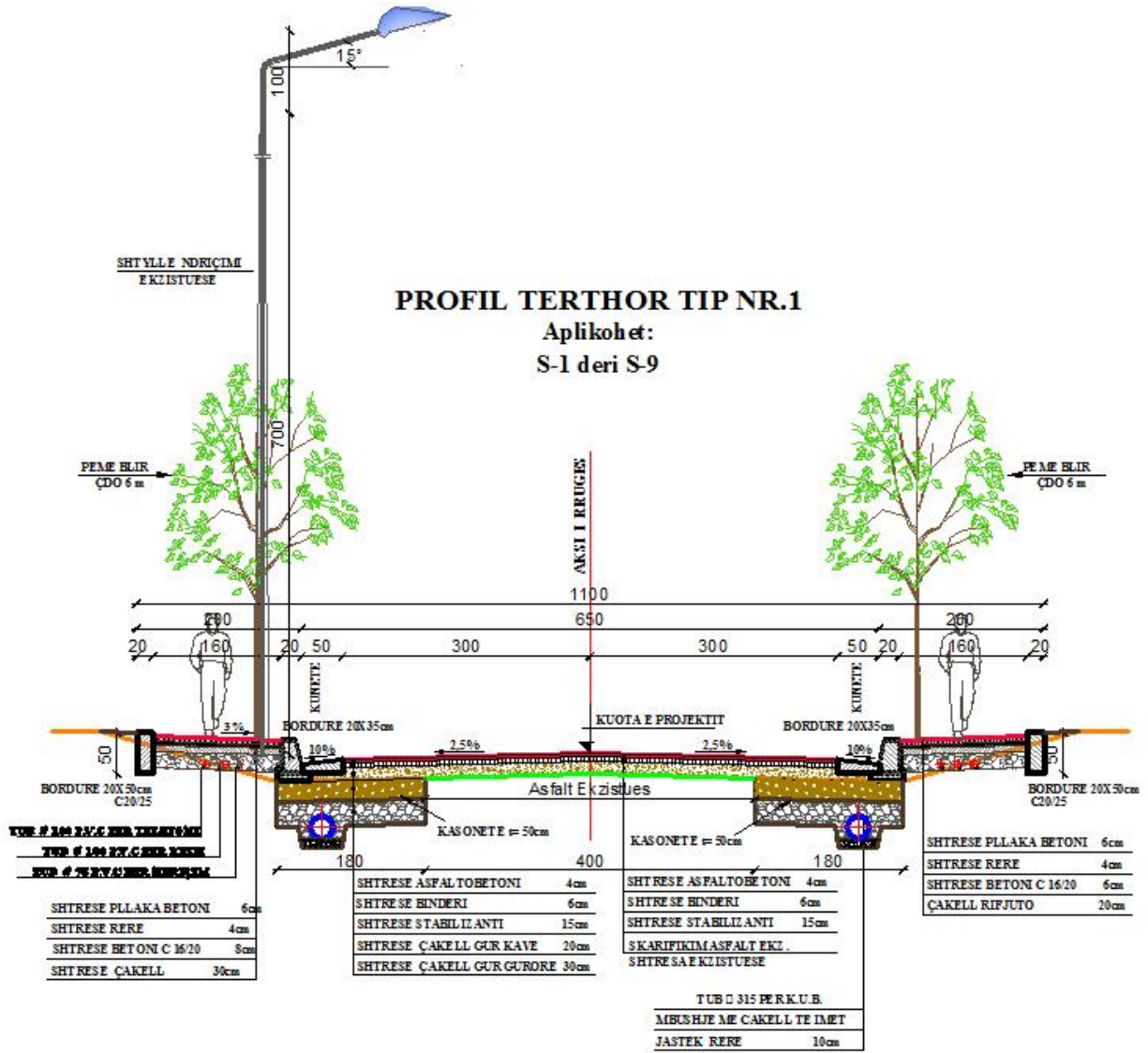


Profilat terthore tip te perdorur

Shtresat rrugore jane projektuar pasi jane bere llogaritjet e nevojshme sipas AASHTO 1993.

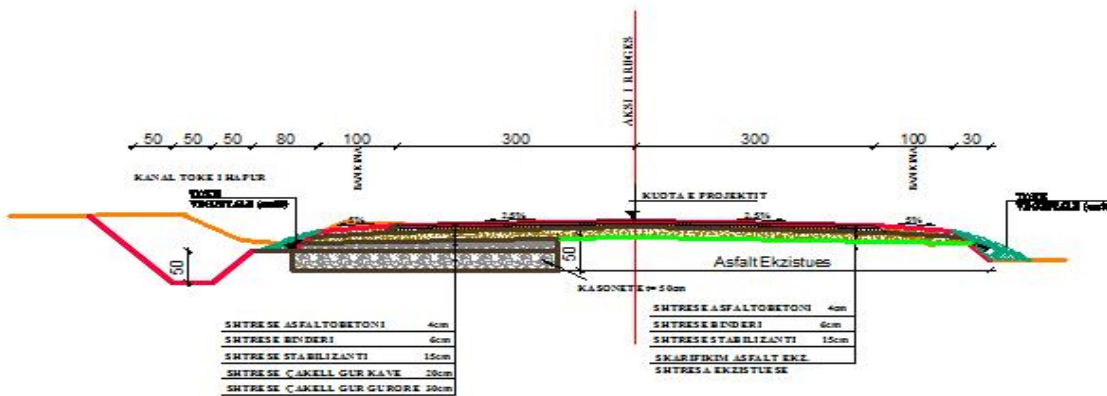
Profilat tip Segmenti Moglice – Zerec – Zhepe

Profilat tip Segmenti Maliq – Lozhan I Ri – Strelce



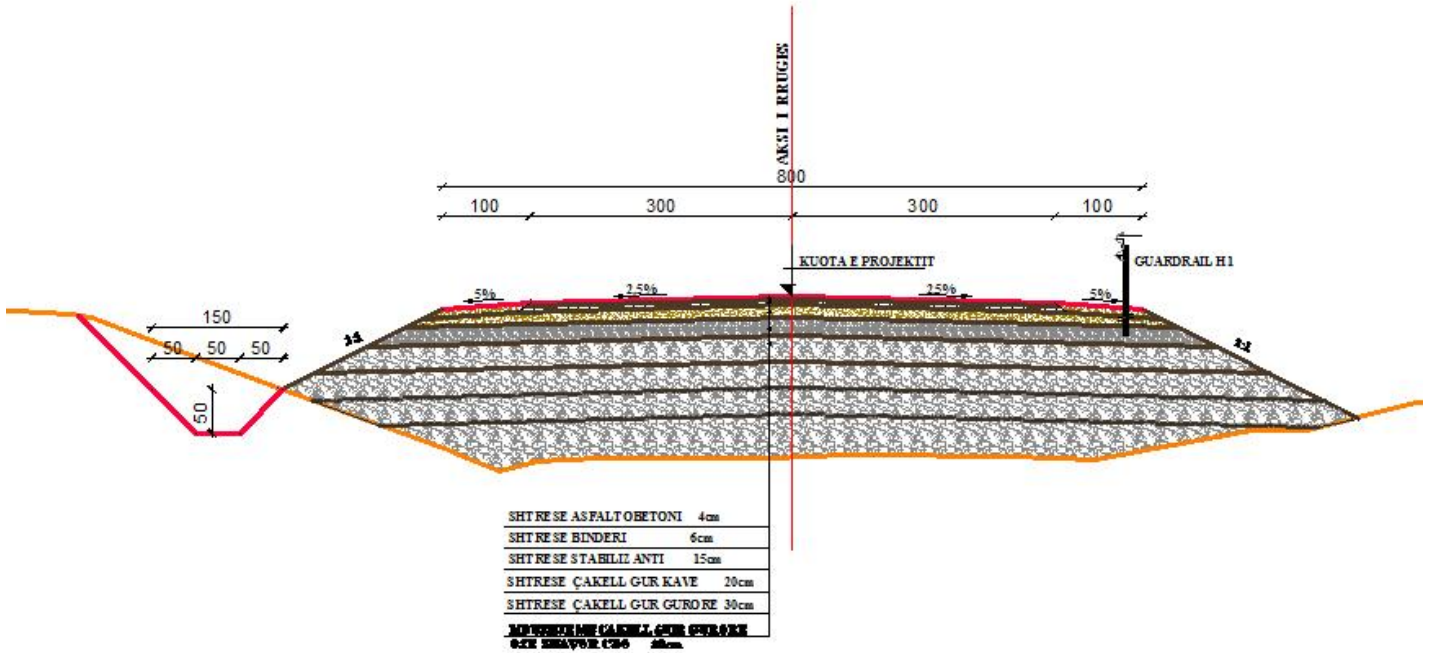
PROFIL TERTHOR TIP NR.2

Aplikohet:
S-10 deri S-11
S-23 deri S-288



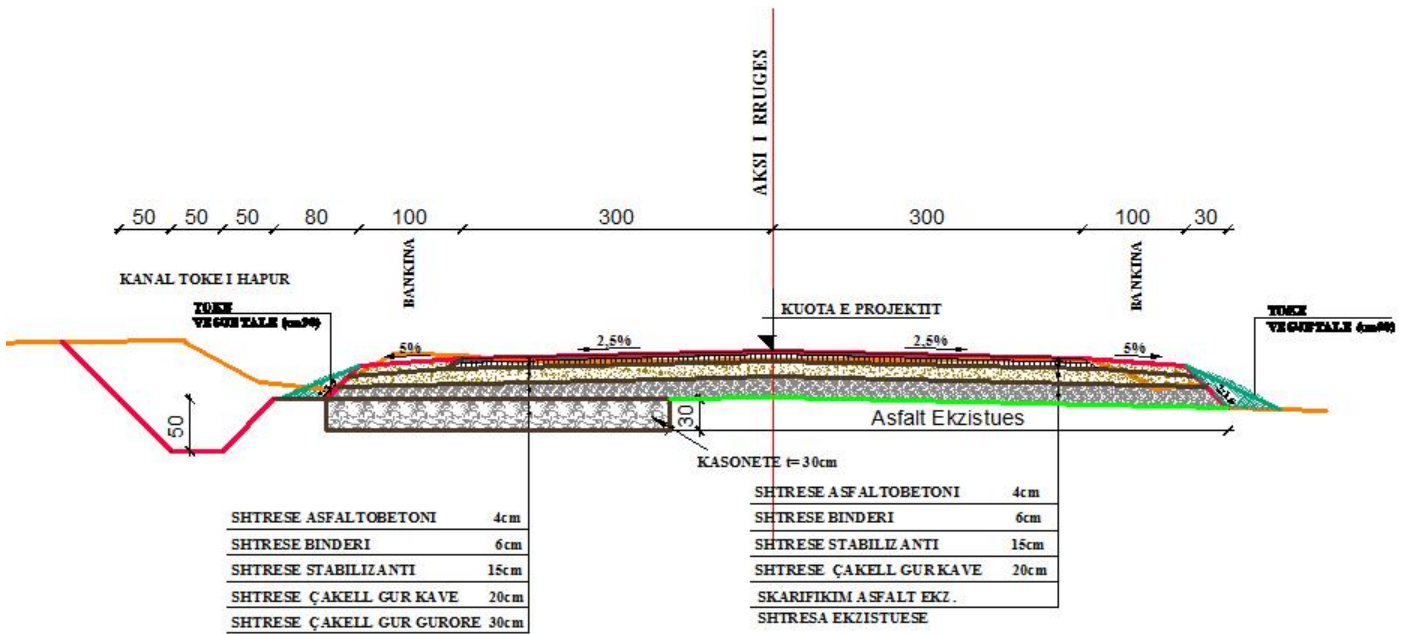
PROFIL TERTHOR TIP NR.3

Aplikohet :
S-12 deri S-22



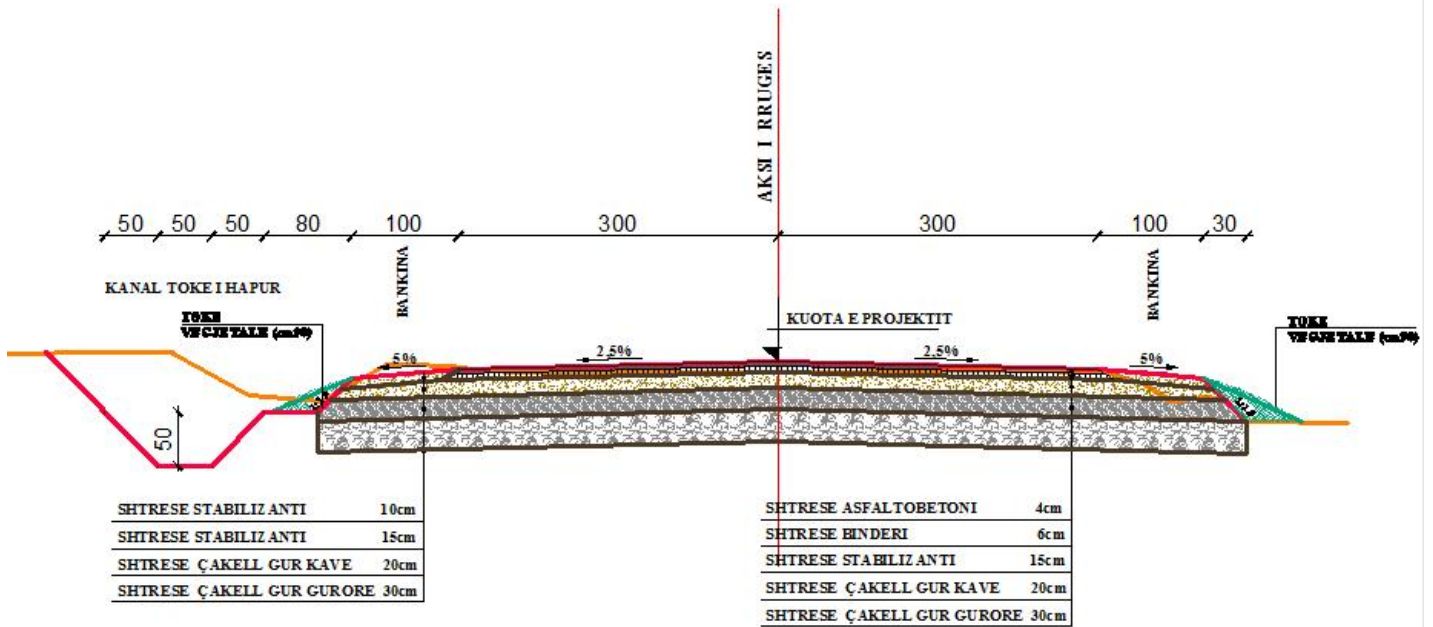
PROFIL TERTHOR TIP NR.4

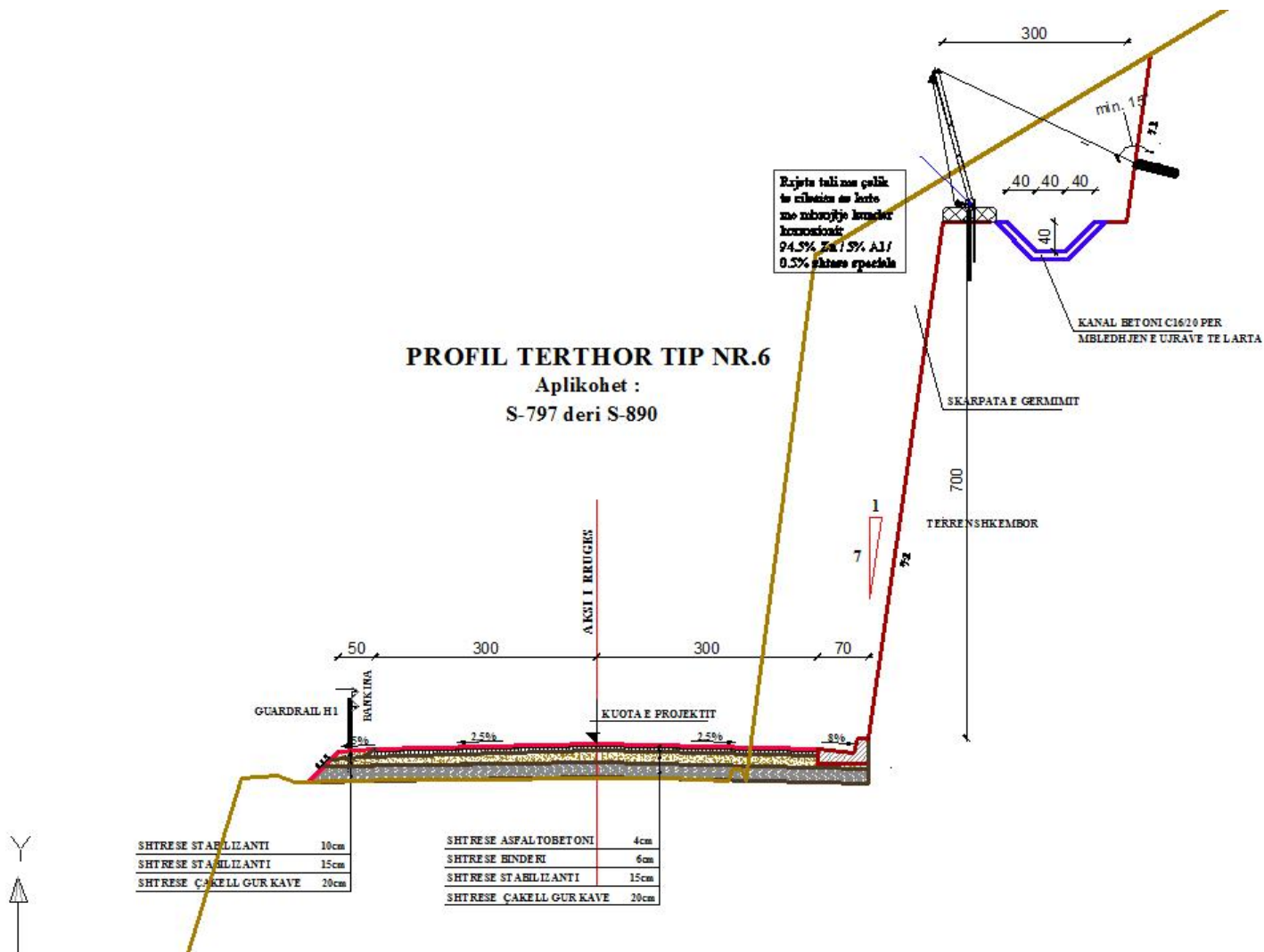
Aplikohet :
S-289 deri S-657



PROFIL TERTHOR TIP NR.5

Aplikohet :
S-671 deri S-796





4. TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE, TERRENI DHE PEISAZHI

Ndertime te interesit historike dhe kulturor merren ne konsiderate ne kete kapitull.

4.1 TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE

Monumentet e trashegimise kulturore jane ne nje distance te mjaftueshme nga rruga e propozuar dhe per kete nuk kerkohet studim i vecante.

4.1.1 Ndikimet ne Trashegimine Arkeologjike dhe Kulturore

Eshte shume evidente nga studimet se rruga e propozuar nuk do te kete asnje impakt te rendesishem ne terrenet historike kulturore apo arkeologjike per shkak te distances ndermjet rruges se propozuar dhe terrenet me interesit arkeologjik,

4.2 TERRENI, PEISAZHI DHE TRASHEGIMIA KULTURORE

Ky seksion merret me mjedisin ne kushtet aktuale (linja Baze). Nje theks i vecante duhet t'i jepet faktit qe ambjenti ka nje njesi te balancuar mire qe ndikohet shume nga ndyshimet. Mjedisi duket te konsiderohet si teper dinamik dhe vecanerisht i nderprere nga nderhyrja njerezore.

4.2.1 Karakteri i Terrenit

Segmentit Zhepe – Zerec – Moglice L = 20,050 ml

Zona e studimit është një zone kodrinoro-malore. Ajo fillon ne lugine e Lumit Devoll ne fshatin Moglice dhe përfundon ne Luginen e Lumit te Tomorrices ne fshatin Zhepe te Skraparit. Nga Moglica deri mbi fshatin Zerec kalohet neper shpatin e majte te Lugines se Devollit.

Segmentit Maliq – Lozhan I Ri - Strelce L = 18,883 ml

Zona e studimit përfshihet në luginën e Lumit Devoll. Relievi është i tipit lumor. Në pjesën e parë nga Maliqi deri në rreth 8 km përgjatë rrugës Maliq – Lozhan lugina është relativisht më e gjerë me shpate më të butë dhe me tarraca lumore të zhvilluara mirë.

4.2.2 Ndikimi ne terren dhe peisazh

Terreni dhe impaktet vizuale do te theksohen me shume gjate fazes se ndertimit dhe ne nje kohe te shkurter keshtu qe sherbimet nuk jane shume te nevojshme apo jane te limituara ne perdorimin e tyre. Interferenca e rruges me kontekstin vizual te tyre do te mbete e ulet. Godinat e trashegimnise si kishat jane gjithashtu mjaft larg rruges keshtu qe konteksti vizual i tyre nuk do te ndryshohet shume nga projekti.

Impakti i pergjithshem nga afatshkurter deri ne afatmesem ne rrugen e propozuar te karakterit te terrenit eshte konsideruar te jete ne nivelin e ulet.

4.2.3 Masat Lehtesuese per Terrenin dhe Peisazhi

Te pergjithshme

Ne kete aspekt gjurma e rruges eshte perzgjedhur qe te kete sa me pak impakte ne pronat private, tiparet topografike, pemet dhe pyjet kudo qe eshte pare si e mundur. Megjithate, si me cdo ndertim tjeter disa lloje impaktesh jane te pashmangshme dhe kudo qe ato do shfaqen jane propozuar masa te nevojshme per t'i zbutur ato.

Faza e Ndertimit

Kontratrat do të lidhen në mënyrë që të sigurohet një praktikë sa më e mirë pune si edhe që të zvogelohen impaktet negative që vijnë si rezultat i ndertimit në nivelin më të ulët të mundshëm dhe që sigurojnë makineritë që operojnë brenda skemës në zonën e ndertimit i zbatojnë ato.

Zonat e depozitimit do të pozicionohen në mënyrë që të menjaherë impaktet e metejshme në pronat private e banesat ekzistuese, pemet, gardhimet, dranzhimet etj. dhe si të tilla do të kenë prioritet për tu ndërtuar.

Natyra e përhershme e impaktit do të ndikojë gjithashtu në pronat e shtëpive private përreth vetëm në ato seksione ku kjo prone është në afërsi të rruges së propozuar. Megjithatë, shërbimet lehtësuese janë kryer për të minimizuar në maksimum impakte të tilla të banoret.

5. BURIMET NATYRORE

5.1 KLIMA

Pellgu ujëmbledhës i lumit Devoll shtrihet në zonën e ndryshme klimatike. Prej rrjedhjes së sipërme deri në afërsi të Kodovjatit, që është dhe zona në studim, pellgu i Devollit shtrihet në zonën klimatike mesdhetare paramalore jugore dhe në atë mesdhetare malore juglindore.

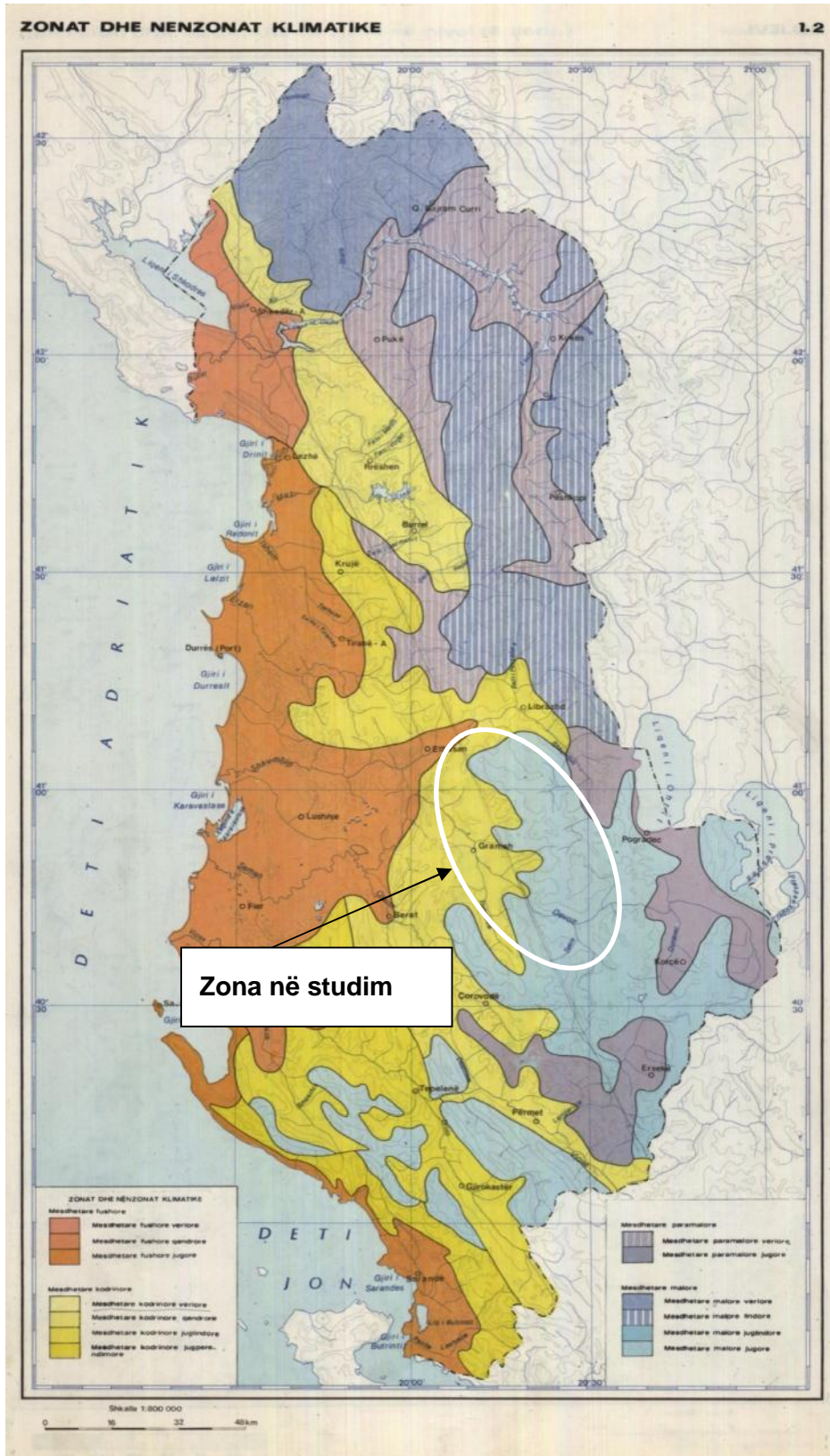
Zonat mesdhetare malore dhe ajo paramalore karakterizohen nga dimra të ftohtë dhe me kohëzgjatje të madhe. Në këto zona bora është fenomen i zakonshëm, ndërsa lartësia e shtresës së borës sidomos në zonën malore arrijnë në 1-1.5 m.

- **Temperatura e ajrit**

Zona në studim bën pjesë në rajonet më të ftohta të vendit tonë, me tipare të dukshme të ndikimit kontinental. Në këto zona të pellgut ujëmbledhës temperaturat mesatare vjetore luhaten ndërmjet 9.5 – 10.5° C. Në Korçë mesatarja vjetore është 10.5° C e korrikut rreth 20° C e janarit 0.5° C dhe amplituda e temperaturës mesatare e gjithë pellgut ujëmbledhës të zonës në studim është 3.7° C.

Maksimumet absolute gjithashtu janë mjaft të mëdha (në Korçë rreth 39° C, në Sheqeras rreth 38° C dhe Zvirin rreth 35° C. Këto vlera janë rrjedhim i depërtimit të masave ajrore të nxehta tropike si dhe karakterit të mbyllur të fushëgropës. Për temperaturat më të ulta dallohet në veçanti Sheqerasi, ku temperatura mesatare e gushtit arrijnë në 18.8° C dhe e janarit 0° C. Këtu është shënuar regjistrimi i minimumit absolut të temperaturës në vendin tonë (-26.8° C).

Edhe në Korçë e Zvirinë minimumet janë shumë më të theksuara se në rajonet e tjera të brendshme të vendit tonë (-21° C dhe -25° C më 21.01.1987). Këto minimum janë pasojë e depërtimit të masave ajrore të ftohta. Ky proces fuqizohet edhe nga forma e mbyllur e fushëgropës së rrethuar nga male të larta në tabelën nr 3 dhe nr 4 janë dhënë për vendmatjet meteorologjike që ndodhen në zonën në studim temperaturat e ajrit maksimumet dhe minimumet absolute për muajt dhe vitet.



Tab. 1 Temperatura mesatare mujore dhe vjetore e pellgut

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
0.1	1.2	3.9	8.2	12.9	16.1	18.6	18.7	15.4	10.3	6.0	1.9	9.5

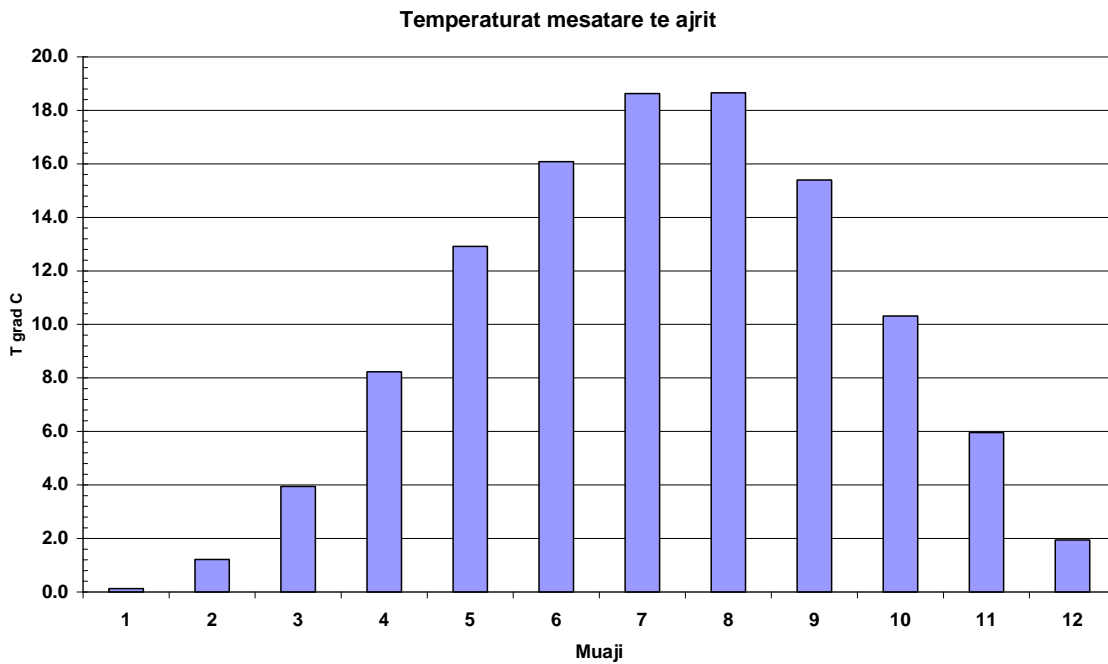


Fig. 3 Shpërndarja brendavjetore e temperaturës së ajrit, pellgu i Devollit

Tab. 2 Temperaturat maksimale absolute

Nr	Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
1	Dardhë	15.0	16.5	22.0	24.0	28.0	30.0	36.0	32.2	28.8	25.6	20.0	19.5	36.0
2	Korçë	17.4	21.8	26.3	26.7	31.6	34.3	38.7	36.5	33.1	27.6	25.0	18.1	38.7
3	Bilisht	16.0	19.1	27.3	27.1	31.9	34.8	38.4	35.5	33.8	31.0	22.5	17.5	38.4
4	Sheqeras	17.4	20.2	24.5	26.5	31.0	35.5	37.6	37.0	31.8	31.2	23.0	19.0	37.6
5	Zvirinë	16.2	19.8	22.6	28.0	32.0	35.5	38.8	34.8	33.5	29.2	25.5	19.0	38.8
6	Voskopojë	16.3	18.5	23.8	24.8	25.7	28.7	34.6	32.9	30.5	27.5	21.2	18.9	34.6
7	Popçisht	16.9	16.5	21.6	26.4	27.9	34.3	38.2	34.0	32.3	29.8	22.6	19.2	38.2

Tab. 3 Temperaturat minimale absolute

Nr	Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
1	Dardhë	-21.8	-16.5	-17.5	-10.1	-1.6	0.0	3.5	3.5	-1.2	-6.7	-11.5	-18.5	-21.8
2	Korçë	-20.9	-17.3	-16.5	-10.5	0.0	2.6	4.9	6.6	-0.5	-7.5	-10.2	-19.0	-21.8

3	Bilisht	-24.8	-18.3	-15.1	-7.7	-1.5	3.1	5.6	5.0	-1.3	-10.3	-14.0	-22.0	-24.8
4	Sheqeras	-26.8	-22.6	-19.7	-9.3	-3.1	0.6	1.2	0.2	-5.1	-8.5	-16.0	-24.0	-26.8
5	Zvirinë	-25.2	-19.5	-17.0	-8.6	-2.4	1.5	3.5	3.0	-2.4	-6.5	-14.6	-21.7	-25.2
6	Voskopojë	-25.6	-23.7	-24.1	-11.1	-3.5	-2.1	1.1	2.3	-4.2	-12.0	-16.8	-23.0	-25.6
7	Popçisht	-14.0	-15.5	-12.7	-1.6	1.3	5.9	7.8	4.7	-6.3	-1.4	-7.6	-11.4	-15.5

• **Reshjet Atmosferike**

Zona në studim dallohet qartë nga zonat e tjera të vendit tonë, për sasinë më të vogël të reshjeve, sidomos Sheqerasi me 638 mm, mesatarja shumëvjeçare vjetore. Kjo është e lidhur me efektin fenik që ndodh kur masat ajrore zbresin në këtë fushëgropë, mbasi kanë kapërcyer vargjet e larta në perëndim të saj.

Brenda zonës në studim ka një shpërndarje gjeografike të pabarabartë të reshjeve vjetore. Afërsia e maleve në Korçë e Maliq bën që në këto vendmatje meteorologjike të bien deri 150 mm reshje më shumë se në Sheqeras. Në verë që është periudha e thatë e vitit bien mesatarisht rreth 12.5% e reshjeve vjetore.

Një dukuri e tillë është rezultat i ndikimit kontinental në klimën e saj, më të cilën është i lidhur dhe maksimumi sekondar i reshjeve në muajin maj, që vihet re mirë sidomos në Korçë. Në tabelën nr 4 jepen reshjet mujore dhe vjetore. Reshjet më të mëdha vjetore vihen re në vendmatjen meteorologjike Dardhë dhe Voskopojë 1030 mm dhe më të vogla në Sheqeras 638 mm dhe Zvirinë 670 mm. Reshjet më të mëdha 24orëshe jepen në tabelën nr 5 kurse në tabelën nr 6 jepen reshjet 24orëshe me siguri të ndryshme.

Tab. 4 Reshjet mesatare mujore dhe vjetore, pellgu i Devollit
(deri pranë Kodovjatit)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
81	77	65	62	72	41	33	31	48	87	114	101	813

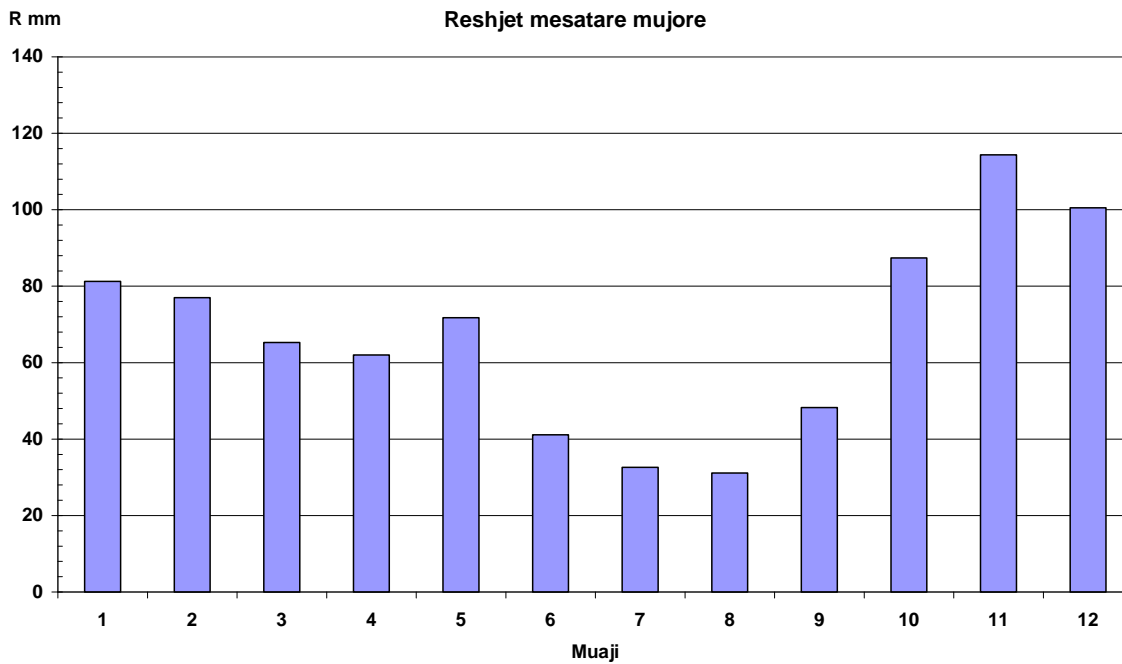


Fig. 5 Shpërndarja brendavjetore e reshjeve atmosferike

Tab. 5 Reshjet më të mëdha 24 orëshe

Nr	Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
1	Miras	36	53	33	41	58	34	40	55	48	58	62	65	65
2	Dardhë	55	55	54	50	61	69	61	33	98	60	77	92	98
3	Korçë	50	44	33	53	50	80	49	45	63	63	85	77	85
4	Bilisht	38	33	35	53	69	55	42	41	69	61	69	40	69
5	Sheqeras	37	37	35	33	37	31	44	39	49	96	74	53	96
6	Zvirinë	41	49	40	32	38	33	37	44	35	140	87	65	140
7	Voskopojë	55	60	41	39	42	34	31	39	63	84	90	86	90
8	Popçisht	49	41	34	30	52	87	50	26	55	85	84	101	101

Tab. 6 Reshjet më të mëdha 24 orëshe me siguri të ndryshme

Nr	Stacioni	Siguria në %				
		1	2	5	10	20
1	Miras	90	82	72	64	56
2	Dardhë	110	100	88	79	69
3	Korçë	106	96	83	63	48

4	Bilisht	79	71	62	55	48
5	Sheqeras	118	106	90	77	64
6	Zvirinë	92	83	72	63	53
7	Voskopojë	107	96	86	75	64
8	Popçisht	100	91	79	69	60

Dëbora në zonën në studim krijon shtresë që në nëntor. Shtresa e dëborës takohet deri në dekadën e tretë të marsit, por në disa raste edhe në prill. Takohen rreth 34 ditë me shtresë bore kurse trashësi maksimale e shtresës së saj ka arritur në 47 cm, kjo zonë është ndër rajonet më me borë në vendin tonë, dallohet sidomos pjesa veriore e saj.

5.2 GJEOMORFOLOGJIA, GJEOLGJIA DHE TOKAT

Kushtet e tokës gjatë skemës së propozuar janë bazuar në studimin e ndermarre. Dherat dhe gjeologjia e zonës janë një përberës i shumë aspekteve të mjedisit duke përfshirë floren dhe faunen, terrenin, ujrat dhe klimën. Impaktet e këtyre aspekteve të vecanta u përkasin seksioneve të kësaj raporti të VNM.

5.2.1 Gjeomorfologjia dhe Gjeologjia

SEGMENTI MOGLICË – ZHEPË

Zona e studimit përfaqëson një ndërtim gjeologjik të komplikuar. Për shkak të tektonikës shumë të zhvilluar aty takohet një larmi e gjere formacionesh shkëmbore të cilat i përkasin tre zonave tektonike (Zonës Mirdita, Zonës Krasta dhe Zonës Kruja).

Në zonën e studimit takohen formacionet e mëposhtme:

- Pakoja vullkanogjenero sedimentare (bT2-J1)
- Gëlqerorët e Triasikut të Sipërm – Jurasikut të Poshtëm (T3-J1)
- Shkëmbinjtë metamorfike të Jurasikut të Mesëm (mJ2)
- Shkëmbinjtë ultrabazikë të masivit të Devollit (sJ2)
- Depozitimet e Jurasikut të Sipërm – Kretakut të Poshtëm (J3-Cr1)
- Depozitimet e Kretakut të Sipërm (Cr2)
- Depozitimet flishiodale të Eocenit të Mesëm dhe të Sipërm (Pg22-Pg23)
- Depozitimet flishore të Oligocenit të Mesëm (Pg32)
- Depozitimet e Kuaternarit (Q) që përfaqësohen nga depozitimet eluvialo-deluviale

Pakaja vullkanogjenero sedimentare (bT2-J1)

Formacioni vullkanogjenero -sedimentar (FVS) përhapet kryesisht në periferi të masivit ofiolitik të Devollit. Ndërtimi i formacionit vullkano - sedimentar është mjaft i ndërlikuar për shkak të tektonikës, që jo rrallë ka çuar në perseritje të tij në trajtë luspash. Krahas bazalteve, silicoreve radiolaritike e shisteve që ndertojnë formacionin vullkanogjenero - sedimentar (bT2- J1), jo rrallë në shoqërim hapësor me to, takohen edhe fragmente të melanzhit “bllaqe në matriks” të Jurasikut të sipërm, që janë përfshirë në luspëzimet kryesisht gjatë procesit të vendosjes së formacionit vullkano - sedimentar dhe ofioliteve jurasike mbi buzet kontinentale para Titonianit të vonshëm.

Gëlqerorët masive – shtresëtrashë me ngjyre gri (T3-J1)

Këto depozitime kane dalje te kufizuar ne zonën e studimit. Behet fjale për gëlqerorë biomikritike pllakore me silicore, shume te pasur me bivalvore pelagjike e konodonte te cilët dora dores kalojne ne gelqerore neritike algore shtrese mesem. Me lart prerja vijon me pakon e gelqeroreve me megalodonte qe ndertohet nga nderthurja e gelqeroreve biomikritike, shtrese trashe, me megalodonte, gelqerore stromatolitike, shtrese mesem dhe gelqeroreve turbiditike. Ky formacion është i rilevuar ne hartën gjeologjike ne shkallen 1:50000.

Ky formacion ka përhapje te kufizuar ne zonën e studimit dhe preket ne një pjese te vogël nga aksi i rrugës. Ai përfaqësohet nga amfibolite, rreshpe kuarc-mikore granatmbajtese dhe greenshiste. Mbetje te këtij (copa dhe blloqe) formacioni janë takuar edhe ne gërmimet e kryera ne mbulesen e flishit Eocenik. Behet fjale për shkëmbinj me strukture kristalore te plote dhe teksture rreshpore.

Këta shkëmbinj janë te përhapur ne zonën e studimit dhe ne segmente te caktuar rruga kalon mbi ta ose ne periferi te tyre. Ata bëjnë pjese ne brezin perëndimor te ofioliteve te Shqipërisë ne Zonën tektonike Mirdita ne atë qe njihet si masivi i Devollit. Përbëhet kryesisht nga shkëmbinj te tipit harzburgite dhe lercolite.

Depozitimet e Jurasikut te Siperme – Kretakut te Poshtem (J3-Cr1)

Këto formacione njihen edhe me emrin e perbashket si “Melanzhi ofiolitik”.

Ne zonën e studimit këto formacione janë te ndara ne:

Depozitimet e Jurasikut te sipërm (J3) qe ne zonën e studimit përbehen nga brekçe ofiolitike dhe ranore tufogjenë. Trashesia e depozitimeve brekçore eshte deri 250 – 300m. Brekçet dhe tufo brekçet ofiolitike mund te konsiderohen si analog facial i melanzhit "blloqe ne matriks". Ne brekçet ofiolitike takohen copa kryesisht dolerite, peridotite, dunite, gabro amfibolite, copa gelqerore te Triasikut dhe te Jurasikut te poshtem - te mesem, silicore, ranore, etj. Matriksi eshte ranorik e alevrolitor me permbajtje te ngjashme me copat.

Flishi i hershem (J3t-Cr1v) Depozitimet e Jurasikut te siperme- Kretakut te poshtem perfaqesohen nga flishi i hershem i cili i perket zonës se Mirdites. Kohet e fundit ai njihet edhe me emrin flishi Firza. Ai shtrihet si mbi formacionet e ofioliteve ashtu dhe mbi formacionet kontinentale triasike e jurasike dhe mbulesave radiolaritike e terigjene te tyre. Behet fjale për depozitime pelagjike qe perfaqesohen nga nderthurje te holla e te trasha mergelore e gelqerore mergelore radiolaritike me tintinide, argjilore, alevrolitore, ranore si dhe brekçore e konglobrekçore. Materiali copezor mbizoterues eshte ai ofiolitik, por takohen edhe grimca e copa silicore, gelqerore, etj. Trashesia e tyre arrin deri ne 300-400 m. Ne pergjithesi ne prerjet e flishit Firza mund te dallohen dy perfaqesime mbizoteruese: ne pjesen e poshteme kryesisht depozitime kanalore brekçore, ndersa ne pjesen e siperme turbidite ranoro - mergelore.

Melanzhi ofiolitik “Bllok ne matriks” ndertohet nga nje matriks argjilor ngjyre gri, gri te gjelber, gri te erret, ku notojne ne menyre kaotike copa shkëmbinjsh te ndryshëm si shkëmbinj ultrabazikë, gëlqerorë, silicore etj. Kane dalje te kufizuar ne zonën e studimit. Ata vendosen ne kontakt tektonik dhe jane te mbihedhur mbi flishin e eocenit te mesem. Perfaqesohen nga gelqerore biomikritike, mergelore, gelqerore biomikritike pllakore, me globotrunkana dhe shtresa te kalkareniteve, te cilet ne pjesen e siperme kalojne dora dores ne flishin e Maastriktianit te siperme.

Depozitimet flishore te Eocenit te Mesëm dhe Sipërm (Pg22 - Pg23)

Prerja perfaqesohet nga depozitime terigjene flishore ku jane te nderthurura pakot argjilito-alevrolitore me ranore, e gelqerore sporadike ne pjesen e poshtme qe kalojne me lart ne pakon e flishit ranoro-alevrolito-argjilor me gelqerore e mergele dhe e gjithë prerja mbyllet me pakon argjilito-ranore me alevrolite.

Ne rajonin e Moglices flishi fillon me alternim te paketave te flishit argjilo-alevrolitor me ranore, me ate ranoro-argjilor. Ne brendësi takohen edhe shtresa ose thjerza te zgjatura gelqerori mikritik-mergelor gri ne bezhe me trashësi deri ne 10-15 cm, te pasur me foraminifere planktonike si dhe horizonte vidhises nenujore (turbidite) me konglomerate shtrese trashe deri masive me trashesi te ndryshueshme qe arrijne deri 40 m.

Ne nivelet me te reja verehet flish i ashper, ku takohen konglomerate ne forme shtresore e linzore dhe banko te trasha te veçuara, si dhe te inkluduara ne horizontet e vidhiseve nenujore brenda te cileve takohen dhe olistolite te gelqeroreve dhe ofioliteve te përmasave te ndryshme. Prerja mbi konglomeratet eshte flish i holle argjilo-

mergelor me ranore centimetrike, ku argjilat kane thyerje deri guackore. Ne rilevimet e detajuar këto nivele janë datuar si Eocen i sipërm (Pg23).

Ne këto depozitime ka një prani te larte te rrudhave e mikrorrudhave.

Këto depozitime i përkasin Zonës se Krujës dhe perfaqesohen nga nderthurje ranoro-argjilore, argjilo-alevrolito-ranore, ranore masive konglomerate, vithisje nenujore dhe me rralle shtresa gelqeroresh. Argjilat janë masive kane ngjyre gri te kaltër. Ne zonën e Zhepes këto depozitime i nënshtrohen një erozioni intensiv duke formuar përrenj te thelle, me shpate te paqendrueshem.

Këto depozitime, ne zonën e studimit, përfaqësohen nga:

Depozitimet eluvialo-deluviale te cilat përfaqësojnë produktet e tjetërsimit te shkëmbinje rrënjësorë. Ne përgjithësi janë heterogjene dhe përbëhen kryesisht nga dhera argjilore (Suargjila) me përmbajtje copash dhe blloqesh shkëmbinjsh rrenjesore. Trashësia e tyre luhartet ne kufij te gjere duke u rritur shume ne zonat e thellimeve erozionale. Këto depozitime paraqesin qëndrueshmëri te dobët ne shpate dhe shpesh shkaktojnë rrëshqitje.

Depozitimet aluviale te përfaqësuara nga rëra dhe zhavorre te shtratit aktual dhe te tarracave te Lumit Devoll.

SEGMENTI MALIQ –STRELÇË

Në zonën e studimit takohen formacionet e mëposhtme:

- Shkëmbinjte ultrabazikë te masivit të Devollit
- Depozitimet flishore të Oligocenit (Pg33)
- Depozitimet neogjenike të Akuitanian-it (N11a)
- Depozitimet e kuaternarit (Q) o Depozitimet eluvialo-deluviale
- Depozitimet e tarracave të Lumit Devoll

Shkëmbinjte ultrabazikë të masivit të Voskopojës

Këta shkëmbinj bëjnë pjesë në brezin perëndimor të ofioliteve të Shqipërisë, në Zonën tektonike Mirdita në atë qe njihet si masivi i Voskopojës. Përbëhet kryesisht nga shkëmbinj te tipit harzburgite dhe lercolite.

Depozitimet flishore të Oligocenit (Pg33)

Depozitimet e Oligocenit të sipërm përfaqësohen nga facie tipike detare e lagunore qymyrmbytëse. Ato vendosen normalisht mbi ato të Oligocenit të mesëm dhe në perëndim vendosen në mënyrë transgresive mbi shkëmbinjte ultrabazikë të masivit të Voskopojës. Përfaqësohen nga ndërthurje argjilo – alevrolito – ranore me ndërshtresa qymyri. Trashësia e shtresave argjilore dhe alevrolitore shkon deri në 10-15 m. Ranoret kanë trashësi të ndryshme nga shtresë-hollë (disa 10 centimetra) deri në masivë me trashësi që arrijnë deri në 5-10 m. Këto depozitime kufizohen në lindje me depozitimet mollasike të Akuitanianit. Marrëdhëniet midis formacionit flishor dhe depozitimeve mollasike janë tektonike.

Depozitimet Neogjenike të Akuitanian-it (N11a)

Këto depozitime vendosen normalisht me depozitimet e nënshtirira. Ato përbëhen nga ndërthurje konglomeratesh, ranoresh, argjilash dhe alevrolitesh dhe pësojnë ndryshime litologjike në shtrirje. Ranoret janë në përgjithësi kokërrmëdhenj. Në perëndim kufizohen me depozitimet flishore të oligocenit me marrëdhënie tektonike. Këto depozitime, në vetvete janë pak të deformuara dhe karakterizohen në rënie e qetë me kënde të vegjël. Trashësia e këtyre depozitimeve luhartet nga 500 deri në 600m.

Këto depozitime, në zonën e studimit, përfaqësohen nga:

Depozitimet eluvialo-deluviale të cilat përfaqësojnë produktet e tjetërsimit të shkëmbinje rrënjësorë. Në përgjithësi janë heterogjene dhe përbëhen kryesisht nga dhera argjilore (Suargjila) me përmbajtje copash dhe blloqesh ranori sidomos kur vendosen mbi shkëmbinjte flishore të Oligocenit. Trashësia e tyre luhartet në kufij të gjerë duke u rritur shumë në zonat e thellimeve erozionale. Këto depozitime paraqesin qëndrueshmëri të dobët në shpate dhe shpesh shkaktojnë rrëshqitje.

Depozitimet aluviale të Lumit Devoll kufizohen në hapësira të vogla në të dy anët e rrjedhjes aktuale të lumit. Përbëhen nga zhavorre, rëra dhe argjila. Nga pikëpamja morfologjike formojnë terraca lumore të cilat janë të zhvilluara mirë në zonën nga Maliqi deri në afërsi të Lozhanit. Problematike shfaqet shtresa e argjilave pluhurore me ngjyre gri të kaltër, e cila takohet në Gropën 9, shpimin ML-5, dhe CPTU 4. Për shkak të gjendjes së saj kjo shtresë shërben si sipërfaqe rrëshqitjeje në zonën nga Stop 88 deri në STOP 91.

5.2.1 Sizmiciteti

Sipas hartës së rajonizimit sizmik Zona e studimit dhe rrethinave të saj, përfshihet në një zonë ku brenda 100 viteve të ardhshëm, mund të priten tërmete me intensitet $I_0 = 7$ ballë (zona gjeolog – inxhinierike I) dhe $I_0 = 8$ ballë (zonat gjeolog-inxhinierike II dhe III) MSK-64 për kushte mesatare trualli.

5.2.2 Tokat

Tokat me te zakonshme ne zone jane tokat e hirta e kafe malore dhe livadhore, por krahas tyre gjenden edhe tokat livadhore dhe aluvionale qe shtrihen përreth brigjeve te përrrenjve me te mëdhenj. Perberja mekanike e tokave te hirta kafe eshte mesatare. Ato jane te varfra dhe te mesme ne humus, azot dhe fosfor dhe te pasura me potas. Plererimi i rregullt organik dhe joorganik, ujitja dhe masat e tjera agroteknike i kane bere keto toka mjaft pjellore .

5.2.3 Ndikimi gjate fazes se Ndertimit per Dherat dhe Masat Lehtesuese

Dherat dhe Ri-shfrytezimi i materialeve te germuara

Materialet e germuara qe jane te menduara per rishfrytezim do te menaxhohen dhe trafikohen deri ne minimum dhe do te depozitohen ne nje menyre qe te minimizohet efekti i motit. Koha ndermjet germimit dhe rishfrytezimit gjate periudhave te thata do te mbahet ne nje minimum. Gjate periudhave te zgjatura te thatesires kontraktori do te ndaloje germimet dhe do vendose keto materiale per te parandaluar degradimin per shkak te thatesires.

Ndikimi gjate Fazes se Funkcionimit dhe Masat Lehtesuese

Me perfundimin e rruges do te ndermerret me ndihmen e inspektive vizuale ne te gjithë strukturat gjate gjurmes rrugore duke perfshire, bankinat dhe tombinot per te siguruar se strukturat rrugore nuk shkaktojne erozion, dhe qe te identifikojne kerkesat per kryerjen e cdo punimi riparues. Kjo mund te ule impaktin e mundshme ne te ardhmen per humbjen e dherave dhe impaktet qe lidhen me terrenin te shkaktuara nga erozioni.

Tabela 5-1 Ndikimet dhe masat lehtesuese per, Gjeologjine dhe Dherat gjate ndertimit

Veprimtaria	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Magnituda	Masat Lehtesuese
<i>Ri-shfrytezimi i materialeve te dherave</i>	<i>Ndertimi i rruges.</i>	<i>Zhurma dhe pluhuri qe vjen nga transportimi i materialeve. Humbja e dherave me vlere per shkak te transportimit dhe depozitimit te pasakte.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Dherat e germuar qe duhet te perdoren per rimbushje do te transportohen dhe depozitohen sic specifikohet ne dokumenta..</i>
<i>Kontaminimi i dherave</i>	<i>Ndertimi i impiantit te derdhjeve.</i>	<i>Derdhjet aksidentale te karburantit te automjeteve.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Masa te caktuara per kontrollin e ndotjes per tu zbatuar nga Kontraktor.</i>

Tabela 5-2 Ndikimet dhe masat lehtesuese per Gjeologjine dhe Dherat gjate funksionimit

Veprimtaria	Burimet e Ndikimit	Ndikimi	Magnituda	Masat Lehtesuese
-------------	--------------------	---------	-----------	------------------

<i>Gerryerja e dherave.</i>	<i>Nderhyrja e rruges dhe kushtet e motit nga derdhja e ujrave sipërfaqesore.</i>	<i>Mundesi për gerryerje rreth tobinove etj. për shkak të derdhjeve të ujrave të shiut që nuk thithen tamam nga kanalet.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Inspektime mirembajtje rreth strukturave që duhet të bëhet rregullisht pas perfundimit të rruges dhe cdo prezence gerryerje që bëhet nga prefektura ose komuna perkatese</i>
-----------------------------	---	--	----------------	---

5.3 HIDROLOGJIA, UJRAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE

5.3.1 Hidrologjia

Devulli është dega kryesore e lumit Seman. sipërfaqja e pellgut ujëmbledhës të këtij lumi është $F = 3130 \text{ km}^2$, lartësia mesatare $H = 959 \text{ m}$ mbi nivelin e detit, ndërsa dendësia errjetit hidrografik $d = 2.04 \text{ km/km}^2$. Gjatësia e Devollit është $L = 196 \text{ km}$ me pjerrësimet mesatare të shtratit $i = 6.2 \text{ m/km}$ dhe pjerrësi mesatare të pellgut $Im = 31\%$.

Lumi Devoll buron nga një lartësi 1900 m mbi nivelin e detit. Fillimi i tij është shumë irrëmbyer. Pasi kalon Mirasin, Devulli del në fushën e Bilishtit ku mbledh ujerat e disa përrenjve që zbresin nga mali i Moravës. Më pas Devulli futet në fushën e Maliqit ku përshkak të bonifikimit të kësaj fushe është bere edhe sistemi i lumit në këtë sektor. Mbaskësaj në vazhdim të rrjedhjes Devulli hyn neper gryka të njëpasnjëshme ku shtrati fillon engushtohet dhe lugina merr formën e një kanioni. Degët kryesore të lumit Devoll janë lumi i Tomorricës, Dunavecit, Malësisë dhe Holtës.

Territori i zonës në studim ndodhet në pjesën Jug-lindore të vendit tonë. Sipas ndarjes gjeografike të Shqipërisë ajo hynë në emërtimin “Gropat Juglindore” fushë gropa e Korçës-ajo shtrihet midis maleve të Moravës në lindje, malit të Thatë në veri lindje, pragu Çërravës në veri, malësisë së Gores, Voskopojës e Vithkuqit në perëndim dhe pragun e Qarrit në jugë. Sipas klasifikimit klimatik të vendit tonë shtrihet në këtonëzonen klimatike: në pjesën e sipërme në nënzonën klimatike para malore jugore, në pjesën e mesme të lumit Devoll deri në Lozhan shtrihen në nënzonën klimatike mesdhetare Jug-Lindore.

Kjo fushëgropë shtrihet nga $+813 \text{ m m.n.d}$ në afërsi të Maliqit deri në $+950 \text{ m m.n.d}$ në pjesën jugore. Pra ka një amplitudë hipsometrike të vogël (137 m), që është e lidhur me lartësitë ulëse të saj. Hidrografia e fushëgropës së Korçës është e pasur me ujëra sipërfaqësorë e nëntokësorë. Pjesën veriore të fushëgropës e përshkon lumi Devoll për veçoritë e zonës në studim. Ngajugu në veri e përshkon lumi Dunavecit i cili ka më tepër karakterin e një përroi. Burimet e tij i merr pranë fshatit Floq në pragun e Qarrit dhe derdhet në Devoll në afërsi të fshatit Rëmbec. Sipërfaqja ujëmbledhëse e Dunavecit është 265 km^2 dhe gjatësia 12.5 km . Dallohet për ndryshime të shpeshta të nivelit të ujit dhe prurjeve. Në periudhën e verës

prurjet e tij janë shumë të paktë. Në përbërjen litologjike të zonës në studim hyjnë formacionet zhavorishte dhe zhurë të mbuluara nga shtresa me përshkueshmëri të ulët, konglomerate ranorë gëlqerorë e mergele gjithashtu dhe formacione molasike e flishe argjilo-ranorë-marinë.

Aksi i rruges Zhepe-Zerec-Moglice është projektuar të kalojë përronin e Dusharit, tek ura ekzistuese pranë fshatit Zerec, **në kuotën $+446 \text{ m mnd}$ (piketa S-18 deri tek piketa S21) me një sipërfaqe ujëmbledhëse rreth 42 km^2** , e cila derdhet në kuotën hidrike $+437 \text{ m mnd}$, në pjesën e mesme të lumit Devoll.

Aksi i rruges Zhepe-Zerec-Moglice është projektuar të kalojë përronin e Marjanit, **në kuotë $+893 \text{ m mnd}$ (piketa S874) me një sipërfaqe ujëmbledhëse rreth 2.4 km^2** , degë e lumit Tomorricë, e cila derdhet në pjesën e mesme të lumit Devoll.

Aksi i rruges Zhepe-Zerec-Moglice është projektuar të kalojë lumin e Devollit, tek ura ekzistuese pranë fshatit Zerec, **në kuotën $+445 \text{ m mnd}$ (piketa S-1 deri tek piketa S8) me një sipërfaqe ujëmbledhëse rreth 1400 km^2** , në pjesën e mesme të lumit Devoll.

5.3.2 Ndikimet gjate fazes se ndertimit per hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore

Ujrat Nentokesore

Ekziston mundesia per ndotjen e ujrave nentokesore nga derdhjet e impiantit te ndertimit dhe derdhjet aksidentale te gazrave dhe karburanteve. Do te merren masa te pershtatshme per kontrollin e impianteve te cilat do kryhen nga Kontraktori gjate ndertimit per te zvogeluar sa me shume impaktet.

Ujrat Siperfaqesore

Gjate ndertimit mund the ndodhin impaktet e meposhtme te mundshme:

- *ne ujerat nentokesore si rezultat I cpimeve dhe germimeve per themelet apo derdhjet aksidentale te karburanteve dhe vajrave gjate ndertimit nga automjetet e ndertimit dhe makinerite qe perdoren pa kriter gjate menaxhimit te veprimtarive te ndertimit;*
- *Ne ujrat siperfaqesore si rezultat I nderprerjeve te vazhdueshme te perkohshme nga kanalet e dranazhimit apo ndotja pa kriter gjate menaxhimit te veprimtarive te ndertimit;*

Aty ku rruga kalon mbi nje kanal do te ngrihen mbikalesa ujerash. Keto kryqezime/vendkalime jane projektuar per te per te plotesuar nevojat per 1 deri ne 100 stuhi viti.

5.3.3 Masat e lehtesimit per hidrologjine, siperfaqet dhe ujerat nentokesore

Faza ndertimore

Masat e kontrollit te ndotjes do te vendosen ne vend gjate procesit te ndertimit. Kjo do te perfshije pajisjen e skelave dhe gardhimet prej balte.

Rezervat e materialeve te ndertimit, si asfalti, vaji dhe kimikatet nuk do te vendosen afer asnje siperfaqeje te vijave ujore, apo puse uji. Rezervat do te vendosen ne siperfaqe te mbyllura, te mbuluara me shtresa (carcarfe) mbyltese ose me nje cati me te qendrueshme ose e rrethuar nga nje porte per te parandaluar humbjeve. Rezervat do te mbrohen per te parandaluar vandalizmin dhe vjedhjen qe mund te coje ne humbje.

Gjate fazes se hedhjes se betonit, e nevojshme per ndertimin e strukturave (pirgjeve, plintave, mureve mbajtese) ne menyre qe te shmaget shperthimi I ujit dhe prishja e betonit ne toke dhe ne ujera nentokesore, do te merren disa masa si psh pozicionimi I mbrojtjes se mbuleses per te mbajtur derdhjen.

Largimet nga vendndodhjevet e shkaktuara nga aktivitetet e kantierit te ndertimit do te trajtohen ne perputhje me llojin e tyre. Uji qe vjen nga larja e makinave dhe nga pajisja, do te trajtohet me ane te sedimentimit ne nje rezervuar stabilizimi (funderrimash) per pjese te rendomta dhe nderprerje vajerash per te lejuar pjeset e vockla dhe vajerash qe te eliminohen. Uji qe vjen nga larja e agregateve dhe nga prodhimi I konglomerateve do te trajtohet me ane te sedimentimit ne rezervuare dhe pastaj te perdoret perseri ose te dergohet ne nje vend tjetet.

Ne rastin e nje firoje te kimikateve ose rrjedhjeve gjate ndertimit, do te vendoset nga kontraktuesi nje program I masave te siperfaqeve dhe ujrave nentokesore.

Faza e Funksionimit

Kanalet e ujitjes dhe kullimit

Kanalet e ujitjes do te ri-vendosen duke perdorur nenkalesa ujore ose do te devijohen sic mund te jete e nevojshme si pjese e projektit.

Tabela 5-3 Permbledhje e ndikimeve dhe masave lehtesuese mbi ujerat siperfaqesore dhe nentokesore gjate ndertimit

Komponenti Prekur	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtesimit
<i>Cilesia e siperfaqes ujore</i>	<i>Shkarkimi I te carave ne kanalet ujore/rrjedhjet.</i>	<i>Ulja e cilesise se ujit.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Ndertimi I rrethimeve me mur.</i>

Komponenti Prekur	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Si me sipër</i>	<i>Ndotje të tjera të lidhura me aktivitetet e ndertimit do të hyjnë në rreke.</i>	<i>Ulja e cilësive të ujit.</i>	<i>E lehtë</i>	<i>Masat e kontrollit të ndotjes që do të vendosen aty gjatë ndertimit.</i>
<i>Ujërë nentokësore gjatë ndertimit</i>	<i>Nxjerrja e materialeve të sipërfaqes do të rritë dobësinë/cenueshmërinë e ujërave nentokësore.</i>	<i>Rritja e cenueshmërisë së ujërave nentokësore.</i>	<i>E lehtë</i>	<i>Sigurimi i masave të duhura për kontrollin e ndotjeve që do të vendosen aty nga kontraktuesi gjatë ndertimit.</i>
<i>Si me sipër</i>	<i>Impianti i ndertimit rrjedh.</i>	<i>Fitor aksidentale të vajërave dhe karburanteve të makinave.</i>	<i>E lehtë</i>	<i>Si me sipër</i>
<i>Si me sipër</i>	<i>Copeza balte dhe argjili të mobilizuara nga rreshjet dhe aktivitetet e ndertimit.</i>	<i>Ndikim në cilësinë e ujërave nentokësore në një afërsi të menjehershme të punëve të ndertimit.</i>	<i>E lehtë</i>	<i>Si me sipër</i>

Tabela 5-4 Permbledhje e ndikimeve dhe masave lehtësuese mbi ujërë sipërfaqësore dhe nentokësore gjatë veprimit/funksionimit

Komponente prekur	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Permbytje e rrjedhave të ujit</i>	<i>Persa i perket rrjedhave ekzistuese të ujit dhe afërsisë dhe kapacitetit të rrjedhave/derdhjeve të afërta</i>	<i>Shkarkimi nga rruga mund të rritë vlerën e pikut të rrjedhjes së ujit brenda kanaleve/vijave të ujit</i>	<i>E lehtë deri në lokalisht mesatare</i>	<i>Ndalimi i rrezikut të rritur të permbytjes nga futja lokale e pakesimit të pellgut</i>
<i>Cilesia e ujit</i>	<i>Sipërfaqja e ujit e mbledhur nga kanali i kullimit për t'u shkarkuar në derdhjet e afërta</i>	<i>Ulja e cilësive të ujit nga shkarkimi i rrugës dhe derdhjet e forta aksidentale</i>	<i>E lehtë</i>	<i>Shih masat lehtësuese mbi gjeologjinë, ndotjen dhe ujërë nentokësore gjatë perpunimit.</i>

5.4 HABITATI DHE BIODIVERSITETI

5.4.1 Pershkrimi i habitateve dhe specieve

FLORA

Bimësia shqiptare përfaqëson një pikë takimi për florat e Europës Qendrore dhe Florës së Mesdheut. Rezultati është një florë e pasur me më shumë se 3250 lloje të bimëve të larta, por bimët endemike janë të pakta në numër. Bimët endemike përbëjnë vetëm 1% të numrit të përgjithshëm, por ekzistojnë shumë lloje “gati endemike” të cilat ndodhen në zonat kufitare me vendet fqinjë.

Diversiteti i bimësisë në pellgun ujëmbledhës të lumit Devoll është i madh, megjithëse disa pjesë të pellgut ujëmbledhës nuk janë studiuar mirë. Pjesa më e madhe e të dhënave të publikuara dhe të disponueshme lidhen me Rrethin e Korçës, dhe më pak të disponueshme janë të dhënat për rrethin e Gramshit dhe Skraparit. Mali i Tomorrit, Valamarë – Guri i Topit, Mali i Ostrovicës janë malet më të rëndësishme në pjesën Jugore të Shqipërisë për bimët e ralla ose endemike. Deri tani janë regjistruar në total 400 lloje, nga të cilat 44 lloje ose

14% e numrit të përgjithshëm përfshihen në një grup llojesh të cilat janë subjekt i mbrojtjes kombëtare dhe mbrohen nga Legjislacioni Kombëtar.

Rajoni ka pyje të pishës së zezë dhe halorë të tjerë si dhe pyje lisi, ahu, lajthie, etc (pjesa më e madhe të ulta dhe të pazhvilluar). Në lartësi më të larta ndodhen kullota natyrore me shkurre dhe gëmusha. Zona strehon një numër të lartë bimësh mjeksore dhe aromatike. Ekzistojnë 62 lloje të cilat vlejné të përmenden për vlera të ndryshme përdorimi. Shumë prej tyre njihen edhe nga banorët vendas, të cilët kanë një traditë të hershme për mbledhjen e tyre, për përdorim individual ose familjar, apo për shitje.

Tipet më të rëndësishme të habitatit janë ato breglumore, habitatet tokësore, liqenet dhe rezervuaret artificiale të ujit si dhe habitatet me ndikime të shpeshta biogjenetike intensive.

FAUNA

Peshqit dhe Ekosistemet Ujore

Në total 10 lloje peshqish janë regjistruar gjatë studimeve të ndryshme për peshqit në Lumin Devoll dhe në degët e tij. Midis llojeve të zakonshme të regjistruar, një lloj “Skorti me viza” ose “Pseudorasbora” është një lloj i introduktuar (futur nga njeriu) në këtë rajon. Asnjë nga llojet e regjistruar nuk mund të konsiderohet lloj i rrallë. Mundësia për evidentimin e dy llojeve të tjerë është përmendur shpesh në bisedat me banorët vendas. Këto janë ngjala dhe trofta. Konkluzioni në lidhje me ngjalën është se, që nga ndërtimi i digës së Banjës, ky lloj nuk është regjistruar në këtë seksion të lumit Devoll. Poshtë digës së Banjës, ngjalat janë të pranishme, por sasia tyre nuk dihet. Trofta është raportuar se ndodhet në pjesën e sipërme të disa degëve kryesore të lumit Devoll.

Lloje të tjera të regjistruara janë: Mërena e Prespës, Mërena e pindusit, Mëlyshi dhe Cironka. Mustaku i lumit është gjithashtu dominues dhe nën-dominues. Sektorët e lumit ku këto lloje mungojnë përfaqsojnë një sektor të pjerrët me një nënshtrësë gurësh, e cila ndoshta nuk është një habitat i përshtatshëm për shumë lloje peshqish.

Një studim i kryer për prezencën e lundëzës gjatë stinës së vjeshtës tregon prova për praninë e lundëzës për gjatë gjithë lumit Devoll dhe degëve të tij kryesore.

Situata e komunitetit makrozoobentik (kryesisht larva insektesh ujor) në lumin Devoll ndryshon sipas stacioneve dhe stinëve. Numri i lartë dhe bollshmëria e taksoneve në Miras, Selcë dhe Tomorricë duket se ka lidhje me cilësinë e mirë të ujit në këto stacione, me ujëra të oksigjenuara, të pasura me mbetje organike në suspension. Konkluzioni i përgjithshëm, në bazë të vlerësimit të komunitetit makrozoobentik është se Devolli mund të konsiderohet si një lumë i ndikuar në shkallë të lehtë.

Fauna Tokësore

Pellgu ujëmbledhës i Lumit Devoll përfaqëson një pjesë të rëndësishme të pasurisë kombëtare të biodiversitetit të Shqipërisë. Një përmbledhje për llojet e faunës dhe rëndësisë së tyre paraqitet në Tabele. Midis gjitarëve, janë evidentuar 23 lloje gjitarësh të vegjël dhe lakuriqë nate (20 lloje). Në zonën e studimit raportohen afërsisht 11 lloje mishngrënësish. Midis tyre Ariu i murrmë, Ujku, Çakalli, Macja e Egër dhe Baldosa. Rrëqebulli mendohet se është zhdukur në zonën e studimit në fund të viteve '80. Pothuajse të gjithë gjitarët mbrohen nga legjislacioni Shqiptar, me përjashtim të lepurit, miut të shtëpisë, minjve të kanaleve dhe dhelprës.

Pyjet, zonat pyjore dhe shkurretat në zonën e projektit strehojnë afërsisht 63 lloje shpendesh, ndërkohë që zonat e kullotave dhe zonat e hapura të kultivuara ofrojnë një habitat për 48 lloje të tjerë. Shkëmbinjtë dhe shkrepzat strehojnë 14 lloje, duke përfshirë disa shpendë rrëmbenjës, ndërkohë 7 lloje shpendësh kanë lidhje me vendbanimet e njerëzve. Pjesa më e madhe e llojeve (155 nga 177) mbrohen nga ligjet Shqiptare. Disa nga zogjtë e zakonshëm që lejohen për gjueti janë: Thëllëza e malit, Thëllëza e fushës, Shkurta, Shapka, Turtulli, Lauresha, Mëllenja, Cërloi dhe Harabeli i shtëpisë.

Tabela. Llojet e Faunës të pranishme në zonën e projektit dhe Rëndësia e Mbrojtjes Kombëtare të saj.

Grupi	Nr i llojeve te raportuara ne Shqiperi	Nr. i llojeve ne zonen e projektit	Nr i llojeve te rrezikuara ne nivel kombetar sipas IUCN	Nr i llojeve me pak te rrezikuara ne nivel kombetar sipas Listes se Kuqe 2006
Peshqit e ujërave të ëmbla	60	19	0	8
Amfibet	16	12	1	11
Reptilët tokësor	34	23	2	17
Shpendet	320	177	39	15
Vertebroret tokësor	69	58	11	21
Totali i vertebrorëve	499	289	53	72
Invertebrorët	N/A	255	19	5

Dy lloje reptilësh në zonën ujëmbledhëse të Devollit, Gjarpri i vogël i ujit dhe Hardhuca e barit i përkasin listës së llojeve që kërcënohen në nivel global, ndërsa 10 lloje janë subjekt i Mbrojtjes Globale dhe përfshihen në listën IUCN me Rrezik të Ulët (LR). Afërsisht 19 lloje janë subjekt i mbrojtjes në nivel kombëtar, nga të cilat dy lloje, Bolla laramane dhe Bolla me katër vija konsiderohen si lloje të kërcënuara (VU) në nivel kombëtar. Tre lloje kanë lidhje me habitatet e ujërave të ëmbla. Të gjitha llojet e reptilëve mbrohen nga legjislacioni kombëtar.

Njollat e mbetura të pyjeve të vjetër dhe habitatet ripariane përgjatë lumit Devoll strehojnë rreth 24 lloje insektesh (pilivesa, brumbuj, flutura dite dhe flutura nate), të cilat njihen si lloje subjekt i mbrojtjes globale dhe kombëtare. Prej tyre, 6 lloje janë të kërcënuara në nivel global dhe 19 lloje janë të kërcënuara në nivel kombëtar. Disa nga llojet kryesore subjekt i mbrojtjes globale janë: Flutura e hershme, Fshikendësja filodesmë, Antenagjati cerdo, Osmoderme eremitë dhe Rosalia.

5.4.2 Ndikimi i ndertimit ne mjedis, biodiversitetin dhe masat lehtesuese

Tabela 5-5 Ndikimet e gjate fazes se ndertimit dhe masat lehtesuese

Burimi	Komponenti i prekur	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtesimit
<i>Kampi i punetoreve</i>	<i>Mjediset dhe llojet</i>	<i>Shkatërrimi permanent i mjediseve natyrore, degradimi/pakesimi, Biodiversiteti humb gjate ndertimit, Migrimi i popullsise se kafsheve si shkak i shqetesimit, Krijimi i mjediseve te reja per llojet e kafsheve dyndese/pushtuese</i>	<i>E vogel</i>	<i>Shmangia e vendeve te punes afer rrjedhave ujore, Puna e ndertimit gjate sezonit te thate dhe jashte sezonit te celjes se zogjve te riparohen mjediset pasi te mbaroje puna.</i>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Burimi	Komponenti i prekur	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Mbetjet e ngurta dhe te lengshme nga kampi i punetoreve</i>	<i>Mjediset tokesore dhe me zakonisht mjediset ujore dhe fauna ujore, cilesia e ujit</i>	<i>Ndotja e tokes/baltes, Degradimi I mjedisese, Humbjet e biodiversitetit, demtimi ose shkaterrimi I vendeve shtuese per per peshk dhe specie te ndryshme.</i>	<i>E vogel</i>	<i>Krijimi I limaneve sedimentare, shmangia e punimeve ne shtratin e lumit, mbledhja dhe riciklimi I mbetjeve te ngurtadhe te lengeshme ne vendin e punes .</i>
<i>Karburanti I makinerive/rrje dhje e lubrifikanteve</i>	<i>Mjediset tokesore dhe me shume mjediset ujore dhe fauna ujore</i>	<i>Ndotja e tokes/baltes, prishja e cilesise se ujit, Degradimi/pakesimi I mjedisese, Humbjet e biodiversitetit, Prishja ose shkaterrimi I vendeve shtuese per per peshk dhe specie te ndryshme.</i>	<i>E vogel</i>	<i>shmangia e punimeve ne shtratin e lumit, masa per te shmangur rrjedhjen aksidentale te lubrifikanteve dhe karburanteve, mbledhja dhe riciklimi I lubrifikanteve, punet e ndertimit gjate sezonit te thate.</i>
<i>Aksidentet (karburant lubrifikante, mbetjet e rrezikshme)</i>	<i>Te gjitha grupet</i>	<i>Ndotja e tokes/baltes, prishja e cilesise se ujit, Degradimi/pakesimi I mjedisese, Humbjet e biodiversitetit, Prishja ose shkaterrimi I vendeve shtuese per per peshk dhe specie te ndryshme.</i>	<i>E vogel</i>	<i>Ndertimi I nje sistemi te duhur drenazhi/kullimi per tepricen e ujit, Mbledhje dhe riciklim I menjehershem I mbeturinave.</i>
<i>Zhurma</i>	<i>Shpendet, gjitaret, amfibet, zvarraniket</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Pakesimi I rritjes/mbareshtim ne afersi te rruges</i>	<i>E vogel</i>	<i>Ndertimi I pargjeve te pazhurmshe per minimizuar ndikim e fuqishem te zhurmes ne kafshet e egra.ne nqs eshte i nevoshem</i>
<i>Lekundjet</i>	<i>Te gjitha grupet e faunes</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Pakesimi I rritjes/mbareshtim ne afersi te rruges</i>	<i>E vogel</i>	<i>S'ka masa lehtesuese.</i>
<i>Ndricimi</i>	<i>Te gjitha grupet e faunes</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Pakesimi I rritjes/mbareshtim ne afersi te rruges</i>	<i>E vogel</i>	<i>S'ka masa lehtesuese.</i>
<i>Shkarkimet e gazeve</i>	<i>Te gjitha grupet</i>	<i>Largimi I perkohshem nga zona, Pakesimi I rritjes/mbareshtim ne afersi te rruges</i>	<i>E vogel</i>	<i>S'ka masa lehtesuese.</i>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Burimi	Komponenti i prekur	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Pluhuri</i>	<i>Te gjithë grupet</i>	<i>Degradimi I mjediseve, ulja e burimeve te ushqimit per llojet e faunes.</i>	<i>E vogel</i>	<i>Ujitja e rruges gjate sezonit te thate.</i>
<i>Pastrimi I bimesise</i>	<i>Pyjet dhe shkurret e degraduara/te pakesuara</i>	<i>Shkaterrimi i mjediseve, Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Krijimi I mjediseve te reja per llojet e kafsheve dyndese/pushtuese</i>	<i>E vogel</i>	<i>Riparimi I zonave te prekura.</i>
<i>Depozitimi I materialeve te germuara</i>	<i>Habitatet ujore</i>	<i>Shkaterrimi dhe degradimi I mjediseve, Largimi/levizja I/e faunes,</i>	<i>E vogel</i>	<i>Punimet gjate sezonit te thate.</i>
<i>Furnizimi me materiale inerte</i>	<i>Habitatet ujore dhe tokesore</i>	<i>Shkaterrimi dhe degradimi I mjediseve, Largimi/levizja I/e faunes, Dertimi ose shkaterrimi I vendeve shtuese per pesh dhe lloje te ndryshme.</i>	<i>E vogel</i>	<i>Mos shfrytezimi i materialeve inerte nga lumenjte .</i>
<i>Nxjerrja e ujit</i>	<i>Habitatet ujore</i>	<i>Shkaterrimi dhe degradimi I mjediseve, Largimi/levizja I/e faunes, Dertimi ose shkaterrimi I vendeve shtuese per pesh dhe lloje te ndryshme. Monitorimi I cilesise se ujit, Monitorimi I treguesve ujqor biota.</i>	<i>E vogel</i>	<i>S'ka masa lehtesuese.</i>
<i>Gjuetia</i>	<i>Shpendet dhe gjitarat e medhenj</i>	<i>Pakesimi I specieve dhe abondanca e tyre, Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit,</i>	<i>E vogel</i>	<i>Forcimi I rregullores se gjuetise.</i>
<i>zjarri I rastesishem (I paqellimshem)</i>	<i>Bimesia tokesore</i>	<i>Shkaterrimi dhe degradimi I mjediseve, Humbja e biodiversitetit, Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit.</i>	<i>E vogel deri ne mesatare</i>	<i>Shmangia e zjarrit ne vendin e punes gjate sezonit te thate.</i>

Tabela 5-6 Ndikimi gjate fazes funksionimit ne mjedis, biodiversitet dhe masat lehtesuese

Burimi	Komponenti i prekur	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Depozitimi I mbetjeve te ngurta</i>	<i>Mjediset dhe llojet</i>	<i>Ndotja</i>	<i>Jo domethenese</i>	<i>Perforcim I ligjit.</i>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Burimi	Komponenti i prekur	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtesimit
<i>Gjuetia</i>	<i>Shpendet, gjitaret e medhenj</i>	<i>Pakesimi I llojeve bolleku I tyre perkates, Migrimi I popullsise se kafsheve per shkak te shqetesimit.</i>	<i>E Vogel</i>	<i>Perforcim I rregullores se gjuetise.</i>
<i>Aksidentet (karburant, lubrifikante, mbeturina te rrezikshme)</i>	<i>Te gjithe grupet</i>	<i>Ndotja, prishja e cilesise se ujit, Degradimi I mjediseve, humbja e biodiversitetit, demtimi ose shkaterrimi I vendeve shtuese per peshk dhe lloje te tjera .</i>	<i>E Vogel</i>	<i>Ndertimi I nje sistemi te pershtatshem drenazhi per tepricen e ujit, Mledhja dhe riciklimi I menjhershem I mbeturinave,</i>
<i>Zhurma</i>	<i>Shpendet, gjitaret, amfibet, zvarraniket</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Ulja e suksesit te rritjes ne afersi te rruges.</i>	<i>E Vogel</i>	<i>Perforcimi I ligjit</i>
<i>Lekundjet</i>	<i>Te Gjithe Grupet E Faunes</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Ulja e suksesit te rritjes ne afersi te rruges.</i>	<i>Jo domethenese</i>	<i>S'ka masa lehtesimi</i>
<i>Ndricimi</i>	<i>Te Gjithe Grupet E Faunes</i>	<i>Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Ulja e suksesit te rritjes ne afersi te rruges.</i>	<i>Jo domethenese</i>	<i>S'ka masa lehtesimi</i>
<i>Shkarkimet e gazeve</i>	<i>Te Gjithe Grupet</i>	<i>Largimi I perkohshem nga zona, Ulja e suksesit te rritjes ne afersi te rruges</i>	<i>Jo domethenese</i>	<i>S'ka masa lehtesimi</i>
<i>Zhvillimi urban Punimet ndertimore ne te ardhmen</i>	<i>Te Gjithe Grupet E Faunes</i>	<i>Shkaterrimi dhe degradimi I mjedisit, Humbjet e biodiversitetit, migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Konkurrenca per ushqim ne mes kafsheve te egra dhe atyre shtepijake.</i>	<i>E Vogel</i>	<i>Shmang zhvillimin urban afer shtratit te lumit, Punet e ndertimit gjate sezonit te thate,</i>
<i>Trafiku I renduar</i>	<i>Fauna</i>	<i>Vdekja aksidentale e kafsheve si pasoje e trafikut.</i>	<i>Mesatare</i>	<i>Tabela qe tregojne vendet me rendesi per levizjet dhe migrimin e kafshevel. Shenjat rrugore.</i>

6. MJEDISI NJEREZOR

6.1 CILESIA E AJRIT

Rezultatet precise dhe te pershtateshme qe pershkruajne cilesine e ajrit ne Shqiperi jane te padisponueshme pervec disa monitorimeve/vezhgimeve te ndermarra nga autoritetet lokale dhe Ministria e Mjedisit.

a. Emetimet e ndotjeve nga transporti

Ne Shqiperijane publikuar: Inventari Shqiptar i shkarkimit te gazeve me efekt sere per vitin 1994 si dhe Inventari i gazeve serre për vitin 2000 dhe për seritë kohore 1994 – 2000. Transporti ishte pergjegjes bashke me

industrinë për pjesën më të madhe të CO₂ (25%), emetimet e squfurit dhe oksideve të nitrogenit. Shumica e monoksideve të karbonit janë shkarkuar nga trafiku.

90% e të gjithë automjeteve të pasagjereve të regjistruara në Shqipëri janë të pajisura me motor naftë dhe vjetërsia e motorit të makinës është e rëndësishme mëqenëse Shqiptarët importojnë sasi të mëdha makinash të vjetra nga Europa perëndimore. Kjo shpejton përdorimin e dioksidit të squfurit (SO₂) dhe nxjerrjet e lëndës së vecantë (PM) emissions për automjet janë relativisht të larta. Vec kësaj, përmbajtja e squfurit në karburantin e makinës ka të ngjarë që është mbi standartet europiane (0.035% në 2000, squfuri-karburant I lirë/I pastër (vlera < 0.005%) programuar në 2005), sikurse ai i thellesimatesit.

b. Linja e veprimit të cilësive së ajrit dhe vezhgimi

Detyrimi ligjor për të kontrolluar cilësinë e ajrit dhe për të vezhguar emetimet industriale vjen nga ligji mbi “Mbrojtjen Mjedisore” të 1998 dhe nga ligji i Mbrojtjes së Ajrit të miratuar në 2002. Sidoqoftë, implementimi i tyre dhe përgjegjësitë e administrative të ndryshme nuk lexohen rrokje-për rrokje.

Ministria e mjedisit, (MM) operon me laboratorin qendror të kontrollit të ndotjes së ajrit dhe monitoron në zonat e mëdha urbane (Tirana, Korçë, Durrës, Elbasan, Shkoder, Fier dhe Vlorë). Instituti i hidrometeorologjisë ndërmerr gjithashtu masat e cilësive së ajrit në 6 prej stacioneve të tij meteorologjike.

Në strukturën e aktiviteteve të monitorimit të cilësive së ajrit që bën MM dy here në vit në qytetet kryesore të Shqipërisë,

Sipas të dhënave të mbledhura nga MM, përqendrimet aktuale të SO₂, NO₂, O₃ dhe drejtimi duket se nuk thyejnë standartet Shqiptare ose limitet e WHO në cilendo pjesë të Shqipërisë.

Sidoqoftë, emetimet pritet të ngrihen me zhvillimin ekonomik dhe veprime të tjera nga qeveria do të jenë të nevojshme për të shmangur prishjen e cilësive së ajrit, futje e standarteve të reja të cilësive së karburantit, taksa nxitese për makina me të pastra, dhe përputhja e ligjit me udhëzimet europiane të cilësive së ajrit.

6.1.1 Ndikimi gjatë fazës së ndertimit

Faza e ndertimit të një projekti rrugë është një burim i mundshëm i emetimeve të lëndeve të vecanta të vogla që mund të kenë një efekt të perkohshëm mbi cilësinë e ajrit në zonën e vendndodhjeve të ndertimit.

Gjatë fazës së ndertimit emetimi i pluhurit është i lidhur me aktivitete të ndryshme si psh largimi i pemeve dhe i shtresës së punëshme, germimi i materialit tokësor dhe vendosja e të njëjtit material në argjinaturë dhe në ndertimin e strukturave. Emetimi i pluhurit varet separi në kushtet e motit dhe në nivelin e aktivitetit dhe të lojit të veprimeve që po kryhen. Gjithashtu pluhuri ngrihet nga rrotat e automjeteve të renda të ndertimit ndërsa ato kalojnë përgjatë vendit të ndertimit gjatë kushteve të motit të keq.

Rezervat e materialeve të humbura mbahen zakonisht në kushte të hapura për shkak të nevojës për akses të vazhdueshëm tek to nga ekskavatorët dhe ngarkuesit etj. Emetimi i pluhurit nga këto materiale rezerve mund të dalë si shkak i këtyre aktiviteteve:

- Formimi i rezervave duke përdorur metodat e rripit transportues;
- ndikimi i erërave të forta; dhe
- ngarkimi i kamioneve për transport në vendet e punimeve.

Në zonën e rrugës në fjalë, zonat që do të vuajnë më shumë për shkak të emetimit të mundshëm të pluhurit gjatë ndertimit janë ato të afër rrugës. Megjithatë rekomandohet që vezhgimi i cilësive së ajrit në zonat përreth vendeve ku është ndërmarrë ndertimi gjatë procesit të ndertimit në mënyrë që të shfaqet sa më heret të jete e mundur çdo problem që del nga emetimet si pasoje e procesit të ndertimit. Për duhet të theksohet se menaxhimi i mirë i vendeve të ndertimit dhe planifikimi i punës duhet të organizohet në një mënyrë të tillë që të ruhen efektet/ndikimet nga emetimet e vendit deri në periudhën më të shkurtër të mundur.

6.1.2 Masat lehtësuese për cilësinë e ajrit

Faza ndertimore

Masat që rekomandohen më shpesh në lidhje me punimet tokësore konsistojnë në:

Zbatimi I sistemeve te shuarjes se pluhurit: ujitja e anesoreve te rrugeve, perdorimi I mjeteve ruajtese per te kufizuar emetimet e pluhurit (per shembull: perdorimi I mekanizmave/karuselve lares ne cdo zone magazine, te cilat mbahet perdite);

Kufizimi I shpejtesise se mjeteve ne rruge.

Ne menyre qe te mbahet/ruhet cilesia e ajrit dhe te shmanget shkaktimi i ndonje ngaterrese tek banoret lokale, eshte e keshillueshme qe stabilizimi i tokes/baltes (gelqere e pashuar, kordonet hidraulike) duhet te behet vetem:

Gjate periudhave me ere te ulet;

Ne zonen e ekstradimit/prejardhjes;

Ne sektoret e vecante ne mes zonave ku nuk ka mbjellje te ndjeshme, ne menyre qe te perfshihet ne menyre te natyrshme pluhuri ajror.

Reduktimi I ndikimeve te ndertimit perfshin gjithashtu:

Linjat e transportit te perdorura per shperndarjen e materialeve.

Faza e funksionimit

Nivelet e trafikut te projektuara me afat te gjate jane relativisht te uleta dhe mundet te shkaktojne emetime te pakta duke marre parasysh edhe permiresimin ne emetimet unike te automjeteve ne te ardhem meqenese industria evjeter e gazrave te makines eshte zevendesuar.

Rruga ne fjale nuk duhet te krijojte nje rritje te emetimit qe vjen nga makinat, meqenese emetimet varen nga lloji I makines, mirembajtja e motorrit, dhe nga shpejtesia e makines. Nga njera ane, nje sipërfaqe uniforme rruge do te na coje ne shpejtesi me konstante, qe do te shkaktojte ulje te emetimeve. Edhe sasia e pluhurit qe perhapet nga kalimi I makinave do te ulet, meqenese do te zhduken gropat ne rruge. Nga ana tjetere pritet nje rritje e shpejtesise se makinave ne rrugen e re e cila mund te rrishte lehte emetimet

Persa I perket niveleve te trafikut dhe karakterit te hapur te zonave te pershkuara nga propozimi, vete rruga nuk do te coje ne ndonje rritje domethenese ne nivelet e ndotesve.

Nuk jane propozuar masa lehtesuese persa I perket ndikimit ne projekt.

Tabela 6-1 Permbledhje e ndikimeve kryesore dhe e masave lehtesuese ne cilesine e ajrit

Faza	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat lehtesuese
Ndertimi	Trafiku I ndertimit dhe punimet tokesore.	Nivelet e trafikut te projektit jane relativisht te uleta dhe mund te shkaktojne emetime te uleta duke marre parasysh edhe permiresimin ne emetimet unike te automjeteve ne te ardhmen.	I mesem	Sistemet e shuarjes se pluhurit, Shpejtesia e kamioneve ne dhe jashte vendit te punes, Vendosja e duhur e magazinave dhe e rrugeve te transportit.
Funksionimi	Rritje ne trafik, permiresim I sipërfaqeve te rrugeve te transportit.	Nivelet e trafikut te projektit jane relativisht te uleta dhe mund te shkaktojne emetime te uleta duke marre parasysh edhe permiresimin ne emetimet unike te automjeteve ne te ardhmen.	I lehte	S'ka masa lehtesimi.

6.2 ZHURMA

Ky paragraf përmbledh qëllimin dhe metodologjinë për llogaritjen e efekteve të zhurmës të shkaktuara nga ndertimi dhe funksionimi i projektit “Studim projekt – zbatim akset rrugor Skrapar – Korçë” duke përfshirë aty edhe qëllimin e VNM.

Burimet dominante të zhurmës së makinave janë zakonisht gomat dhe marmitat. Burimet tjera të rëndësishme të zhurmës janë motorret dhe marshet/kutitë e shpejtësive. Nivelet aktuale të zhurmës në rrugën do të ndryshojnë me kushtet e trafikut dhe me crregullimin e makinës.

Njësia e zakonshme për të matur zhurmen është decibel (dB). Decibelët paraqiten në një shkallë në të cilën një dopio-degjim I nivelit të zhurmës korrespondon me një rritje prej rreth 10 decibele.

Një numër faktorësh influencojnë se sa efekt do të ketë një tingull në receptorin e prekur fuqishëm. Keto përfshijnë:

- Dispersionin gjeometrik: meqenese njëri merr më shumë nga një burim tingulli, forca e tingullit nga burimi përhapet në një zonë më të madhe dhe më të madhe. Vlera në të cilën ndodh kjo është afërsisht 3 dB për dyfishimin e distancës për çdo burim të madh tingulli si rrugët.
- Pengimi në rrugën e përhapjes nga burimi i zhurmës tek marresi si psh një ndertese e mëdhe ose tipare topologjike. Shkalla e lehtësimit varen në gjeometrinë e pengimit dhe në karakteristikat e frekuencës së burimit të tingullit.
- Tipi i tokës mbi të cilën po kalon tingulli mund të ketë një influencë të konsiderueshme në nivelin e zhurmës tek marresi psh: mbjelljet, pemet, etj krahasuar me sipërfaqet e forta.
- Karakteristikat meteorologjike si shpejtësia e erës dhe drejtimi mund të ndikojnë nivelet e zhurmës.
- Nivelet e zhurmës së ambientit dhe mjedisit.

Gjate këtij studimi nuk janë bërë matje për zhurmen e mjedisit.

Nuk ka matje precize të disponueshme për rrugën në fjalë por nuk është parashikuar të ketë ndonjë vend ku niveli i zhurmës do t’i afrohet atyre që paraqesin një bezdi të ndjeshme tek banorët lokalë, ose që do të paraqesin lloje kerçenimesh për shëndetin.

Sipas **Udhëzimit Nr.8 date 27.11.2007 “Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara”** nivelet kufi të zhurmës janë:

1. Nivelet kufi të zhurmës për mjedis të caktuar, të jenë sipas Vlerave Udhëzuese të Organizatës Botërore të Shëndetsisë (OBSH).
2. Simjedisë të caktuar, për efekt të zbatimit të këtij udhëzimi, janë identifikuar mjediset e zonave të banimit, (jashtë banesës, mjediset e brendshme të banesës), institucionet (arsimore, parashkollore e shëndetësore), zona me aktivitete social-ekonomik, mjedisë urbane dhe parqet publike.
3. Për zbatimin e këtij udhëzimi ngarkohen Ministria e Shëndetsisë dhe Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave.

Mjedisi	Efekt kritik në shëndet	LAeq (dBA)	Koha baze (ore)	LAmx Fast (dB)
Zona banimi				
Jashtë banesë	Bezdi (shqetësim) serioze gjatë ditës dhe mbremjes	55	16	
	Bezdi (shqetësim) i moderuar gjatë ditës dhe mbremjes	50	16	-
Ne brendesi të banesave	Kuptueshmeri e bisedes dhe (bezdi) shqetësim i moderuar gjatë ditës dhe mbremjes	35	16	-

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Ne brendesi te dhomes se fjetjes	Prishja e gjumit naten	30	8	-
Jashte dhomes se fjetjes	Prishje e gjumit, dritare e hapur (vlera nga jashte)	45	8	-
Institucione				
Klasa mesimi, institucione-mjedise parashkollore (brenda)	Kuptueshmeri e bisedes, veshtiresi ne kuptimin e informacionit, komunikimin e mesazhit	35	Gjate mesimit	
Dhomat e fjetjes ne kopshte (brenda)	Prishje e gjumit	30	Koha e gjumit	-
Oborri i shkolles, vendet e lojrave ne shkolle	Bezdi (shqetesim) - (burime te jashteme)	55	Koha e pushimit	-
Spitale, salla, dhoma (brenda)	Prishja e gjumit naten Prishja e gjumit ditën dhe ne mbremje	30 30	8 16	40
Spitale, salla trajtimi (brenda)	Ndikim ne pushim, clodhje	# 1		
Zona me aktivitetet social- ekonomik				
Zona industriale, tregtare, qarkullimi trafiku (mjedis i jashtem dhe i brendshem)	Demt看 degjimi	70	24	110
Mjedis urban				
Mjedise publike, te jashtme apo te brendshme	Demt看 degjimi	85	1	110
Ceremoni, festivale dhe argetime	Demt看 degjimi (klientet < 5 here/ vit)	100	4	110
Muzike nepermjet kufjeve te degjimit	Demt看 degjimi	85 # 4	1	110
Tinguj – zhurme impulsive nga fishekzjarret dhe armet e zjarrit	Demt看 degjimi (te rriturit) Demt看 degjimit (femijet)	-	-	140#2 120#2
Parqe publike				
Parqet natyrore dhe zonat e mbrojtura	Prishje e qetesise	#3		

Shpjegime:

LA_{eq} (dBA) = Niveli ekuivalent i matur ne shkallen A

Koha baze (ore) = Koha gjate se ciles behet matja

LA_{max} Fast (dB) = Niveli i matur ne shkallen A ne menyren Fast (e shpejte)

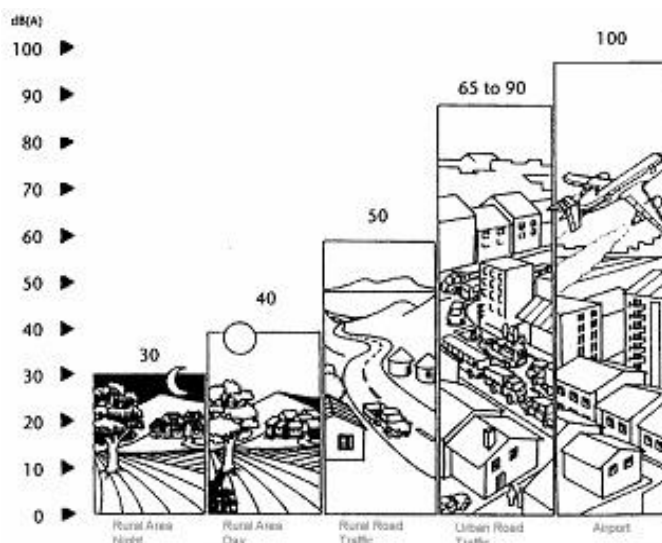
1 = Sa me e ulet qe te jete e mundur.

2 = Presioni zanor maksimal (LA_{max} , fast) matur 100 mm larg veshit.

3 = Zonat e jashteme te qeta duhet te mbrohen dhe raporti i zhurmes hyrese/shtese me zhurmen e fonit natyral duhet te ruhet sa me i ulet qe te jete e mundur.

4= Nen kufjet e degjimit, pershtatur me vlerat fushes se lire

Figura 6-1 Diagrame - Nivelet mesatare te zhurmes se trafikut



6.2.1 Ndikimi i zhurmes gjate fazes se ndertimit dhe masat e pershateshme lehtesuese.

Emetimet e zhurmes nga vendet e ndertimit do te ndikohen edhe nga perdorimi I makinerivete medha qe mund te provokojne bezdi dhe zhurnma si psh, venia e shtyllave tej.

Zhurma mund te krijohet nga shume veprime ndertimi dhe varet nga faktore si: lloji I pajisjes, veprimet qe do te kryhen dhe makinerite qe do te perdoren-kushtet e makinerive dhe makinat e perdorura. L_{eq} (niveli ekuivalent) per disa faza ndertimi varet edhe nga gjatesia e kohes qe aparti eshte ne veprim.

Lloji dominues I zhurmes per shumicen e pajisjeve te ndertimeve eshte motorri, zakonisht me nafte dhe pa silenciator. Ne pak raste si psh per nje shofer-grumbullimi apo nje vegelthyses pneumatike betoni, dominon zhurma e shkaktuar nga kryerja e veprimit.

Masat lehtesuese

Dokumentat e kontrates do te specifikojne qartesisht qe kontraktuesi I cili do te ndertoj rrugen ne fjale do te jete i detyruar te marre masa specifike per pakesimin e zhurmes dhe te perputhet dhe me limitet e lejuara te zhurmes sipas **Udhezimit Nr.8 date 27.11.2007 “Per nivelet kufi te zhurmave ne mjedise te caktuara”** .

Keto masa do te sigurojne qe:

- Asnje impiant I perdour ne vend nuk do te lejohet te shkaktojte nje bezdi publike si pasoje e zhurmes,
 - o Me e mira eshte: zbatuesmeri duke perfshire mirembajtjen e duhur te impiantit dhe angazhimin per te ulur zhurmen e krijuar nga veprimet ne vend.
 - o Te gjitha makinat dhe impiantet mekanike do te pershtaten me silenciator efektive dhe te mbajtur ne funksion te mire gjate kohes se kontrates,
 - o Kompresoret do te jene modele lehtesuese te pershtatura me kapake akustike te duhur me viza dhe te mbyllur te cilet do te mbahen te mbyllur kurdo qe makina punon dhe te gjitha mjetet vartese pneumatike do te pershtaten me silenciatore.
 - o Makineria qe eshte perdorur pa nderprerje do te fiket ose t’I ulet shpejtesia ne minimum (ose t’i mbyllet valuvula) gjate periudhes kur nuk perdoret.
 - o Cdo impiant si psh gjenerator ose pompe, qe kerkohet te veproje para dhe pas oreve te ligjshme te punes, do te rrethohet nga nje mbyllje akustike ose nga ndonje mbylles portativ.

Gjate fazes se ndertimit te projektit, do te kete ca ndikim ne ose afer pronave te banimit dhe biznesit si pasoje e emetimeve te zhurmes nga vendi I trafikut dhe aktivitetet tjera. Kerkesa per heqjen e kufizimeve te zhurmes dhe oreve te punes, pergjate zbatimit te masave te duhura te kontrollit te zhurmes, do te siguroje qe efekti i zhurmes eshte mbajtur ne minimum.

Tabela 6-2 Permbledhje e ndikimeve kryesore dhe masat lehtesuese rreth zhurmes

Faza	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtesimit
<i>Funksionimi</i>	<i>Rritje ne trafik. Permiresim I siperfaqeve te rrugeve te transportit.</i>	<i>Rritja e shpejtësisë trafikun potencialisht mund të rrisë nivelet e zhurmës.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Asnjë masë lehtësuese nuk është parashikur ne rrugen e propozuar sepse mbetet një rrugë me trafikuar rurale të ulët</i>
<i>Ndertimi</i>	<i>Trafiku I ndertimit, impianti, kompresoret, etj. Veprimi I hapjes.</i>	<i>Aktivitetet e vendeve te ndertimit mund te shkaktojne shqetesime lokale si pasoje e zhurmes se tepert.</i>	<i>E lehte deri ne lokalisht e mesme</i>	<i>Dokumentat e kontrates do te specifikojne qartesisht se kontraktuesi I cili ndermerr ndertimin e punimeve do te jete i detyruar te marre masa specifike te pakesimit te zhurmes dhe te perputhet me Udhezimin Nr.8 date 27.11.2007 “Per nivelet kufi te zhurmave ne mjedise te caktuara”</i>

6.3 KOMUNITETI LOKAL DHE SOCIAL-EKONOMIA

Ky sektor përshkruan qëllimin dhe metodologjinë e adoptuar për llogaritjen e ndikimeve të fuqishme në komunitetin lokal dhe në social-ekonomine. Ai përqendrohet në ndryshimet e masave dhe në aksesin e lehtësimeve të përbashkëta. Ato përfshijnë shkollat, spitalin, kishën, dyqanin dhe shërbime të kësaj lloji, hapësira të hapura, dhe mundësinë e hyrjes së lehtësimeve në popullsinë lokale.

Bashkia Skrapar

Të dhëna të përgjithshme

Zona Gjeografike: Skrapari kufizohet në veri me bashkinë Gramsh, në perëndim me bashkitë Berat dhe Poliçan, në jug-perëndim me bashkinë Këlcyrë, në jug me bashkinë Përmet dhe në lindje me bashkitë Maliq e Korçë. Kryeqendra e Bashkisë është qyteti i Çorovodës.

Popullsia: Sipas Censurit të vitit 2011, kjo bashki numëron 12,403 banorë, ndërsa sipas Regjistrimit Civil ajo numëron një popullsi prej 19,072 banorë. Bashkia e re ka një sipërfaqe të konsiderueshme prej 831.44 km². Sipas censurit, densiteti i popullsisë është 15 banorë/km² ndërsa sipas regjistrimit civil densiteti është 22.93 banorë/km².

Kjo bashki përbëhet nga 8 njësi administrative, të cilat janë: Çorovodë, Qendër Skrapar, Bogovë, Vëndreshë, Çepan, Potom, Leshnje, Gjerbës dhe Zhepë. Të gjitha njësitë administrative janë aktualisht pjesë e rrethit Skrapar dhe pjesë e qarkut Berat. Bashkia e re ka nën administrimin e saj një qytet dhe 106 fshatra.

Bashkia Skrapar

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitë administrative përbërëse	Qytetet dhe fshatrat në përbërje të tyre	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrimit Civil	Sipërfaqja KM ²
Berat	Qyteti Çorovodë	Çorovodë	Qyteti Çorovodë	12,403	19,072	831.44
		Qëndër Skrapar	Fshatrat; Zogas, Kalanjas, Dhores, Veseshhtë, Polenë, Osojë, Grepckë, Liqeth, Rehovicë, Orizaj, Cerovë, Veleshnjë, Nishicë, Sharovë, Çerenisht, Buzuq, Munushtir, Radësh, Koritë, Mollas, Gradec, Vërzehzhë, Slatinjë, Strorë			
		Bogovë	Fshatrat; Bogovë, Kakrukë, Dobrushë, Përparim, Bargullas, Novaj, Nishovë, Jaupas, Selan			
		Vëndreshë	Fshatrat; Lavdar, Spatharë, Therepel, Valë, Vëndreshë e Madhe 1, Vëndreshë e Vogël 2, Vëndreshë e Malit 3, Ibro			
		Çepan	Fshatrat; Çepan, Muzhakë, Rog, Zabërzan i Ri, Zabërzan, Blezëncë, Malind, Muzhëncë, Sevran i madh, Sevran i Vogël, Qeshibes, Strënc, Kakos, Prishtë			
		Potom	Fshatrat; Potom, Gjergjovë, Koprëncë, Gërmenj, Visockë, Qafë, Helmës, Backë, Melskë, Nikollarë, Dymish, Staraveckë			
		Leshnje	Fshatrat; Turbohovë, Kapinovë, Krastë, Krushovë, Faqekuq, Gostëncë, Leshnje, Vlushë, Bërsakë			



Profili i bashkisë

Bashkia e re e Skraparit ka një reliev të thyer malor, i cili ka një territor shumë të gjerë dhe popullsi të ulët. Popullsia e zonës është pakësuar ndjeshëm gjatë dekadës së fundit nga largimet e banorëve drejt qyteteve të mëdha të Shqipërisë apo në emigrim. Vetë qyteti i Çorovodës humbi mbi 40 për qind të popullsisë mes viteve 2001 dhe 2011, ndërsa shumë nga komunat përbërëse kanë humbur mbi gjysmën e popullsisë.

Mungesa e perspektivës, kryesisht ajo e vendeve të punës, ka bërë që banorët e qytetit të vendosen për një të ardhme më të mirë për fëmijët e tyre drejt qyteteve të mëdha, ndërsa banorët e zonave të thella janë larguar

drejt qytetit të Çorovodës, si rezultat i mungesës së rrugëve dhe mjekëve në fshatrat e tyre. Problematika kryesore e banorëve të Çorovodës ka qenë gjendja e vështirë e rrugës kombëtare Skrapar-Berat.

Skrapari si burim kryesor ka të ardhurat që vijnë nga blegtoria dhe bujqësia, prodhime mjaft të vlerësuara këto në tregjet e vendit, ndër më të njohurat djathi dhe rakia e Skraparit. Vitet e fundit Skraparit i është shtuar shpresa për zhvillimin nëpërmjet turizmit. Kanionet e Skraparit, po tërheqin çdo ditë e më shumë vëmendjen e vizitorëve të huaj dhe vendas.

Mbi 20 mijë vizitorë mendohet se kanë prekur këtë bukuri të natyrës katër vitet e fundit. Turizmi fetar është një tjetër resurs i kësaj zone. Mijëra vizitorë shkelin në Skrapar çdo vit gjatë festës së Bektashinjve, gjatë ditëve të pelegrinazhit të muajit gusht. Por dhe këtë resurs të turizmit e pengon gjendja e vështirë e rrugës në fshatin Gjerbës, nga ku vizitorët duhet të udhëtojnë drejt malit të shenjtë Tomor.

Parku Kombëtar i Tomorit, është një tjetër resurs mjaft i rëndësishëm i kësaj zone, ende i pa vënë në shërbim të turizmit malor, si rezultat i mungesës së infrastrukturës dhe shërbimeve. Bashkimi i komunës Bogovë me Skraparin, i jep kësaj bashkie të re një tjetër mundësi për zhvillimin e turizmit. Uji që rrjedh nga zemra e malit, kodrat e hijshme, klima mjaft favorizuese dhe ushqimet e shijshme, i japin zonës elemente mjaft pozitive për zhvillimin e turizmit natyror. Ndryshe me pjesën tjetër të rrethit, nga Bogova nuk ka pasur lëvizje të mëdha të popullsisë. I gjithë fshati jeton me të ardhurat nga turizmi familjar. Pjesë e kësaj komune është fshati Novaj i njohur për gurin dekorativ.

Bashkia Korce

Të dhëna të përgjithshme

Zona Gjeografike: Korça kufizohet në veri me bashkinë Maliq, në lindje me bashkinë Devoll, në perëndim me bashkinë Skrapar, ndërsa në jug me bashkinë Kolonjë. Kryeqendra e Bashkisë është qyteti i Korçës.

Popullsia: Sipas Censurit të vitit 2011, kjo bashki numëron prej 75.994 banorësh, ndërsa sipas Regjistrimit Civil ajo numëron një popullsi prej 129.065 vetë. Bashkia e re ka një sipërfaqe prej 805.99 km².

Kjo bashki përbëhet nga 8 njësi administrative, të cilat janë: Korçë, Qendër Bulgarec, Voskop, Voskopojë, Lekas, Vithkuq, Mollaj dhe Drenovë. Të gjitha njësitë administrative janë aktualisht pjesë e rrethit të Korçës dhe qarkut Korçë. Bashkia e re ka nën administrimin e saj një qytet dhe 62 fshatra.

Bashkia Korçë

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitë administrative përbërëse	Qytetet dhe fshatrat në përbërje të tyre	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrit Civil	Sipërfaqja KM ²
Korçë	Qyteti Korçë	Korçë	Qyteti Korçë	75,994	129,065	805.99
		Qëndër Bulgarec	Fshatrat; Bulgarec, Lumalas, Biranj, Melcan, Porodinë, Dishnicë, Shamoll, Belorta, Kuç i Zi, Barç, Çiflig, Malavec, Neviçisht			
		Voskop	Fshatrat; Voskop, Dërsnik, Polen, Vinçan, Goskovë lart, Goskovë poshtë, Damjanec			
		Voskopojë	Fshatrat; Voskopojë, Shipskë, Krushovë, Gjonomadh, Lavdar			
		Lekas	Fshatrat; Lekas, Marjan, Gjonbabas, Gurmujas, Shkozan, Xerje, Tudas, Gjergjevicë, Lavdar Brozdovec, Mazrek, Poponivë			
		Vithkuq	Fshatrat; Vithkuq, Leshnje, Gjanc, Lubonjë, Rehovë, Roshanj, Trebickë, Grabockë, Treskë, Stratobërdh, Panarit, Shtyllë, Cemicë			
		Mollaj	Fshatrat; Mollaj, Floq, Pulahë, Ujë Bardhë, Kamenicë			
		Drenovë	Fshatrat; Drenovë, Mborje, Boboshticë, Moravë, Qatrom, Ravonik, Turan, Dardhë			



Profili i bashkisë

Bashkisë së Korçës iu bashkëngjitën disa zona rurale të cilat merren me bujqësi dhe blegtori, por edhe disa prej fshatrave turistike më të spikatur. Qyteti ka një ekonomi të konsoliduar dhe biznese të shumta, por rritja e numrit të popullsisë si pasojë e zhvendosjes së banorëve nga zonat rurale ka sjellë edhe rritje të numrit të

personave të papunë duke ngritur domosdoshmërinë e gjetjes së zgjidhjeve për punësim dhe kualifikimin e këtyre personave për profile të ndryshme.

Në zonat rurale janë zhvilluar nga njëra anë bujqësia dhe pemëtaria, dhe nga ana tjetër turizmi malor ku banorët kanë vetë-siguruar mënyrën e organizimit të ambienteve dhe kuzhinës por edhe aktiviteteve dimërore si një atraksion për turistët. Zonat më të thella si Lekasi dhe Vithkuqi për shkak të klimës së ashpër dhe izolimit të përvitshëm në dimër kanë pësuar zhvendosje masive të popullsisë çka ka minimizuar edhe shërbimet për pjesën e mbetur të banorëve duke nisur nga arsimi, mjekësia, infrastruktura , transporti, etj.

Ndër projektet më të rëndësishme në qytetin e Korçës është ai i Pazarit të Korçës, investimi kolosal i të cilit ka në fokus rikthimin e një elementi autentik kulturor, ruajtjen e origjinalitetit të pazarit shekullor të Korçës dhe kthimin e tij në një destinacion turistik. Projektet për rimodelimin e Parkut të qytetit, sheshit para teatrit dhe rrugës Gjon Buzuku janë 3 projekte të tjera të rëndësishme për qytetin.

Përgjatë viteve të fundit Korça ka synuar dhe ka arritur të shumëfishojë shifrat e turistëve përmes një kalendari të mbushur me festa përgjatë verës. Aktivitetet e shumta të cilat mbështeten kryesisht tek traditat e zonës dhe promovimi i tyre, por edhe aktivitetet e tjera të cilat sjellin aktivitetet kulturore, kanë bërë që në stinën e verës kjo zonë të ketë interes nga vizitorë të shumtë.

6.3.1 Mjedis Eksistuese Informacion i Pergjithshem

6.3.1.1 Ceshtjet Sociale -Ekonomike

6.3.2 Ndikimi gjate fazes se ndertimit ne komunitetin lokal dhe masat lehtesuese

Ndikimet

Gjate ndertimit, ujit dhe elektriciteti per banoret, fermat dhe industrite mund te preken nga punet e ndertimit te projektit ne fjale.

Masat

Gjate ndertimit do te merren masa specifike nga nga kontraktuesi ne perputhje me PMM, ne menyre qe te mbahen sherbimet e ujit dhe elektricitetit tek banoret e fermave dhe industrite. Kanalet e kullimit dhe te ujitjes do te mbahen gjithashtu ne funksion.

6.3.3 Ndikimi gjate fazes se funksionimit ne socio - ekonomi dhe masat lehtesuese

Sherbimet Komunale Publike – ne menyre thelbesore sherbimet komunale kryesore publike do te ndikohen nga projekti. Perkohesisht gjate periudhes se ndertimit, rivendosja e ketyre sherbimeve komunale mund te krijojte probleme per perdoruesit. Keto probleme mund te ndikojne me shume ne perdoruesit gjate procesit te lidhjes se kablllove dhe tubave te reja me rrjetin ekzistues te perdoruesve pergjate rruges.

Ne keto raste kontraktuesi duhet te pergatise nje plan-veprim te detajuar perpara cdo hapi te aktivitetit te tij ne vendngjarje. Kjo duhet te parashikojte akomodimin dhe mbrojtjen te te gjitha sherbimeve komunale publike te vendosura ne vendin e aktivitetit, si kabllot elektrike, tubat e furnizimit me uje apo lehtesime te tjera qe mund te rezultojne nga nje vezhgim ne vendndodhje. Kontraktuesi mund te koordinoje aktivitetet me ndermarrjet pergjegjese te cilat kane pronesine e ketyre rrjeteve si psh., OST dhe ndermarrja e ujit ne menyre qe te pakesdohet mundesia e demtimeve dhe koha e rilidhjes me lidhjet e reja me rrjetin ekzistues. Ky plan do te rishikohet fillimisht nga inxhinieri sipermarres dhe kontraktuesi duhet te filloje implementimin pas aprovimit final te punedhesisit/ndermarresit.

Popullsia – ka nje popullsi dhe nje aktivitet domethenes pergjate kesaj rruge. Ne kete menyre ndertimi i rruges te coje ne permiresim te kushteve ekonomike per banoret e zones.

6.3.4 Ndikimet

Rruga e re do te inkurajoje zhvillimin e zones, dhe nepermjet disa rekomandimeve te pergjithshme te cilat mund te ndihmojne qe ky investim sa me shume te jete e mundur te behet nje instrument i fuqishem zhvillimi te panderprere per biznesin kombetar dhe te huaj i cili do te drejtohet drejt sektoreve me te rendesishem te ekonomise me ndihmen e projekteve te ndryshme.

Permiresimi i fluksit te trafikut pergjate rruges ekzistuese pitet te kete nje ndikim te lehte ne sherbimet publike. Kjo do te perfshije spitalet, klinikat, shkollat, ndertesat bashkiake, lehtesime te tjera sherbimesh publike. Kohet e udhetimeve tek sherbimet publike do te jene me te shkurtra, dhe punesimi/angazhimi me ta do te jete me terheqes, por efekti pritet te jete i vogel. Aksesit ne sherbimet publike do te jete shume me i mire.

Përvetësimi i tokës dhe i asetëve të tjera do të minimizohen sa më shumë që të jetë e mundur. Aty ku shpronësimi është i pashmangshëm, të gjithë njerëzit që preken nga ky projekt, që banojnë, punojnë, bëjnë biznes, kultivojnë ose kanë të drejta mbi burimet brenda zonës së projektit kanë të drejtë kompensimi për asetet e tyre të humbura.

Tabela 6-3 Permbledhje e ndikimeve dhe e masave lehtesuese ne komunitetin lokal dhe ne social ekonomine

Faza	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtesimit
<i>Funksionim / Ndertim</i>	<i>Akses ne fshatrat ekzistuese.</i>	<i>Nderprerje e aksesit ne disa fshatra.</i>	<i>E lehte</i>	<i>Pajisja me kryqezime lokale rrugore per te ndihmuar ne mbajtjen e aksesit ne te gjitha fshatrat.</i>
<i>Ndikimi gjate ndertimit</i>	<i>Rrjet uji, energjie elektrike,dhe sistem ujitje.</i>	<i>Banoret, feramat dhe industrite mund te perjetojne nje humbje te ketyre sherbimeve gjate ndertimit te projektit.</i>	<i>E lehte deri ne te mesme</i>	<i>Dokumentat e kontrates specifikojne qe kontraktuesi i cili ndermerr ndertimin e punimeve eshte i detyruar per te marre masa te vecanta ne menyre qe t'i mbaje keto veshtiresi ne minimum.</i>

Faza	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Rendesia	Masat e lehtësimit
<i>Ndikimi gjate ndertimit</i>	<i>Crregullimi i trafikut</i>	<i>Banoret dhe biznese ndikohen nga devijimi i perkohshem i rruges.</i>	<i>I vogel deri ne mesatar</i>	<i>Kontraktori do te organizoje drejtimin e trafikut lehtesisht te dallueshem, perfshire pregatitjen e Planit te manaxhimit te Trafikut.</i>
<i>Ndikimi gjate ndertimit</i>	<i>Kantieret e ndertimit</i>	<i>Kantieri i ndertimit eshte pozicionuarne menyre te papershtatshme dhe krijon shqetesime</i>	<i>I vogel</i>	<i>Kontraktori do te vendose kantieret e ndertimit ne vende te miratuaranga autoritetet locale. Kampet te rrethohen dhe te ndertohet sistemi I kanalizimeve te ujerave te zeza hedhja e plehrave te behet vetemne vende te autorizuar.</i>
<i>Ndikimi gjate ndertimit</i>	<i>Mbeturina te ndertimit</i>	<i>Mbeturinat e ndertimit nuk shkarkohen aty ku duhet.</i>	<i>I vogel</i>	<i>Kontraktori do te shkarkoje mbeturinat ne vende te miratuara nga autoriteti lokal.</i>
<i>Ndikimet negative gjate funksionimit</i>	<i>Tokat bujqesore, pronat private, varrezat do te ndikohen nga ndertimi i rruges</i>	<i>Humbje e te ardhurave nga bizneset dhe bujqesia. Humbja e prones, zhvendosje e varreve.</i>	<i>I vogel</i>	<i>Te gjithë personat e ndikuar nga projekti qe banojne, punojne, ose kane te drejta te ndryshme mbi burimet qe preken nga projekti do te marrin kompensim per humbjet e aseteteve te tyre.</i>
<i>Ndikimi gjate funksionimi.</i>	<i>Rritje ne shpejtesine dhe sasine e trafikut.</i>	<i>Ashpersia e aksidenteve rrugore rritet. Siguri kembesore.</i>	<i>E mesme</i>	<i>Pajisja me shenjat e duhura te trafikut dhe me shenjat rrugore (vijezimet ne rruge).</i>

6.4 TRAFIKU DHE SIGURIA NE RRUGE

6.4.1 Efekti gjate fazes se ndertimit dhe masat zbutese per sigurine dhe trafikun rrugor.

Efektet mbi sigurine e trafikut dhe rruges gjate ndertimit te rrugesve te propozuara nuk pritet te jete nje problem. Sidoqofte kjo paraqitje eshte bere duke qene te bazuar ne mirekuptimin qe do te kete Kontraktuesi me PMM-ne dhe si pasoje e ketij bashkepunimi do te pergatitet nje plan menaxhimi te trafikut me masa te pershtatshme per te kontrolluar dhe per te ridrejtuar trafikun dhe kembesoret qe shihen kollaj dhe eshte e lehte te ndiqen. Gjithashtu ne planin e kontraktuesit per menaxhimin e trafikut duhet te perfshihet edhe ndricimi I duhur dhe shenjat e percaktuara rrugore , te cilat duhet te aprovohen nga Konsulenti kontrollues dhe policia.

6.4.2 Ndikimet gjate fazes se Funksionimit dhe masat lehtesuese per sigurine rrugore dhe trafikun

Pas ndertimit te skemes se propozuar, kur rruga eshte funksionale, Drejtoria Rajonale e Mirembajtjes duhet qe inspekte rregullisht rrugen ne menyre qe te kontrolloje per demtime apo per mungese te shenjave rrugore dhe te barrierave anesore te rruges. Nese keto do te identifikohen elemente qe mungojne apo qe jane demtuar departamenti I mirembajtjes duhet te veproje per zevendesimin e menjehershem tetyre. Gjithashtu edhe gjate inspektimeve vizuale te rruges departamenti I mirembajtjes duhet te shenoje cdo problem tjetër qe mund te identifikohet ne rruge. P.Sh ne rastet e vdekjeve nga aksidentet te kafsheve apo te shpendeve apo te identifikojte vendet ku jane prishur barrierat si pasoje e perplasjes se makinave. Ne raste te tilla, departamenti I mirembajtjes duhet te marre konsiderate shtimin e shenjave rrugore per te lajmeruar shoferet rreth rreziqeve dhe te instaloje shenja lajmeruese (rreshqitje toke, mundesi per renie shkembinjsh guresh, lageshti apo rreshqitje, kthesa te rrezikshme, kalim kafshesh apo kembesoresh, shenja) .

Ne programin e sigurise rrugore duhet te perfshije dhe revizionimin gjate fazave te meposhtme:

- ne mbyllje te ndertimit dhe ne fillimin e funksionimit te rruges, do ti kerkohet nje eksperti te sigurise qe te inspektoj rruget qe te siguroje qe elementet e sigurise jane trpezuar dhe zbatuar. Per me teper revizionimi do te rekomandoje masa te tjera administrative, te tilla si limitet e shpejtesise. Revizionuesi do te paraqese nje raport revizionimi – kontrolli me te cilin te konfirmoje aprovimin e rruges, dhe do te permbaje rekomandimet e tij/ te saj per masat administrative te cilat do te ndermerren gjate fazes operationale.
- Gjate pothuajse dy viteve qe ndjekin fillimin e fazes operationale, ekspertit te rruges do ti kerkohet te inspektoj rruget dhe te rishikoj procedurat e sigurise me autoritetet dhe policine. Kontrolluesi do te pergatise nje raport revizionimi dhe do te rekomandoje masa te metejshme per permiresimin e sigurise nese eshte e nevojshme.

7. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR

7.1 MASA TE PERGJITHSHME

Plani I menxhimit te mjedisit (PMM) paraqet nje set lehtesimesh, masa monitoruese dhe institucionale te cilat do te adoptohen gjate fazes se ndertimit dhe asaj operationale per te eliminuar apo per te zvogluar ndikime te pafavorshme mjedisore apo sociale te cilat mund te dalin nga punimet e ndertimit per **“Studim projekt – zbatim akset rrugor Skrapar – Korce”** PMM- kryesisht konsiston ne komponentet qe vijojne:

- Masat mjedisore lehtesuese, jane nje seri masash specifike te zhvilluara ne baze te te kuptuarit te ndikimeve qe do te kete ne te ardhmen ne ndertimi dhe operimi e rruges. Masat lehtesuese jane hartuar per te lehtesuar keto ndikime negative potenciale dhe qe t’I zvogloje ato deri ne nivele te pranueshme ashtu sic mund te percaktohen nga standartet e aplikuara, kur eshte e pershtashme.
- Plani monitories mjedisor, do te jete shume i rendesishem per mbikqyrjen dhe menaxhimin e mjedisit dhe do te mbahet periodikisht per te monitoruar komponentet specifike dhe per te siguruar te dhena te cilat tregojne vleren e nivelit ndikues.
- Rregullime institucionale , per te perfunduar perkufizimin e pergjegjesive per zbatimin dhe monitorimin e masave lehtesuese ashtu sic jane percaktuar.

7.2 MASAT LEHTESUESE MJEDISORE

Per te zvogluar nivelet e ndikimeve negative ne mjedis., jane percaktuar masat lehtesuese. Masat lehtesuese do te zbatohen gjate fazes se ndertimit dhe operimit. Do te kerkohet zbatimi i Masave te tiila si kerkesat per kampet e ndertimit. Si komponente te masave lehtesuese jane parashikuar keto qe vijojne:

Faza e ndertimit

- Furnizim materialesh
- Materiale transporti
- Zhurme dhe pluhur
- Plani i Menaxhimit te Trafikut
- Siguria e automjeteve dhe kembesoreve
- Heqje e mbeturinave te ndertimit
- Mbeturina te ngurta dhe sedimente tubacionesh
- Ndotje uji
- Erosion toke
- Flora dhe fauna
- Zbulime arkeologjike
- Vendosje e kampeve te ndertimit dhe lehtesirave perkatese
- Shendeti dhe siguria ne pune
- Trainimi i punetoreve

Faze e funksionimit te rruges

- Mirembajtje e rruges
- Siguria rrugore

Faza e Ndertimit

- *Furnizimi me Materiale:* Kontraktoreve do ti kerkohet te perdore ose te bleje materiale nga makinerite ekzistuese te asfaltit, gerrmimeve te gureve dhe puseve qe operojne me leje mjedisin te vlefshem dhe licensat e tjera. Garancite e duhura per kete efekt do te jepen ne dokumentat e kontrates.
- *Aktivitetet e gerrimit / minierat.* Kontratet duhet te specifikoje qe vetem gerrmimet e licensuara duhet te perdoren per burime materialesh. Ne qofte se gerrmimet e licensuara nuk jane te vlefshme , kontraktoret mund te behen te pergjegjshem per vendosjen e makinerive therrmuese ne sheshet e miratuara . Perzgjedhja e gerrmimeve per qellimet e projektit do te kerkoje miratimin e autoriteteve mjedisore.
- *Makinerite e asfaltit.* Garancite e kontrates do te kerkojne qe makinerite e perzierjes dhe te asfaltit te vendosen te pakten 500 m larg receptorit sensitive me te afert (shkollë , spital) dhe te licensohen e te kete miratimin e autoritetit mjedisor, dhe punonjesve I kerkohet te instalojne kontrollin e gazrave ne perputhje me rregullat e mjedisit lokal. Duhet te behet e qarte se specifikat duhet te qendrojne per te gjitha pajisjet e tiila, perfshi ato qe negociohen privatisht.

- *Transporti I materialeve:* Punonjesit e kamioneve do tu kerkohet te mbulojne ose te lagin ngarkesat e kamioneve, terheqin materialet jo ne oret e kulmit te trafikut, dhe te perdorin rruge alternative per te minimizuar ngjeshjen e trafikut. Kontraktorit do t'i kerkohet te pergatise dhe ti jape mbikqyresit te punes nje plan manaxhimi trafikut qe tregon ruget dhe kohet qe mund te perdoren per te shperndare materialet ne dhe prej vendit te punes.
- *Zhurma dhe pluhuri:* Kontraktoreve te ndertimit do tu kerkohet te kufizojne aktivitetet per ne oret me dite (jo ndermjet 23.00 dhe 7.00 ose sipas marreveshjes me publikun dhe autoritetet) dhe te perdorin pajisjet qe largojne zhurmat. Sheshet e ndertimit dhe sheshet e grumbullimit te materialeve do te lagen me uje atehere kur duhet per te kontrolluar pluhurin.
- *Nderprerja e trafikut dhe siguria e automjeteve/kembesoreve:* Kontraktoret do te pergatisin nje plan manaxhimi te trafikut me masat e duhura per te ridrejtuar trafikun.
- *Eliminimi I mbeturinave te ndertimit:* Asfalti I prishur dhe mbeturinat prej prishjeve nga sheshi I ndertimit do te eliminohen ne perputhje me udhezimet per mjedisin lokal dhe ne vendet e aprovuara prej autoritetit lokal.
- *Mbeturinat e ngurta dhe sedimentet ne drenazhim:* Mbeturinat e ngurta te spastruara do tu dorezohen punonjesve te licensuar, me sigurimet e duhura ne dokumentat e tyre te kontrates per te kryer inspektim visual per materiale toksike perpara dorezimit, ndajne fraksionet e mbeturinave si te jete e nevojshme, perdorin masat e duhura te sigurise gjate mbartjes dhe transportimit te mbeturinave, dhe I hedhin ne vendet e autorizuar me aprovimin e autoriteteve lokale.
- *Ndotja e ujit:* Kontraktorit do ti kerkohet te organizoje ne menyre te duhur dhe te mbuloje zonat e grumbullimit te materialeve; izoloje cimenton, asfaltet dhe pune te tjera prej ndonje rrjedhjeje uji duke perdorur forma pune te izoluara; izoloje zonat e larjes se betonit dhe kamionet e asfaltit dhe pajisjet e tjera nga rrjedha e ujit duke zgjedhur zonat per larje qe nuk kan drenazhim direct ose indirect neper ndonje rrjedhe uji. Kontraktoret do te sigurojne me tej mbartjen e duhur te lubrifikanteve, karburantit, dhe tretesave duke I ruajtur me siguri; sigurojne ngarkimin e duhur te karburantit dhe mirembajtjen e pajisjeve; grumbullojne te gjitha mbeturinat dhe I hedhin ne pajisjet e lejuara te mbeturinave.
- *Ngritja e kampeve te ndertimit dhe pajisjeve perkatese:* Specifikimet e kontrates se projektit do te percaktojne qe ngritja, ndertimi dhe vendosja ne mjedis e pajisjeve per qendrimin e personelit te ndertimit, ruajtjen e veglave dhe automjeteve, kampet e punes dhe ndertesa te ngjashme duhet te vendosen me pelqimin e, dhe jane subjekt I aprovimit te konsulentit te mbikqyrjes. Duhet te jete e qarte qe specifikat I perkasin te gjitha ndertesave te tilla, perfshi ato qe jane negociuar privatisht.

Faza e funksionimit

- *Mirembajtja e rruges.* Qeveria Shqiptare ka dale ne konkluzionin se per mirembajtjen e Rruges duhet te krijohet nje sistemi I ri mirembajtjes ne varesi te prefekturat dhe komunat per rrjetin rruges perkates.
- Programi I sigurise se rruges do t'i bashkohet kontrollit gjate fazave te meposhtme :
- Ne perfundim te ndertimit te rruges dhe ne fillim te funksionimit te saj , eksperti I sigurise do te inspektojte rrugen per te siguruar qe elementet e sigurise jane perfshire dhe zbatuar. Gjithashtu ai apo ajo do te rekomandoje masa te tjera administrative, si limitet e shpejtesise. Ai do te shtojte dhe nje raport ne te cilin konfirmon aprovimin e rruges, dhe rekomandimet e tij per masat administrative te ndermarra gjate fazes operative.
- Perafersisht 2 vjet pas fillimit te fazes operuese, eksperti I sigurise do te inspektojte rrugen dhe rishikoj procedurat e sigurise me autoritetet dhe policine. Ai do te pergatise nje raport kontrolli dhe do te rekomandoje masa te tjera per rritjen e sigurise ne qofte se eshte e nevojshme.

7.3 MENAXHIMI I MARRËDHËNIEVE ME PUNONJËSIT

Kontraktori duhet të zbatoj politika te burimeve njerëzore në përputhje me përmasat e tij dhe fuqisë punëtore, që përcakton mënyrën e tij për menaxhimin e fuqinë punëtore në përputhje me kërkesat e ligjit Shqiptare. Këto politika duhet të jenë të qarta, të kuptueshme dhe të mundshme për punonjësit dhe te perqendrohen ne:

- krijimin dhe ruajtjen e marrëdhënieve të shëndosha punëtor/menaxhim;
- nxitjen e trajtimit të drejtë, mosdiskriminues dhe dhënien e mundësive të barabarta për punonjësit;
- ligjet e punës e të punësimit në vend; dhe parimet themelore dhe standardet kryesore rregulluese të parashikuara në Kodin e Punes se Republikes se Shqiperise

- të mbrojtë e të promovojë shëndetin e punëtorëve, duke nxitur në mënyrë të veçantë kushte pune të shëndetshme e të sigurta

Marrëdhëniet e Punës

Kontraktori duhet ti dokumentojë dhe komunikojë të gjithë punonjësve kushtet e tyre të punës dhe termat e punësimit duke përfshirë pagesat e tyre, orët e punës, kohën e orarit jashtë punës dhe kompesimin e orëve jashtë orarit të punës dhe çdo përfitim (si p.sh pushim për raste sëmundjesh, pushime shtatëzanie për prindërit ose në raste festash).

Duhet te zbatoj parimet dhe standartet të shprehura në Ne Kodin e Punes se Republikës se Shqipërisë si:

- a) ndalimin e punës së fëmijëve;
- b) eliminimin i punës së detyruar;
- c) eliminimin i diskriminimit në lidhje me punësimin;
- d) lirianë e organizimit dhe të negociimit të grupuar

Puna e fëmijëve

Kontraktori duhet të zbatojë të gjitha dispozitat e ligjeve kombëtare përkatëse në lidhje me punësimin e të vegjëlve. Në çdo rast, kontraktor nuk duhet të punësojë fëmijë në mënyrë që është ekonomikisht i shfrytëzueshëm, që të jetë e rrezikshme ose të ndikojë në edukimin e fëmijës, ose të rrezikojë shëndetin e fëmijës, zhvillimin fizik, mendor, shpirtëror, moral ose social. Të rinjtë nën moshën 18 vjeç nuk duhet të punësohen në punë të rrezikshme dhe e gjithë puna e personave nën moshën 18 vjeç do të jetë subjekt i një vlerësimi të veçantë të riskut.

Puna e detyruar

Kontraktori nuk duhet të punësojë persona për punë të detyruar, e cila quhet çdo punë ose shërbim i kryer jo vullnetarisht nga një individ nën kërcënimin e forcës ose penalizimit. Këtu përfshihen çdo lloj pune jovullnetare ose e detyruar, si p.sh puna pa kontratë, puna e detyruar ose kombinime të ngjashme të kontraktimit te punës.

Mosdiskriminimi dhe mundësitë e barabarta

Në mënyrë të veçantë, kontraktor nuk duhet të marrë vendime mbi punësimin mbi bazën e karakteristikave personale, duhet të bazojë marrëdhënien e punësimit mbi parimin e mundësive të barabarta dhe trajtimit të njëjtë dhe nuk duhet të diskriminojë në asnjë aspekt të marrëdhënieve të punësimit, duke përfshirë rekrutimin dhe punësimin, kompesimin (ku përfshihen pagat dhe shpërblimet), kushtet e punës dhe termat e punësimit, e drejta për trajnime, ngritja në detyrë, mbarimin e kontratës së punës ose daljen në pension dhe disiplinën në punë.

Rrogat, shpërblimet dhe kushtet e punës

Rrogat, shpërblimet dhe kushtet e punës të ofruara, në përgjithësi, duhet të jenë të krahasueshme me ato të ofruara nga punëdhënësit e njëjtë në rajonin përkatës të atij vendi/rajoni dhe sektori.

Shëndeti Profesional dhe Siguria (SHPS)

Kontraktori duhet të sigurojë punonjësit me një mjedis pune të sigurt dhe të shëndetshëm, duke marrë parasysh rreziqet aktuale në sektorin e tij të veçantë dhe nivelet e veçanta të rreziqeve në zonat e punës, ku përfshihen rreziqe fizike, kimike, biologjike dhe radiologjike. Kontraktori duhet të ndërmarrë hapa për parandalimin e aksidenteve, plagosjeve dhe sëmundjeve që mund të vijnë nga, lidhen me ose ndodhin në kohën e punës duke:

- duke identifikuar dhe minimizuar sa më shumë të jetë e mundur shkaqet e rreziqeve të mundshme për punonjësit
- te ndërmarrë masa parandaluese dhe mbrojtëse ku përfshihen modifikimi, zëvendësimi ose eliminimi i kushteve ose substancave të rrezikshme
- duke vendosur pajisjet e duhura për minimizimin e risqeve dhe duke e kërkuar dhe urdhëruar përdorimin e tyre
- trajnimin e punonjësve; dhe ndërmarrjen e masave të duhura për ta për të përdorur dhe përmbushur procedurat e shëndetit dhe sigurisë dhe pajisjeve mbrojtëse

- Te dokumentoj dhe raportoj aksidentet në punë, sëmundjet dhe incidentet

Plani menaxhues mjedisor tabela 8.1, siguron nje sintheze te ndikimeve dhe masave perkatese lehtesuese per fazat e ndertimit dhe te operimit

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Tabela 7-1 Plani i menaxhimit mjedisor

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
<i>Ndertimi</i>	<i>Pajisja me materiale</i>	<i>Pajisje me Materiale</i>			
	(a) Impianti i Asfaltit -pluhur -shendetit i punonjesve/siguria	(a) Kerkesa per miratimin zyrtar apo nje license te vlefshme per nderhyrje nga MM, MEI dhe MMRS te specifikuar ne dokumentat e tenderit	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit	
	(b) Karriera e gureve -pluhur -shendetit i punonjesve/siguria	(b) Shihni (a)	(b) Pronari i karrieres	(b) Pronari i karrieres	
	(c) Rera/Zhavorr - marrja nga materiali i lumit / cilesia e ujit/ ekosistemi	(c) Kerkesa per miratimin zyrtar nga MM, zbatim te Vendimit te KKKU, Nr.1, date 26.6.2006”Per reduktimin e shfrytezimit te zhavorreve dhe rerave ne shtreterit e lumenjve”	(c) Kontraktori i reres/zavorrit	(c)Kontraktori i reres/zavorrit	
	(d) Kantieri	(d) Kerkesa per miratimin zyrtar nga Komuna	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit
	<i>Transporti i Materialeve</i>	<i>Transporti i Materialeve</i>			
	(a) Asfalti -pluhuri/tymrat	(a) Asfalti -kamion me nimorkio i mbuluar	(a) Drejtuesi i mjetit	(a) Drejtuesi i mjetit	(a), (b), (c), (d) per tu specifikuar ne doumentat e tenderit
	(b) Gure -pluhur	(b) Gure -kamion me rimorkio i mbuluar	(b) Drejtuesi i mjetit	(b) Drejtuesi i mjetit	
	(c) Rere/Zhavorr -pluhur	(c) Rere/Zhavorr -kamion me rimorkio i mbuluar	(c) Drejtuesi i mjetit	(c) Drejtuesi i mjetit	
	(d) Menaxhimi i Trafikut - zhurma dhe makinat e vjetra, konxhestioni rrugor	(d) Material i rende per oret e pikut ne trafik Perdorimi i rrugeve qe minimizon pjeset me te rendesishe te trafikut	(d) Drejtuesi i mjetit	(d) Drejtuesi i mjetit	

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
<i>Ndertim</i>	<p><u>Trashegimia Kulturore</u> Zbulimet arkeologjike</p> <p><u>Peisazhi dhe bukurite natyrore</u> (a) Pemet</p> <p><u>Toka dhe ujerat nentokesore</u> (a) Burimet e ujerave nentokesore qe mund te ndikohen nga punimet e ndertimit</p> <p>(b) Ndotje e ujerave nentokesore nga magazinimi / menaxhimi i pasakte i materialeve</p> <p><u>Kantieri i Ndertimit</u></p> <p>(a) Zhurmat</p> <p>(b) Pluhuri</p>	<p><u>Trashegimia Kulturore</u> Mbikqyrje arkeologjike gjate punimeve, ne raste zbulimi te rrenojeve me interest arkeologjik. Njoftimi i Insitutit te Monumenteve ne varesi te MK</p> <p><u>Peisazhi dhe bukurite natyrore</u> Do te shenohen dhe mbrohen peme,grup pemesh te vlefshme te identifikuara ne VNM apo nga stafi i menaxhimit mjedisor dhe qe ndodhen brenda hapësirës së punimeve te ndertimit.</p> <p><u>Toka dhe ujerat nentokesore</u> (a) Burimet qe jane prane ose brenda zones se ndertimit do te identifikohen dhe mbrohen. Do merren masa per te parandaluar hyrjen direkt te ujit nga zona e ndertimit ne puse apo tubacione. Ku te nevojitet te behen basene permbyllese.</p> <p>(b) Mbulimi i zonave te magazinimit te materialeve. Ndertim i kanaleve qe i cojne rrjedhjet ne sistemin e kanalizimit, apo ngritja e nje impianti trajtimi</p> <p><u>Kantieri i Ndertimit</u></p> <p>(a) Veprimtarite kufizuese per oret e arsyeshme (jo ndermjete ores 11 PM dhe 7 AM)</p> <p>(b) Lagia e kantieri te ndertimit dhe ruajtjen e materialeve te nevojshme (gjate thatesires, kushteve te ererave)</p>			
			(a)(b) Kontraktori i Ndertimit	(a)(b) Kontraktori i Ndertimit	(a), (b), (c), (d) (e) dhe (f) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit
			(a) Kontraktori i Ndertimit	(a) Kontraktori i Ndertimit	
			(b) Kontraktori i Ndertimit	(b) Kontraktori i Ndertimit	

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtësuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
	<p>(c) Ngecje e trafikut (gjate veprimtarise se ndertimit)</p> <p>(d) siguria e automjeteve /kembesore (jashte oreve kur nuk ka veprimtari ndertuese)</p> <p><u>Shkatërrimi i të mbjellave, pemëve, lëndinave, etj</u></p> <p><i>l)Siguria e punëtorëve</i></p>	<p>(c) Masat e duhura per te ridrejtuar trafikun duhen pasqyruarn ne ne plani per menaxhimin e trafikut</p> <p>(d) Ndricim i pershtatshem dhe nje sinjalistike e percaktuar qarte e perfshire ne planin e menaxhimit te trafikut</p> <p>Te minimizohet demtimi i arave dhe prerja e pemeve Te kompensohet demi sipas ligjit nje i me tre etj</p> <p>(f) t’u jepen punëtorëve udhëzimet mbi sigurinë dhe pajisjet mbrojtëse (syze, maska, helmata, çizme, etj.); të sigurohet organizimi i trafikut dytësor</p>	<p>(c) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(d) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(e) Kontraktori i Ndertimit</p>	<p>(c) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(d) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(e) Kontraktori i Ndertimit</p>	

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
<i>Ndertimi</i>	<u>Kantieri i Ndertimit</u> (g) Mbrojtja e burimeve te ujit	<u>Kantieri i Ndertimit</u> (g) Marrja e masave (harkimi i kunetave, etj.) per te parandaluar hyrjen direkte te ujrave nga kantieri i ndertimit ne rrjedhat, kanalet, liqenet, puset dhe akuiferet; sigurohen basene e mbrojtjes, ku nevojitet	(g) Kontraktori Ndertimit	(g) Kontraktori Ndertimit	(g), dhe (i) per t'u specifikuar ne dokumentat e tenderit
	(i) Kampet e ndertimit Zhvendosja e pleherave	(i) Pozicionimi i kampeve te ndertimit te miratuara nga autoriteti lokal dhe kampet qe duhen te rrethohen dhe monitoruar. Sigurimi i punetore bazuar ne Kodin e Punesdhe trajnimi i tyre. Mbetjet e kanalizimeve te zeza duhet te sistemohen ne nje sistem te pershtatshem, ose te ndertohen kuneta perkatese. Mbetjet te dergohen ne vendet e caktuara.	(i) Kontraktori Ndertimit	(i) Kontraktori Ndertimit	
	<u>Depozitimi i Mbetjeve</u> (a) Mbetjet e ndertimit (asfaltimet e betonit, karburanti, bojrat, dherat e kontaminuara)	<u>Depozitimi i Mbetjeve</u> (a) Depozitim ne vendepozitim e miratuar dhe te mbuluara me material inert.	(a) Kontraktori Ndertimit	(a) NA	NjQV percakton nje vend me shkrim
	(b) Mbetjet e ngurta	(b) Vendepozitimi ne baze te udhezimeve te Bashkive perkatese dhe ne perputhje me VKM Nr.575,date 24.06.2015 “Per miratimin e kerkesave per menaxhimin e mbetjeve inerte”	(b) Kontraktori Ndertimit	(b) Kontraktori Ndertimit	(a) dhe (b) per t'u specifikuar ne dokumentat e tenderit

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
<i>Ndertimi</i>	<i>Gjeologjia dhe Dherat</i>	<i>Gjeologjia dhe Dherat</i>			
		(d) Mbushje me dhera ku hiqet dhe duhet te mbikqyret dhe depozitohet per riperdorim.	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) Kontraktori i ndertimit + ARRSH	(d) per (f) t'u specifikuar ne Dokumentat e Kontrates (me ane te Urdherit te Devijimit nese shihet e nevojshme)
		(e) perdorimi i cdo materiali dherash qe germohet nga seksionet e ndertimit te kunetave dhe instalimin e tombinove qe do te maksimizohet nga ndermjetesimi i teknikave te ndertimit qe kerkojne qenrueshmerine ne material per rishfrytezim	(e) Kontraktori i ndertimit	(e) Kontraktori i ndertimit + ARRSH	
		(f) Rishfrytezim i dherave te germuar me material te papershtatshem per mbushjet ne zonat e peisazhit.	(f) Kontraktori i ndertimit	(f) Kontraktori i ndertimit + ARRSH	

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
Ndertimi	<u>Hidrologjia, Ujrat Siperfaqesore dhe Nentokesore</u>	<p><u>Hidrologjia, Ujrat Siperfaqesore dhe Nentokesore</u></p> <p>(l) derdhjet ne kantier te materialeve te ndertimit do te trajtohen ne perpuhtje me llojin e tyre. Uji qe vjen nga larja e makinerive do te trajtohet nga sedimentet me ane te nje rezervuari per pjesezat e shtresave dhe interceptoret e vajit te cilat duhet te eliminohen. Ujit qe vjen nga larja e agregateve dhe nga prodhimi i konglomerateve ne rezervuare dhe me pas serish per tu derguar ne nje vend tjeter.</p> <p>(m) Ne rastin e nje derdhjeje serioze kimike apo lengje gjate ndertimit, do ndermerret nje program per ujrat siperfaqesore dhe matje per ujrat nentokesore nga Kontraktori. Ujrat nentokesore me provat perkatese do bejne matjet e pH, turbullirat ujore. Ujrat nentokesore do merren per prove nga sasirat qe gjenden ne sipërfaqe ne menyre qe te behen analizat perkatesie per reagimett dhe impaktet, BOD, COD, metalet e renda dhe analizat e UCAS the akredituara nga laboratorit.</p>	<p>(l) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(m)Kontraktori i Ndertimit</p>	<p>(l) Kontraktori i Ndertimit + ARRSH</p> <p>(m) Kontraktori i Ndertimit + ARRSH</p>	<p>(l) dhe (m) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates</p>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtësuese	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
Ndertimi	<u>Habitati dhe Biodiversiteti</u>	<u>Habitati dhe Biodiversiteti</u>			
	(n) Degradim i habitatit tokesor	Vendet e hedhjes te inerteve; germimeve, gureve, dhe vendet e depozitimit duhet te shmangin habitatet sensitive, tokat bujqesore dhe pyjet e shkurretat lumore	(n) Kontraktori i Ndertimit	(n) Kontraktori i Ndertimit + ARRSH	
	(p) Degradim i habitatit ujqor	(p) Germimi i materialeve dhe germimi i ujrave nga lumenjtet nuk duhet te lejohet.	(p) Kontraktori i Ndertimit	(p) Kontraktori i Ndertimit+ ARRSH	(m) per (p) dhe (t)tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
	<u>Cilesia e Ajrit</u>	<u>Cilesia e Ajrit</u>			
		(t) gjate fazes se ndertimit zbatimi i sistemeve te ngjeshjeve te pluhurit me ane te ujitjes se kantierëve, duke perdorur laresa ne cdo depozitim dhe duke kufizuar shpejtesine e impianteve qe do kryhet nga ana e kontraktorit per te limituar shkarkimet e pluhurit.	(t) Kontraktori i Ndertimit	(t) Kontraktori i Ndertimit+ ARRSH	

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjësia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
Ndertimi	<u>Zhurma</u>	<p align="center"><u>Zhurma</u></p> <p>(v) kontraktori është i detyruar të marrë masa për minimizimin e zhurmave në përputhje me Ligjin nr.9774, datë 12.7.2007 “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis”, Udhezimin Nr.8 datë 27.11.2007 “Për nivelet kufi të zhurmave në mjedis të caktuara”.</p> <p>- Të gjitha automjete dhe impiantet mekanike do përshtaten me silenciatore dhe mirembahen në punë të mirë gjatë gjithë periudhës së kontratës.</p> <p>- Kompresoret do të përshtaten me modele të caktuara dhe do vulojnë me kapake akustike që do mbahen të mbyllura sa herë të përdoren makineritë dhe gjithë ndihmesat pneumatike që do përshtaten me silenciatore të përshtatshëm.</p> <p>- Makineri që përdoret për periudha të vecanta do mbyllet gjatë periudhës që nuk janë në shfrytëzim.</p> <p>- Çdo impiant, siç janë gjeneratorët apo pompat që kërkohen për nderhyrje para dhe pas punimeve që do rrethohen nga mbyllja akustike apo kamera e levizshme.</p>	(v) Kontraktori i Ndertimit	(v) Kontraktori i Ndertimit + ARRSH	(v) të specifikuar në Dokumenta të Kontratës

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Pergjegjesi Institucionale		Komente
			Instalim	Shfrytezimi	
Ndertimi	<p><i>Komuniteti Lokal dhe Socio-Ekonomia</i></p> <p>(a) Bllokim trafiku (gjate aktiviteteve te ndertimit)</p> <p>(b) Siguria e makinave / kembesoreve (vec oreve kur nuk ka aktivitet ndertimi)</p> <p>(c) Furnizimi i komunitetit lokal me uje dhe energji. Rrjeti i ujitjes</p>	<p><i>Komuniteti Lokal dhe Socio- Ekonomia</i></p> <p>(a) Masat e duhura per ridrejtimin e trafikut qe mund te zbatohen me lehtesi ne vijim te hartimit te nje plani menaxhimi te trafikut</p> <p>(b) Perfshirja ne planin e menaxhimit te trafikut e ndricimit te duhur dhe sinjalistikes. Krijimi i rrugëkalimeve te sigurta per kembesoret.</p> <p>(c) Punimet duhet te nderhyjne sa me pak qe te jete e mundur ne sistemet e furnizimit te komunitetit me uje dhe energji. Nderprerja e sherbimeve per shkak te punimeve duhet te njoftohet nepermejt qarkoreve. Sa here qe punimet e ndertimit do te nderhyjne ne kanalet e ujitjes, do te sigurohet nje devijim i perkohshem i kanaleve.</p>	<p>(a) (b) Kontraktori i ndertimit</p> <p>(c) Kontraktori i Ndertimit</p>	<p>(a) (b) Kontraktori i ndertimit</p> <p>(c) Kontraktori i Ndertimit+ARRSH</p>	<p>(a) (b) (c) t'u specifikuar ne Dokumenta e Kontrates</p>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuere	Pergjegjesia Institucionale		Komente
			Instalimi	Shfrytezimi	
Shfrytezimin	<p><u>Peisazhi dhe bukurite natyrore</u></p> <p>(a)Ndikim vizual nga muret mbajtes dhe struktura te tjera</p> <p>(b) Rehabilitimi i vendeve te depozitimit, kantierit te punes dhe pengesave per zhurmen.</p> <p><u>Toka dhe ujerat nentokesore</u></p> <p>(a) Ndotje e tokes dhe ujesjellesit nga derdhjet aksidentale te kimikateve te ndryshme</p> <p><u>Habitati natyror</u></p> <p>Ngordhje aksidentale nga perplasja me makinat</p>	<p><u>Peisazhi dhe bukurite natyrore</u></p> <p>(a) Kur eshte e mundur preferohen strukturat me gabion sesa ato me beton</p> <p>(b) Pasi ka perfunduar puna habitatet duhet te rehabilitohen dhe duhet ti jepet zones peizashi i duhur per te zevendesuar habitatin e humbur per shkak te ndertimit te Kantierit dhe rruges.</p> <p><u>Toka dhe ujerat nentokesore</u></p> <p>(a) Pergjithesisht, uji nga traseja do te difuzoje pergjate projektit. Megjithate, ne zona sensitive duhet perdorur nje sistem i mbyllur kullimi per te mbledhur ujerat siperfaqesore dhe per t'i sjelle ne filtrim/grumbullim ne pellgje apo kanale</p> <p>.</p> <p><u>Habitati natyror</u></p> <p>Duhet vendosur gardhe mbrojtjes pergjate zonave sensitive.</p> <p>.</p>	<p>(a) Kontraktori I ndertimit</p> <p>(b) Kontraktori i Ndertimit</p> <p>(a) Kontraktori I ndertimit</p>	<p>(b) Kontraktori i Ndertimit + ARRSH</p>	<p>(a) (b) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates</p>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Ceshtje	Masa Lehtesuese	Pergjegjesia Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Shfrytezimi	
Shfrytezimin	<u>(a) Zhurma</u>	(a) Veprimtari me kufizime ne ore te caktuara (jo ndermjet ores 23 – 07 te mengjesit pervec mirembajtjes gjate dimrit) apo sic vendoset me Autoritetet Vendore	(a) NA	(a) ARRSH	(a) te specifikohet ne dokumentat e tenderit
	<u>Siguria Rrugore</u> (a) Erozion, ose kushte te veshkira rrugore	<u>Siguria Rrugore</u> (a) Instalim i pershtatshem i sinjalistikës (ne vend me lageshtire apo kushte te veshkira me lageshtire, kthese e rrezikshme, kalim kafshesh apo kalimtaresh, shkolle, levizje e ngadalte e automjeteve, degezime), sinjalistikë me pasqyra per te treguar rrezikshmeri kthesash. Pozicioim i shenjave paralajmeruese ne pikat ku konsiderohet praktike e mire inxhinierike	(a) ARRSH	(a) ARRSH	

8. PLANI I MONITORIMIT MJEDISOR

Eshte pergatitur nje plan monitorimi si pjese e studimit te VNM-se me qellim qe te percaktohen masat dhe procedurat mjedisore qe duhet te adoptohen per Skemen dhe per te identifikuar pergjegjesit per zbatimin e tyre.

PMM-ja percakton ritmin, frekuencen, kohezgjatjen dhe koston e masave lehtesuese ne nje program zbatimi dhe i perfshin keto veprime ne planin e krejt projektit.

Plani monitorues mjedisor cakton menytrat me ane te cilave do te kryhen monitorimi I ndikimeve ne mjedis dhe zbatimi I masave lehtesuese gjate fazes se ndertimit. Monitorimi do te fokusohet ne nje numer te kufizuar impaktesh te identifikuara gjate VNM-se ne menyre qe te siguroje nje efikasitet te masave lehtesuese te planifikuara.

Qellimi i planit te monitorimit te mjedisit eshte qe te siguroje qe gjitha puna e ndermarre per ndertimin “**Studim projekt – zbatim akset rrugor Skrapar – Korce**” te jete nga ana mjedisore e sigurte, ne konformitet me ligjet shqiptare dhe mundesisht te plotesoje parshikimet e Vleresimit te ndikimit mbi mjedisin.

Ky plan merr ne konsiderate masat lehtesuese te paraqitura ne Llogaritjet e ndikimeve mjedisore dhe ne nenet dhe kushtet per mjedisin . shqetesimi I pare do te jete projektimi I te gjitha propozimeve te punes se re per nje ndikim potencial mbi mjedisin dhe te ndikoje ne hartimin dhe zbatimin e tyre per te siguruar qe te jene te pershtatshme per sigurine e mjedisit.

Rezultati neto i projektit duhet te jete pozitiv. Me ane te nje menaxhimi te kujdesshem dhe nje kontraktuesi te ndjeshme per zbatimin e tij, nuk ka arsye pse te mos kapewrcehen apo shmangen rreziqet ndaj mjedisit, dhe te arrihen perfitime maksimale per permiresimin e mjedisit dhe permiresimin e punes se ndermarre.

Kujdesi ndaj shendetit dhe sigurise profesionale, ashtu si per shendetin e mjedisit, jane aspekte kyçe te per te patur nje mjedis te nje cilesie te mire. Pas monitorimit te tables jane rishikuar zonat e zgjedhura te cilat kane nevoje per aktivitete menaxhimi.

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Tabela 8-1 Plani i monitorimit mjedisor

Faza	Cfare <i>duhet te monitorohet</i>	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje
Ndertimit <u>Furnizimi i Materialeve</u>							
(a) Impianti i asfaltit	(a) license e vlefshme operuese	(a) NA	(a) Konsulenti i Supervizionit ARRSH	(a) Ne fillim te Kontrates	(a) Te sigurohet impianti ne perputhje me ambientin, shendetin dhe kerkesat e sigurise ne Shqiperi	(a) Pronari i Impiantit te asfaltit	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit
(b) Karriera e gureve	(b) Shihni (a)	(b) NA	(b) Konsulenti i Supervizionit ARRSH	(b) Ne fillim te Kontrates		(b) Pronari i Karrieres	(b) Pronari i Karrieres
(c) rere/zhavorr	(c) Shihni (a)	(c) NA	(c) Konsulenti i Supervizionit ARRSH	(c) Ne fillim te Kontrates	(b), (c) dhe (d) te sigurohet kontraktori qe ka leje per materialet e nxjerra nga toka	(c) Kontraktori i materialeve te reres/Zhavorrit	(c) Kontraktori i materialeve te reres/Zhavorrit
(d) kantieri	(d) Shihni (a) plus restaurimin e fundit te Kontrates	(d) kantieret	(d) Konsulenti i Supervizionit ARRSH	(d) Ne cdo kohe karrierat nevojiten		(d) kontraktori i Ndertimit	(d) kontraktori i Ndertimit
<u>Transporti i Materialeve</u>							
(a) Asfalti	(a) Kamion i mbuluar	(a) kantieri i punes	(a) Konsulenti i Supervizionit ARRSH	(a) nisja e inspektimeve vetem pak pasi nisin punimet	(a) Te sigurohet Kontraktori qe perputh kerkesat	(a) NA	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Cfare <i>duhet te monitorohet</i>	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje
Ndertimi <u>Transporti i Materialeve</u>							
(b) Gure	(b) Kamion i i mbuluar ose i mbyllur	(b) Kantieri i punes	(b) Konsulenti i Supervizionit te ARRSH	(b) Pas nisjes se punimeve nisin disa inspektime te panjoftuara	(b) Te sigurohen ankesat e Kontraktorit ne perputhje me kerkesat	(b) NA	(b) Shihni (a)
(c) rere/zhavorr	(c) Shihni (b)	(c) Shihni (b)	(c) Shihni (b)	(c) Shihni (b)	(c) Shihni (b)	(c) NA	(c) Shihni (a)
(d) Menanxhimi Trafikut	(d) Oret dhe rruget e perzgjedhura	(d) Shihni (b)	(d) Shihni (b)	(d) Shihni (b)	(d) Shihni (b)	(d) NA	(d) Shihni (a)
<u>Kantieri i Ndertimit</u>							
(a) Zhurma	(a) Nivelet e zhurmes	(a) Ne kantier apo afer shtepive	(a) Pergjuesi i nivelit te zhurmave (dB[A] meter)	(a) nje here ne /jave-(paradite-pasdite) dhe kur ka ankesa nga qytataret	(a) te sigurohen nivelet e zhurmes ne nivelet e pranueshme	(a) NA	(a) MM + Konsulenti i Supervizionit te ARRSH
(b) Pluhuri	(b) cilesia e ajrit (Pluhuri)	(b) Ne kantier	(b) Pamor	(b) gjate shperndarjes se materialit dhe ndertimit	(b) te sigurohen nivelet e pluhurit ne minimum	(b) NA	(b) Shihni (a)
(c) Nderprerja e Trafikut (gjate ndertimit)	(c) Etiketat e trafikut + pergatitja e planit te menaxhimit te trafikut	(c) ne kantier apo afer	(c)Miratim nga PMT dhe obzervime nga Konsulenti i Supervizionit te ARRSH	(c) PMT sa te nevojitet + nje/here ne jave ne periudhat kur ka pune ose jo	(c) Te sigurohet qe automjetet e kontraktorit nuk shkaktojne konxhestion	(c) NA	c) Konsulenti i Supervizionit te ARRSH

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Cfare <i>duhet te monitorohet</i>	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje
<p>Ndertimi <u>Kantieri i Ndertimit</u></p> <p>(d) Siguria e Makinave/kembesorev e (pa oreve kur nuk ka asnje veprimtari ndertimit)</p> <p>(e) Ndotja e ujit (nga materialet e depozitimeve te materialeve / Menaxhimi)</p>	<p>(d) Dukshmeria dhe afersia+ plani i menaxhimit te trafikut</p> <p>(e) cilesia e ujit (fillimishe me mbetjet e forta)</p>	<p>(d) ne apo afer kantierit</p> <p>(e) rrjedhat nga kantieri apo zonat e depozitimit te materialeve</p>	<p>(d) Miratim i PMT dhe obzervimi i Konsulentit te Supervizionit te ARRSH</p> <p>(e) Te vezhgohet nga Konsulenti i Supervizionet te ARRSH + provat e ujit te grumbulluara per analizat nese duhen</p>	<p>(d) PMT sa here te shihet e nevojshme + nje here /ne jave gjate mbremjes</p> <p>(e) Gjate rreshjeve (shiu, bora etj.) dhe periodikisht gjate periudhes se depozitmit</p>	<p>(d) te sigurohen punimet e kontraktorit qe nuk shkaktojne probleme me sigurine e trafikut</p> <p>(e) te sigurohen punimet e kontraktorit qe nuk shkaktojne ndotje te ujit</p>	<p>(d) NA</p> <p>(e) MM</p>	<p>(d) Konsulenti i Supervizionet te ARRSH</p> <p>(e) MM + Konsulenti i Supervizionet te ARRSH</p>

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Cfare <i>duhet te monitorohet</i>	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje
Ndertim <i>Kantieri i ndertimit</i>							
(g) Mbrojtja e burimeve ujore	(g) Cilesia e ujrave te burimeve ujore (kationet e medha & anionet, BOD, COD, metalet e renda, vajrat dhe lubrikantet)	(g) Ne pozicionin e burimit	(g) Konsulenti i Supervizionit te ARRSH duhet te grumbulloje provat e ujit per analiza nese eshte e nevojshme	(g) Provat e ujit qe duhet te ndermerren ne cdo muaj dhe te analizohen ne laboratorin perkates	(g) Sigurimi i burimeve ujore qe nuk jane ndotur nga punimet		(g) MM + Konsulenti i Supervizionit te ARRSH
(i) Kampet e ndertimit	(i) Pozicionimi i kampeve te ndertimit qe duhen aprovuar nga Autoritetet Lokale	(i) Ne kantier	(i) Konsuleti i Supervizionit te ARRSH	(i) Ne fillim te kontrates	(i) Sigurimi i zgjedhjes se kontraktorit per pozicionimin e kampeve qe duhen miratuar nga Autoriteti Vendor	NJQV	(i) MM + Konsulenti i Supervizionit te ARRSH

PROJEKT – ZBATIMI AKSET RRUGORE SKRAPAR - KORCE

Faza	Cfare <i>do monitorohet</i>	Ku	Si <i>Eshte parametri qe do monitorohet/ tipi i makinerise monitoruese</i>	Kur <i>duhet parametri qe do monitorohet</i>	Pse <i>duhet parametri qe do monitorohet</i>	Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje
Ndertimi <u>Depozitimi i mbetjeve</u>	(a) mbetjet e ngurta	(a) Ne zonat e autorizuara / tipster licensuara	(a) Konsulenti i Supervizionet te ARRSH	(a) ne kohen e depozitimit	(a) te sigurohet nje depozitim i sakte i mbetjeve te ngurta	(a) NJQV	(a) MM + Konsulenti i Supervizionet te ARRSH
Nderhyrje <u>Mirembajtja e Rrugeve te Ndertuara</u>	(a) Zhurmat	(a) Ne Kantier apo ne afersi te shtepive	(a) Pergjuesi i nivelit te zhurmave (dB[A] meter)	(a) Gjate veprimtarive te mirembajtjes apo kur ka ankesa te qytatareve		Mirembajtja Supervizori Kontraktori /NJQV	(a) Mirembajtja Supervizori Kontraktori /NJQV
<u>Siguria Rrugore</u>	(a) Kushtet e shenjave	(a) pergjate rruges	(a) Vezhgim pamor	(a) Nje - dy here/ne vit			(a) Mirembajtja /NJQV
(a) Rreshqitjet, erozioni i tokes, kushtet e veshтира							

8.1 MODALITETET PER MENAXHIMIN DHE MONITORIMIN E MJEDISIT

Raportimi

Rezultatet e programit te monitorimit do te perfshihen ne raporte zyrtare te shkruara çdo çerek viti te pergatitura nga Konsulenti pergjegjes dhe do ti paraqiten ARrSh-se dhe MM per shqyrtuar seri ku kane shkuar punimet e ndertimit. Kontraktuesit dhe kompanive pergjegjese per ndertimin do tu kerkohej te raportojne matjet e vrojtimit e tyre per gjendjen e mjedisit çdo muaj. Atyre do tu kerkohej gjithashtu qe te raportojne menjehere rreth ndonje ndotjeje apo ndikim te papritur keshtu qe ARrSh-ja dhe /ose kontraktuesi mund te ndermarre masat e duhura per lehtësimin e tyre. Raportimi I rezultateve te programit monitorues gjate operimit do te jete pergjegjesi e ARrSh-se.

Marreveshjet institucionale

Kontraktuesi do te kete si detyre pergatitjen e nje plani te detajuar per monitorimin I cili duhet te zhvillohet ne perputhje me kerkesat e ARrSh-se dhe MM. ARrSh-ja do te kete pergjegjesine qe te koordinoje dhe te kontrolloje monitorimin e aktiviteve me Konsulentin Mbikqyres. ARrSh-se do t'i duhet te krijojte nje grup teknikesh te cilet do te kontrollojne perpunimin e Planit dhe zbatimin e te masave (departamenti i mjedisit).

8.2 DETYRAT PER MONITORIMIN E MJEDISIT

Inspektim i Mjeteve dhe impiantet e kontraktuesit

Çdo mjet I instaluar nga kontraktuesi me qellim qe ai te vazhdoje me punimet per ndertim, duhet te aprovohet nga agjencite perkatese te qeverise te cilat jane paresore per çdo zbatim te punimeve. Ato do te vleresohen ne baze te permbushjes se kriterit te kerkuar mjedisor. Nje kujdes I veçante do ti kushtohet:

- Mjeteve te zhurmshme te ndertimit dhe pajisjeve mbeshtetse te cilat do te jene te pranishme ne vendodhjen e punimeve me qellim qe te mbahet niveli I zhurmes brenda standarteve te pranueshme mbi zhurmen ne ndertim sipas detyrimeve dhe standarteve kontraktuale ashtu dhe sipas rregullores se ndotjes
- Mjeteve te duhura per mbledhjen dhe trajtimin e ujerave te mbetura, grumbullimin dhe vendosjen e mbeturinave te ngurta ne zona per te cilat eshte vendosur bashke me autoritetet Lokale .
- Sisteme tharjeje ku perfshihen sedimentime dhe barriera me lym.
- Pozicionim te pershtatshem dhe mbrojtje te mjeteve te furnizimit me karburant dhe ruajtjes se hidrokarboneve .
- Pozicionim te pershtatshem per impiantet me hapësira per grumbullimin e materileve te perpunuara dhe te teperta.
- Pajisje dhe mjete per shkarkim te gazrave dhe pluhurave
- Kamione me pompa te pajisur me mjete per parandalimin e firos se materialeve.
- Aproxim per huazim te gropave te thella, vendosje te zonave per shkarkim aty ku eshte e zbatueshem .

Trafiku I ndertimit

Marreveshjet e kontraktuesit per te menaxhuar trafikun ne ndertim duhet te kene parasyh edhe mundesine e prishjes se trafikut, te trotuareve dhe strukturave si pasoje e mbingarkeses, shtimit te ngarkeses dhe rritjes se rrezikut persa I perket sigurise ne rruge

Marreveshjet per impiantet e pakesimit te baltes te tilla si rrota larese apo pastrues hyres/dales apo te ngjashme me keto, ne menyre qe te sigurohet qe te mos kete depozitim te baltes ne autostradat publike

dhe per kete do te kete inspektime te rregullta. Ne rast se kontraktuesi shkakton ndonje dem ne ndonje rruge, atij do ti kerkohet ta riparoje ate me shpenzimet e tij ashtu siç pershkruhet ne kontrate.

Shqetesimet nga zhurma

Niveli I shqetesimeve nga zhurma e shaktuar nga impiantet e ndertimit, do te monitorohet. Kontraktuesit do ti kerkohet qe te perdore vetem impiante te cilat jane brenda parametrave te vendosura ne dokuemntat kontraktues. Asnje punim I zhurmeshme nuk do te lejohet brenda distancave te planifikuara vetem ato te cilat jane te pajisura me pajisje qe zbusin e zhurmen.

Ne pergjithesi paravendoset qe te mos lejohet asnje punim te ndermerret jashte oreve te dites.

Privimi nga uji

Marreveshjet e kontraktuesit per te nxjerre uje do te monitorohen per te siguruar qe keto te mos çojne ne prishje te burimeve te ujit te perdoruesve lokale, ne pergjithesi duke u referuar tek klauzolat perkatese te kontrates. Ketij kontraktuesi do ti kerkohet qe te beje marreveshje te pershtatshme per furnizimin etij, dhe qe te siguroje nje alternative per furnizim alternativ te çdo perdoruesi te prekur nga privimi I ujit.

Pozicionimi i materialeve te ndertimit

Vendosja e materialeve te kontraktuesit brenda zones se kufizuar dhe jashte lokalizimeve do te monitorohet per te siguruar qe te jepet nje zgjidhje e duhur per pozicionimin e materialeve te ngurta.

Pozicionimi I ketyre materialeve te ngurta do te behet vetem ne zonat e caktuara zyrtarisht.

Ne rast se ndodh ndonje ndotje apo te ndonje demtimi me rrezik nga materilet apo ndonje e ngjashme me keto duhet te njoftohet menjehere ARRSH-ja dhe komuna

Stafit do ti jepet nje asistence e plote nga ARRSH-ja e cila do te jete pergjegjese per te siguruar nje pajtim me rregulloren ekzistuese dhe me specifikimet teknike mjedisore .

Aprovimi i kompetencave te kontraktuesit

Duhet te verifikohet kompetenca e duhur te kontraktuesit bazuar ne kerkesat e Specifikimeve te mjedisit ne dokumente kontraktues. Ne veçanti, do ti kushtohet kujdes nevojës per:

- Te shmanget nxjerrja e gureve nga shtrati I lumit kur eshte e mundur dhe ne asnje rast pa autorizimin paraprak.,
- Te shmanget hedhja e materialeve ne rrjedhjen e ujerave,
- Te zvoglohet demtimi I botes bimore si kerkese e nevojës strikte per praktika ndertimore te sigurta,
- Zbatim I praktikave inxhinierike per te shmangur erozionin,
- Te perkrahe ri-perdorimin e materileve te hequra apo te zhvendosura kur eshte e mundur,
- Te organizoje punime dhe ti jape prioritet transportit te materileve me qellim qe te minimizojë ndikimet ne komunitet lokale .

Efekte te pergjithshme

Metodat e paraqitjes dhe planeve mejdiosre te permiresimit te pergatitura nga kontraktuesit do te shqyrtohen ne lidhje me gjera te tjera:

- Nxjerrje dhe transporti materialesh
- Magazinim I materialeve ne vendodhje
- Levizja e automjeteve per dhe nga vendodhja dhe gjate punime ne vedndodhje
- Demtim mga praktikat ndertimore
- Kontroll I erozionit
- Zhurma dhe dridhje ,

- Menaxhim /minimizim mbetjesh
- Mbetje dhe materiale helmuese ,
- Procedura te pergjigjeve emergjente ,
- Cilesia e ajrit ,
- Cilesia e ujit ,
- Pirgjet ,
- Ruajtje magazinim kimikatesh dhe karburantesh ,
- Pastrimi i rruges nga balta etj ne anen e trafikut.
- Oret e punes ne afersi te banesave ,
- Zhvendosje dhe rigjenerim I siperfaqes se ujit ,
- Diversioni dhe siguria e kembesoreve dhe automjeteve,
- Shmangie e baltezimit dhe tharjes se rrjedhes se lumenjve ,
- Niveli I monitorimit qe do te ndermerret

- Sigurimi i punetoreve dhe trajnimi i tyre

Do te behen rekomandim ne lidhje me modifikimet te cilat jane te nevojshme per te arritur nivelin e deshiruar per mbrojtjen e mjedisit.

Gjate periudhes se ndertimit, do te behen inspektime te vendodhjes per te monitoruar efektshmerine e masave mbrojtese te mjedisit, gjithashtu edhe per te kontrolluar nese do te kete ndonje ndikim te paparashikuar. Nese ndodh kjo e fundit atehere do te rekomandohen masa mbrojtese shtese per te siguruar mbrojtjen e mjedisit.

Frekuenca e inspektimeve te vendpunimeve do te ndryshoje ne varesi te natyres se punimeve qe do te kryhen.

Shpeshesia e inspektimeve do te jete e larte gjate fillimit te punimeve ne cdo vendpunim keshtu qe çdo problem do te merret vesh ne kohe, dhe punimet apo procedurat riparuese do te kryhen perpara se te ndodhin demtime te pariparueshme. Nje vemendje e veçante do ti kushtohet kontrollit per te siguruar qe te mos ndodhe asnje erozion apo problem sedimentimi, dhe qe te gjitha masat e perkohshme te tilla si barriera funksionojne ne menyre efektive.

Ndotja e ujit

Plani i kontraktuesit per menaxhimin e mjedisit do te shqyrtohet qe te sigurohet qe ne te ardhmen te mos ndodhe ndotja ne perrenjte e ujit.

Ndotja e tokave, burimeve dhe siperfaqeve ujore nga mbeturina te ndryshme eshte nje ndikim I konsiderueshme I cili do te mbulohet nga planet I kontraktuesit. Ky I fundit duhet te parashikojte nje pozicionim te sigurt te mbeturinave dhe mbetjeve per parandalimin e ndotjes, apo rrjedhjene materileve ndotese.

Kontraktuesit do t’I kerkohe te paguaje te gjithe koston qe shoqerojne pastrimin nga çdo ndotje te shkaktuar nga aktiviteti I tij dhe te paguaje nje kompensim te plote per keto deme. .

Restaurimi i vendodhjes se punimeve

Ne menyre te vazhdueshme gjate zbatimit te punimeve, stafi i mbikqyrjes do ti vendose si detyre kontraktuesit restaurimin e vetezbatimit te projektit menjehere pas perdorimit te zonave te perfshira:

Te mbuloje zonat e marrjes se materialeve me shtresa dheu te punueshme

Te pastroje te gjithe zonen e ndertimeve dhe kampet pas perfundimit te punimeve

Te ndihmoje rigjenerimin e bimeve te vendit me ane te restaurimit te siperfaqes se tokes dhe me ane te perdorimit te gjeotesktilleve degraduese kur eshte nevojshme dhe te perdore bime indigjene.

PERGATIUR NGA:


Transport Highway Consulting
Tel/Fax: 0035542320290
Cel: 00355694014055
Email: thcalb@yahoo.com


NIPT K 36306784 K

Phone: ++ 355 4 357 970
Fax: ++ 355 4 357 970
E-mail : eraldgshpk@yahoo.com
Cel : ++355 68 20 90 392

Ky raport u hartua nga:

Ing. Arben MUHA–Certifikate per VNM Nr. 3, Nr. 194 Regj.

Ing. Kujtim CANAMETI - Certifikate per VNM Nr.13, Nr. 111 Regj.

Ing. Dhurata LUMANI - Certifikate per VNM Nr.identifikues 505.

TIRANË TETOR 2017

