

VLERESIMI I NDIKIMIT MJEDISOR DHE SOCIAL PER  
PROJEKTIN

**“REHABILITIMI I RRUGES LOKALE QE LIDH  
FIERIN ME PLAZHIN E SEMANIT”**

**PROJEKTI I RRUGEVE LIDHESE RAJONALE DHE LOKALE**

JANAR 2017

# 1. Permbajtja

2.	HYRJE.....	5
2.1.	TE PERGJITHSHME.....	5
2.2.	KONTEKSTI I PROJEKTIT TE REHABILITIMIT TE RRUGEVE LIDHESE LOKALE DHE RAJONALE... 6	6
2.2.1.	Aktoret kryesore te projektit .....	6
2.2.2.	Komponentet e projektit .....	6
2.3.	KUADRI MJEDISOR DHE SOCIAL PER PROJEKTIN E REHABILITIMIT TE RRUGEVE LIDHESE RAJONALE DHE LOKALE.....	9
2.4.	KRITERET RREGULLATORE MJEDISORE DHE SOCIALE .....	10
2.4.1.	LIGJI PER MBROJTJEN E MJEDISIT .....	10
2.4.2.	LIGJI PER ZONAT E MBROJTURA .....	10
2.4.3.	LIGJI PER VLERESIMIN E NDIKIMIT NE MJEDIS.....	11
2.5.	Ligje dhe rregullore në fushën e trashëgimisë kulturore.....	14
3.	PERSHKRIMI I PROJEKTIT .....	16
3.1.	Terreni dhe vendndodhja.....	20
3.2.	Ndarja territoriale e rruges .....	20
3.3.	Gjendja e rruges.....	26
3.4.	Alternativat .....	26
3.4.1.	Alternativa “mos bej asgje” .....	26
3.4.2.	Alternativat ne lidhje me tipet e nderhyrjeve .....	26
3.4.3.	Alternativat e shtrimit.....	26
3.5.	VERSIONET E PROJEKTIT TEKNIK.....	29
3.6.	VERSIONI 2 I PROJEKTIT TEKNIK.....	35
4.	PERSHKRIMI I MJEDISIT EKZISTUES.....	38
4.1.	HABITATET, BIODIVERSITETI DHE ZONAT E MBROJTURA .....	38
4.2.	PERSHKRIMI I MBULESES SE VEGJETACIONIT NE DHE PRANE ZONES SE PROJEKTIT.....	42
4.2.1.	Popullatat e flores perreth kanaleve dhe rezervuarave .....	42
4.2.2.	Pyjet aluvionale .....	44
4.2.3.	Vegjetacioni i pyjeve halorë mesdhetarë .....	45
4.2.4.	Vegjetacioni i tokave te kripura .....	46
4.3.	Fauna.....	46
4.3.1.	Amfibet dhe reptilet (Herpetofauna).....	46
4.3.2.	Shpendet .....	47
4.3.3.	Gjitarët .....	48
4.3.4.	Ndikimet ne habitatet dhe biodiversitetin dhe masat zbutese gjate zbatimit .....	50

4.4.	HIDROLOGJIA, PRANIA E UJERAVE SIPERFAQESORE NE DHE PRANE ZONES SE PROJEKTIT .	51
4.4.1.	Ujerat nentokesore .....	51
4.4.2.	Irrigation.....	51
4.4.3.	Surface water .....	52
4.4.4.	Ndikimet gjate fazes se ndertimit per hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore .....	53
4.4.5.	Masat lehtesuese per hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore .....	54
4.5.	TRASHEGIMIA KULTURORE DHE PEISAZHI.....	56
4.5.1.	ARKEOLOGJIA DHE TRASHEGIMIA KULTURORE.....	56
4.5.2.	PEISAZHI DHE VIZUALITETI.....	58
4.5.3.	Masat zbutese per peisazhin dhe impaktin viziv .....	61
4.6.	BURIMET NATYRORE.....	62
4.6.1.	KLIMA .....	62
4.6.2.	TEMPERATURA E AJRIT .....	62
4.6.3.	LAGESHTIA.....	62
4.6.4.	ERA .....	63
4.6.5.	Shirat dhe permbytjet .....	63
4.6.6.	RREZATIMI DIELLOR .....	65
4.7.	RELIEVI, GJEOMORFOLOGJIA, GJEOLOGJIA DHE TOKAT .....	65
4.7.1.	STRUKTURAT GJEOLOGJIKE.....	65
4.7.2.	Gjeomorfologjia dhe gjeologjia.....	66
4.7.3.	Ndikimi i ndertimit mbi tokat.....	67
4.7.4.	Ndikimet mbi hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore gjate ndertimit ....	68
4.8.	MJEDISI NJEREZOR .....	68
4.8.1.	CILESIA E AJRIT .....	68
4.8.2.	Ndikimet gjatw fazes se ndertimit .....	69
4.8.3.	Masat zbutëse për cilësinë e ajrit .....	70
4.8.4.	Konkluzionet, rekomandimet dhe ndikimet e mbetjeve .....	71
4.9.	ZHURMAT .....	71
4.9.1.	Ndikimi i zhurmës gjatë fazës së ndërtimit dhe masave të përshtatshme zbutëse .....	72
4.10.	KOMUNITETI LOKAL DHE SOCIO-EKONOMIA .....	73
4.10.1.	Popullata .....	73
4.10.2.	Ndikimi në Bashkësinë Lokale dhe Socio-Ekonomike dhe Masat Zbutëse gjatë ndërtimit 75	
4.11.	TRAFFIC AND ROAD SAFETY .....	77

5.	REKOMANDIME TE PERGJITHSHME .....	78
5.1.	Rekomandimet mbi terrenin dhe peisazhin .....	78
5.2.	Rekomandime per tokat .....	78
5.3.	REKOMANDIME PER UJERAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE .....	79
5.3.1.	Faza e ndertimit .....	79
5.3.2.	Faza e zbatimit .....	80
5.4.	REKOMANDIME PER CILESINE E AJRIT .....	80
5.5.	REKOMANDIME PER ZHURMAT .....	81
5.6.	REKOMANDIME SOCIAL-EKONOMIKE.....	81
5.7.	REKOMANDIME PER SIGURINE E TRAFIKUT .....	82
6.	PLANI I MENAXHIMIT SOCIAL DHE MJEDISOR .....	83
6.1.	MASA TE PERGJITHSHME .....	83
7.	Rregullat gjate zbatimit per segmentin e propozuar .....	88
7.1.	Forcimi i kapaciteteve per PMMS/VNMS .....	89
7.2.	Raportimi dhe monitorimi .....	89
7.3.	Informimi i publikut .....	90
7.4.	Mekanizmi i ankimimeve .....	90
	Plani i menaxhimit social dhe mjedisor .....	91
	Part B: Environmental and Social Monitoring Plan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## 2. HYRJE

### 2.1. TE PERGJITHSHME

Vleresimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS) identifikon, pershkruan dhe vlereson efektet direkte te projektit tek: njerezit, flora dhe fauna, ujrat siperfaqesore dhe nentokesore, kilimen, terrenin dhe ndertimi tij dhe nderveprimin e ketyre faktoreve me trashegimine kulturore, sociale dhe mjedisore. Kjo teme eshte bazuar ne parimet e veprimeve te parandalimit, dhe si e tille politika me e mire konsiston ne menjanimin e ndotjes dhe problemeve te tjera qe jane ngritur, me te drejte dhe qe ne fillim, me mire se sa te luftohen efektet e tyre ne rrjedhim.

VNMS paraqet gjithashtu dhe masat zbutese per te parandaluar apo minimizuar ndikimet mjedisore dhe sociale te projektit. Keto masa perfshihen ne Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social te perfshire ne kete raport. Plani perbehet nga nje set masazh qe duhet te merren gjate fazes se projektimit/pergatitjes dhe gjate zbatimit dhe funksionimit te rruges, per te eliminuar, zbutur dhe reduktuar ndikimet negative mjedisore dhe sociale.

Ne Europe, nje procedure e tille eshte prezantuar nga Direktiva e BE me date 27 Qershor 1985 (85/337/EEC) per vleresimin e efekteve te disa projekteve private dhe publike per mjedisin dhe si rrjedhoje te modifikuara nga Direktiva e Keshillit me nr. 97/11/EC e dates 3 Mars 1997. Per me teper me date 26 Maj 2003 Parlamenti Europian dhe Keshilli i BE ka miratuar Direktiven 2003/35/EC, e cila mundeson per "Pjesemarrjen Publike ne procesin e planeve te tilla mjedisore dhe programeve dhe modifikimit te Direktivave te Keshillit 85/337/EEC dhe 96/61/EC ne perputhje me pjesemarrjen publike dhe aksesin ligjor". The Process of Environmental and Social Impact Assessment aims to provide a high level of protection of the environment. It also ensures public participation in decision-making and strengthening of the quality of decisions.

Projeki "Rikonstruksioni I rruges Fier-Seman" konsiston ne rikonstruksionin e segmentit rrugor qe fillon ne shinat e trenit ne qytetin e Fierit dhe vazhdon deri tek stacioni policise ne plazhin Seman, me nje gjatesi prej 18 km. Ky segment lidh zonen urbane te qytetit te Fierit (nje nga qytetet me te medha ne Shqiperi) me plazhin e Semanit. Rruga shtrihet ne nje terren te sheshte me formacione te dobeta gjeologjike.

Rruga eshte shume e frekuenuar nga banoret e zones dhe turistet. Ajo do t'u sherbeje 17,000 banoreve te 20 fsharrave te zones, te cilet prodhojne nje sasi te konsiderueshe produktesh bujqesore cdo vit. Ky projekt eshte gjithashtu nje aks I rendesishem per zhvillimin e turizmit ne Fier dhe zonat rrethuese, perderisa pritet te permiresoje ndjeshem aksesin per ne plazhin e Semanit

Aktualisht rruga ekzistuese eshte e asfaltuar, por seriozisht e demtuar, gje qe krijon veshtiresi levizjeje per mjetet. Gjate sezonit veror, siuate perkeqesohet per shkak te rritjes se fluksit te mjeteve.

Rikonstruksioni i kesaj rruge do te permiresoje cilesine e jetes per komunitetet rrethuese dhe do t'i jape shtyze zhvillimit rajonal, si dhe bizneseve, ekoturizmit, duke kontribuar ne nje rritje te pergjithshme te mireqenies.

## 2.2. KONTEKSTI I PROJEKTIT TE REHABILITIMIT TE RRUGEVE LIDHESE LOKALE DHE RAJONALE

Projekti i rehabilitimit te rrugeve lidhese lokale dhe rajonale pritet te financohet nga nje hua e IBRD ne Shumen totale prej 50 milion USD. Kohezgjatja e projektit pritet te jete 48 muaj. Ai do te ndertohet mbi mesimet dhe rezultatet e projektit te meparshem te transportit te financuar po nga Banka Boterore, perfshire projektin e Rrugeve Dytesore dhe Lokale, i cili u konstatua si “teper i kenaqshem” pas perfundimit te tij.

### 2.2.1. Aktoret kryesore te projektit

Investimet e kryera nga FSHZH kane qene ne perputhje me legjislacionin mjedisor shqiptar dhe politikat e donatoreve, perfshire politikat e ruajtjes mjedisore dhe sociale te Bankes Boterore, EBRD/EIB, KfW, CEB, OFID, etj.

Aktoret kyc te projektit te Rehabilitimit te Rrugeve Lidhese Lokale dhe Rajonale pritet te jene bashkite partnere ne rolin e Njesive te Qeverisjes Vendore dhe perfituesit, si dhe institucionet qeveritare dhe ministrite e lidhura me investimet e projekti, si Ministria e Infrastruktures, Bujqesise dhe Zhvillimit Rural, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Agjencia Kombetare e Zonave te Mbrojtura, Ministria e Kultures, etj.

FSHZH ka nje Njese Mjedisore dhe Sociale, qe perfshin pergjegjesin e njesise, dy eksperte sociale dhe 3 mjedisore. Staf i eshte trainuar nga Banka Boterore per politikat mjedisore dhe sociale.

### 2.2.2. Komponentet e projektit

LRCP do te fokusohet ne rolin e rrugeve te permiresuara ne permiresimin e perfitimeve ekonomike, vecanerisht ne sektorin e bujqesise dhe turizmit, te dy sektore te rendesishem ne Shqiperi.

Projekti pritet te financoje komponentet e meposhtem:

Environmental and Social Impact Assessment for project “Rehabilitation of the road connecting Fier to Seman Beach”

## **Komponenti 1: Punimet civile**

Permiresimi i aksesit (Kosto totale 46.15 USD). Ky komponent do te financoje (a) rehabilitimin dhe/ose rikonstruksionin e rrugeve rajonale brenda gjurmes ekzistuese ne bashkite e perzgjedhura; (b) pergatitjen e projekteve teknike per rruget, sipas nevojës. Supervizimin e punimeve civile dhe auditimin teknik te sigurise rrugore. Programi i vitit te pare u zgjodh permes nje procesi selektiv multikriteresh, duke marre ne konsiderate zhvillimin e turizmit, potencialin bujqesor, popullsinë perfituese dhe indikatorët e deficencës ekonomike. Rruget e tjera do te identifikohen dhe prioritizohen gjate zbatimit; dhe (c) Asistence Teknike me qellim forcimin e lidhjeve midis rrugeve dhe produkteve bujqesore.

Nuk ka focus gjeografik ne perzgjedhjen e rrugeve. Rruget do te perzgjidhen bazuar ne nje proces shume kriteresh, i cili do te marre ne konsiderate lidhjen midis fermave dhe tregjeve dhe do te konsideroje aspektet ekonomike, me qellim qe te optimizohet impakti ekonomik dhe mundesite per te lidhur tregjet ekonomike me zonat turistike. Si fillim, agjencia zbatuese, ne bashkepunim me te gjithë bashkite do te zhvilloje nje liste bazuar ne prioritetet e identifikuar nga NJQV. Kjo do te ndiqet nga nje analize multikriteriale e zbatuar mbi listen e gjate te rrugeve qe rezultojne pas shoshitjes se pare, ku kriteret kuader jane dakordesuar me Banken Boterore. Auditimi i sigurise rrugore ne fazen e projektimit dhe auditimin per vulnerabilitetin do te financohen ne kuader te ketij komponenti, per te siguruar qendrushmerine e rrugeve te reja. Gjate fazes se vleresimit, duhet t'i kushtohet vemendje dhe situates financiare te NjQV, perfshire nje vleresim te kapacitetit teknik te NjQV per te mirembajtur rruget, duke adresuar dhe vulnerabilitetin ndaj dimensioneve te transportit. Keto vleresime do te dergohen tek sektori qe financohet marredheniet midis NjQV dhe Ministrise se Financave dhe Ekonomise.

a) Nen-Komponenti 1.1. Punimet per rehabilitimin e rrugeve (Kosto totale 43 milion USD). Ky nenkomponent mbulon rehabilitimin dhe/ose rikonstruksionin e rreth 80 km rruge rajonale dhe lokale.

b) Nen-Komponenti 1.2: Supervizimi dhe projektet teknike dhe audited (Kosto totale USD 2.95 million). Ky nenkomponent do te financoje projektet teknike te detajuara dhe pergatitjen e dokumenteve te tenderit per projektet rrugore qe fillojne ne vitin e dyte, si dhe aktivitetet e supervizimit nga inxhinieri supervizues per te gjitha punimet rehabilituese ne kuader te projektit. Ky nenkomponent do te financoje dhe sherbimet e konsulences per nje auditor te pavarur rruges, qe do te aplikohet si per projektimin, ashtu dhe zbatimin.

c) Nenkomponenti 1.3: Permiresimi i Aksesit ndaj Tregut (Kosto totale 0.2 milion). Ky nenkomponent do te perfshije asistencen teknike lidhur me perdorimin me te mire te rrugeve per te lidhur prodhuesit bujqesore me kerkesen lokale, perfshire tregjet dhe qendrat turistike. Fokusi do te jete tek rruget e projektuara ne kuader te projektit.

## **Komponenti 2: Iniciativat per sigurine rrugore (Kosto totale USD 1.20 million)**

Ky komponent do te financoje punimet dhe mallrat e rrugeve te tjera te cilat jane identifikuar permes asistences teknike dhe nuk mbeshteten nga komponenti 1.

a) Nenkomponenti 2.1: Asistenca teknike per sigurine rrugore (Kosto totale USD 0.20 milion). Ky nen-komponent do te financoje punimet dhe mallrat e rrugeve te tjera te identifikuar permes asistences teknike dhe nuk mbeshteten nga komponenti 1.

b) Nen-komponenti 2.2: Punimet per permiresimin e sigurise rrugore (Kosto totale USD 1.00 million). Ky nenkomponent do te financoje dhe zbatoje kriteret e sigurise te identifikuar ne asistencen teknike ne lidhje me permiresimin e sinjalistikes, kryqezimeve, vijezeve dhe elementet anesore te rrjetit rrugor rajonal dhe lokal.

## **Komponenti 3: Forcimi i kapaciteteve per NjQV (USD 0.65 million)**

Ky komponent perfshin koston operacionale te FSHZH, ngritjen dhe mirembajtjen e GIS dhe databazes se prioritizimit per rruget rajonale dhe lokale, vleresimet dhe iniciativat per forcimin e kapaciteteve te FSHZH. Komponenti gjithashtu perfshin zbatimin e nje Vleresimi te Impakteve te Projektit ne lidhje me indikatoret kyc sociale, te transportit, bujqesise dhe turizmit, te ngjashme me ate qe FSHZH ka kryer me programin e meparshem per rruget dytesore dhe lokale nepermjet financimit nga partnere zhvillimi apo ekspertize te jashtme.

a) Nen-Komponenti 3.1: Permiresimi i Praktikave te Mirembajtjes se Rrugeve (Kosto totale USD 0.25 million). Ky komponent do te financoje sherbimet e konsulences per permiresimin e praktikave te mirembajtjes se rrugeve, te cilat do te perfshijne disa kontrata pilot performance per bashkite e perzgjedhura.

b) Nen-komponenti 3.2: Planet e Transportit te Bashkive (USD 0.25 million). Ky komponent do te financoje hartimin e planeve te transportit per bashkite e vogla dhe te mesme, duke identifikuar veprimet kyce qe do te adoptohen nga bashkite lokale ne lidhje me ceshtjet e transportit. Keto mund te perfshijne prioritetet per rehabilitimin e rrugeve, zgjidhjet per transportin publik dhe терминаlet, masat e sigurise, etj., per te mbeshtetur strategjite e ardhshme te rritjes sic percaktohet ne instrumentet e planifikimit lokal.

c) Nen-komponenti 3.3: Vleresimi i Impaktit te Projektit (USD 0.15 million). Ky nen-komponent do te financoje survejimet i ndikimit te projektit tek perfituesit, perfshire ato sociale dhe ekonomike, si dhe efektet mbi sektorin e bujqesise.

## **Komponenti 4: Menaxhimi gjate zbatimit (USD 2.00 million).**

Ky komponent perfshin koston operacionale te FSHZH; zhvillimin dhe mirembajtjen e GIS dhe databazen e prioritizimit per rruget rajonale dhe lokale, vleresimet dhe iniciativat per forcimin e kapaciteteve.



### 2.3. KUADRI MJEDISOR DHE SOCIAL PER PROJEKTIN E REHABILITIMIT TE RRUGEVE LIDHESE RAJONALE DHE LOKALE

Kuadri Mjedisor dhe Social eshte nje dokument i cili ka qellim te drejtoje procesin e kontrollit mjedisor dhe social, si psh te lehtesoje perzgjedhjen, vleresimin dhe menaxhimin e ceshtjeve mjedisore dhe sociale per aktivitetet qe do te zbatohen ne kuader te projektit ne vitet qe vijne. Projekti i perket kategorise B dhe per kete kategori KMMS percakton kriteret e meposhtme te perputhshmerise se nenprojekteve: a) nenprojektet qe i perkasin kategorise A nuk do te financohen; b) per nenprojektet qe ndodhen ne zona te mbrojtura mjedisore, apo ne habitate te rendesishme natyrore, do te lejohet vetem rehabilitimi i rrugeve dhe jo ndertim i ri; Nuk lejohen aktivitetet ne apo prane zona strikt te mbrojtura apo habitateve kritike; c) Ndertimet e reja duhet te kufizohen dhe do te lejohen vetem ne raste specifike, per shembull aty ku segmentet lidhese mungojne apo kur nevojitet drejtimi i nje segmenti i cili ka nje kthese te veshtire apo te rrezikshme; d) Ndertimi, rikonstruksioni apo rehabilitimi i rrugeve brenda gjurmes ekzistuese do te lejohet vetem ne formen e rrugeve me nje ose dy korsi. Procedurat konsistojne kryesisht ne perzgjedhjen mjedisore, vleresimin mjedisor dhe masat zbutese mjedisore, sipas nevojës. Perzgjedhja mjedisore do te kryhet nga FSHZH ne fazat e parate per procedurave te perzgjedhjes/kontrollit te nenprojekteve, per te percaktuar kategorine e sakte te rrezikut mjedisor per nenprojektin e propozuar dhe mund te kerkoje kontraktimin e ekspertizes se jashtme.

Per perzgjedhjes paraprake, rekomandohet vleresimi mjedisor ne perputhje me klasifikimin mjedisor te nenprojektit. Vleresimi mjedisor do te jete pjese e kontrates se projektimit me FSHZH (agjencine huamarrese/zbatuese), e pergatitur nga FSHZH, apo konsulenti i FSHZH, ne bashkepunim me perfituesin (NjQV-njesia e qeverisjes vendore). Kur perfundon projekti teknik, perfituesi aplikon per leje mjedisi dhe paguan tarifen, bazuar ne nje marreveshje investimi te firmosur me FSHZH.

Zbatimi i Planit te Menaxhimit Mjedisor dhe Social do te monitorohet nga stafi i FSHZH.

Pas miratimit nga ana e BB dhe konsultimit me publikun, por perpara shpalljes se tenderit, firmoset marreveshja e investimit me perfituesin e nenprojektit. VNMS dhe/ose PMMS eshte pjese integrale e dokumenteve te tenderit dhe dokumentacionit te kontrates.

Ne varesi te tipit te VNMS qe kerkohet (ose edhe ne rast se nuk kerkohet), perfituesi do te paguaje tarifen per nxjerrjen e lejes se mjedisit/miratimit prane Ministrise se Turizmit dhe Mjedisit., si dhe do te aplikojte per marrjes se lejes mjedisore. Leja mjedisore duhet te jepet perpara firmosjes se kontrates. Cdo modifikim/permiresim qe kerkohet nga autoriteti qe leshon lejen, do te jete pergjegjesi e kontraktorit per ta reflektuar.

## 2.4. KRITERET RREGULLATORE MJEDISORE DHE SOCIALE

### 2.4.1. LIGJI PER MBROJTJEN E MJEDISIT

Kuadri ligjor në fushën e mjedisit kryesohet nga ligji “Për Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 10431, datë 06.06.2011 . Ky ligj përcakton parimet, kërkesat, përgjegjësitë, rregullat dhe procedurat për të siguruar një nivel të lartë të mbrojtjes së mjedisit duke përdorur Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis si një instrument për mbrojtjen e mjedisit duke identifikuar dhe vlerësuar efektet e mundshme direkte dhe indirekte dhe parandalimin e tyre.

Ligji mundëson politika kombëtare dhe lokale për mbrojtjen e mjedisit, kërkesat për përgatitjen e vlerësimit të ndikimeve mjedisore dhe e vlerësimit të strategjisë mjedisore, kërkesat për aprovimin ose lejimin e aktiviteteve që ndikojnë mjedisin, parandalimin dhe reduktimin e ndotjes mjedisore, normat mjedisore dhe standardet, monitorimin dhe kontrollin e mjedisit, detyrat e institucioneve shtetërore në lidhje me problematikën mjedisore, rolin e publikut, sanksionet dhe penalitetet në rast të shkeljes së ligjit.

### 2.4.2. LIGJI PER ZONAT E MBROJTURA

Ligji i ri “Per zonat e mbrojtura” Nr. 81/2017, rregullon nominimin, ruajtjen, administrimin, menaxhimin, zhvillimin e qendrueshem te zonave te mbrojtura mjedisore dhe resurset e tyre natyrore dhe biologjike, bazuar ne parimin e zhvillimit te qendrueshem, me qellim permbushjen e funksioneve standard mjedisore, ekonomike, sociale dhe kulturore ne favour te komuniteteve, si dhe percaktimin e roleve dhe pergjegjesive te institucioneve publike dhe enteve juridike private ne mbrojtjen dhe administrimin e qendrueshem te zonave te mbrojtura, permes: a) identifikimit, perkufizimit dhe zgjerimit te zonave te mbrojtura mjedisore; b) ruajtjes, mbrojtjes, rehabilitimit dhe rekuperimit te ekosistemeve dhe habitateve natyrore, specieve, peisazheve brenda zonave te mbrojtura; c) perdorimi i qendrueshem i zonave te mbrojtura mjedisore duke integruar elementet e tyre ne planifikimin strategjik dhe vendimmarrje.

Agjencia Kombetare e Zonave te Mbrojtura, krijuar me VKM Nr. 102, dt. 04.02.2015, ka per qellim menaxhimin, mbrojtjen, zhvillimin, zgjerimin dhe funksionimin e siperfaqeve te shpallura zona te mbrojtura ne Shqiperi, te cilat sot perbejne rreth 16% te territorit shqiptar. AKZM menaxhon rrjetin e zonave te mbrojtura dhe rrjete te tjera natyrore, si Natura 2000 bazuar ne planet e menaxhimit. AKZM monitoron inventarizimin e flores dhe faunes ne keto zona, si dhe te ardhurat ndaj sherbimeve.

Sistemi i zonave te mbrojtura konsiston kryesisht ne 15 parqe kombetare, disa rezerva natyrore te menaxhuara qe sherbejne si strehe per vlerat me te medha natyrore dhe

biodiversitetit ne vend. Ky rrjet i madh po plotesohet me zona te mbrojtura rajonale, te cilat pecaktohen dhe menaxhohen nga autoritetet lokale.

Ne perputhje me ligjin “Per zonat e mbrojtura”, Nr.81/2017, neni 38, paragrafi g, Agjencia Kombetare e Zonave te Mbrojtura “miraton aktivitetet ne zonat e mbrojtura, si pjese e procesit te dhenies se lejes se mjedisit per aktivitetet qe kane ndikime ne mjedis...”.

Segmenti i propozuar “Rehabilitimi i rruges Fier-Seman” nuk ndodhet ne apo prane zonave te mbrojtura.

### 2.4.3. LIGJI PER VLERESIMIN E NDIKIMIT NE MJEDIS

Ky ligj ka per qellim mbrojtjen e mjedisit nepermjet parandalimit, zbutjes dhe kompensimit te demeve te projekt propozimit i cili mund te shkaktojë efekte negative të rëndësishme direkte ose indirekte mbi mjedisin për shkak të madhësisë, natyrës ose zonës ku parashikohet të zbatohet.

Ligji përcakton rregulla për vlerësimin e efekteve mjedisore, palët e përfshira dhe detyrimet e autoriteteve për të bërë të aksesueshëm informacionin dhe qëndrimin ndaj raportit të VNM-së për zhvilluesin. Një vëmendje e posaçme i kushtohet zonave të mbrojtura ku nuk lejohet zhvillimi i projekteve me përjashtim të disa rasteve të veçanta. Gjithashtu, trajtimi i efekteve ndërkufitare janë pjesë e këtij ligji.

Ligji për VNM-në përcakton tipin e VNM-së që kërkohet për një projekt para zbatimit. Sipas ligjit parashikohen dy nivele të VNM-së për projektet (i) VNM paraprake dhe (ii) dhe VNM e thelluar.

- VNM-ja paraprake. Kjo formë është për projektet me efekte të mundshme në shkallë më të ulët të parashikuara në Aneksin 2 të ligjit për VNM-në.
- VNM-ja e thelluar. Kjo është për projektet me efekte të rëndësishme, të listuara në aneksin 1 të ligjit si dhe projektet e aneksit 2 për të cilët ministria vlerëson se kanë ndikime të rëndësishme mbi mjedisin (përfshirë aktivitete që do të zhvillohen në zonat e mbrojtura). Procedura e VNM-së së thelluar përfshin debatin publik dhe autoritetet e përfshira në process.

According to the above-mentioned legislation flowing rules apply:

**Table 1: Summary of project environmental and social screening criteria**

Lloji i VNM	Kur nevojitet
VNM e thelluar	Ndërtimi i autostradave dhe rrugëve ekspres (korsive të autostradave për shpejtësi të lartë). Në kuptim të këtij ligji, “rrugë ekspres” është një rrugë që plotëson kushtet e dhëna në përkufizimin e

	<p>Marrëveshjes Europiane mbi Arteriet Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar, 15 nëntor 1975.</p> <p>Ndërtimi i një rruge të re me katër ose më shumë korsi, ose rregullimi dhe/ose zgjerimi i një rruge ekzistuese, që ka dy apo me pak korsi, në mënyrë që të bëhet me katër ose më shumë korsi, kur rruga e re ose seksioni i rregulluar dhe/ose i zgjeruar i saj do të jetë 10 kilometra ose më shumë në gjatësi të vazhdueshme.</p>
VNM paraprake	<p>Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I);</p> <p>Rrugët e përhershme për gara dhe provat e mjeteve motorike</p>

Rruga e propozuar Fier-Seman klasifikohet në kategorinë *VNM paraprake* sipas legjislacionit shqiptar.

Më poshtë renditen ligjet kryesore që lidhen me mbrojtjen dhe vlerësimin e mjedisit:

Ligji Nr. 10119/09 "për planifikimin e territorit", ndryshuar me ligjin Nr. 10258, date 21.04.2010 dhe ligjin Nr. 10315 date 16.09.2010;

Ligji Nr. 9700, date 26.03.2007 "për mbrojtjen e mjedisit nga efektet ndërkufitare";

Ligji Nr. 9478, date 16.02.2006 "për aderimin e Republikës së Shqipërisë në vendimet II/14 dhe III/7, amendamentet e Konventës Espoo për VNM-në në kontekstin ndërkufitar;

Ligji Nr. 8897, date 16.05.2002 "për mbrojtjen e ajrit" ndryshuar me ligjin Nr. 10266, date 15.04.2010;

Ligji Nr. 9424, date 06.10.2005 "për ratifikimin e protokollit të vlerësimit strategjik mjedisor";

Ligji Nr. 9010, date 13.2.2003 "për administrimin mjedisor të mbetjeve të ngurta" ndryshuar me ligjin Nr. 10137, date 11.05.2009.

Ligji Nr. 9115, date 24.07.2003 "për administrimin e ujërave të ndotura" (ndryshuar me ligjin Nr. 10448/11 "Për Lejet Mjedisore"

Ligji Nr. 8906, date 06.06.2002 "për zonat e mbrojtura", ndryshuar me Ligjin Nr. 9868, date 04.02.2008;

Ligji Nr. 10463, date 22.09.2011 "për menaxhimin e integruar të mbetjeve"

Ligji Nr. 9048, date 07.04.2003 "për trashëgiminë kulturore;" ndryshuar me ligjin Nr. 9592, date 27.07.2006;

Ligji Nr. 9882, date 28.02.2008; dhe ligjin Nr. 10137, date 11.05.2009 "për disa ndryshime në legjislacionin në fuqi për licensat, lejet dhe autorizimet në Republikën e Shqipërisë;"

VKM Nr. 676, date 20.12.2002 “për deklarin e monumenteve të natyrës shqiptare si zona të mbrojtura;”

Ligji Nr. 8756, date 26.03.2001 “për emergjencat civile” ndryshuar me ligjin Nr. 10137, date 11.05.2009 “për disa ndryshime në legjislacionin në fuqi për liçensat, lejet dhe autorizimet në Republikën e Shqipërisë;”

Ligji Nr. 8093, date 21.03.1996 “për rezervat ujore” ndryshuar me ligjin Nr. 8375 date 15.07.1998;

Ligji Nr. 8905, date 06.06.2002 “për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmet”.

Përveç kuadrit ligjor Shqiptar procesi i VNM-së respekton detyrimet ndërkombëtare të parashikuara nga konventat dhe marrëveshjet e ratifikuara nga Shqipëria.

Tabela e mëposhtme tregon konventat dhe marrëveshjet të cilat janë të lidhura me mjedisin dhe që janë ratifikuar nga Republika e Shqipërisë ndër vite.

**Tabela 1. Konventat dhe Marrëveshjet Ndërkombëtare të ratifikuara nga Shqipëria**

Emri i konventës	Koha e ratifikimit
Konventa Ramsar për ligatinat (1971)	29/02/1996
Konventa për biodiversitetin	pjesërisht nga 1994; pjesë të protokollit nga 2005
Konventa e Bernës për Ruajtjen e Jetës së Egër dhe Habiteteve Natyrore në Evropë. (1976)	13/01/1999
Konventa e UNESCO për mbrojtjen e Kulturës Botërore dhe Trashëgimisë Kulturore. (2003)	10/07/1989
Konventa kuadër e OKB për ndryshimet klimatike (UNFCCC)	01/12/1994
Konventa e Aarhus (1998), në vendimmarrje dhe e drejta për t’ju drejtuar gjykatës për çështjet mjedisore	27/06/2001
Konventa e Bonn (1979); për ruajtjen e specieve migratore dhe kafshët e egra	01/09/2001
Konventa e Barcelonës (1976); për mbrojtjen e Detit të Mesdheut nga ndotja	09/07/2004
Protokolli i Kyoto-s	01/04/2005
Konventa e UNESCO për ruajtjen e Trashëgimisë Kulturore Jomateriale (2003)	04/04/2006
Konventa Espoo: për VNM-në në kontekstin ndërkufitar së bashku	12/05/2006

me amendimet e protokollit (1991)	
Konventa për mbrojtjen e pasurive të trashëgimisë kulturore nënujore (2001)	19/03/2009
Burimi: MM, 2016	

## 2.5.Ligje dhe rregullore në fushën e trashëgimisë kulturore

Projektet për të gjitha ndërtimet mbi e nëntokë dhe projektet për infrastrukturën inxhinierike në të gjithë vendin bazohen në standarde dhe kërkesat ligjore të akteve në fuqi.

Ligji Nr. 10119/09 "për planifikimin e territorit", ndryshuar me ligjin Nr. 10258, date 21.04.2010 dhe Ligjin Nr. 10315 datë 16.09.2010, është rregullatori kryesor ligjor në Shqipëri që lidhet me planifikimin urban dhe synon të përfshijë kuadrin ligjor të planifikimit urban në një ligj të vetëm.

Ligji Nr. 10119/09 ka hyrë në fuqi në 30 Shtator 2011. Qëllimi kryesor i këtij ligji është të sigurojë një zhvillim të qëndrueshëm të territorit nëpërmjet përdorimit racional të tokës dhe burimeve natyrore. Ky ligj përfshin konceptet e mbrojtjes së trashëgimisë natyrore dhe kulturore, mbrojtjen e shëndetit dhe të sigurisë të komunitetit. Përveç kësaj, ligji përmend instrumente të integruara të planifikimit të përdorshme për zonat bregdetare, për trashëgiminë kulturore, natyrore dhe peizazheve, si dhe për fusha të tjera me rëndësi ose interes të përbashkët.

Mbrojtja e trashëgimisë kulturore në Shqipëri trajtohet nga Ministria e Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve dhe disa institucione të specializuara në kuadër të Ministrisë së Arsimit dhe Shkencës. Në kuadër të Ministrisë, Departamenti i Trashëgimisë Kulturore mbikëqyr Institutin e Monumenteve, nëntë Muzetë Kombëtare, dhe Qendrën e Regjistrimit të Pasurisë Kulturore. Trashëgimia kulturore përfshin: vendet arkeologjike, ndërtesat historike (të izoluar dhe në rrethe), varrezat dhe vendet e investuara në kuptimin tradicional me natyre historike, kulturore ose fetare.

Ligji 9048 ("Akti për Trashëgiminë Kulturore") i miratuar më 7 prill, 2003 (ndryshuar me ligjin nr 9592, datë 27.07.2006; Ligjin nr 9882, datë 28.02.2008) është kuadri kryesor ligjor që rregullon menaxhimin e pasurive kulturore materiale dhe jomateriale në Shqipëri.

Ligji 9048 përfaqëson përpjekjen e parë për të zgjeruar mbrojtjen ligjore në fushën e trashëgimisë kulturore jomateriale. Këtu përfshihen: kategoritë e trashëgimisë kulturore shqiptare për tu mbrojtur (p.sh. të prekshme, të paprekshme, të luajtshme, të paluajtshme); përkufizime dhe shembuj të trashëgimisë materiale dhe jomateriale; përgjegjësitë e institucioneve përkatëse dhe organeve të pushtetit; dënimet për ata që dëmtojnë trashëgiminë kulturore; dhe procedurat lehtësuese.

Neni 4 liston pasuritë e luajtshme dhe të paluajtshme për t'u mbrojtur por nuk kufizohen vetëm në: vendet arkeologjike; struktura historike (duke përfshirë vendet e adhurimit); qytetet dhe lagjet historike; varrezat dhe varre dhe peizazhet historike.

Ligji 9048 është ndryshuar me ligjin 9592, datë 2006/07/27. Ndryshimet përfshinin 1) futjen e Komitetit Kombëtar të Trashëgimisë Kombëtare si organ këshillues dhe 2) krijimin e Komitetit Kombëtar për Trashëgiminë Jomateriale (KKTJ).

Ligji 9048 u ndryshua përsëri me ligjin nr 9882, datë 28.02.2008. Ndryshimet e vitit 2008 përfshinë nene për rindërtimin e rrejtit të institucioneve të specializuara të trashëgimisë kulturore dhe nene që kanë të bëjnë me krijimin e Këshillit Kombëtar të Arkeologjisë dhe institucioneve të specializuara të tilla si Shërbimi Arkeologjik Shqiptar.

Sipas ligjit, nëse diçka e pazakontë do të gjenden gjatë procesit të gërmimeve, puna duhet të ndalojë menjëherë, urgjentisht duhet të informohen autoritetet lokale, Institutin e Monumenteve të Kulturës dhe Ministrinë e Kulturës. Ata do të dërgojë arkeologë dhe specialistë të fushës në terren për të kontrolluar dhe për të vlerësuar objektet e supozuara arkeologjike dhe punimet do të rifillojnë vetëm pas lejes zyrtare të dhënë nga Instituti i Monumenteve të Kulturës.

Gjithashtu, Shqipëria respekton detyrimet ndërkombëtare të parashikuara nga konventat dhe marrëveshjet ndërkombëtare të ratifikuara nga Shqipëria në kuadër të trashëgimisë kulturore.

**Tabela 2. Ligjet e adoptuara pas ratifikimit të konventave ndërkombëtare nga Republika e Shqipërisë**

Emri i konventës	Viti i ratifikimit
Ligji nr. 9490, datë 13.03.2006 "Për ratifikimin e Konventës për Ruajtjen e Trashëgimisë Kulturore Jomateriale", Paris 2003	2006
Ligji nr. 9806, datë 17.09.2007 "Për ratifikimin e Konventës Evropiane "Për mbrojtjen e trashëgimisë arkeologjike"	2007
Ligji Nr 10 027, datë 11.12.2008 "Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën për Mbrojtjen e Trashëgimisë Kulturore Nënujore", Paris 2001	2008

### 3. PERSHKRIMI I PROJEKTIT

Figure 1: Harta e vendndodhjes se projektit

Projekti konsiston ne rikonstruksimin e rruges nga Fieri ne Seman (Figura 1). Gjatesia totale e rruges konsiderohet te jete rreth 18 km. Pervec rruges kryesore, ka dhe disa lidhje me sherbimet publike, si shkolla, kopshte, spitale, etj, te cilat perfshihen ne projektin teknik.

Te gjitha analizat ne terrenin e rruges jane kryer dhe jane mbledhur te dhenat mbi trafikun, studimet gjeologjike dhe topografike, studimet hidrologjike, testet instrumentale, analizat e materialeve dhe kapaciteti mbajtes i asfaltit.

Pergjate hartimit te projektit do te merren ne konsiderate vijimesia e deshiruar e rruges, shmangia e kthesave, per te krijuar siguri tek drejtuesi i makines dhe per te rritur eficencen dhe sigurine.

Gjurma e rruges ekzistuese eshte percaktuar sakte. Projekti ka synuar te minimizojte gerrmimet dhe te rrite sigurine rrugore sipas standardeve.



Nderhyrjet u kryen me qellim qe te permiresohet gjendja e rruges pa kryer shpronesime apo zhvendosje te pavullnetshme.

Per kete arsye, gjurma e rruges ekzistuese nuk do te ndryshoje ne menyre thelbesore, por mund te kryhen permiresime te vogla per te zbutur gjeometrine e rruges.

Vemendje e vecante i eshte kushtuar sigurise rrugore si pjese e rendesishme e projektit.

Vemendje gjithashtu i eshte kushtuar sigurise rrugore, vecanerisht kembesoreve, duke krijuar kryqezime te sigurta, trotuare ne zonat urbane dhe aty ku eshte e mundur, “zona te sigurta”, qe do te thote zonat prane shkollave, kopshteve, spitaleve dhe godinave te tjera te sherbimit u observuan ne komunitetet ku kalon rruga.

Per vleresimin ekonomik si pjese te vleresimit te projektit, konsulentet kane perdorur HDM-4. Vleresimi ekonomik u krye ne perputhje me udhezimet per analizen ekonomike, duke krahasuar opsionet e projektit. Vleresimi ekonomik perfshin analizen e ndjeshmerise ku ndikimet e ndryshimeve ne vlerat e indikatorëve kyc u ekzaminuan.

Rruga eshte e asfaltuar, por shume e demtuar dhe ne kushte te keqija fizike, gje qe krijon veshtiresi ne trafikun rrugor.

Rruga eshte shtruar per here te fundit me bitum ne 1990 me arnime pjesore vit pas viti, te cilat nuk jane te qendrueshme.

Projekti paraparak qe eshte dorezuar konsiston ne dy versione, te shpjeguara ne detaje ne seksionin 3.5.

Versioni 1 i projektit konsiston ne:

- Gjeresi te ndryshme rruge sipas zonave te projektit, bazuar ne tipologjine e ambientit rrethues. Gjeresia varion nga 1,520 m ne zonen e urbanizuar prane qytetit te Fierit, ne 680 tek seksioni ne dalje ne plazh, ku ndodhen dhe pishat.
- Nje korsi bicikletash do te ndertohet pergjate gjithe segmentit
- Ne varesi te zones, rruga do te kete nje ose dy korsi
- Trotuare ne nje ose dy ane, ose asnje ne zonat e pabanuara, si zonat 4 dhe 5.

Gjithashtu punimet jane planifikuar ne bazamentin e rruges (zhavorr, shtrese stabilizanti); riarranxhimi i rrjetit te furnizimit me uje te pijshem dhe rrjetit te ujerave te zeza (qe do te dorezohen me projektin final), zhvendosja e shtyllave te elektrikut, shtresat e asfaltit, ndricmi dhe gjelberimi, sinjalistike horizontale dhe vertikale dhe siguri rrugore. Nuk do te financohen segmente te reja.

Rruga ekzistuese ne disa zona shoqerohet me peme decorative te mbjella ne te dyja anet. 2.2 km e fundit te rruges ndodhen ne nje zone te dendur me pisha natyrore, te cilat, sic tregohet ne Termat e References se Projektimit, do te ruhen.

Duhet kushtuar kujdes per bimet e mbjella decorative te cilat do te zhvendosen duke perdorur makineri te vecanta per te mbrojtur rrenjet.

Segmenti i propozuar ka nje gjatesi totale prej 18 km dhe eshte nje aks i rendesishem per zhvillimin e turizmit bregdetar ne qytetin e Fierit dhe zonat rrethuese. Ky projekt do te ndikoje ne permiresimin e aksesit ndaj plazhit te Semanit (shume popullor per te gjithe rajonin) dhe ne Parkun Arkeologjik te Apollonise, i cili ndodhet 3.5 km larg segmentit te propozuar dhe eshte shume i rendesishem per zhvillimin e turizmit kulturor ne zone dhe nje nga sitet arkeologjike me te rendesishme ne Shqiperi.

Kjo rrugë shërben gjithashtu për aksesin ndaj fshatrave të tjere bregdetare, meqenese është rrugë ekzistuese. Rruga kalon në një terren fushor dhe lidh rreth 20 fshatra, të cilat kanë prodhim të lartë bujqësor.

Figure 2: Horografia e segmentit te propozuar

### 3.1. Terreni dhe vendndodhja

Nga ana administrative, seksioni rrugor i perket Bashkise Fier. Ky seksion kalon neper nje terren fushor. Ai fillon ne kryqezimin me hekurudhen dhe perfundon ne plazh. Pjerresia e rruges eshte pothuajse 0. Lartesia maksimale shkon deri ne 6 m. Fotoja e meposhtme ilustron rrugen ekzistuese: (Figura 3)

Figura 3: Pamje e rruges ekzistuese

### 3.2. Ndarja territoriale e rruges

Me qellim permbushjen e kerkesave te trafikut, profilet e rruges duhet te zgjerohen ne perputhje me standardet. Zgjerimi i rruges mund te jete I ndryshem per secilen zone te projektit.

Bazuar ne funksionin territorial te rruges, gjatesia totale e saj eshte ndare ne 4 tipe seksionesh. Ndarja e segmenteve qe u korrespondojne 4 tipeve te rehabilitimit jepet ne figuren me poshte (Figura 10).

- Ndarja e pare i perket nje zone shume te industrializuar te qytetit te Fierit (**zona 1 ne plan**)
- Ndarja e dyte i perket zonave urbane pergjate fshatrave prane rruges (**zona 2 ne plan**)
- Ndarja e trete i perket zonave pak te urbanizuara, prane shtepive te vecuara (**zona 3 ne plan**)
- Ndarja e katert u perket zonave rurale, pergjate fushave bujqesore (**zona 4 ne plan**)
- Ndarja e peste i perket zones se plazhit, prane mocalit, ne lartesi me nivelin e detit (**zona 5 ne plan**).

Zona 1 ndodhet vetem ne fillim te rruges, prane zone me urbane te segmentit te propozuar (Figura 4).

Figure 4: View from zone 1 area of the road

**Zona 2** ndodhet ne fshatrat prane qytetit te Fierit (figura 5), me pak e urbanizuar se zona 1.

Figura 5: Pamje nga zona 2 e rruges

Environmental and Social Impact Assessment for project "Rehabilitation of the road connecting Fier to Seman Beach"

**Zona 3** gjendet ne gjatesi te ndryshme te rruges, si midis fshatrave, me shtepi te ralla ne dy anet, me pak e dendur se zona 2 (Figura 6). Ka segmente qe perfshijne peme decorative te mbjella ne te dy anet e rruges.

Figura 6: pamje nga zona 3 e rruges

#### **Zona 4**

Ky tip zone gjendet ne seksione te ndryshme te rruges, perbere kryesisht nga toka bujqesore ne te dy anet (Figura 7)

Figura 7: pamje e tipologjise se zones 4

### **Zona 5**

Kjo tipologji nderhyrjeje konsiston ne 2 km e fundit te rruges, nga fillimi i pemeve te pishes deri ne plazh (Figura 8,9). Ky seksion do te jete me i ngushte krahasuar me seksionet e tjera te projektit, per shkak te nevojës per te mbrojtur pemet.

Per shkak te afersise me delten e lumit Seman (5 km nga fundi i rruges) dhe gjithashtu per shkak te mirembajtjes se kanaleve te vaditjes, pergjate dekadës se fundit, zona ka qene e permbytur gjate shirave te rrembyeshem 2-3 here. Kjo kerkon vemendje te vecante gjate pergatitjes se projektit te detajuar.

**Per shkak te numrit te madh te pemeve, kjo pjese e rruges eshte ende ne diskutim persa i perket projektit teknik, me qellim ruajtjen e pemeve.**

Figura 8: Tipologjia e zones 5 prane plazhit

Figura 9: Zona 5 prane pishave



Figura 10: Klasfikimi i rruges ne 5 zona/tipe te rehabilitimit

Environmental and Social Impact Assessment for project "Rehabilitation of the road connecting Fier to Seman Beach"

### 3.3. Gjendja e rruges

Siperfaqja e rruges ekzistuese eshte ne pergjithesi ne kushte jo te pranueshme, bazuar ne vleresimin visual dhe kampionimet.

Rregullat e trafikut dhe elementet e sigurise lene gjithashtu vend per permiresim. Shenjat e trafikut mungojne, tombinot jane gjysem te mbushura me dhe. Ka disa guardrail ekzistuese pergjate rruges. Per shkak te kushteve te papershtatshme, koha aktuale per te pershkuar segmentin eshte rreth 45 minuta.

### 3.4. Alternativat

#### 3.4.1. Alternativa “mos bej asgje”

Rehabilitimi i rruges Fier-Seman eshte propozuar nga Bashkia Fier si segment prioritar per rehabilitim.

Siperfaqja ekzistuese e rruges eshte ne gjendje jo te mire, ndersa rruga vazhdon te perdoret si nje nga rruget kryesore sekondare me akses ne plazh dhe ne piken turistike te Apollonise.

Rregullimi i trafikut dhe elementet e sigurise, perfshire shenjat e trafikut, mungojne.

Aktualisht, rruga per shkak te ketyre kushteve, pershkohet per 45 minuta, por pas rehabilitimit, pritet te pershkohet per 20 minuta me shpejtesi mesatare 40 km/h ne zonae banuara dhe 80 km/h ne zonat rurale.

#### 3.4.2. Alternativat ne lidhje me tipet e nderhyrjeve

Rikonstruksioni i kesaj rruge do te kryhet vetem mbi gjurmen e rruges ekzistuese.

Alternivat e ketij investimi konsistojne ne:

- Perdorimin e materialeve dhe
- Profilet strukurore te rruges

#### 3.4.3. Alternativat e shtrimit

##### *Mbishtrimi i asfaltit*

Mbishtrimet paraqesin nje varietet te gjere trajtimesh per rehabilitimin e asfaltit. Mbishtresat e asfaltit ne pergjithesi permiresojne kapacitetin strukturor te shtrimit. Ato perdoren kur

shtresa ka nivel mesatar dhe te larte presioni, gje qe do te bente qe trajtimet parandaluese/riparuese shume te shtrenjta dhe te paefektshme.

Mbishtresat jane opsione te shtrimit standard per te permiresuar jo vetem qendrueshmerine e shtreses, por edhe cilesine e ecjes dhe/ose ferkimin e siperfaqes. Ato vendosen me qellim minimizimin e vjeteresimit te shtresave fleksibel dhe parregullsive te vogla te siperfaqes.

Mbishtresat e reja te asfaltit kontribuojne gjithashtu ne reduktimin e zhurmes , gje qe mirepritet ne zonat urbane. Ne vijim te riciklimit te nje shtrese ekzistuese te asfaltit, vendoset nje shtrese e re siper shtreses se ricikluar te asfaltit. Kjo eshte nje situat e ndryshme dhe siperfaqja e re e asfaltit nuk eshte mbishtrese ne sensin e mirefillte. Gjithashtu materiali ekzistues i ricikluar e asfaltit lihet ne vend dhe mbulohet me mbishtrese.

### *Zevendesimi i shtreses se asfaltit*

Zevendesimi i shtreses se asfaltit perdoret zakonisht kur nuk kerkohe forcim i shtreses, por mund te perdoret per te permiresuar cilesine e vozitjes dhe/ose ferkimin. Zevendesimi i shtreses se asfaltit perdoret edhe kur siperfaqja ekzistuese e asfaltit eshte e larte dhe korsia ekzistuese eshte shume e gjere e si rezultat shtrimi i gjerese totale nuk ia vlen ekonomikisht.

### *Trajtimi i siperfaqes*

Trajtimi i dyfishte bituminoz i siperfaqes ka nje kosto fillestare me te ulet se asfaltimi dhe ka performance te mire ne kushte optimale. Trajtimi bituminoz konsiderohet si opsion per rruget me volum te vogel ku nuk nevojitet perforcimi.

Trajtimi i siperfaqes apo veshja mund te zbatohet ne shtresa e palidhura apo te ricikluara, apo siper nje shtrese ekzistuese asfalti. Veshja e siperfaqes mbi shtresa te palidhura supozohet te perdoret vetem ne rruget me volum te ulet te trafikut. Ne Europe kjo lloj nderhyrjeje nuk kryhet me.

Vendosja e shtreses siperfaqesore mbi nje shtrese ekzistuese asfalti konsiderohet si nje trajtim me kosto te ulet per te ndaluar degradimin. Perpara vendosjes se shtreses siperfaqesore mbi nje siperfaqe ekzistuese asfalti, duhen riparuar gropat, carjet e te kryhen nivelimet.

Rruga me shtrese siperfaqesore eshte zakonisht me e zhurmshme krahasuar me ate me asphalt dhe agregatet qe dalin nga perdorimi fillestar paraqesin rrezik per perdoruesit e rruges.

### *Riciklimi i shtreses ekzistuese*

Nje alternative e mbishtreses ekzistuese eshte riciklimi i shtreses se asfaltit, ndjekur nga nje shtrese e re asfalti apo veshje asfalti. Per metoden e zakonshme te riciklimit ne te ftohte, shtresa e vjeter bluhet me makineri dhe, e perzier me bazen ekzistuese te cakullit, duke i shtuar material te ri nese nevojitet. Pas kesaj siperfaqja e rruges riformohet. Shtresa baze stabilizohet me beton dhe bitum. Ne fund vendoset shtresa e re apo veshja e re e rruges.

### *Largimi i asflatit ekzistues*

Metoda tradicionale e rikonstruksionit te asfaltit fillon me largimin e shtreses ekzistuese te asfaltit. Shtresat e palidhura vleresohen dhe kryesisht lihen ne vend si pjese e ndertimit te shtreses se re.

### *Vendosja e shtreses se re*

Siper bazes ekzistuese te kompaktar vendoset nje shtrese e re baze me trashesi sipas kerkeses. Siperfaqja me tej formohet perms vendosjes se shtreses se asfaltit apo me veshje siperfaqesore.

### *Shtrimi me cakull*

Shtrimi me cakull eshte shtrimi me i lire. Perdoret ne rruge me trafik te ulet dhe ne zonat rurale ku nuk ka shtrime, apo ku shtresa ekzistuese eshte ne kushte shume te keqija. Nuk rekomandohet te perdoret ne zonat urbane. Asfalti eshte 100% i riciklueshem dhe si rezultat rekomandohet riperdorimin dhe rishtrimin e tij si nenshtrese, perzier me bitum. Kjo mund te reduktoje sasine e mbetjeve te asfaltit qe prodhohet gjate ndertimit, duke ruajtur standardet.

Projekti parashikon rikonstruksionin e ures ekzistuese dhe permiresimin e rrezeve. Nuk parashikohet prerje pemesh, por meqenese projekti eshte ende ne fazen filetare te hartimit, rekomandohet qe ne rast se nuk mund te shmanget levizja e peme, ato te rimbillen duke zbatuar rekomandimet e dhena ne specifikimet teknike. Nje rruge bicikletash eshte rekomanduar te ndertohet pergjate gjithe segmentit.

Disa shkurre dhe barera do te pastrohen gjate pastrimit te kanaleve te kullimit ne dy anet e rruges, manualisht dhe pa perdorimin e herbicideve.

Rruga kalon ne nje zone ku thellesia e ujit mund te paraqese problem. Materialet e nenshtresave jane rezistente ndaj ujit, por jo ndaj reres. Megjiahte eshte thelbesore qe kullimi i shtresave te jete efektiv dhe kanalet anesore te funksionojne dhe te mos bllokohen. Nje nga arsyet e demtimit te rruges ekzistuese eshte mungesa e kushteve te kullimit.

Funksionet kryesore te sistemit te kullimit te rruges jane:

- parandalimi i permbytjes se rruges dhe mbledhjes se ujerave ne siperfaqe
- ruajtja e kapacitetit mbajtes se siperfaqes dhe nenshtresave
- evitimi i erozionit te skarpatave

Tipet kryesore te sistemeve te kullimit jane:

1. Kanal i hapur
2. kanal i cimentuar
3. kanal i mbyllur
4. shkarkim nen siperfaqen

Tipi i kullimit qe zgjidhet per nje rruge te vecante varet nga faktore te ndryshem, psh nese eshte rruge rurale apo urbane, apo nese ka ujera nentokesore, etj.

### 3.5. VERSIONET E PROJEKTIT TEKNIK

Ne kete faze te projektimit, kontraktori ka hartuar dy versione te projektit ne lidhje me nderhyrjet e propozuara: Versioni 1 dhe 2. Per secilin version, seksionet terthore tip per secilen nga zonat e projektit (1,2,3,4,5) paraqiten ne figuren 11 me poshte.

## VERSIONI 1 I PROJEKTIT TEKNIK

a) Seksion terthor tip, zona 1, version 1

*Shpjeguese:* Zone 1 e versionit 1 te projektit te propozuar perfshin: trotuar, rruge bicikletash, dy korsi dhe kanale shkarkuese, tombine, bankina, etj. Gjeresia e propozuar per zonen 1 ne kete version eshte 1570 cm, perfshire bankinat.

b) Seksion terthor tip, zona 2, version 1

*Shpjeguese:* Zone 2 e versionit 1 perfshin: trotuar, rruge bicikletash, dy korsi, etj. Gjeresia e propozuar per zonen 2 ne kete version eshte 1,570 cm, perfshire bankinat.

c) Seksion terthor tip per zonen 3, versioni1

*Shpjeguese:* Zone 3 e versionit 1 te projektit te propozuar perfshin: trotuar ne zonen e banuar (njera ane), rruge bicikletash, dy korsi, si dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar per zonen 3 ne kete version eshte 1320 cm.



d) Typical cross-section for zone 4, version 1

*Shpjeguese:* Zona 4 e versionit 1 per rrugen e propozuar perfshin: Rruge bicikletash, dy korsi si dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar per kete version ne zonen 4 eshte 1260 cm.

e) Seksion terthor tip per zonen 5, version 1

*Shpjeguese:* Zona 5 e versionit 1 perfshin: Rruge bicikletash, nje korsi, si dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar e rruges per zonen 5 ne kete version eshte 685 cm.

Gjeresia ekzistuese e rruges per zonen 5 varion nga 3.5 ne 5 m. Prera e pemeve do te evitohet ne projektin e detajuar, por ne rast se eshte e detyrueshme qe pemet te zhvendosen e te rimbillen, me qellim qe te sigurohet vijueshmeria e rruges, masa specifike per ruajtjen e rrenjeve duhet te perfshihen ne specifikimet teknike si dokumente te tenderit.

### 3.6. VERSIONI 2 I PROJEKTIT TEKNIK

a) Seksion terthor tip per zonen 1, version 2

*Shpjeguese:* Zona 1 e versionit 2 te projektit te propozuar perfshin: dy trotuare, dy korsi dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar per zonen 1 ne kete version eshte 1,300 cm.

b) Seksion terthor tip per zonat 2,3 dhe 4, versioni 2

*Shpjeguese:* Zonat 2,3 dhe 4 te versionit 2 te projektit te propozuar perfshijne: dy korsi dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar e rruges ne kete version eshte 950 cm.

c) Seksion terthor tip per zonen 5, version 2

*Shpjeguese:* Zona 5 e projektit te propozuar perfshin: NJe korsi si dhe infrastrukturen shoqeruese. Gjeresia e propozuar e rruges ne zonen 5 ne kete version eshte 450 cm.

## 4. PERSHKRIMI I MJEDISIT EKZISTUES

### 4.1. HABITATET, BIODIVERSITETI DHE ZONAT E MBROJTURA

Figura 12 : Vendndodhja e rruges ne lidhje me zonat e mbrojtura

Figura 13: Zona e mbrojtur Pische-Poro

Rruga nga Fleri ne Seman, sipas legjislacionit kombetar, nuk ndodhet ne zona te mbrojtura. Megjithate ajo ndodhet midis dy zonave te mbrojtura (Figura 11). Zona me e afert e mbrojtur me rrugen eshte Rezervati i Menaxhuar i Pische-Poros, kategoria e IV e mbrojtjes, kufiri i jashtem i te ciles ndodhet minimum 4.5 km nga rruga e propozuar (Figura 13). Zona tjeter e mbrojtur, kufiri i te ciles ndodhet 7 km ne veri te rruges, eshte Parku Kombetar Divjake-Karavasta, kategoria II e mbrojtjes (Figura 14).

a)



b)

Figura 14: a) Zona e mbrojtur Divjake-Karavasta; b) vendndodhja e monumenteve natyrore

**Dunat ranore te Semanit** ndodhen ne breg, prane fshatit Povelçë. Ato perfaqesojne grupe dunash ranore te krijuara nga aktiviteti i erez. Ato jane rreth 1 km te gjate, 15 te gjera dhe 6 te larta dhe ndodhen 4 km larg segmentit te propozuar, largesi ajrore.

**Korona e vjeter e lumit Seman**, ndodhet ne shtratin e vjeter te lumit Seman, prane fshatit Libofshë, rreth 1 m mbi nivein e detit. Ajo perfaqeson nje ekosistem specific me biodiversitet te larte. Momumenti ndodhet te pakten 8 km distance ajrore nga segment i propozuar.

**Pishat e zeza ne plazhin Poro** ndodhen prane detit, te vendosura rreth 6 km larg segmentit te propozuar.

**Hoxhara marsh**: ish-Hoxhara Marsh, bonifikuar (tharë për të fituar tokë bujqësore) në 1962-1963. Në qendër të ish-zonës së kënetës është ndërtuar fshati Bocove i cili është 8.52 km larg (nga distanca ajrore) nga rruga e propozuar Fier-Seman.

Figure 14, Vendndodhja e ish-kenetes se hoxhares (ish-keneta e Hoxhares)

## 4.2. PERSHKRIMI I MBULESES SE VEGJETACIONIT NE DHE PRANE ZONES SE PROJEKTIT

### 4.2.1. Popullatat e flores perreth kanaleve dhe rezervuarave

Kanalet e kullimit dhe vaditjes, si dhe rezervuaret e ujit jane strehe e nje vegjetacioni kompleks dhe nje miks i llojeve te ndryshme te bimeve te pranishme ne mocalet e perkohshme apo te perhershme (Figura 15,16,17).. Ne mes atyre lloje te bimesive, dominantja eshte bimesia halofitike-higrofilike perfaqesuar kryesisht nga *Phragmites australis*, *Typha angustifolia*, *Typha latifolia*, *Scirpus lacustris*, *Scirpus maritimus*, etc. Tipet *Lemna minor*, *Lemna minuta*, *Spyrodela polyrhiza* etj.

Figura 15: Vegjetacion karakteristik prane zones bregdetare

Figura 16: peisazh tipik dhe mbulesa e vegjetacionit pergjate rruges Fier-Seman

Figura 17: Pyll me pisha prane bregut

#### 4.2.2. Pyjet aluvionale

Bimesia e ketyre mjediseve ndahet ne dy shtresa te ndryshme. Shtresa e pare eshte zakonisht e perfaqesuar nga pipezat apo specie te tjera te lidhura ngusht me ujin. Sasia dhe mbulimi I shtereses se dyte varet ne nivelin e shtreses. 1. Lloji kryesor I bimesise ne shtresen e pare eshte I perfaqesuar nga klasa e *Phragmitetalia*, ku lidhja kryesore eshte ajo me shtreterit e pipezave *Phragmites australis*. Kjo lloj lidhje tregon nje plasticitet ekologjik shume te larte qe vjen nga vete lumi si dhe disa zona distante. Eshte vendosur pergjate kanalit kryesor te ujitjes dhe deget e tij, ne shume kanale kullimi ne impiant dhe ne disa pjese te lumit Vjosa ku rrjedha nuk eshte aq e forte. Ne disa vende eshte e zhvilluar alga jeshile e *Lemna minor*. Plasticiteti ekologjik theksohet edhe nga perberja floristike e klases duke perfshire (*Typha angustifolia*) (specia dominuese), Loosestrife e purpurt (*Lythrum salicaria*), piperi-ujor (*Polygonum hydropiper*), bari I keq uJOR (*Polygonum lapathifolium*), pistaniku I madh uJOR (*Sium latifolium*), *Gratiola medicinale*, *Cladium mariscus*, *Alisma plantago-aquatica*, *Sparganium erectum* etc. 2. Shtresa e dyte zakonisht perfshin pyjet afer lumit qe I perkasin klases *Alno-Populetea* dhe *Salicetea purpurea*. Speciet kryesore te ketyre klasave jane plepat (*Populus alba*, *Populus nigra*), shelgjet (*Salix alba*, *Salix purpurea*, *Salix amplexicaulis*, *Salix elaeagnos subsp. Angustifolia*), verrat (*Alnus glutinosa*, *Alnus incana*), çinaret botanike (*Platanus orientalis*), vidhi (*Ulmus minor*, *Ulmus glabra*), frasheri (*Fraxinus angustifolia*), etc. Bimesia ne kullota eshte zakonisht e varfer. Speciet me te zakonshme jane *Equisetum telmateia*, *Equisetum ramosissima*, *Prunella vulgaris* etj. Ne disa pjese te lumit me rrjedha me te forta dhe me zall ne pjesen e poshtme, pemet zevendesohen nga speciet e shkurreve te shelgut (*Salix*) lidhur me speciet e pemeve te rrapit oriental (*Platanus orientalis*), shelgje (*Salix elaeagnos*, *Salix alba*, *Salix purpurea*), *Tamarix parviflora*, etj. Ne pjesen e poshtme te lumit, ku rrjedha eshte me e vogel dhe pjesa e poshtme eshte e perbere kryesisht nga rere dhe balte, bimesia dominohet nga verri I zakonshem (*Alnus glutinosa*), frasheri gjethe-ngushte (*Fraxinus angustifolia*), vidhi (*Ulmus minor*), lisi I zakonshem (*Quercus robur*), plepi I bardhe (*Populus alba*) etj.

Segmenti i fundit i rruges perfundon ne pyllin alluvial ne nje gjatesi 2.2 km. Pemet ndodhen kryesisht nga njera ane.

Figura 18: Segmenti rrugor qe ndodhet prane pishave

#### 4.2.3. Vegjetacioni i pyjeve halorë mesdhetarë

Ne kufi me shoqërimet e dunave ranore në të gjithë gjatësinë e bregdetit shtrihet një brez i pyjeve halorë mesdhetarë me nje gjeresi prej disa qindra metrash me specie dominante *Pinus halepensis*, *Pinus pinea*, por me pjesmarrje shpesh edhe të specieve *P. pinaster*, *P. maritima*, kultivuar 30 – 40 vjet më pare për stabilizimin e dunave ranore dhe mbrojtjen e tokave bujqesore. Në pergjithesi ky pyll paraqitet ne nje gjendje pergjithesisht te ruajtur mire, me drurë të rinj e të dendur me shkalle mbulese të larte (e rangut 5 në shumicën e rasteve) dhe si pasojë dhe shkallë hijezimi shumë të lartë, duke u bërë shkak kryesor apo pengese për

mungesen pothuajse totale të katit shkurre dhe atij barishtar. Në vendet me shkallë ndriçimi më të mirë ekziston një kat shkurre dhe barishtar i përfaqësuar kryesisht nga lloje antropogjene si *Rubus ulmifolius*), por në një masë të konsiderueshme edhe nga specie tipike mesdhetare të tilla si *Juniperus oxycedrus* subsp. *macrocarpa* që në zonat periferike të formacionit (në pjesët veriore dhe perendimore) del shpesh në rolin e species dominante, *Myrtus communis*, *Erica manipuliflora*, *Pistacia lentiscus*, *Lagurus ovata* etj.

#### 4.2.4. Vegjetacioni i tokave të kripura

Në këto mjedise vëmë re dy tipe shoqërimesh, njëri i përfaqësuar nga specie tipike halofile si *Juncus maritimus*, *Arthrocnemum fruticosum*, *Salicornia europaea*, *Limonium vulgare*, *Inula crithmoides*, *Atriplex hastata*, *Carex extensa*, *Aeluropus littoralis* në trajtën e brezave të ngushte përgjatë anëve të kanaleve dhe tjetri nga specie higro e hidrofile si *Phragmites australis*, *Scirpus lacustris*, *Mentha aquatica*, *Tamarix dalmatica*, *Vitex agnus-castus*, *Tamarix hampeana* në brendësi të ujrave të këtyre kanaleve dhe në anë të tyre në mjedise me shkallë kripëzimi mesatar deri të ulët.

Dunat ranore me rërëra të ngjeshura përfaqësohet nga një bimesi mikse, me mbizotërim të *Ammophila arenaria* apo asociacionit *Ammophiletum arundinaceae*. Krahas kesaj specie, në këto brez në mund të hasim në shkallë të konsiderueshme edhe *Cakile maritima*, *Inula crithmoides*, *Elymus farctus*, *Echinophora spinosa*, *Agropyretum mediterraneum*), *Euphorbia paralias*, *Medicago marina*, *Sporobolus pungens*, *Pancratium maritimum*, etj

### 4.3. Fauna

Spektori i rrugës nuk gjendet pranë habitateve të dendura për faunë. Pishat aluviale në fund të segmentit rrugor nuk krijojnë habitate të përshtatshme për speciet e faunës, për shkak se nuk janë mjaft të dendura dhe nuk mbulojnë një sipërfaqe të mjaftueshme për speciet për të rritur dhe për të jetuar. Të dhënat e mëposhtme merren nga një zonë përreth rreth 20 km, duke përfshirë edhe zonat e mbrojtura të përmendura më lart.

Nuk ka të dhëna zyrtare më vonë se në vitet 1990 për këto zona të mbrojtura, përveç studimeve të pjesshme.

#### 4.3.1. Amfibet dhe reptilet (Herpetofauna)

Amfibet e Reptilet janë tregues, bioindikatore të rëndësishëm në vlersimin mjedisor si për ekosistemet toksore ashtu dhe për ekosistemet ujore. Në tabelat e mëposhtme jepet lista e llojeve të amfibeve dhe reptileve të zonës Pyll-Det, ku të gjithë llojet e amfibeve dhe të reptileve janë gjallesa të perhershme, të cilat ushqehen, strehohen e riprodhohen në habitatet e zonës në fjalë: pyll, zona me shkurre të dunave, kanalet e ligatinat etj.

### 4.3.2. Shpendet

Zona ne te cilen do te zhvillohet projekti ofron nje numer habitatesh te pershtatshem per shpendet, qofte dimerues, verues apo shtegtare. Sipas literatures ekzistuese rajoni mund te strehoje te pakten 150 lloje shpendesh (prej 330 te gjendur deri me sot ne Shqiperi). Ujerat detare jane mjedise te vizituara nga nje numer i paket llojesh si *Gavia arctica*, Kredharake dhe Rosa te ndryshme. Ju sherbejne shpendeve te ujit ne momentet kur habitatet ne brendesi te zones jane te shqetesuara nga aktivitetet njerezore. Brezi ranor dhe dunat ranore jane mjedise te perdorur me teper gjate sezonit pranveror-veror me disa lloje shpendesh folezues (Laraska e ujit *Haematopus ostralegus*), dimerues (Gjelacet *Charadrius* sp.) dhe nje pakice shpendesh harabelore (*Motacilla flava*, *Anthus campestris*). Habitatet ligatinore permbledhin lagunat, lumenjte e Semanit dhe te Vjoses si dhe kanale ujites dhe kullues, pjese e rrjetit ujore ujitje-kullim te zhvilluar ne disa tokat bujqesore.

Ligatinat jane habitate kyce per shpendet te ujit. Ato jane pika perqendrimi te shpendeve dimerues, kryesisht Rosa dhe Bajza, te cilet gjenden me shumice ne kushtet kur nuk shqetesohen nga njeriu. Gjate veres keto mjedise jane me pak te vizituara por gjithesesi ato strhojne disa lloje folezues si Vraponjesi gushebardhe *Charadrius alexandrinus* dhe Gjeleza *Actitis hypoleucos*. Kanalet ujore japin ushqim per Kredharaket e vegjel (Fam. *Podicipedidae*), Rosat (Fam. *Anatidae*) dhe Pulbardhat (Fam. *Laridae*). Tokat bujqesore dhe tokat e thata ofrojne strehe per nje numer te larte llojesh, sidomos shpend harabelore (Rendi *Passeriformes*). Ne dimer, keto terrene perdoren nga tufa Avdosash *Fringilla coelebs* dhe shpend te tjere te vegjel. Ne vere ato shnderrohen ne vende folezimi per Shkurtezen *Coturnix coturnix*. Avifauna e shkurretave mesdhetare eshte ajo tipike e mesdheut verior, ne te cilen komuniteti me karakteristik eshte ai i harabeloreve (Rendi *Passeriformes*). Shkurret vizitohen gjate dimrit nga shume lloje qe zbresin nga zonat malore. Shpendet ne tipike te nje bimesie te tille jane *Sylvia atricapilla*, *Sylvia melanocephala*, *Cettia cetti* etj. Gjate sezoneve pranverevere, makia strehon bollshem shpend te vegjel si *Sylvia cantillans*, *Hippolais pallida* etj. Gjate migrimit, shkurretat mesdhetare e sidomos ato prane zones bregdetare perdoren si

vend-qendrim per disa lloje si *Upupa epops*, *Jynx torquilla*, *Turdus merula* etj. Pyjet dallohen per dendesine e larte te popullatave te shpendeve e sidomos te shpendeve harabelore (Rendi Passeriformes). Ato ofrojne rezerva ushqimore te pershtatshme dhe vende folezimi per disa lloje shpendesh, mes te cileve me karakteristiket jane qukapiket (Fam. *Picidae*) si *Picus viridis*, *Dendrocopos syriacus*, Trishtilat (*Parus major*, *Parus caeruleus*) dhe *Garrulus glandarius*.

**Table 4.3.2.1. Lloje shpendesh prane zones se projektit**

### 4.3.3. Gjitaret

Zona ne studim paraqet nje pjese te rendesishme te brezit litoral ranor te vendit tone, dhe si e tille ajo ka qene shpallur Rezervat Gjietie qe ne vitin 1958 dhe me pas Rezerve Natyrore e Menaxhuar (viti 1992 dhe 1998). E njohur si Pisha Poro (Fier), ajo ka sherbyer si nje reserve e rendesishme per faunen e eger, perfshire ketu gjitaret objekt gjahu. Pylli i pishes i vendosur mbi sistem dunash ranore i shoqeruar me mjedise ligatinore me uje te embel dhe te njelmet (te perhershme dhe te perkoheshme), dhe vete zona litorale bregdetare ofrojne nishe ekologjike te larmishem per nje numer te madh lloje gjitaresh tokesore dhe ujore.

**Table 4.3.3.1: Specie te rrezikuara gjitaresh prane vendit te punes**

Tabela 3 paraqet ndikimet e pritshme mbi habitatet dhe llojet, si dhe masat zbutese te rekomanduara.



**Table 3: Ndikimet e parashikuara dhe masat zbutese te rekomanduara per habitatet dhe llojet**

<b>Ndikime te prishme</b>	<b>Subjekti</b>	<b>Burimi</b>	<b>Shkalla</b>	<b>Masat zbutese te rekomanduara</b>
Shkaterrimi 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	Habitatet & llojet	Kampi i punetoreve	E ulet	Disturbance of animals and collection or destruction of flora, timber and other forest products is strictly forbidden. Shmangia e vendeve te punes afer lumit Seman dhe habitateve te rendesishme Puna e ndertimit gjate sezonit te thate dhe jashte sezonit te celjes se zogjve afer zones se mbrojtur, Te riparohen mjediset pasi te mbaroje puna vetem me lloje te zones
Ndotja e tokes/baltes, Degradimi I mjediseve, Humbjet e biodiversitetit, demtimi ose shkaterrimi I vendeve shtuese per per peshk dhe specie te ndryshme.	Cilesia e tokes dhe e ujit	-Mbetje te ngurta dhe te lengshme te kantierit -Rrjedhje nga makinat dhe makinerite e punes -Derdhje aksidentale e karburanteve dhe mbetjeve te rrezikshme	Minor	Krijimi I limaneve sedimentare, shmangia e punimeve ne shtratin e lumit, mbledhja dhe riciklimi I mbetjeve te ngurtadhe te lengshme ne vendin e punes 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.
Migrimi I popullsise se kafsheve si pasoje e shqetesimit, Pakesimi I rritjes/mbareshtim ne afersi te rruges	Te gjitha habitatet dhe llojet	Zhurma, vibrimet, ndricimet, pluhurat, prania e njerezve	E ulet	<i>Ndertimi I pargjeve te pazhurmshe (me mbyllje zhurme) afer zones se mbrojtur per te minimizuar ndikim e fuqishem te zhurmës ne kafshet e egra</i>
Degradimi I mjediseve, ulja e burimeve te ushqimit per llojet e faunes.	Habitatet dhe llojet	Pastrim i vegjetacionit	E ulet	Ri-mbjellja e zonave te ndikuara, mbjellja e 3 fidaneve per cdo peme te prere (duhet te parashikohet ne preventive). Te gjitha mbjelljet duhet te aprovohen nga autoritetet kompetente

Degradimi dhe demtimi i habitateve, shqetesim ndaj vendeve te shumezimit te peshqve dhe molusqeve	Habitate tokesore dhe ujore	Depozitimi i materialeve te gerrmuara, furnizimi me materiale	E ulet	Organizimi i punimeve gjate sezonit te thate, nuk duhet te merren material nga bregu apo nga lumi.
---	-----------------------------	---	--------	--

#### 4.3.4. Ndikimet ne habitatet dhe biodiversitetin dhe masat zbutese gjate zbatimit

Ndikimet e meposhtme jane vleresuar ne lidhje zbatimin:

**Tabela 4: Ndikimi ne habitat dhe biodiversitet dhe masat zbutese gjate zbatimit**

Burimi	Subjekti	Ndikimi i prishem	Shkalla e ndikimit	Masat zbutese
Depozitim i mbetjeve te ngurta	Habitatet dhe llojet	Ndotje	Mesatar	Forcimi i ligjeve, monitorim i shpeshte
Gjuetia	Shpendet, gjitaret e medhenj	Reduktimi i specieve dhe perhapjes se tyre, migrimi i popullatave te kafsheve per shkak te shqetesimeve	I ulet (gjuetia ndalohe me moratorium)	Perforcimi i ligjeve
Aksidentet	Habitatet dhe llojet	Damage of populations of species	mesatar	Izolimi i zones se punimeve
Zjarret ne pyje			I ulet	Te ndalohen makinerite te operojne prane pyllit
Prerje e druve per zjarr	Pylli i pishes mesdhetare	Shkaterrim dhe degradim habitati, migrim i popullatave te kafsheve per shkak te shqetesimeve	I ulet	Eshte e ndaluar prerja e druve, te zbatohet ligji
Zhurma	Shpendet, gjitaret, amfibet, reptilet	Migrimi i popullatave te kafsheve per shkak te	mesatar	Forcimi i ligjit

		shqetesimeve, reduktimi i suksesit te shumezimit ne prani te rruges		
Vibrimet, ndricimet	Te gjitha grupet e faunes	Migrim i popullatave te kafsheve per shkak te shqetesimeve. Reduktimi i suksesit te shumezimit ne afersi te rruges.	Mesatar	Minimizim i kohes e punes, mos i ler makinerite te nderzura
Clirimet ne ajer	Te gjitha grupet	Largim i perkohshem nga zona, reduktim i suksesit te shumezimit ne afersi te rruges	I ulet	Lagje e rruges

## 4.4. HIDROLOGJIA, PRANIA E UJERAVE SIPERFAQESORE NE DHE PRANE ZONES SE PROJEKTIT

### 4.4.1. Ujerat nentokesore

According to the studies made in the area of Semani and marsh of Hoxhara (measures made in the boreholes during some years in the different works done by the authors in the marsh area), it results that the level of the underground water is nearly the same in winter and in summer. The authors of this survey used all existing works and the recent works that have been done in different moments during the whole period of the survey in question and it results that in the major part of the zone, the level of the underground water is very close to the surface of the ground in winter (-0.50 1.50 m), increasing the risk of flooding, especially at the last 500 m near the sea.

In summer, this level goes deeper, such as 4.50 m from the surface of the natural earth of the level of the surface. However, being situated in a marsh land, the area poses a greater risk of floods..

### 4.4.2. Irrigation

An important part of the water resources of the area are the manmade waterworks (reservoirs, draining canals etc.), as well as the Vjosa-Levan-Fier irrigation canal, situated at least 10 km distance from the proposed road, with a total length of 32 km and a watering capacity of 15,000 ha. A dense network of irrigation channels covers the whole agricultural land. But a number of them have been destroyed and only a small portion of land is actually under irrigation.

#### 4.4.3. Surface water

The primary surface water drainages in the project zone are the Vjosa River and the Semani River. The Vjosa delta is located north of Narta Lagoon, while the Semani delta is located near Karavasta lagoon. The road segment Fier-Seman is located between the two deltas.

The road crosses Seman river at Hoxhare village, through a bridge. This village corresponds to km 6 of the road segment and the road crosses over the river through an existing bridge. This bridge will be reconstructed as part of the road alignment.

Figure 19: Harte e burimeve hidrologjike (lumi Seman ne veri, kanali i Hoxhares)

Figure 19: Ure ekzistuese

Vjosa është lumi më i madh në Shqipëri dhe një nga më të mëdhenjtë në vend. Gjithë zona me ujë e këtij lumi mbulon një zonë rreth 6,710 km<sup>2</sup>, ku nga kjo gjatësi rreth 4,365 km<sup>2</sup> është brenda territorit Shqiptar, ndërsa pjesa që ngelet është në Greqi. Deget me të rëndësishme të lumit siç janë Drino, Benca, Luftinja, Shushica etj, si edhe shumë rryma të tjera të mëdha apo të vogla përbejnë linjen hidrografike të gjithë lumit. Deget e Lumit Vjosa nga Malet e Pindusit në Greqi. Në ujrat e Lumit Vjosa shirat janë të karakterizuara nga rreshjet e shirave. Megjithatë rreshjet e bores, ka vërejtur në pjesën më të lartë të ujërave dhe janë vërejtur të rëndësishme për rritjen e rezervave të ujërave nentokesore që ushqejnë rrjedhjet sipërfaqesore, vërejtur gjatë periudhës së thatë të vitit. Pjesa më e madhe e rreshjeve në ujrat hidrografike të Lumit Vjosa është regjistruar gjatë periudhës së lagësht të vitit (Tetor – Maj). Thellessia mesatare është regjistruar të jetë nga 1,030 mm deri në 1,750 mm. Kjo përfaqëson 85.1% deri në 89.7% të rreshjeve vjetore. Si rrejdhoje, mesatarja e rredhëve ujore gjatë periudhës së thatë është shumë e lartë. Përmbytjet në Vjosa shkaktohen kryesisht nga rreshjet e shirave. Kjo është përse këto rreshje shirash regjistrohen nga Nentor deri në Mars, periudhë kur rreshjet janë shumë të shpeshta. Shkrirja e bores ka shumë pak influencë në përmbytje. Stuhite e shirave shkaktojnë përmbytjet më të mëdha në rrjetin e degezimeve të Lumit Vjosa, por rruga e propozuar është në rrezik më tepër prej lumit Seman në pjesën fundore prej 2.2. km.

#### 4.4.4. Ndikimet gjatë fazës së ndërtimit për hidrologjinë, ujërat sipërfaqesore dhe nentokesore

##### *Ujrat Nentokesore*

Ekziston mundësia për ndotjen e ujërave nentokesore nga derdhjet e impiantit të ndërtimit dhe derdhjet aksidentale të gazrave dhe karburanteve. Do të merren masa të përshtatshme për kontrollin e impianteve të cilat do të kryhen nga Kontraktori gjatë ndërtimit për të zvogëluar sa më shumë impaktet.

### Ujerat Siperfaqesore

Rruga e propozuar do te kaloje pothuajse gjate gjithë rruges egzistuese dhe per kete arsye nuk kete efekt negative ne rrjedhat e Lumit Vjosa. Nje impakt negativ mund te ndodhe ne rrjetet e vogla drenazhuese. Gjate ndertimit mund te ndodhin impaktet e meposhtme te mundshme:

- ne ujerat nentokesore si rezultat i shpimeve 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;
- impakte ne ujrata siperfaqesore si rezultat i nderprerjeve te vazhdueshme te perkohshme te kanaleve te dranzhimit apo nga ndotja e shkaktuar gjate keqmenaxhimit 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.

#### 4.4.5. Masat lehtesuese per hidrologjine, ujerat siperfaqesore dhe nentokesore

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 (carcafe) mbyllesore 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 vendndodhjet 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 rezervuar dhe pastaj te perdoret perseri ose te dergohet ne nje vend tjetere. Ne rastin e nje firoje te kimikateve ose rrjedhjeve gjate ndertimit, do te vendoset nga kontraktuesi nje program i masave per mbrojtjen e ujerave siperfaqesore dhe ujerave nentokesore.

**Table 5: Permbledhje e ndikimeve dhe masave lehtesuese mbi ujerat siperfaqesore dhe nentokesore gjate fazes se ndertimit**

Burimi	Subjekti	Ndikimi i pritshem	Shkalla e ndikimit	Masat zbutese
--------	----------	--------------------	--------------------	---------------

Cilesia e ujerave siperfaqesore	Shkarkimi I te carave ne kanalet ujore/rrjedhjet	Ulja e cilesise se ujit	E lehte	Ndertimi I rrethimeve me mur. Masat e kontrollit te ndotjes qe do te vendosen aty gjate ndertimit.
Cilesia e ujerave nentokesore gjate ndertimit	Nxjerrja e materialeve te siperfaqes do te rrite dobese/ce nueshmerine e ujerave nentokesore.	Rritja e cenueshmeris e se ujerave nentokesore.	E lehte	Sigurimi i masave te duhura per kontrollin e ndotjeve qe do te vendosen aty nga kontraktuesi gjate ndertimit.
	Copeza balte dhe argjili te mobilizuara nga rreshjet dhe aktivitetet e ndertimit	Ndikim ne cilesine e ujerave nentokesore ne nje afersi te menjehershme te puneve te ndertimit.	E lehte	Si me siper
Permbytje	Persa I perket rrjedhave ekzistuese te ujit dhe afersise dhe kapacitetit te rrjedhave/derdhjeve te aferta	Shkarkimi nga rruga mund te rrite vleren e pikut te rrjedhjes se ujit brenda kanaleve/vijave te ujit	E lehte deri ne lokalisht mesatare	Ndalimi I rrezikut te rritur te permbytjes nga futja lokale e pakesimit te pellgut (te specifikohen ne projektin e detajuar). Pastrimi i kanaleve te kullimit dhe rehabilitimi i atyre ekzistuese parashikohet ne projekt
Cilesia e ujit	Siperfaqja e ujit e mbledhur nga kanali I kullimit per t'u shkarkuar ne derdhjet e aferta	Ulja e cilesise se ujit nga shkarkimi I rruges dhe derdhjet e forta aksidentale	I ulet	Punimet do te kryhen te izoluara nga burimet ujore dhe materialet dhe mbetjet do te depozitohen ne distance te sigurte nga burimet ujore dhe do te mbrohen qe te mos preken nga ujerat

## 4.5. TRASHËGIMIA KULTURORE DHE PEISAZHI

### 4.5.1. ARKEOLOGJIA DHE TRASHËGIMIA KULTURORE

Ne zonen e punimeve nuk ka site arkeologjike.

Megjithatë, pranë rrugës ndodhet një park arkeologjik, i cili aksesohet nepermjet një rruge tjetër të gjatë 3.5 km, i cili nuk është pjesë e kësaj kontrate, Parku Arkeologjik i Apollonisë (Figure 21).

Figure 21: Vendndodhja e Parkut Arkeologjik të Apollonisë në lidhje me rrugën

Apollonia përfaqëson një nga qytetet më të rëndësishme të botës Mesdhetare dhe pellgun Adriatik, të ruajtur në një gjendje jashtëzakonisht të paprekur. Monumente të shumta brenda kufijve të saj origjinal përbëjnë një dëshmi të jashtëzakonshme të kulturës greko-romake të qytetit. Qyteti u themelua nga kolonistët grekë nga Korfusi dhe Korinti, të cilët gjetën në territorin e saj një vendbanim të mëparshëm lokal me elementet e veta unike kulturore. Prania e kësaj kulture lokale përcaktohet nga zbulimi i objekteve arkeologjike nga Epoka e Hekurit, traktatet e një fortifikimi arkaik ekzistues, tempulli i Artemis, si dhe nekropoli tubulartubular afër territorit të qytetit antik të Apollonisë. Bashkëzistenca midis dy kulturave të ndryshme dhe bashkimit të tyre të pashmangshëm krijoi një fizionominë unike të kulturës apolloniane, e cila e shndërroi Apollonin në një nga qendrat më të rëndësishme ekonomike të botës së lashtë Mesdhetare. Struktura urbane e qytetit shtrihej në pllajën kodrinore, me një pamje të zgjeruar drejt fushës pjellore të Musacchia dhe detit Adriatik. Komunikimi me bregun u mundësua nga lumi Aous, i cili rrjedh afër. Brenda



kufijve të saj origjinal në shekullin e IV AP Apollonia u ngrit në një nga qendrat më të rëndësishme ekonomike, politike dhe kulturore pranë Epidamnus - Dyrrachion (Figure 22).

Figure 22: Rruga për në parkun e Apollonisë, hyrja dhe pamja e parkut

#### *Ndikimet ne arkeologji dhe trashëgimie kulturore*

Është e dukshme nga studimet se rruga e propozuar nuk do të ketë një ndikim të rëndësishëm në vendet historike, kulturore apo arkeologjike për shkak të distancës midis rrugës së propozuar dhe vendeve me interes arkeologjik. Parku arkeologjik ndodhet në një distancë të mjaftueshme nga rruga e propozuar dhe për këtë arsye nuk kërkohet masa specifike mbrojtjeje. Sidoqoftë, në vende të tilla të rëndësishme arkeologjike, gjetjet e rastësishme janë gjithmonë të mundshme. Për të adresuar këtë rrezik, një klauzolë e gjetjeve të rastësishme do të përfshihet në PMMS. Sipas ligjit shqiptar, në rast të ndonjë zbulimi të rastësishëm gjatë gërmimeve dhe punëve të përgjithshme, punët do të pushojnë menjëherë, zona do të sigurohet dhe autoritetet përkatëse do të informohen brenda tri ditëve nga gjetjet e gjetura. Autoritetet do të kenë pesëmbëdhjetë ditë për t'u përgjigjur dhe të tregojnë cilat masa duhet të ndërmerren për të vazhduar me punimet. Gërmimet gjatë fazës së ndërtimit do të mbikëqyren nga arkeologët e Institutit të Monumenteve të Kulturës

#### 4.5.2. PEISAZHI DHE VIZUALITETI

Ky seksion përshkruan peizazhin ekzistues brenda zonës së studimit, ofron një vlerësim të peizazhit dhe ndikimeve vizive të dizajnit të propozuar, detajon metodologjinë e përdorur dhe propozon masa për zbutjen e ndikimeve negative.

### *Karakteri i peisazhit*

Peizazhi përgjatë shtrirjes së rrugës Fier-Seman karakterizohet nga një bujqësi e përzier, e mbjellë ose e braktisur në rrafshinën e sheshtë. Vendbanimet e vogla përgjatë rrugës shtojnë vlerën e këtij peizazhi bregdetar. Harta e përdorimit të tokës paraqet përbërjen e përgjithshme të habitateve natyrore dhe të krijuara nga njeriu, si dhe aktivitete të tjera që lidhen me zonën. Përgjatë fushës bregdetare ekzistojnë ende shumë arna pa kultivim ku bimët e egra janë të lira për të pushtuar tokën. Më afër vendbanimeve toka zakonisht përbëhet nga parcela të kultivuara, kryesisht me grurë dhe perime. Rruga ofron pamje horizontale, të cilat kontribuojnë në një ambient udhëtimi të këndshëm për udhëtarët. Peizazhi pranë vendbanimeve është degraduar nga menaxhimi i dobët i mbeturinave, duke përfshirë hedhjen e paligjshme të mbeturinave në rrugë dhe përkeqësimin e aktiviteteve bujqësore.

### *Ndikimet në peisazh dhe vizualitet*

Peizazhi dhe ndikimet vizuale do të jenë më të theksuara gjatë fazës së ndërtimit dhe në afat të shkurtër më pas pasi zbutja nuk është e vendosur ose është e kufizuar në efektivitetin e saj. Në përgjithësi ndikim negativ vizual do të lindë nga pronat rezidenciale dhe të tjera afër ose në afërsi të kufirit të ndërtimit. Prona në afërsi të argjinaturave në ndërtim mund të përjetojnë pengesa vizuale. Rruga ekzistuese kalon kryesisht nëpër shkretëtirë dhe tokë malore. Për më tepër, shtrirja e propozuar e rrugës do të përfshihet brenda 'drejtpërsëdrejti' ekzistuese dhe prandaj në përgjithësi ka shumë pak pemë që do të shkatërrohen nga projekti, siç do të përshkruhet në hartimin e hollësishëm të tillë, ndikimi afatmesëm i skemës së propozuar në karakterin e peisazhit konsiderohet të jetë i moderuar.

Ekzistojnë disa linja peme në të dy anët e rrugës ekzistuese, të vendosura në vende të ndryshme. Një rrugë pemësh ndodhet në fshatin Ferma (Figura 23), Megjithatë, numri më i madh i pemëve aluviale gjendet në 2 km të fundit të pjesës së rrugës, duke përfunduar në plazh (Figura 24).

Figure\_23 : Rruga me pisha prane fshatit Ferme

Figure\_24\_ : Pisha aluviale pergjate rruges prane plazhit

Në planin afatgjatë, pasi që rruga integrohet në peisazhin përmes krijimit dhe zhvillimit të zbutjes së mjedisit, ndikimi konsiderohet i moderuar në të ulët.

Të gjitha alternativat e dizajnit të propozuar nuk propozojnë zgjerimin e rrugës pranë plazhit. Megjithatë, për shkak të strukturës së nevojshme të rrugëve dhe qëllimeve të ndërtimit, disa pemë do të zhvendosen dhe do të ripërtëriten. Kjo do të varet nga alternativa e dizajnit që do të zgjidhet.

#### 4.5.3. Masat zbutese per peisazhin dhe impaktin viziv

Shqyrtimi i përgjithshëm i është dhënë shmangies së ndikimeve kudo që është e mundur gjatë përzgjedhjes dhe hartimit të Skemës së propozuar. Në këtë drejtim, shtrirja është përzgjedhur për të minimizuar ndikimin në pronën e banimit, tiparet topografike, pemët dhe pyjet kudo që të jetë e mundur. Megjithatë, si me çdo zhvillim, një shkallë e ndikimit është e pashmangshme dhe kur është e mundur janë propozuar masa për të zbutur natyrën negative të këtyre ndikimeve.

Kontratat do të shkruhen për të siguruar praktika të mira pune në mënyrë që të zvogëlohen çdo ndikim negativ që vjen nga ndërtimi në nivelin më të ulët të mundshëm dhe për të siguruar që makineritë veprojnë brenda zonës së ndërtimit të Skemës. Zonat e magazinimit do të vendosen në mënyrë që të mos ndikojnë më tej në pronat ekzistuese rezidenciale, pemët, gardhët, modelet e drenazhimit etj. Dhe zona të tilla do të rihapen plotësisht para ose më së voni në fund të kontratës së ndërtimit. Natyra e përhershme e ndikimit, nga rindërtimi i rrugës, gjithashtu do të ndikojë në pronat banesore përreth, ku prona e tillë është afër rrugës së propozuar. Ndikimet do të përfshijnë ndryshimin e qasjes, por jo humbjen e saj; ndryshimi i peizazhit, ndryshimi i kanaleve të drenazhimit dhe kalimet e reja. Megjithatë, në zbutjen e përpjekjeve të konsiderueshme është dhënë për të minimizuar ndikimet e tilla të pafavorshme ose të mbetura, duke shmangur ndikimet në jetën e komunitetit, duke shmangur edhe humbjen e përkohshme të qasjes gjatë ndërtimit, nëpërmjet organizimit të punimeve në mënyrë të përshtatshme.

Ndryshimet në peizazhin pritet të ndodhin gjithashtu. Kanalet anësore rrugore do të vendosen nëntokësore në kontrast me situatën aktuale ku duket të jenë të vendosura në anët e rrugës. Kjo do të ndikojë në hyrjen e shtëpive private në zonat urbane afër rrugës, të cilat do të merren parasysh në projektimin e detajuar, duke marrë parasysh edhe sigurinë e banorëve. Këto përfshijnë kufijtë e shpejtësisë në afërsi të zonave urbane, kalimet në vijën e bardhë, dritën e ndaluar, dhe shenjat e përshtatshme të trafikut.

## 4.6. BURIMET NATYRORE

### 4.6.1. KLIMA

Zona në studim është e vendosur në një pllajë bregdetare, e cila sipas rajonizimit të klimës së Shqipërisë, i përket klimës së Mesdheut Mesdhetar. Ajo karakterizohet nga dimra të butë me reshje të bollshme dhe verë të nxehta të thata. Reshjet janë kryesisht në formë shiu, ndërsa periudha e bie borës është e shkurtër.

### 4.6.2. TEMPERATURA E AJRIT

Temperatura mesatare vjetore e ajrit ndryshon nga 15.4 ° C në Llakatundi deri në 16.3 ° C në Vlorë. Temperatura maksimale e ajrit arrihet në korrik / gusht me 30.0 °C dhe minimumi në janar me 4.8 °C.

### 4.6.3. LAGESHTIA

Lagështia e ajrit është e lidhur rregullisht me temperaturën e ajrit. Mesatarja mujore e lagështisë relative në këtë zonë varion nga 62 në 69%, ndërsa mesatarja vjetore është 66%.

#### 4.6.4. ERA

Në zonën e Fierit, erërat mbizotëruese janë ato që vijnë nga juglindja dhe veriperëndimi, ndërsa në zonën e Vlorës era kryesisht përfaqësohet nga breeket e detit. Fenomeni i erës së detit këtu është shumë evidente sidomos gjatë verës. Dimri dominohet nga erërat lindore me një shpejtësi mesatare prej 3.5 m / s. Drejtimi mbizotërues është ai i lindjes (24.4%), e ndjekur nga juglindja. Verës dominohet nga një erë e detit, e cila është një erë perëndimore. Drejtimi më i shpeshtë është në veriperëndim (17.6%) dhe i dyti është drejtimi perëndimor me 9.4%. Shpejtësia mesatare është përkatësisht 4.4 m / s dhe 5.2 m / s.

#### 4.6.5. Shirat dhe permbytjet

Reshjet ndodhin kryesisht si shi, por gjithashtu mund të ndodhin si breshër, breshër, borë, mjegull ose vesë. Zona në studim është shumë homogjene nga pikëpamja e shpërndarjes së shiut. Pjesa më e madhe e reshjeve është e përqendruar në dimër, dhe më pak në verë. Mesatarisht, 70% e reshjeve vjetore ndodhin gjatë periudhës së dimrit dhe 30% në periudhën e verës. Në zonën e studimit, nëntori është muaji me reshjet më të mëdha, me lartësi rreth 140.0 mm, por dhjetori është muaji me ditët më të shiut (Figura 25). Sasia e reshjeve në zonën e studimit gjatë muajve të thatë të korrikut dhe gushtit ndryshon nga 19.0 mm në 30.0 mm. Ditët e përgjithshme me reshje shiu gjatë vitit varion nga 63 në 137 ditë.

Figure 25: Precipitimi mujor mesatar ne zone

Përmytjet në zonë kryesisht shkaktohen nga reshjet (Figura 25). Kjo është arsyeja pse përmytjet regjistrohen nga nëntori deri në mars, periudha kur shiu është i bollshëm. Shkrirja e dëborës ka shumë pak ndikim në përmytjet. Stuhitë e shiut shkaktojnë përmytjet më të mëdha në rrjetin e degëve të lumenjve Vjosa.



Figure 25: Flood distribution map of Albania (Source WHO)



Sipas shpërndarjes së OBSH nga përmbytjet, rreziku i përmbytjeve në zonën e vendndodhjes është i lartë. Megjithatë, për shkak të hetimeve gjatë dizajnit paraprak, segmenti i propozuar i rrugës nuk është dëmtuar nga përmbytjet. Sidoqoftë, masat për parandalimin e përmbytjeve në të ardhmen do të merren parasysh në projektimin e detajuar, duke përfshirë, por jo kufizuar në kullimin e kanaleve, pastrimin e kanaleve, etj.

#### 4.6.6. RREZATIMI DIELLOR

Rrezatimi diellor, si një nga faktorët kryesorë të klimës, është shumë e njëtrajtshme mbi sipërfaqen e studimit. Rrezatimi vjetor diellor për zonën është rreth 1,540 kwh / m<sup>2</sup>. Vlera më e lartë është vërejtur në korrik (216.5 kwh / m<sup>2</sup>) dhe më e vogël në dhjetor (52.1 kwh / m<sup>2</sup>).

### 4.7. RELIEVI, GJEOMORFOLOGJIA, GJEOLGJIA DHE TOKAT

Bazuar në studimet ekzistuese dhe në informacionin e marrë nga studimet e fundit, fenomenet gjeologjike të mëposhtme janë identifikuar në zonë. Fenomeni më i shquar gjeologjik dhe gjeodinamik i identifikuar në zonë është dukuria e konsolidimit të depozitave të kënetës dhe aluvioneve. Depozitat e kënetës së Hoxhara përbëhen nga shtresa ranore dhe argjile që përmbajnë lëndë organike. Shtresat me rërë janë të konsoliduara dobët dhe nën veprimin e peshës, këto shtresa janë forcuar në një kohë të shkurtër. Shtresat argjilore forcohen nën veprimin e peshës në një kohë relativisht të gjatë. Prania e lëndës organike e bën të vështirë dhe zgjat kohën e konsolidimit, sepse materia organike dekompozohet me kohë, gjatë dekompozimit. Ai ndryshon vëllimin dhe shkakton një rënie të menjëhershme që ndikon negativisht në stabilitetin e objekteve të vendosura në këto shtresa . Në këtë zonë të rrugës Fier deri në Semani, këto shtresa janë të pranishme.

#### 4.7.1. STRUKTURAT GJEOLGJIKE

##### *Pershkrimi i depozitave kuaternare*

Depozitat kënetore dhe aluvionale përfaqësohen nga zhavorra të grurit të madhësive të vogla, rërës, rërës së mërsinave, baltës së baltës, balta, shtresave me zhavorr dhe zhavorrit. Shtresat e hasura në zonën ku do të ndërtohet rruga Fieri në Semani janë konsoliduar pak ose normal. Kënetat e Hoxhara dhe Semani përfaqëson një vrimë të thellë, me origjinë tektonike, e cila është e mbushur me depozita të moçaleve gjatë Quaternary. Në zonën e njohur, depozitat e kënetat janë të gërshetuara me depozita aluviale. Trashësia e këtyre depozitave shkon në 100-250 m.

##### *Pershkrimi i depozitave te neocenit*

Nën këto depozita janë plotësuar depozitat e Neocenit të përbërë nga gur ranor dhe gur ranor, ngjyrë bezhë deri në gri, të mbuluara nga një matricë e dobët në të mesme, maja e së cilës është gërryjtur. Këto depozita formojnë sipërfaqe në kodrat e Pojanit dhe në kodrat e Shtyllës. Në depozitat e Neocenit që janë të pranishme në zonën e shtyllës, hasen edhe disa shtresa konglomerate. Konglomeratet kanë prona të mira për t'u përdorur për ndërtimin e mbushjeve të ndryshme të rrugës Fier në Seman.

#### 4.7.2. Gjeomorfologjia dhe gjeologjia

Malet e Shqipërisë, të bazuara në logjikën litho dhe marrëdhëniet tektonike, ndahen në dy nënndarje kryesore gjeologjike, të brendshme dhe të jashtme të Albanides. Albanidet e brendshme mbizotërohen nga pelenat ophiolitic ndërsa Albanidet e jashtme përbëhen nga katër zona futëse gjysmë paralele: Zona Krasta-Cukali, Zona e Krujës, Zona Jon dhe Zona e Sazanit. Zona ndodhet brenda zonave Jon dhe Sazani. Pjesa bregdetare përbëhet nga rërës detare kuaternare dhe zhavorr të kullotave melasë terasare. Melasa u depozitua në Depresionet Peri-Adriatik, e cila mbivendos sedimentet më të vjetra karbonatike. Melasa gjithashtu përbëjnë pjesën qendrore kodrinore të zonës. Sandstones, siltstones, shales dhe marls përbëjnë melasë. Depozitat kuaternare të kënetave të siltave argjilore dhe rërës gjenden në fundin verior të lagunës së Nartës. Aluviri kuaternar dhe i fundit gjendet gjithashtu në lumin Vjosa. Këto sedime përbëhen kryesisht nga rërë të trashë dhe gurë gëlqerorë. Pjesa perëndimore e Vlorës dhe zona e thjeshtë në kufi me Detin Adriatik janë pjesë e Syncline Narta

#### *Sizmiciteti*

Bazuar në faktin se strukturat gjeologjike të kësaj zone janë kryesisht gëlqerore me disa depozita të flishit, një pjesë e bregut jugor ka dy lloje kryesore të grupimeve në drejtim të rrezikut gjeologjik. Ato kanë karakteristika komplekse: e para përfaqësohet nga formacionet e ngurta (gur gëlqeror) dhe pjesa tjetër e formacioneve të buta (rërë dhe konglomerate). Zona është pjesë e një rajoni relativisht aktiv sizmik, me një aktivitet të njohur deri në 5,8 magnitudë në shkallën Rihter dhe intensitetin 9 shkallët Mercali.

#### *Tokat*

Klasifikimi kryesor i tokës në zonën e projektit identifikohet si toka aluviale (Fluvisols) që mbulon 42.7% të tokës bujqësore. Në përgjithësi, ujërat nëntokësore janë afër sipërfaqes në këto toka. Ata janë shumë të përshtatshme për kultivimin e të gjitha llojeve të perimeve, fasulave, foragjereve, misrit dhe kulturave tjera. Tokat me kanellë gri kanellë (Cambisols) zënë 38.7% dhe tokat e kripura zënë 15.3% të tokës bujqësore. Mbulesa dominuese e bimësisë është pambuku që është një shkurre kripore rezistente. Për shkak të përmbajtjes së lartë në kripëra, këto toka nuk janë të përshtatshme për kultivimin e shumicës së kulturave

bujqësore. Shumica e sistemeve të kullimit nuk funksionojnë dhe si rezultat, disa prej këtyre tokave përdoren për të kultivuar foragjere sepse ato janë rezistente ndaj kripës. Pas vitit 1990, megjithatë, shumica e kësaj toke u braktis dhe iu nënshtua një procesi të shpejtë kripinizimi. Tokë gri kanellë zënë 2.8% të sipërfaqes, ndërsa livadh gri kanellë (Eutric cambisols) zë 0.5%.

Për shkak se toka është e dobët, çështja e qëndrueshmërisë trajtohet në dizajn dhe më tej në hartimin e hollësishëm, nëpërmjet llogaritjeve të shtresave, siç janë baza dhe nën-baza.

#### 4.7.3. Ndikimi i ndertimit mbi tokat

##### *Ripërdorimi i materialeve të gërmuara*

Materialet e gërmuara për ri-përdorim do të trajtohen dhe trafikohen në minimum dhe do të magazinohen në atë mënyrë që të minimizohen efektet e klimës. Koha midis gërmimit dhe ripërdorimit gjatë periudhave të lagura do të mbahen në minimum. Gjatë periudhave të zgjatura të lagësht, kontraktuesi do të pezullojë gërmimin dhe vendosjen e këtyre materialeve, për të parandaluar degradimin për shkak të lagështimit. Toka e gërmuar duhet të ruhet përkohësisht në një zonë të caktuar (larg nga rrjedhat e ujit) dhe të ripërdoret. Në rastin e periudhave të thata, toka e gërmuar do të mbulohet për të parandaluar pluhurin.

##### *Ndikimet dhe masat zbutese mbi tokat gjatë funksionimit*

Pas përfundimit të rrugës, do të ndërmerren inspektime vizuale të të gjitha strukturave përgjatë shtrirjes, duke përfshirë argjinat dhe kalimet, për të siguruar që strukturat rrugore nuk shkaktojnë erozion dhe të identifikojnë kërkesat për dhe për të kryer ndonjë punë riparuese. Kjo do të minimizonte ndikimin e mundshëm të ardhshëm të humbjes së tokës dhe ndikimeve të peizazheve të shkaktuara nga erozioni.

**Tabela 6: Ndikimet e parashikuara mbi tokat gjatë ndertimit dhe funksionimit**

<b>Burimi</b>	<b>Subjekti</b>	<b>Ndikimi i parashikuar</b>	<b>Shkalla e ndikimit</b>	<b>Masat zbutese</b>
Ndertimi i rruges	Toka	Shkarkimi i zhurmës dhe pluhurit nga transportimi i materialeve. Humbja e shtresës së sipërme për shkak të trajtimit dhe ruajtjes së gabuar	I lehte	Lëndë toke të gërmuar për ripërdorim do të trajtohen dhe magazinohen siç specifikohet në dokumentet. Pjesa e mbetur, toka e papërdorur, e cila nuk do të përdoret për

				qëllime të shtresave rrugore, do të hidhet në një vend në koordinim me komunën. Vendi do të jetë larg nga rrjedhat e ujit dhe pa ndikim në mjedis duke përfshirë edhe peizazhin (vizual).
Funksionimi	Toka	Erozioni pranë urave dhe kanaleve për shkak të rrjedhjes së ujit të shiut	I lehte	Mirëmbajtja e rregullt e rrugës Rimbjellja dhe mirëmbajtja e vegjetacionit.

#### 4.7.4. Ndikimet mbi hidrologjinë, ujerat sipërfaqesore dhe nentokesore gjatë ndërtimit

##### *Ujerat nentokesore*

Potenciali do të ekzistojë për ndotjen e ujërave nëntokësore nga rrjedhjet në vendin e ndërtimit dhe rrjedhjet aksidentale të karburanteve dhe vajrave të automjeteve. Përcaktohen masat e përshtatshme të kontrollit të ndotjes

##### *Ujerat sipërfaqesore*

Rruga e propozuar do të kalojë pothuajse në hapësirën ekzistuese të drejtpërdrejtë, por lumi ndoshta ndikohet nga punimet në rrjetet nëntokësore, nga punimet në ura dhe kalim, grumbullim, hedhje dhe shkarkime. Një ndikim tjetër negativ do të mund të ndodhte drejt rrjetit të vogël të kanaleve të kullimit. Gjatë ndërtimit mund të ndodhin ndikimet e mundshme të mëposhtme: në ujërat nëntokësore si rezultat i shpimit dhe gërmimit për themelet apo derdhjet aksidentale të naftës dhe karburantit nga automjetet dhe makinat e ndërtimit për shkak të menaxhimit të pahijshëm të aktivitetëve ndërtimore; në ujërat sipërfaqësore si rezultat i ndërprerjeve të mundshme të përkohshme të kanaleve të kullimit ose ndotjes për shkak të menaxhimit të pahijshëm të objekteve ndërtimore. Aty ku rruga kalon mbi një lumë ose lumë, këto do të tejkalohen ose kanalizime. Këto kalime janë të dizajnuara për t'u kujdesur për stuhinë 1 në 100 vjeçare si praktika më e mirë aktuale.

## 4.8. MJEDISI NJEREZOR

### 4.8.1. CILESIA E AJRIT

Në bazë të të dhënave zyrtare të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit për Cilësinë e Ajrit (Figura 17) monitorimi në nivel kombëtar (2015), vlerat e emetimeve të shkaktuara nga trafiku (PM10, NO2, SO2 dhe benzen) në qytetin e Fierit janë mbi nivelet e rekomanduara

Figure 26: Data from the National Environmental Report for PM<sub>10</sub>

Siç mund të shihet në grafikun e mësipërm (Figura 26), në Fier, vlera mesatare e monitoruar e PM10 është 195 µg / m<sup>3</sup>, krahasuar me 40 µg / m<sup>3</sup>, e cila është kufiri në BE.

Nivelet e SO2 janë mbi kufijtë e BE-së për 20% të periudhës së monitorimit. Vlera më e lartë e përditshme e monitoruar është 335.80 µg / m<sup>3</sup>, krahasuar me 125 µg / m<sup>3</sup>, e cila është kufiri ditor sipas udhëzimeve të BE-së.

Një shkallë e madhe e qytetarëve shqiptarë kanë makina të vjetra që kanë me motorët dizel, pasi shqiptarët importojnë sasi të mëdha të makinave të vjetra nga Evropa Perëndimore. Kjo shpjegon pse dioksidi i squfurit (SO2) dhe emetimet e grimcave (PM) për automjet janë relativisht të larta.

#### 4.8.2. Ndikimet gjatw fazes se ndertimit

Faza e ndërtimit e një skeme rrugore është një burim i mundshëm i shkarkimeve të grimcave të imëta që mund të kenë një ndikim të përkohshëm në cilësinë e ajrit në zonën që rrethon vendet e ndërtimit.

Gjatë fazës së ndërtimit emetimi i pluhurit është i lidhur me aktivitete të ndryshme të tilla si heqja e pemëve dhe shtresave të sipërme, gjurmimi i materialit tokësor dhe vendosja e materialit të njëjtë në argjinaturë dhe ndërtimi i strukturave. Shkarkimi i pluhurit varet së pari nga kushtet e motit dhe nga niveli i aktivitetit dhe lloji i operacioneve që po kryhen. Po ashtu, pluhuri ngrihet nga rrotat e automjeteve të rënda të ndërtimit pasi ato kalojnë përgjatë vendit të ndërtimit gjatë kushteve të thata të motit. Stoqet e materialeve të lirshme përgjithësisht mirëmbahen në kushte të hapura për shkak të nevojës për qasje të shpeshtë në to me ekskavatorë dhe ngarkues etj. Shkarkimi i pluhurit nga materialet e tilla mund të lindin për shkak të aktiviteteve të mëposhtme:

- formimi i rezervave duke përdorur metoda të rripave të transportuesit;
- ndikimi i erërave të forta; dhe
- Ngarkimi i kamionëve për transport në vendet e punës;

- transport i pahijshëm (kamionë të pa mbuluar).

Në zonën e rrugës së propozuar, zonat që do të vuajnë më së shumti për shkak të emetimit të mundshëm të pluhurit gjatë ndërtimit janë zonat urbane. Rekomandohet që monitorimi i cilësisë së ajrit në zonat përreth objekteve të ndërtimit të ndërmerret gjatë procesit të ndërtimit me qëllim që të zbulohen sa më shpejt të jetë e mundur çdo problem që vjen nga emetimet për shkak të procesit të ndërtimit. Por duhet të theksohet se menaxhimi i mirë i vendit të ndërtimit dhe planifikimi i punës duhet të organizohen në mënyrë të tillë që të mbajnë ndikimet nga shkarkimet e lokacionit në periudhën më të shkurtër të mundshme.

### 4.8.3. Masat zbutëse për cilësinë e ajrit

#### *Faza e Ndërtimit*

Masat më të shpeshta të rekomanduara në lidhje me punimet tokësore përbëhen nga: Zbatimi i sistemeve të ngjeshjes së pluhurit: ujitje të rrugëve ku punohet, përdorimi i pajisjeve mbajtëse për të kufizuar shkarkimet e pluhurit (për shembull: përdorimi i larjes së rrotave në çdo zonë magazinimi, të cilat kryhen çdo ditë); Kufizimi i shfrytëzimit të impijanteve përpunuese pranë rrugëve ku ndërrhyhet. Për të ruajtur cilësinë e ajrit dhe për të shmangur dëmtimin e banorëve lokalë, është e këshillueshme që stabilizimi i tokës të bëhet vetëm gjatë periudhave me pak erë; në zonën e nxjerrjes; në seksionet e prera midis zonave ku nuk ka plantacione të ndjeshme, në mënyrë që të përmbajnë natyrisht pluhurin ajror.

Periudha e kufizuar e ndërtimit duhet të parashikohet në sistemin e ujërave të zeza dhe punimet nuk duhet të ndodhin gjatë temperaturat e nxehta, për shkak të aromave.

#### *Faza e përdorimit*

Nivelet e trafikut të parashikuar afatgjatë janë shumë të ulëta dhe ka të ngjarë të shkaktojnë emetime të ulëta duke marrë në konsideratë edhe përmirësimin e gjendjes për emisionet unitare të automjeteve në të ardhmen, pasi të zëvendësohet flota e vjetër e automjeteve.

Në përfundim, rruga e propozuar nuk duhet të shkaktojë një rritje në emetimet e krijuara nga automjeti, pasi emetimet varen nga lloji i automjetit, mirëmbajtja e motorit dhe shpejtësia e automjetit. Nga njëra anë, një sipërfaqe uniforme e rrugëve do të çojë në shpejtësi më të vazhdueshme, të cilat do të shkaktojnë reduktim të emetimeve, pasi mund të shmangen nxitimet që shkaktojnë emetimin. Gjithashtu sasia e pluhurit që po përhapet me kalimin e automjeteve do të reduktohet, pasi që gropat do të zhduken. Nga ana tjetër, pritet një rritje në shpejtësinë mesatare të automjetit në rrugën e re, e cila mund të rrisë pak emetimet. Për të vlerësuar cilësinë aktuale të ajrit në zonë dhe për të ndjekur evolucionin e saj, disa matje duke përdorur mostër pasivë mund të bëhen para dhe disa vjet pas hapjes. Nuk janë propozuar masa zbutëse në lidhje me ndikimin e ulët të projektit.

#### 4.8.4. Konkluzionet, rekomandimet dhe ndikimet e mbetjeve

**Table 7: Përmbledhje e ndikimeve kryesore dhe masave zbutëse mbi cilësinë e ajrit**

Burimi	Subjekti	Ndikimi i parashikuar	Ashpërsia e ndikimit mundshëm	Masat zbutwse
Rritja e trafikut për shkak të ndërtimit, makinerisë së operuar keq dhe mirëmbajtjes, Materialet dhe menaxhimi i siteve	Cilwsia e ajrit	Shkarkimi i pluhurit dhe grimcave të vogla; reduktim i cilësisë së ajrit	moderate	Sistemet e ngjeshjes së pluhurit; shpejtësia e kamionëve në dhe jashtë vendeve; Caktimi i lokacionit të përshtatshëm të vendeve të magazinimit dhe rrugëve të transportit

## 4.9. ZHURMAT

Bazuar në të dhënat zyrtare të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (Raporti i Monitorimit të Mjedisit, 2015), niveli i zhurmës matet në qytetet kryesore të Shqipërisë, duke përfshirë Fierin.

**Tabela 8: Vlerat mesatare të emetimit të zhurmës në 4 stacione monitorimi në qytetin e Fierit, ditë dhe natë (burimi: Agjencia Kombëtare e Mjedisit, raporti 2015).**

Nr.	Monitoring station	LAeq/day dB (A)	LAeq/night dB (A)
Station 1	Crossing at the ring entrance	62.47	46.96
Station 2	Crossing to Vlora	55.32	50.30
Station 3	Market	64.30	51.20
Station 4	District office	62.83	53.2
	WHO standard	55	45

Mund të vërehet se të gjitha stacionet në Fier kanë mbi nivelin e zhurmës së kufizuar sipas standardit të OBSH, që do të thotë se nivelet janë mbi vlerat normale të pranuar, për shkak se Fieri është qyteti i dytë më i madh në Shqipëri.

Burimet mbizotëruese të zhurmës së automjeteve zakonisht janë = shkarkimi, = motorët dhe transmetimet.

Megjithatë, meqë vendi i projektit ndodhet jashtë periferisë së qytetit të Fierit (fshati më i afërt është gjysmë kilometri nga periferitë e qytetit), matjet jo të sakta janë në dispozicion në fazën e operimit për rrugën e propozuar. Megjithatë, parashikohet që niveli i zhurmës tek popullatat lokale gjatë operimit do të rritet, për shkak të rritjes së komunikacionit të automjeteve të paktën dy herë, por nuk parashikohet të jetë ndonjë vend ku nivelet e zhurmave do të afrohen me ato që paraqesin një telash të konsiderueshëm tek autoritetet lokale banorët, ose që do të paraqesin çdo lloj kërcënimi për shëndetin.

Sipas Direktivës Nr. 8, datë 27.11.2007 "Për kufirin e niveleve të zhurmës në mjedise të caktuara", nivelet e kufirit të zhurmës janë:

- Nivelet e kufirit të zhurmës në mjedise të caktuara duhet të jenë në përputhje me vlerat udhëzuese të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH)
- Në mjedise të caktuara, për zbatimin e kësaj direktive janë identifikuar zonat e banuara (jashtë zonës së banuar, brenda zonës së banuar), institucionet (institucionet arsimore, parashkollore dhe shëndetësore), zonat me aktivitete socio-ekonomike, mjediset urbane dhe parqet publike.

#### 4.9.1. Ndikimi i zhurmës gjatë fazës së ndërtimit dhe masave të përshtatshme zbutëse

Emetimet e zhurmës nga zonat e ndërtimit, duke marrë parasysh që puna ndërtimore do të kryhet duke përdorur makineri të mëdha dhe pajisje të tjera, mund të provokojë disa shqetësime, mbi të gjitha për disa marrës të afërt me operacionet më të zhurmshme, si piling etj.

Shkarkimet e zhurmave mund të krijohen nga shumë operacione të ndërtimit dhe varen nga shumë faktorë si p.sh. lloji i pajisjes, modelet specifike, operacionet që duhet të kryhen dhe gjendja e pajisjeve dhe mjeteve të përdorura.

Burimi dominues i zhurmës për shumicën e pajisjeve të ndërtimit është motori, në përgjithësi me naftë dhe pa zhurmues. Në disa raste, të tilla si për makineri pwr pwrngatitjen e pilotave ose një shpues pneumatik betoni, zhurma e prodhuar nga veprimi i punës është dominues.

#### *Masa zbutwse*

Dokumentet e kontratës do të specifikojnë qartë se Kontraktuesi që ndërmerr ndërtimin e punimeve do të jetë i detyruar të marrë masa specifike për zvogëlimin e zhurmës dhe të respektojë rekomandimet e Komuniteteve Evropiane, OBSH dhe legjislacionit kombëtar.



Këto masa do të sigurojnë që:

- Asnjë pajisje e përdorur në vend nuk do të lejohet të shkaktojë shqetësime publike për shkak të zhurmës.
- Mjetet më të mira të mundshme, duke përfshirë mirëmbajtjen e duhur të pajisjeve, do të përdoren për të minimizuar zhurmën e prodhuar nga operacionet në terren.
- Të gjitha automjetet dhe impiantet mekanike do të pajisen me silenciatore efektive të shkarkimit dhe do të mbahen në gjendje të mirë pune për kohëzgjatjen e kontratës.
- Kompresorët do të jenë modele të zbehura të pajisura me mbulesa akustike të rreshtuara dhe të mbyllura, të cilat do të mbahen të mbyllura sa herë që makinat janë në përdorim dhe të gjitha veglat pneumatike ndihmëse duhet të pajisen me zhurmues të përshtatshëm.
- Makineritë që përdoren me ndërprerje do të mbyllën ose lëvizin në minimum gjatë periudhave kur nuk janë në përdorim.
- Pajisjet ndërtimore të pajisura me mbyllës zhurme.
- Çdo fabrikë, siç janë gjeneruesit ose pompat, që kërkohet të operojnë para dhe pas orarit të punës, do të rrethohen nga një mbyllje akustike ose një ekran portativ.
- Gjatë fazës së ndërtimit të projektit do të ketë një ndikim në pronat e afërta, banimi dhe biznese, për shkak të emetimeve të zhurmave nga trafiku në vend dhe aktiviteteve të tjera. Zbatimi i limiteve të kufizimit të zhurmës dhe orëve të funksionimit, së bashku me zbatimin e masave të duhura të kontrollit të zhurmave, do të sigurojë që impakti i zhurmës të mbrohet në minimum.
- Monitorimi i zhurmave, sidomos në ankesat.

## 4.10. KOMUNITETI LOKAL DHE SOCIO-EKONOMIA

Ky seksion përshkruan fushëveprimin dhe metodologjinë e miratuar për vlerësimin e ndikimeve të mundshme në komunitetet lokale dhe në Socio-Ekonomik. Ai përqendrohet në ndryshimet në ofrimin dhe qasjen në mjediset e komunitetit. Këto janë përcaktuar si objekte që kontribuojnë në cilësinë e jetës në komunitet. Ato përfshijnë shkollat, spitalet, kishat, dyqanet kryesore dhe shërbimet, hapësirën e hapur dhe aksesin e këtyre objekteve për popullatën lokale.

### 4.10.1. Popullata

Dendësia e popullsisë është rreth 100 banorë për km<sup>2</sup>. Siç shihet nga këto të dhëna, dendësia mesatare e popullsisë është afërsisht mesatarja e nivelit të Republikës. Fenomeni i zhvendosjes së popullsisë dhe braktisja e fshatit është minimale për shkak të pozicionit të saj gjeografik, për shkak të burimeve, për shkak të natyrës punëtore të banorëve. Ky përfundim konfirmohet duke krahasuar të dhënat e popullsisë të vitit 1990 (13,780 banorë) me ato të viteve të fundit.

### *Burime natyrore*

Nga perspektiva e shfrytëzimit të burimeve natyrore ose potencialisht e shfrytëzueshme, zona e projektit mund të karakterizohet si një territor jo shumë i pasur, megjithatë, kjo komunë ka rezerva të mëdha të ujit të pijshëm dhe të ujitjes që nuk mund të plotësojnë vetëm nevojat e komunës, por edhe për qendra e komunës dhe madje edhe për qytetin e Vlorës. Ndër rezervat nëntokësore mund të konsiderohen ato të formacioneve të argjilës, me perspektivë të përdorimit të tyre për prodhimin e çimentos, tullave dhe pllakave. Pra, përgjatë shtratit të lumit Vjosa, mund të shfrytëzohen formacionet sedimentare si lëndë e parë për ndërtim. Pra, si pasuri e rëndësishme në sipërfaqe mund të konsiderohet fondi pyjor prej 1,200 ha, uji i kripur për prodhimin e kripës nga avullimi natyror, uji për ujitje të lumit Vjosa etj.

### *Agricoltura*

Duke qenë një zonë kryesisht e sheshtë dhe pak kodrinore me një klimë mesdhetare dhe një nivel të kënaqshëm të reshjeve vjetore, ekzistojnë të gjitha mundësitë për një zhvillim intensiv bujqësor në fushat fushore bujqësore përgjatë rrugës.

Zona nuk përdoret për gjueti, për shkak të pranisë së madhe njerëzore në vend (shumë fshatra dhe plazh). Megjithatë, gjuetia aktualisht është e ndaluar në të gjithë vendin për shkak të një moratoriumi.

### *Edukimi*

Për shkak se në këtë zonë nuk shihet fenomen i braktisjes së fshatit, gjendja e vijimit të shkollës dhe numri i nxënësve në shkollë nuk ka rënie të konsiderueshme krahasuar me zonat e tjera ku numri i nxënësve ka rënë kaq shumë sa ka bërë të domosdoshme rigrupimi i shkollës. Pothuajse në çdo fshat funksionojnë strukturat arsimore, shkollat parashkollore, 9-vjeçare dhe në Novoselë funksionon një shkollë e mesme.

### *Shëndetësia*

Ndër sektorët e shërbimeve të komunitetit që ofron standarde të pranueshme është sektori i kujdesit shëndetësor. Pothuajse në të gjitha fshatrat përgjatë pikës së projektit janë ndërtuar dhe funksionojnë ambulancat që afrohen shërbimeve ambulatorë komunitare, qendrave këshillimore për gratë dhe për fëmijët. Pothuajse të gjitha objektet e shërbimit shëndetësor janë ndërtuar ose rinovuar kohët e fundit.

Qendra shëndetësore lokale e vendosur në fshatin Novosele ofron shërbime bazë për komunitetin lokal, ndërsa spitali i Fierit, i vendosur në distancën prej 30 minutash të udhëtimit të makinave, ofron shërbime emergjente në rast urgjence (ambulancë).

### *Networks*

Rruga është e asfaltuar por shumë e dëmtuar dhe në një gjendje të keqe fizike çka krijon vështirësi në trafikun rrugor. Puna është planifikuar në bazën e rrugës (zhavorri, shtresa stabilizuese); devijimi dhe ndërtimi i rrjetit të shpërndarjes së ujit, rindërtimi i tubacioneve të ujit të pijshëm dhe tubacionet e kanalizimit, zhvendosja e poleve elektrike, asfaltimi i trotuareve, trotuari dhe ndërtimi i biçikletave në të dy anët e rrugës, rruga e ndriçimit dhe e gjelbër, shenja vertikale dhe horizontale dhe siguria rrugore.

Projekti i detajuar do të trajtojë rast pas rasti çdo përmirësim që do të kërkohet.

Uji i shpërndahet komunitetit lokal përmes sistemit kryesor të furnizimit me ujë. Cilësia e ujit të pijshëm të furnizuar do të përmirësohet për shkak të përmirësimit të tubave të ujit.

Aktivitetet e projektit parashikojnë punime në sistemin ekzistues të ujërave të zeza. Dizajni i detajuar do të identifikojë pjesët e sakta të sistemit të ujërave të zeza që do të rehabilitohen.

Vlerësimi i rrezikut dhe masat zbutëse që do të merren parasysht gjatë këtyre punimeve janë përshkruar në Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social, por do të përfshijnë si në vijim:

- organizojnë dhe mbulojnë zonat e magazinimit të materialeve;
- ripërdor tokën për mbulimin e sistemit të kullimit,
- izolimi dhe larja e zonave të betonit dhe pajisjeve të tjera nga rrjedha e ujit duke përzgjedhur zonat për larjen që nuk janë kullues direkt ose indirekt në rrjedhën e ujit;
- Të ketë një mekanizëm të kontrollit të rrjedhjes dhe ndërhyrje emergjente për të kontrolluar rrjedhjet;
- Sigurimi i alternativave për popullatën lokale në kohën e punimeve.

Rehabilitimi i rrjetit të ujërave të zeza, sipas nevojës, duhet të parashikohet të përfundohet në afatin sa më të shkurtër të mundshëm, për shkak të erërave, etj. Punimet duhet të shmangen gjatw temperaturave të nxehta

#### 4.10.2. Ndikimi në Bashkësinë Lokale dhe Socio-Ekonomike dhe Masat Zbutëse gjatë ndërtimit

##### *Ndikimet*

Gjatë ndërtimit, furnizimet me ujë dhe energji elektrike për banorët, fermat dhe industrinë e lokalizuara mund të ndikohen nga punimet e ndërtimit të segmentit të propozuar rrugor.

Zhurmat dhe pluhurat e krijuara nga transportimi më i madh automjetesh, si zhavorri dhe rërë për qëllime ndërtimi, do të rrisin nivelin e zhurmës dhe do të krijojnë grimca pluhuri gjatë, veçanërisht gjatë stinëve të thata. Rruga duhet të lihet shpesh nga rezervuarët e ujit, për të shmangur grimcat e pluhurit.

Materialet ndërtimore do të merren nga kontraktuesit (ose kontratat me palë të treta) që janë të licencuara për këtë qëllim, duke përfshirë zhavorr, rërë, agregate, asfalt dhe materiale të tjera dhe me lëshime të vlefshme. Kriteret specifike për transportin e materialeve trajtohen në PMMS.

##### *Masat*

Gjatë ndërtimit do të ndërmerren masa specifike nga kontraktuesi, në përputhje me PMMS, për të ruajtur shërbimet e ujit dhe energjisë elektrike për banorët fqinjë dhe banorët e fermave dhe industrinë. Kanalet e ujitjes dhe kullimit gjithashtu do të vazhdojnë të funksionojnë.

### *Ndikimi në Komunitetin Lokal dhe Socio-Ekonomik dhe Masat Zbutëse gjatë Operimit*

#### **Shërbimet Publike**

Në thelb shërbimet komunale kryesore të energjisë elektrike dhe ujit mund të ndikohen nga projekti. Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, zhvendosja e këtyre shërbimeve mund të krijojë probleme për përdoruesit. Këto probleme mund të ndikojnë më shumë përdorues gjatë procesit të lidhjes së kablove dhe tubave të rinj me rrjetin ekzistues të përdoruesve përgjatë rrugës ekzistuese.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë një plan veprimi të detajuar para çdo hapi të veprimtarisë së tij në vend. Ky plan duhet të parashikojë strehimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në vendin e aktiviteteve, siç janë kabllot telefonike dhe elektrike, dhe tubacionet e furnizimit me ujë. Kontraktuesi duhet të bashkërendojë aktivitetet me ndërmarrjet përgjegjëse që kanë pronësinë e këtyre rrjeteve si KESH (Korporata Elektrike) dhe Ndërmarrja e Ujit me qëllim që të zvogëlojë mundësinë e dëmeve dhe kohën e rikujës së lidhjeve të reja me rrjetin ekzistues. Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga Inxhinier i Mbikëqyrjes dhe Kontraktuesi duhet të fillojë zbatimin pas miratimit përfundimtar të Punëdhënësit. Një teknikë pune specifike (p.sh. gjatë punimeve tokësore) do të përcaktohet në PMMS për të parandaluar dëmtimin e shërbimeve.

#### **Popullata**

Ka një aktivitet të vogël përgjatë kësaj rruge. Megjithatë, përmirësimi i rrugës mund të çojë në përmirësimin e kushteve ekonomike për banorët pranë rrugës ekzistuese.

Rruga e përmirësuar mund të inkurajojë zhvillimin e zonës. Funksionimi i rrugës mund të ketë disa efekte të dobishme në ekonominë e zonës përmes rritjes së aksesit në tregje. Përmirësimi i qasjes në shërbimet shëndetësore dhe në mjedise të tjera do të kishte një efekt pozitiv në mirëqenien sociale.

Skema e propozuar mund të çojë në rritjen e zhvillimit të banimit dhe komercialit në afërsi të rrugës së re, por kjo nuk është e mundshme. Nëse zhvillimi zhvillohet në tokë të vlefshme bujqësore përgjatë rrugës, skema mund të ketë një ndikim të moderuar në këto burime. Zbatimi i shtuar kërkohet për të zvogëluar nivelet e larta të ndërtimeve të paligjshme dhe për të mbrojtur këtë tokë dhe për të parandaluar skemën që çon në një rritje të pemëve të pajustificuara dhe gurore dhe gjithashtu hedhjen e paligjshme të materialeve të mbetjeve përgjatë rrugës.

Përmirësimi i rrjedhës së trafikut përgjatë rrugës ekzistuese pritet të ketë një ndikim të dobishëm në aksesin në shërbimet publike. Këto do të përfshijnë spitale, klinika, shkolla, ndërtesa komunale, objekte të tjera të shërbimit publik. Kohët e udhëtimit për shërbimet publike mund të jenë më të shkurtra dhe punësimi mund të jetë më tërheqës për ta, por efekti

pritet të jetë i vogël. Qasja në shërbimet publike do të jetë shumë më mirë për banorët e fshatrave.

**Table 9: Foreseen impacts on local community and socio-economics**

<b>Ndikimi i parashikuar</b>	<b>Burimi</b>	<b>Ashpërsia e ndikimit të mundshëm</b>	<b>Masat zbutëse</b>
Rritja e aksidenteve, ulja e sigurisë së këmbësorëve	Rritja e shpejtësisë së trafikut	I moderuar	Sigurimi i shenjave dhe shënimeve adekuate të komunikacionit
Humbja e aksesit në shërbimet bazë gjatë ndërtimit	Aktivitetet e ndërtimit	I moderuar	Kontraktuesi duhet të marrë masa specifike për t'i mbajtur këto shqetësime në minimum, të tilla si sigurimi i rrugëve të hyrjes, vendosja e orëve të punës, siç përcaktohet në PMMS

## 4.11. TRAFFIC AND ROAD SAFETY

### *Ndikimi gjatë fazës së ndërtimit dhe masat zbutëse për trafikun dhe sigurinë rrugore*

Ndikimi në trafikun dhe sigurinë rrugore gjatë ndërtimit të rrugës së propozuar nuk pritet të jetë një problem. Megjithatë kjo deklaratë është bërë duke u bazuar në të kuptuarit se Kontraktuesi do të jetë në përputhje të plotë me PMMS dhe në këtë aspekt do të përgatisë një plan menaxhimi të trafikut me masat e duhura për të kontrolluar dhe drejtuar trafikun dhe këmbësorët. Plani i përgaditur i menaxhimit të trafikut do të përfshijë masat e duhura për të kontrolluar dhe përcjellë trafikun dhe këmbësorët që janë lehtësisht të dukshme ose të lehta për tu ndjekur. Gjithashtu, ndriçimi i përshtatshëm dhe shenjat e përcaktuara mirë të rrugëve duhet të përfshihen në planin e menaxhimit të trafikut të Kontraktorit, i cili duhet të miratohet nga Konsulenti Mbikëqyrës.

### *Ndikimi dhe Masat Zbutëse për Trafikun dhe Sigurinë Rrugore gjatë operacionit*

Rruga e përfunduar do t'i dorëzohet komunës së Fierit, duke qenë një rrugë lokale. Një marrëveshje e mirëmbajtjes do të nënshkruhet ndërmjet FSHZH-së dhe Bashkisë, duke përcaktuar masat që duhet të merren nga komuna. Masat përfshijnë:

Pas ndërtimit të skemës së propozuar, kur rruga është funksionale, Autoriteti Ruajtës duhet të inspektojë rregullisht rrugën për të kontrolluar shenjat e trafikut rrugor të dëmtuar ose të humbur dhe pengesat e sigurisë në rrugë. Sa herë që këto janë identifikuar si të zhdukur apo të dëmtuara, departamenti i mirëmbajtjes duhet të rregullojë zëvendësimin e tyre të menjëhershëm. Një programues i sigurisë rrugore duhet të përfshijë auditimin gjatë fazave të mbetura në vijim:

Në përfundim të ndërtimit dhe fillimit të funksionimit të rrugës, një ekspert i sigurisë do të kërkohet të inspektojë rrugën për të siguruar që elementet e sigurisë janë inkorporuar dhe zbatuar. Përveç kësaj, auditori do të rekomandojë masa të tjera administrative, të tilla si kufijtë e shpejtësisë. Auditori do të dorëzojë një raport të auditimit që konfirmon miratimin e rrugës dhe rekomandimet e tij / saj për masat administrative që do të ndërmerren gjatë fazës së operimit.

Përafërsisht dy vjet pas fillimit të fazës së operimit, eksperti i sigurisë do t'i kërkohet të inspektojë rrugën dhe të shqyrtojë procedurat e sigurisë me autoritetet dhe policinë. Auditori do të përgatisë një raport të auditimit dhe do të rekomandojë masa të mëtejshme për përmirësimin e sigurisë nëse është e nevojshme.

## 5. REKOMANDIME TE PERGJITHSHME

### 5.1. Rekomandimet mbi terrenin dhe peisazhin

Kontratat do të nënshkruhen për të siguruar praktika të mira pune dhe gjithashtu për të zvogëluar çdo ndikim negativ që vjen nga ndërtimi në nivelin më të ulët të mundshëm dhe për të siguruar që makineritë veprojnë brenda zonës së ndërtimit të Skemës.

Zonat e magazinimit do të vendosen në mënyrë që të mos ndikojnë më tej në pronat ekzistuese rezidenciale, pemët, gardhët, modelet e drenazhimit etj. Dhe zona të tilla do të rivendosen plotësisht para ose më së voni në fund të kontratës së ndërtimit.

Natyra e përhershme e ndikimit, nga rindërtimi i rrugës, gjithashtu do të ndikojë në pronat banesore përreth, ku prona e tillë është afër rrugës së propozuar, për shkak të ndryshimeve në madhësinë dhe strukturën e rrugës, siç janë shtigjet në këmbë, rruga e hyrjes pranë portave e shtëpive. Megjithatë, në zbutjen e përpjekjeve të konsiderueshme është dhënë për të minimizuar ndikimet e tilla të pafavorshme ose të mbetura. Në kuptim të kësaj dispozite për peizazhin, Skema ka potencial për ndikim të dukshëm pozitiv në drejtim të përmirësimit të diversitetit të habitateve dhe integritimit vizual.

### 5.2. Rekomandime per tokat

Materialet e gjermuara për ri-përdorim do të trajtohen dhe trafikohen në minimum dhe do të magazinohen në një vend të përshtatshëm të caktuar nga mbikëqyrësi, të paktën 100 metra larg zonave të banuara dhe larg habitateve natyrore, në marrëveshje me komunën, në mënyrë të tillë si për të minimizuar efektet e klimës. Koha midis gjermimit dhe ripërdorimit gjatë periudhave të lagura do të mbahen në minimum. Gjatë periudhave të zgjatura të lagësht, kontraktuesi do të pezullojë gjermimin dhe vendosjen e këtyre materialeve, për të parandaluar degradimin për shkak të lagështimit.

Me përfundimin e rrugës, do të ndërmerren inspektime vizuale të të gjitha strukturave përgjatë shtrirjes, duke përfshirë urat, argjinat dhe kulmimet për të siguruar që strukturat rrugore nuk shkaktojnë erozion dhe të identifikojnë kërkesat për dhe për të kryer ndonjë punë riparuese.

Kjo do të minimizonte ndikimin e mundshëm të ardhshëm të humbjes së tokës dhe ndikimeve të peizazheve të shkaktuara nga erozioni.

### 5.3. REKOMANDIME PER UJERAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE

#### 5.3.1. Faza e ndertimit

Rregullimi i kontrollit të ndotjes do të vendoset gjatë procesit të ndërtimit. Këto do të përfshijnë sigurimin e gardheve dhe balte në vendet e punës ku ruhet makineritë, për të izoluar materialet e ndërtimit siç këshillohet nga ekipi i monitorimit mjedisor të FSHZH gjatë ndërtimit. Rezervat e materialeve të ndërtimit, siç janë asfaltet, nafta dhe kimikatet, nuk duhet të vendosen pranë ndonjë rrjedhjeje të ujit, lagunave, liqeneve ose puseve të ujit. Rezervat do të vendosen në sipërfaqe të mbyllura, të mbuluara me fletë kanavacë ose një çati më të përhershme dhe të rrethuar nga një bund për të parandaluar rrjedhjen e derdhjeve. Rezervat duhet të mbrohen / të izoluar dhe të ruhen për të parandaluar vandalizmin dhe vjedhjet që mund të çojnë në derdhje etj.

Gjatë fazave të hedhjes së betonit, të domosdoshme për ndërtimin e strukturave (shtyllave, bazamenteve, mureve), për të shmangur shpërndarjen e ujit dhe betonit në tokë dhe ujë nëntokësor, do të miratohen disa masa, të tilla si pozicionimi e mbrojtjes së fletës për të mbajtur hedhjen.

Vendndodhja e zbrazur nga aktivitetet e oborrit të ndërtimit do të trajtohet në përputhje me llojin e tyre. Uji që vjen nga larja e makinave dhe nga pajisjet do të trajtohet nga sedimentimi në një rezervuar për grimcat e grumbulluara dhe interceptorët e vajit për të lejuar grimcat e imta dhe vajrat që më pas të eliminohen. Uji që vjen nga larja e agregateve dhe nga prodhimi i konglomerateve do të trajtohet me sedimentim në tanke dhe pastaj do të përdoret përsëri ose do të shkarkohet në kanalet e rrugëve pas sedimentimit.

Në rast të një derdhje të rëndë të kimikateve ose lëngjeve gjatë ndërtimit, një program i matjeve sipërfaqësore dhe nëntokësore është themeluar në PMMS dhe do të zbatohet nga Kontraktuesi. Programi përbëhet nga ngritja e pellgjeve të sedimentimit, të tankeve septike; grumbullimi dhe riciklimi i mbeturinave të ngurta dhe të lëngëta në vendet e kampit; Riciklimi ose izolimi i lubrifikantëve; Ndërtimi i një sistemi të përshtatshëm kullimi për ujë të tepërt, grumbullimi i menjëhershëm dhe riciklimi i mbeturinave; Mbani lëngje të rrezikshme në derdhje dhe kontejnerët e provave të rrjedhjes.

Në rast të derdhjeve aksidentale, inspektorati rajonal i mjedisit do të kontaktohet për këshilla për masat e duhura, si një procedurë normale e Planit të Reagimit të Mjedisit që do të zhvillohet para fillimit të punimeve.

### 5.3.2. Faza e zbatimit

Gjatë operimit, pak impakte janë parashikuar në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore. Rrugët rrugore do të rregullojnë rrjedhjen e ujit në përputhje me shtrirjen e rrugës dhe koeficienti i përmbytjes do të merret parasysh gjatë projektimit të detajuar. Kanalet e ujitjes gjithashtu do të ri-vendosen duke përdorur kabull ose mund të shmangen sipas nevojës si pjesë e dizajnit të detajuar të detajuar.

## 5.4. REKOMANDIME PER CILESINE E AJRIT

### *Faza e ndertimit*

Masat me te shpeshta te rekomanduara per punimet tokesore jane:

- Zbatimi i sistemeve të thyerjes së pluhurit: ujitje të rrugëve të vendit, përdorimi i pajisjeve mbajtëse për të kufizuar emetimet e pluhurit (për shembull: përdorimi i larjes së rrotave në çdo zonë magazinimi, të cilat mbahen çdo ditë);
- Kufizimi i shpejtësisë së bimëve mobile në rrugët e vendit.

Për të ruajtur cilësinë e ajrit dhe për të shmangur dëmtimin e banorëve lokalë është e këshillueshme që stabilizimi i tokës (gëlqere, binder hidraulik) të kryhet vetëm:

- gjatë periudhave të erës së ulët;
- në zonën e nxjerrjes;
- në seksionet e prera midis zonave ku nuk ka plantacione të ndjeshme, në mënyrë që të përmbajnë natyrisht pluhur ajror.

Reduktimi i ndikimeve të ndërtimit gjithashtu përfshin:

- Rrugët e transportit të përdorura për shpërndarjen e materialeve.

### *Faza e funksionimit*

Në mënyrë të ekuilibruar, rruga e propozuar nuk duhet të shkaktojë një rritje në emetimet e krijuara nga automjetet, një sipërfaqe e njëtrajtshme rrugore do të çojë në shpejtësi më të



vazhdueshme, të cilat do të shkaktojnë zvogëlim të emisioneve për automjet, pasi mund të shmangët përsheptimet që shkaktojnë emisionin Nga ana tjetër, numri i veturave që përdorin këtë segment do të rritet për shkak të përmirësimit të qasjes në plazh dhe në vendet e kulturës. Gjithashtu sasia e pluhurit që po përhapet me kalimin e automjeteve do të reduktohet, pasi që gropat do të zhduken. Një rritje në shpejtësinë mesatare të automjetit pritet edhe në rrugën e re, e cila mund të rrisë pak emetimet.

## 5.5. REKOMANDIME PER ZHURMAT

### Faza e Ndertimit

Dokumentet e kontratës do të specifikojnë qartë se Kontraktuesi, gjatë fazës së ndërtimit, ndërmarrja e ndërtimit të punimeve do të jetë e obliguar të marrë masa specifike për zvogëlimin e zhurmës dhe të jetë në përputhje me rekomandimet e Bashkimit Evropian. Këto masa do të sigurojnë që:

- Asnjë makineri e përdorur në vend nuk do të lejohet të shkaktojë shqetësime publike për shkak të zhurmës.
- Mjetet më të mira të praktikueshme, duke përfshirë mirëmbajtjen e duhur të impiantit, do të përdoren për të minimizuar zhurmën e prodhuar nga operacionet në terren.
- Të gjitha automjetet dhe impiantet mekanike do të pajisen me silenciatore efektive të shkarkimit dhe do të mbahen në gjendje të mirë pune për kohëzgjatjen e kontratës.
- Kompresorë do të jenë modele të zbehura të pajisura me mbulesa akustike të rreshtuara dhe të mbyllura, të cilat do të mbahen të mbyllura sa herë që makinat janë në përdorim dhe të gjitha veglat pneumatike ndihmëse duhet të pajisen me zhurmues të përshtatshëm.
- Makineritë që përdoren me ndërprerje do të mbyllën ose mbyten në një minimum gjatë periudhave kur nuk janë në përdorim.
- Çdo fabrikë, siç janë gjeneruesit ose pompat, që kërkohet të operojnë para dhe pas orarit të punës, do të rrethohen nga një mbyllje akustike ose një ekran portativ.

### Faza e Operimit

Kontrasti i qarkullimit të trafikut dhe zvogëlimi i bllokimit të trafikut është çelësi për ruajtjen e niveleve të pranueshme të zhurmës gjatë operimit. Kjo është përgjegjësi e Bashkisë Fier.

## 5.6. REKOMANDIME SOCIAL-EKONOMIKE

### *Utilitetet publike*

Përmirësimet në rrugë dhe në rrugë, nëse janë përmirësuar brenda drejtimit ekzistues ose tërësisht në të drejtën e re, në përgjithësi përfshijnë rregullimin e objekteve të shërbimeve. Në varësi të vendndodhjes së një projekti, shërbimet e përfshira mund të përfshijnë linjat e furnizimit me ujë, gazin, fuqinë dhe linjat e komunikimit duke përfshirë kabllot me fibra optike, sistemin e ngrohjes etj. Studimi në terren dhe inspektimi vizual përgjatë rrugëve të projektit, si dhe diskutimet që do të mbahen me administratën e komunitetit do të identifikojnë vendndodhjen dhe gjendjen e shërbimeve.

Në fazat e tjera do të jepen në detaje të gjitha ndërhyrjet e shërbimeve.

Përkohësisht gjatë periudhës së ndërtimit, zhvendosja e këtyre shërbimeve mund të krijojë probleme për përdoruesit. Këto probleme mund të ndikojnë më shumë përdorues gjatë procesit të lidhjes së kabllave dhe tubave të rinj me rrjetin ekzistues të përdoruesve përgjatë rrugës ekzistuese.

Në këto raste kontraktuesi duhet të përgatisë një plan veprimi të detajuar para çdo hapi të veprimtarisë së tij në vend. Ky plan duhet të parashikojë strehimin dhe mbrojtjen e të gjitha shërbimeve publike të vendosura në vendin e aktiviteteve, si kabllot telefonike, elektrike dhe tubacionet e furnizimit me ujë. Kontraktuesi duhet të bashkërendojë aktivitetet me ndërmarrjet përgjegjëse që kanë pronësinë e këtyre rrjeteve si KESH (Korporata Elektrike) dhe Ndërmarrja e Ujit me qëllim që të zvogëlojë mundësinë e dëmeve dhe kohën e rikyçjes së lidhjeve të reja me rrjetin ekzistues. Ky plan duhet të rishikohet fillimisht nga Inxhinier i Mbikëqyrjes dhe Kontraktuesi duhet të fillojë zbatimin pas miratimit përfundimtar të Punëdhënësit.

## 5.7. REKOMANDIME PER SIGURINE E TRAFIKUT

### *Faza e ndërtimit*

Ndikimi në trafikun dhe sigurinë rrugore gjatë ndërtimit të rrugës së propozuar nuk pritet të jetë një problem. Megjithatë kjo deklaratë është bërë duke u bazuar në të kuptuarit se Kontraktuesi do të jetë në përputhje të plotë me PMMS dhe në këtë aspekt do të përgatisë një plan menaxhimi të trafikut me masat e duhura për të kontrolluar dhe drejtuar trafikun dhe këmbësorët. Plani i përgatitur i menaxhimit të trafikut duhet të përfshijë masat e duhura për të kontrolluar dhe përcjellë trafikun dhe këmbësorët që janë lehtësisht të dukshme ose të lehta për tu ndjekur. Gjithashtu, ndriçimi i përshtatshëm dhe shenjat e përcaktuara mirë të rrugëve duhet të përfshihen në planin e menaxhimit të trafikut të Kontraktorit, i cili duhet të miratohet nga Konsulenti i Mbikëqyrjes.

### *Faza e zbatimit*

Pas ndërtimit të skemës së propozuar, kur rruga është funksionale, autoriteti i mirëmbajtjes duhet të inspektojë rregullisht rrugën për të kontrolluar shenjat e trafikut rrugor të dëmtuar ose të humbur dhe pengesat e sigurisë në rrugë.

## 6. PLANI I MENAXHIMIT SOCIAL DHE MJEDISOR

### 6.1. MASA TE PERGJITHSHME

Plani i Menaxhimit Mjedisor (PMM) paraqet një sërë masash zbutëse, monitoruese dhe institucionale që duhen miratuar gjatë fazave të ndërtimit dhe operimit për të eliminuar ose zvogëluar ndikimet e pafavorshme mjedisore dhe sociale që dalin nga rindërtimi i rrugës Fier-Seman.

PMMS kryesisht përbëhet nga komponentët e mëposhtëm:

Masat zbutëse të mjedisit janë një sërë masash specifike të zhvilluara në bazë të kuptimit të ndikimeve të ardhshme të ndërtimit dhe funksionimit të rrugës. Masat zbutëse janë të dizajnuara për të zbutur këto ndikime potencialisht negative dhe për t'i zvogëluar ato në nivele të pranueshme, siç mund të përcaktohen nga standardet e aplikueshme, aty ku është e përshtatshme. Masat zbutëse i referohen fazës së projektimit (kur është e përshtatshme), fazës së ndërtimit dhe fazës së funksionimit;

- Plani i monitorimit të mjedisit, do të jetë shumë i rëndësishëm për mbikëqyrjen dhe menaxhimin e mjedisit dhe do të kryhet në mënyrë periodike për të monitoruar komponentët specifik dhe për të dhënë të dhëna kuantitative të nivelit të ndikimeve. Plani i monitorimit përfshin krijimin e bazës (nëse nevojitet) dhe monitorimin gjatë ndërtimit dhe operimit fazat;

- Marrëveshjet institucionale, për të përfshirë përcaktimin e përgjegjësive për zbatimin dhe monitorimin e masave zbutëse siç është përcaktuar.

#### *Masat zbutese mjedisore*

Për të zvogëluar nivelet e ndikimeve negative mjedisore, janë identifikuar masa zbutëse. Masat zbutëse do të zbatohen gjatë fazave të ndërtimit dhe të operimit. Do të tregohen masa të tilla si kërkesat për kampin e ndërtimit. Përfshihen komponentët e mëposhtëm të zbutjes (paraqitur në detaje në tabelën 6.1):

Table 6.1: Masat zbutese gjate ndertimit dhe funksionimit

Faza e projektimit	Faza e ndertimit	Faza e zbatimit
Hartimi i masave zbutëse në lidhje me: <ul style="list-style-type: none"><li>- Rimbjelljen/zhvendosjen e pemeve</li><li>- Siguria e kembesoreve dhe mjeteve</li><li>- Punimet te adaptohen me ciklet e riprodhimit te kafsheve</li><li>- Masat per parandalimin</li></ul>	Furnizimi i materialeve Materiale Transporti Zhurma dhe Pluhuri Përçarja e trafikut Siguria e automjeteve / këmbësorëve Shkatërrimi i Mbetjeve të Ndërtimit Mbetjet e Ngurta dhe Sedimentet në Drains Ndotja e ujit	Mirëmbajtja e Rrugës Siguria në Rrugë

e permbytjeve	Erozioni i tokës Flora & Fauna Zbulimet Arkeologjike Ngritja e Kampeve të Ndërtimit dhe Objekteve të Lidhura Shëndeti dhe siguria në punë Trajnimi i punëtorëve	
---------------	---	--

Plani i menaxhimit mjedisor siguron një sintezë të ndikimeve dhe masave përkatëse zbutëse për fazat e ndërtimit dhe operimit.

Sidoqoftë, bazuar në seksionin specifik të rrugës, masat e rekomanduara si në vijim duhet të përfshihen dhe monitorohen gjatë zbatimit të kontratës:

- Mbeturinat (riciklimi dhe asgjësimi)

Pasi që një nga ndikimet kryesore të këtij projekti është mbetjet e ngurta që prodhohen gjatë aktiviteteve të ndërtimit, është e rëndësishme që para fazës së ndërtimit të ndërmerren veprime në bashkëpunim me Bashkinë e Fierit dhe aktorë të tjerë që aktualisht kryejnë aktivitete të ngjashme ose janë në nevojën e këtyre materialeve, për riciklimin e tyre. Mbetjet e mbetura të ngurta që nuk mund të riciklohen, do të asgjësohen në deponinë më të afërt, siç caktohet nga Bashkia Fier.

Para fillimit të punimeve, të gjithë mbeturinat urbane dhe shtëpiake përgjatë segmentit, përfshirë shpatet, duhet të pastrohen nga kontraktuesi.

- Gjetjet rastesore me interes kulturor dhe historik

o Sipas ligjit shqiptar, në rast të ndonjë zbulimi të rastësishëm gjatë gërmimeve dhe punëve të përgjithshme, punët do të pushojnë menjëherë, zona do të sigurohet dhe autoritetet përkatëse do të informohen brenda tri ditëve nga gjetjet e mësipërme. Autoritetet do të kenë pesëmbëdhjetë ditë për t'u përgjigjur dhe të tregojnë cilat masa duhet të ndërmerren për të vazhduar me punimet. Gërmimet gjatë fazës së ndërtimit do të mbikëqyren nga arkeologët e Institutit të Monumenteve të Kulturës.

- Biodiversiteti

Pemët e pishave në zonën 5 nuk duhet të priten. Nëse është e pashmangshme, pemët do të ripërtëriten duke përdorur makineri specifike. Ky është një kusht i miratimit të dizajnit.

## **Faza e projektimit**

Siguria e këmbësorëve dhe automjeteve

Plani i menaxhimit të planifikuar me kujdes gjatë ndërtimit duhet të sigurohet nga projektuesi. Për të shmangur ndikimet në komunitetin lokal, punimet do të zbatohen jashtë sezonit të turizmit, që është korrik-gusht, ose do të minimizohet gjatë kësaj periudhe.

Programi i punimeve si pjesë e dizajnit të detajuar duhet të marrë parasysh se nuk rekomandohet të kryhen punët gjatë kohës së mbarështimit (Maj-Qershor në përgjithësi)

Pastrimi i kanaleve të kullimit, krijimi i kanaleve janë masat e nevojshme që duhet të përfshihen në dizajn, në mënyrë që të parandalohen përmbytjet.

## **Faza e ndërtimit**

*Furnizimi i materialeve:* Kontraktuesve do t'u kërkohet të përdorin ose blejnë materiale nga impiantet ekzistuese të asfaltit, guroret e gurëve dhe huazohen gropa që veprojnë me leje dhe licenca të vlefshme mjedisore dhe të tjera. Dispozitat e duhura për këtë qëllim do të bëhen në dokumentet e kontratës si më poshtë. Transportet e materialeve: Operatorët e kamionëve do të kërkohet të mbulojnë ngarkesat e ngarkesave të kamionëve, të shmangin transportimin e materialeve, në rrugë publike, gjatë orëve të trafikut në mëngjes (ora 8:00 deri në 9 : 00am), dhe të përdorin rrugë alternative kudo që të jetë e mundur për të minimizuar bllokimet e trafikut. Kontraktorit do të kërkohet që të përgatisë dhe të dorëzojë tek supervizori i punimeve një plan menaxhimi të trafikut para fillimit të punimeve, duke treguar rrugët dhe kohët që do të përdoren për shpërndarjen e materialeve jashtë dhe në vend. Asnjë transport material nuk do të lejohet deri në miratimin e planit të menaxhimit të trafikut.

*Zhurma dhe pluhuri:* Kontraktuesve të ndërtimit do të kërkohet që të kufizojnë aktivitetet në orët e punës gjatë orëve të ditës (jo ndërmjet orës 7 deri në orën 7 ose siç është rënë dakord me publikun dhe autoritetet) dhe të përdorin pajisje me zhurma. Vendet e ndërtimit dhe vendet e magazinimit të materialeve do të ujitën sipas nevojës për të kontrolluar pluhurin.

*Ndërprerjet e trafikut dhe siguria e automjeteve / këmbësorëve:* Kontraktuesit do të përgatisin një plan menaxhimi të trafikut me masat e duhura për të kontrolluar dhe drejtuar trafikun dhe këmbësorët.

*Depozitimi i mbetjeve të ndërtimit:* Asfalti i bluar dhe mbetjet e prishjes nga vendi i ndërtimit do të hidhen në përputhje me rregulloret lokale të mjedisit dhe në vendet e miratuara nga autoriteti mjedisor.

*Mbetjet e ngurta dhe sedimentet në kanale:* Pastrimi i mbeturinave të ngurta do t'u besohet operatorëve të licencuar, me dispozita në dokumentet e tyre të kontratës për të kryer inspektime vizuale për materialet toksike përpara se të trajtohen, të ndahen fraksionet e mbeturinave sipas nevojës, të përdorin masat e sigurisë gjatë trajtimit dhe transportimit të mbeturinave dhe asgjësimin në deponitë e autorizuara miratimin e autoriteteve lokale.

*Ndotja e ujerave:* Kontraktuesve do t'u kërkohet të organizojnë siç duhet dhe të mbulojnë zonat e ruajtjes së materialeve; izolojnë beton, asfalt dhe vepra të tjera nga çdo rrjedhë uji duke përdorur formwork të mbyllur; izoloni larë zonat e kamionëve të betonit dhe asfaltit dhe pajisjeve të tjera nga rrjedha e ujit duke përzgjedhur zonat për larje që nuk janë të lirë kullues direkt ose indirekt në ndonjë rrjedhë ujore. Kontraktorët do të sigurojnë më tej trajtimin e duhur të lubrifikantëve, lëndëve djegëse dhe tretës nga ruajtja e sigurt; sigurojnë ngarkimin e

duhur të karburantit dhe mirëmbajtjen e pajisjeve; mbledhë të gjitha mbeturinat dhe vendosni në objektin e lejuar të rikuperimit të mbetjeve.

*Erozioni i tokës:* stabilizimi i pjerrësisë gjatë punimeve është një domosdoshmëri për të parandaluar erozionin dhe është një kërkesë e Planit të Menaxhimit Mjedisor dhe Social.

Flora dhe fauna: Makineria nuk duhet të lihet e papunë pranë pyllit të pishës. Punimet nuk do të ndodhin gjatë sezonit të mbarështimit (maj-qershor). Riplanimi i pemëve duhet të bëhet me kujdes, duke përdorur pajisjet e përshkruara në specifikimet teknike.

Zbulimet arkeologjike: Në rastin e gjetjeve të rastësishme, sigurohuni që të gjitha punët të ndalet dhe që autoritetet përkatëse të njoftohen brenda 24 orëve. Punimet mund të vazhdojnë vetëm pasi institucionet përkatëse të kenë dhënë udhëzimet dhe pastrimin e tyre.

*Ngritja e kampeve ndërtimore dhe pajisjeve përkatëse, siç janë vendet e magazinimit / magazinimit:* Specifikimet e kontratës së projektit parashikojnë që restaurimi i objekteve për banimin e personelit ndërtimor, magazinimi i pajisjeve dhe automjeteve, kampet e punës dhe objektet e ngjashme duhet të kryhen në mënyrë të kënaqshme dhe të nënshtrohen miratimit të SC. Duhet të jetë e qartë se dispozitat zbatohen për të gjitha objektet e tilla, duke përfshirë ato që janë negociuar privatisht.

*Health and Safety at work:* Testimet parandaluese shëndetësore për punëtorët, trajnimi për parandalimin e sëmundjeve, sigurimi i arsimit / informacionit dhe shëndetit lidhur me reduktimin e sëmundjes së lidhur me seksin; Informimi i popullsisë lokale në vendet e lira. Përfshirja maksimale e mundshme e punës në vend; Nevojat për strehim do të vlerësohen në të gjitha kampet e punëtorëve. Sigurimi i standardeve për akomodim; u sigurojnë punëtorëve udhëzime sigurie dhe pajisje mbrojtëse (syze, maskë, helmeta, çizme, etj); Sigurimi i trajnimit të punëtorëve të ndërtimit; Mekanizmi i ankesave për punëtorët për të ngritur shqetësime të arsyeshme në vendin e punës (komentet ose ankesat).

## **Faza e funksionimit**

*Mirëmbajtja e rruges:* Autoriteti Lokal do të jetë përgjegjës për mirëmbajtjen e rrugës së përmirësuar gjatë fazës së operimit. FSHZH do të përgatisë procedurat e mirëmbajtjes që do të jenë pjesë e dorëzimit të kontratës .. Masat do të përfshijnë edhe masat zbutëse mjedisore të rekomanduara në këtë dokument lidhur me Fazën e Operimit. Masat specifike do të përfshijnë mirëmbajtjen e pemëve dhe pastrimin e kanaleve të kullimit për të parandaluar përmytjet.

Programuesi i Sigurisë Rrugore do të inkorporojë auditimin gjatë fazave në vijim:

Në përfundim të ndërtimit dhe fillimit të funksionimit të rrugës, një ekspert i sigurisë do të kërkohet të inspektojë rrugën për të siguruar që elementët e sigurisë janë inkorporuar dhe zbatuar. Përveç kësaj, auditori do të rekomandojë masa të tjera administrative, të tilla si kufijtë e shpejtësisë. Auditori do të dorëzojë një raport të auditimit që konfirmon miratimin e rrugës dhe rekomandimet e tij / saj për masat administrative që do të ndërmerren gjatë fazës së operimit.

Përafërsisht dy vjet pas fillimit të fazës së operimit, eksperti i sigurisë do të kërkohet të inspektojë rrugën dhe të shqyrtojë procedurat e sigurisë me autoritetet dhe policinë. Auditori do të përgatisë një raport të auditimit dhe do të rekomandojë masa të mëtejshme për përmirësimin e sigurisë nëse është e nevojshme.

### **Menaxhimi i marrëdhënieve me punëtorët**

Kontraktuesi do të mbajë politika të burimeve njerëzore të përshtatshme për madhësinë dhe forcën e punës që përcakton qasjen e saj drejt menaxhimit të fuqisë punëtore në përputhje me kërkesat e ligjit shqiptar. Këto politika do të jenë të qarta, të kuptueshme dhe të arritshme për punëtorët:

- Krijimi dhe mbajtja e marrëdhënieve të shëndetshme ndërmjet punonjësit / menaxhmentit:
- Promovimi i trajtimit të drejtë, mosdiskriminimit dhe ofrimi i mundësive të barabarta për punonjësit
- Ligjet e punës dhe punësimit në vend, si dhe parimet kryesore dhe standardet rregullatore të përcaktuara në Kodin e Procedurës së Republikës së Shqipërisë
- Të mbrojtë dhe promovojë shëndetin e punëtorëve, duke promovuar në veçanti kushte më të shëndetshme dhe më të sigurt të punës

#### *Marredheniet e punës*

Kontraktuesi do të dokumentojë dhe komunikojë me të gjithë punëtorët kushtet e punës dhe kushtet e punësimit duke përfshirë të drejtën e tyre për paga, orët e punës, rregullimet jashtë orarit dhe kompensimin jashtë orarit, si dhe çdo përfitim (si pushimi për sëmundje, lindje / atësi ose pushim).

Duhet të zbatojnë parimet dhe standardet e shprehura në Kodin e Punës të Republikës së Shqipërisë si:

- heqjen e punës së fëmijëve
- eliminimin e punës së detyruar
- eliminimin e diskriminimit në lidhje me punësimin
- liria e shoqërimit dhe marrëveshja kolektive.

#### *Puna e fëmijëve*

Kontraktuesi do të pajtohet me të gjitha dispozitat ligjore përkatëse kombëtare lidhur me punësimin e të miturve. Në çdo rast, klienti nuk do të punësojë fëmijë në një mënyrë që është ekonomikisht shfrytëzuese, ose ka të ngjarë të jetë e rrezikshme ose të ndërhyjë në edukimin e fëmijës, ose të jetë e dëmshme për shëndetin e fëmijës ose fizik, mendor, shpirtëror, moral ose zhvillim social. Të rinjtë nën moshën 18 vjeçare nuk do të punësohen në punë të rrezikshme dhe të gjitha punët e personave nën moshën 18 vjeç do t'i nënshtrohen një vlerësimi të përshtatshëm të rrezikut.

### *Puna e detyruar*

Kontraktuesi nuk do të punësojë punë të detyruar, e cila përbëhet nga çdo punë apo shërbim që nuk kryhet në mënyrë vullnetare që kërkohet nga një individ nën kërcënimin e forcës ose dënimit. Kjo mbulon çdo lloj pune të pavullnetshme ose të detyrueshme, të tilla si puna e detyruar, puna e detyruar ose marrëveshje të ngjashme të kontraktimit të punës.

### *Mosdiskriminimi dhe mundësia e barabartë*

Në veçanti, kontraktuesi nuk do të marrë vendime për punësim në bazë të karakteristikave personale, kërkesat e punës bazojnë marrëdhënien e punës në parimin e mundësive të barabarta dhe trajtimit të drejtë dhe nuk do të diskriminojnë në lidhje me të gjitha aspektet e marrëdhënies së punës, duke përfshirë rekrutimin dhe punësimin, kompensimin (duke përfshirë pagat dhe përfitimet), kushtet e punës dhe kushtet e punësimit, qasja në trajnim, promovimi, ndërprerja e punësimit ose dalja në pension dhe disiplina.

### *Pagat, përfitimet dhe kushtet e punës*

Pagat, përfitimet dhe kushtet e punës së ofruar duhet të jenë përgjithësisht të krahasueshme me ato të ofruara nga punëdhënësit ekuivalentë në rajonin përkatës të atij vendi / rajoni dhe sektori në fjalë.

### *Shëndeti dhe Siguria në Punë (OHS)*

unëdhënësi do t'u sigurojë punëtorëve një mjedis pune të sigurt dhe të shëndetshëm, duke marrë parasysh rreziqet e qenësishme në sektorin e tij të veçantë dhe klasat specifike të rreziqeve në fushat e punës së klientit, duke përfshirë rreziqet fizike, kimike, biologjike dhe radiologjike. Kontraktuesi do të ndërmarrë hapa për të parandaluar aksidentet, dëmtimet dhe sëmundjet që dalin, lidhen me ose ndodhin gjatë punës me:

- identifikimin dhe minimizimin, për aq sa është e arsyeshme, shkaqet e rreziqeve të mundshme për punëtorët
- sigurimin e masave parandaluese dhe mbrojtëse, duke përfshirë modifikimin, zëvendësimin ose eliminimin e kushteve apo substancave të rrezikshme
- sigurimi i pajisjeve të përshtatshme për të minimizuar rreziqet dhe duke kërkuar dhe zbatuar përdorimin e tij
- Trajnimi i punëtorëve dhe ofrimi i stimujve të përshtatshëm për ta përdorur dhe në përputhje me procedurat e shëndetit dhe sigurisë dhe pajisjet mbrojtëse
- dokumentimin dhe raportimin e aksidenteve, sëmundjeve dhe incidenteve në punë

## **7. Rregullat gjate zbatimit per segmentin e propozuar**



Të gjitha masat zbutëse të renditura në tabelën e ESMP në fund të këtij dokumenti do të monitorohen gjatë hartimit, zbatimit të punimeve dhe fazave të operimit.

Fondi Shqiptar i Zhvillimit do të jetë autoriteti kontraktues për zbatimin e këtij nënprojekti, i cili do të financohet nga Banka Botërore. Përgjegjësitë e FSHZH gjatë zbatimit përfshijnë, ndër të tjera, përmbushjen e masave të përcaktuara në Raportin e Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social, Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social dhe Lejen e Mjedisit. PMMS është një detyrim kontraktual për shkak të të qenit pjesë e anekseve të kontratës.

Njësia e FSHZH-së e përbërë nga specialistë mjedisorë dhe socialë të dedikuar do të monitorojë vendin e punës në javë dhe do të sigurojë një listë kontrolli për secilën vizitë në terren në përmbushjen e kritereve të përcaktuara në dokumentet e lartpërmendura. Njësia mjedisore e FSHZH-së do të përgatisë raporte mujore mjedisore, duke trajtuar të gjitha problemet e vërejtura gjatë vizitave në terren dhe duke ofruar rekomandime dhe masa që duhet të ndërmerren.

Aprovimi i raportit të VNM kërkohet nga Ligji Shqiptar dhe prandaj raportimi periodik duhet të përgatitet nga përfituesi dhe të dorëzohet në Agjencinë Kombëtare të Mjedisit, siç përcaktohet në dokumentin e miratimit.

Punët ndërtimore do të mbikëqyren nga një mbikëqyrës i licencuar për këtë lloj punimesh, si dhe nga Bashkia Fier.

Sidoqoftë, meqenëse instrumentet mbrojtëse mjedisore dhe sociale konsiderohen një komponent integral dhe i rëndësishëm gjatë zbatimit të projekteve të financuara nga Banka Botërore, monitorimi dhe raportimi do të kryhen sipas kërkesës.

## 7.1. Forcimi i kapaciteteve per PMMS/VNMS

Operatori i ndërtimit dhe / ose mbikëqyrësi duhet të jenë plotësisht në dijeni të dispozitave të VNMS / PMMS dhe të jenë të trajnuar në lidhje me zbatimin e tij. Staf i FSHZH-së do të ofrojë trajnime për zbatimin e PMMS dhe raportimin, në përputhje me udhëzimet e Bankës Botërore dhe Kornizën e Menaxhimit Mjedisor dhe Social. Punëtorët do të trajnohen çdo javë në lidhje me çështjet e sigurisë dhe gjithashtu nga stafi i FSHZH gjatë vizitave në vendin e ndërtimit.

## 7.2. Raportimi dhe monitorimi

Inxhinier / kontraktor mbikëqyrës do të raportojë për zbatimin e VNMS / PMMS në FZHM çdo muaj, si dhe në zbatimin e punimeve. Raporti duhet të përfshijë një kapitull mbi ecurinë e mjedisit, bazuar në çështjet e VNMS / PMEVI. Përmbajtja e raportit do të pajtohet me FSHZH. Në rast aksidenti ose ndikimi negativ në mjedis (nuk parashikohet nga ESIA / ESMP), inxhinier mbikëqyrës do t'i raportojë menjëherë FSHZH-së.

Kontraktuesi duhet të zbatojë masat zbutëse për fazën e ndërtimit dhe operatorin për fazën e funksionimit

### 7.3. Informimi i publikut

E drejta e publikut për t'u informuar është një proces i detyrueshëm i kërkuar nga Konventa Aarhus, nga të cilat Shqipëria është palë nënshkruese, si dhe Udhëzimet e Poilcy Bankës Botërore.

Pas miratimit të financimit të projektit, Bashkia Fier, në bashkëpunim me FSHZH-në, do t'i vë në dispozicion publikut projektin teknik për rishikim publik.

Pasi që ky projekt nuk kërkon leje mjedisore, por vetëm një miratim të VNM paraprake, konsultimi publik për VNMS-në nuk është i detyrueshëm nga ligji shqiptar. Megjithatë, në përputhje me politikat operacionale të Bankës Botërore (OP 4.01 dhe shpalosja e informacionit), draft VNMS / PMSP do të shpalosen në gjuhën lokale në Fier (Bashkia Fier dhe në faqen e internetit të FSHZH, në shqip dhe anglisht). Takimi do të mbahet më 15 janar 2017, në lokalet e Bashkisë Fier. Reagimi që mblidhet në bazë të konsultimit publik, ndërsa komentet do të merren parasysh në versionin më të fundit të VNMS / ESMP (në procesverbalin e mbledhjes së VNMS-së të bashkangjitur si dhe ndryshimet e nevojshme), të cilat vetëm atëherë do të finalizohen.

Në përfundim, ky nënprojekt bie nën projektet e Kategorisë B, meqë ndikimet e tij mjedisore dhe sociale mund të menaxhohen përmes zbatimit të masave adekuate zbutëse të përshkruara në Raportin e Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social si dhe Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social. Përveç kësaj, pas komunikimeve të ndryshme me komunitetin lokal, projekt-modifikimi u ndryshua për të shmangur çdo rivendosje të pavullnetshme. Për këtë nën-projekt do të hartohet një Plan Veprimi i Shkurtuar për Ri-sistemimin, për të trajtuar dhe zgjidhur në mënyrë të përshtatshme kompensimin për blerjen e tokës bujqësore që do të ndodhë për shkak të zgjerimit të pashmangshëm të rrugës përmes këtij segmenti.

### 7.4. Mekanizmi i ankimeve

Mekanizmi i ankesave që nevojitet për të zgjidhur problemet dhe për të menaxhuar çështjet e paparashikuara që mund të lindin gjatë zbatimit do të organizohen në mënyrë të tillë që ato të jenë të arritshme për të gjithë, me një shqetësim të veçantë për situatën e grupeve vulnerabël. Monitorimi do të jetë një ndërmarrje e përbashkët nën drejtimin e FSHZH-së për të matur dhe vlerësuar ndryshimin në statusin e familjeve të komuniteteve të prekura nga projekti.

## Plani i menaxhimit social dhe mjedisor

### A. Plani i masave zbutese

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
<b>Design Phase</b>	<i>Zhvendosja e pavullnetshme</i>	Shmangni rivendosjen me identifikimin e duhur të pronave që nga faza e projektimit	Designer contract		<b>Designer/LGU</b>	<b>Designer/LGU</b>	
<b>Design Phase</b>	<i>Mbrojta e pemeve</i>	Planifikoni me kujdes planin për të shmangur ripërpunimin e pemëve, gjë që mund të ndodhë vetëm nëse konsiderohet e nevojshme	Designer contract		Designer/ADF	Designer/ADF	
<b>Design phase</b>	<i>Permbytjet</i>	Merrni masa shtesë për të shmangur përmbytjet, siç është pastrimi dhe përmirësimi i kanaleve dhe kanaleve	Designer contract		Designer/ADF	Designer/ADF	
<b>Traffic management</b>	<i>Shtimi i trafikut, humbja e aksesit</i>	Përgatit planin e menaxhimit të trafikut	Designer contract		Designer/ADF	Designer/ADF	
<b>Pre-construction</b>	<i>Zhvendosja e pavullnetshme</i>	Përgatitja e Planit të Veprimit për Ri-sistemim në rast se nevojitet rivendosja e pavullnetshme			ADF/Designer/municipality		ADF/designer to prepare resettlement plan and municipality to follow up
<b>Pre-construction</b>	<i>Pastrimi i vendit të punës nga materiale inerte, pluhuri, betoni, asfalt i</i>	Në konsultim me Bashkinë e Fierit, sigurojnë një metodë të përshtatshme për riciklimin e	NA	<b>19,000</b>	ADF/Municipality of Fier	Contractor	As provided in BOQ

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
	<i>vjetër etj</i>	materialeve ndërtimore dhe materialeve të hekurishte. Mbeturinat nga pastrimi i vendit do të ndahen dhe transportohen dhe përpunohen / deponohen në deponitë e licencuara.					
<b><u>Pre-construction</u></b>	<i>Lejet</i>	Të gjitha lejet e kërkuara ligjërish (ndërtimi, mjedisi dhe të tjera) janë marrë para fillimit të punimeve.	NA	Included to project cost	ADF, Municipality and contractor		
<b><u>Pre-construction</u></b>	<i>Organizimi i trafikut</i>	Trafiku është organizuar përmes Planit të përkohshëm të Menaxhimit të Trafikut në mënyrë që të ketë ndërhyrje minimale dhe siguri maksimale të pjesëmarrësve. Përgatitja e sinjalizimit të trafikut dhe masave të sigurisë. Janë siguruar pasazhe të sigurta për këmbësorë.	NA		ADF, Municipality and contractor		
<b><u>Pre-construction</u></b>	<i>Njoftimi i publikut dhe institucioneve</i>	Të gjitha institucionet relevante (p.sh. policia e trafikut, ndërtimi, inspektorati i mjedisit dhe H & S, etj.) Janë njoftuar për punët e ardhshme. Publiku ka marrë informacione në kohë dhe relevante përmes mjeteve të përshtatshme dhe hapësirës	NA	Included to project cost	ADF, Municipality and contractor		

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		geografike dhe kohore të saj.					
<b><u>Pre-Construction</u></b>	<i>Materialet e furnizuara nga vende të paligjshme ose të paautorizuara mund të ushtrojnë presion mbi burimet natyrore</i>	Përdorni gurët ekzistues dhe të licencuar guroret;	NA	NA	stone quarry	Contractor to obtain all permits	As required in the environmental permit  To be specified in bid documents.
<b><u>Pre-Construction</u></b>	<i>Mbrojtja e peisazhit</i>	Përcaktoni procedurat për zhvendosjen e pemëve individuale të mbrojtura në konsultime me një botanist.	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	
<b><u>Pre-Construction</u></b>	<i>Mbrojtja e ujit dhe tokës</i>	Plani i gatishmërisë emergjente që përfshin planin e veprimit të kontrollit të rrjedhjeve dhe procedurat për aksidentet dhe rrjedhjet / rrjedhjet aksidentale.	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	
<b><u>Pre-Construction</u></b>	<i>Rreziku nga permbytjet</i>	Rreziku i përmytjeve do të trajtohet në dizajn, p.sh. megjithëse krijon kapacitete shtesë të kullimit, pastrimin e kanaleve të kullimit dhe kanaleve, rrugët lundruese ose të ngritura në	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	ADF	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
<b><u>Pre-Construction</u></b>	<i>Mbrojtja e biodiversitetit</i>	Organizoni që punët të ndodhin jashtë sezonit të mbarështimit. Rruga nuk hyn në moçal					Kjo është një rrugë ekzistuese dhe nuk ka pasazhe të kafshëve
<b><u>Pre-Construction/Construction</u></b>	<i>Demtimi i infrastruktures</i>	Punimet në seksionet që kalojnë infrastrukturën e shërbimeve do të koordinohen me ofruesit e shërbimeve komunale (energji elektrike, kanalizimi, furnizimi me ujë, telekomunikacioni etj.). Pozitat e sakta të infrastrukturës / instalimeve aktuale do të përcaktohen para fillimit të punimeve në një pjesë të veçantë.	Include d to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	
<b><u>Faza e ndërtimit</u></b>							
<b><u>Construction</u></b>	<i>Pluhuri i krijuar gjatë transportit të gurit, agregatit ose materialeve të tjera</i>	ngarkesa me kamion të lagësht ose të mbuluar.  Shkarkoni kamionët ndërkohë që parandaloni pluhurin, p.sh. shmangni rënien e lirë dhe përdorni fletët për mbrojtjen e pluhurit.	NA	NA	Construction Contractor	Construction Contractor	As required in the environmental permit  To be specified in bid documents.
<b><u>Construction</u></b>	<i>Pluhuri i gjeneruar gjatë punimeve të ndërtimit</i>	Vendi i ndërtimit të ujit dhe vendet e magazinimit të materialeve sipas rastit.	NA	NA	Construction Contractor	Construction Contractor	As required in the environmental permit  To be specified in bid

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>Gjatë pluhurit pneumatik të shpimit / zbërthimit duhet të shtypet pluhuri i vazhdueshëm me ujë dhe / ose instalimi i mbylljeve të ekranit të pluhurit në vend.</p> <p>Mjedisi përreth (së fundi një rruge) duhet të mbahet i lirë nga mbeturinat për të minimizuar pluhurin.</p>					documents.
<b>Construction</b>	<i>Ndotja e ajrit dhe zhurma nga makineritë në vend, transport dhe djegie në vend</i>	<p>Mos lejoni që automjetet ose makineritë të jenë të papunë në vend.</p> <p>Përdorni vetëm pajisjet e certifikuara dhe të duhura. Nuk lejohet djegia e hapur ose djegia e ndonjë lloji në vend.</p>	Minimal, included in the project cost	Minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	
<b>Construction</b>	<i>Çrregullimi i zhurmës tek njerëzit dhe kafshët</i>	Kontrolloni që zhurma e lëshuar gjatë rehabilitimit të rrugës nuk i kalon normat kombëtare të përcaktuara në rregullore (85 dB për mjedisin urban, jashtë siç përcaktohet në legjislacionin kombëtar).	minimal, included in the project cost	Minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	To be specified in bid documents.

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>Gjatë operacioneve mbylli motorët e gjeneratorëve, kompresorëve të ajrit dhe pajisjeve të tjera mekanike të fuqishme, dhe pajisjet e vendosura në kampin e terrenit.</p> <p>Asnjë punë e natës nuk do të kryhet pa një leje të veçantë dhe për një periudhë të kufizuar kohore. Punimet do të minimizohen ose shmangen gjatë sezonit turistik (korrik-gusht)</p>					
<b>Construction</b>	<i>Trafiku që mund të krijojë zhurmë, shter automjetesh, mbingarkesë rrugore në dhe përreth zonës</i>	Organizoni transportin material në orë të trafikut minimal. Përdorni rrugë alternative për të minimizuar bllokimet e trafikut. Punimet duhet të kryhen në mënyrë alternative në gjysmën e gjatësisë së rrugës ose në grupe me qëllim që të lejojnë hyrjen në kalim	NA	minimal, included in the project cost	Construction Contractor: Transport manager and Truck operator	Construction Contractor: Transport manager and Truck operator	
<b>Construction</b>	<i>Crregullim trafiku gjate ndertimit</i>	Plani i menaxhimit të trafikut	as specified	minimal, included in	Construction Contractor	Construction Contractor	Measures to be included in the Traffic management



Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		me masa të përshtatshme për të përcjellë trafikun dhe është i lehtë për t'u ndjekur (shenjat dhe sinjalizimet); në bashkëpunim me autoritetet lokale, përfshijnë policinë e trafikut. Informoni rregullisht komunitetet lokale dhe agjencitë informative të trafikut për ndërprerjet e trafikut. Sigurimi i aksesit alternativ në vendet kryesore (shkollat, hospitalistët).	in bidding documents, included in the project cost	the project cost			Plan (Bid documents)
<b><u>Construction</u></b>	<i>Siguria e automjeteve dhe e këmbësorëve</i>	Ndriçim të përshtatshëm dhe shenja sigurie të përcaktuara mirë. Njoftim me kohë në media kur ndërtimi do të zhvillohet	as specified in bidding documents, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	
<b><u>Construction</u></b>	<i>Zvogëlimi në burimet jo të ripërtëritshme dhe prodhimi i stresit ndaj mjedisit</i>	Përdorni lëndët e para (rërë, zhavorri, guri) vetëm nga furnizuesit që kanë licenca të vlefshme dhe koncesione të lëshuara nga autoritetet kompetente.	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
<b><u>Construction</u></b>	<i>Risk from surface soil erosion and landslides</i>	<p>Inspekto sitin për rrëshqitje të mundshme të tokës dhe erozionit sipërfaqësor.</p> <p>Sipërfaqja nga zona e punës do të zhvishet dhe do të magazinohet për përdorim të mëvonshëm në peizazhin e vendit;</p> <p>Menaxhimi i balotazhit sipërfaqësor do të zbatohet në të gjithë gjatësinë e rrugës;</p> <p>Pastrimi i kanaleve, i rrymave / kutive dhe mirëmbajtja e mirë e sistemit të kullimit do të sigurojë mbrojtje efektive të rrugës nga erozioni dhe sedimentimi;</p> <p>Sistematizimi i pjerrësisë do të kryhet në një mënyrë që nuk do të ndikojë në efektivitetin dhe efikasitetin e mbrojtjes nga erozioni.</p> <p>Aty ku punimet janë të nevojshme, ato do të ndërmerren në mënyrë të tillë që të minimizohet ndodhja e erozionit të tokës, madje edhe për periudha të shkurtra. Ata do të</p>	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>rehabilitohen (gjelbëruar) sa më shpejt të jetë e mundur. Rezervat nuk do të vendosen në këto toka.</p> <p>Gjatë punimeve do të ndërmerren masa të domosdoshme për parandalimin e erozionit dhe rrëshqitjeve të dheut (përdorimi i gardheve të mureve, balte me sanë dhe të tjera).</p> <p>Automjetet dhe manipulimet e makinerive dhe hapësira e lëvizjes do të përcaktohen paraprakisht dhe do të shënohen qartë.</p> <p>Në rastin e rrezikut të rrëshqitjeve të dheut, zbatoni masat adekuate, siç janë vlerësimi dhe dizenjimi gjeoteknik, instalimi i gabioneve, masat përforcuese etj.</p>					
<b>Construction</b>	<i>Ndotja e ujit dhe tokës nga punimet, menaxhimi dhe përdorimi i makinave ndërtimore</i>	Izoloni të gjitha veprat nga rrjedhat e ujit. Ku është e nevojshme përdorni pompat e ujit, filtrat dhe pajisjet e tjera për	as specified in bid document	50 / month, included in the project	Construction Contractor	Construction Contractor	Rekomandohet që gurët dhe materialet tjera që do të hiqen, të ripërdoren dhe të riciklohen në këshillën e Institutit të Monumenteve

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>të parandaluar turbullimin. Hapja e vendeve të punës me ngarkesë të mundshme me lëndën e pezulluar duhet të filtrohet para shkarkimit në rrjedhat natyrore.</p> <p>Kujdes është marrë për të mos përzjerë shtresën dhe nëntokën gjatë stripping. Shtresa e sipërme duhet të ripërdoret aty ku është e mundur. Zhveshja e tokës bëhet vetëm në zonat e nevojshme.</p> <p>Instaloni pajisjet e kontrollit të rrjedhjeve</p> <p>Keni një mekanizëm të kontrollit të rrjedhjes dhe ndërhyrje emergjente për të kontrolluar derdhjet.</p> <p>Vendi do të krijojë masa të përshtatshme për kontrollin e ujit dhe sedimenteve të tilla si p.sh. për të parandaluar sedimentet e ujit nga lëvizja jashtë vendit dhe</p>	S, , included in the project cost	cost			të Kulturës dhe komunës.

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>duke shkaktuar turbullim të tepruar në kanalin.</p> <p>Mbledhësit do të përshtaten përkohësisht për të shmangur shpërndarjen e ujit sipërfaqësor në rast të lotimit të rërës ose zhavorrit për të kontrolluar pluhurat.</p> <p>Mund të parkohen dhe manipulohen pajisjet e ndërtimit dhe automjetet (mirëmbajtja e rregullt dhe kontrolli i rezervuarëve të naftës dhe gazit, makineritë dhe automjetet) dhe të lahen vetëm në sipërfaqe të asfaltuara ose betoni me sistemin e mbledhjes dhe trajtimit të ujërave të balotazhit sipërfaqësor.</p> <p>Nuk do të ketë shkarkimin e ujërave të zeza tek marrësit natyralë pa një trajtim paraprak dhe zonën e mbrojtur me ujë, nuk do të ketë.</p> <p>Në pikturë në vend ose në aplikimin e veshjeve të mbrojtjes duhet të bëhet në mënyrë që anulon rrezikun e rrjedhjes ose</p>					

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		derdhjes në ujë (p.sh. duke përdorur tabaka).					
<b><u>Construction</u></b>	<i>Pollution</i> from improper disposal of waste materials	<p>Dispozitë përkohësisht materialin e mbeturinave të tokës dhe të mineraleve në një vendndodhje të përshtatshme të mbrojtur nga përmytjet, në bashkëpunim me komunën e Fierit. Mbeturinat minerale (shtresë e sipërme dhe të tjera) duhet të ripërdoren ose të deponohen / përpunohen në lokacionet / impiantet e licencuara. Asnjë mbeturinë nuk mund të qëndrojë në vendin e përkohshëm ose të punës pas përfundimit të punimeve.</p> <p>Për ruajtje të përkohshme dhe të shkurtër të mbeturinave, zgjidhni një zonë në sipërfaqen e padepërtueshme me sistemin e grumbullimit të balotazhit, larg çdo rrjedhjeje potenciale në rrjedhën ujore. Është siguruar numër i mjaftueshëm i kontejnerëve të mbeturinave për grumbullim të veçantë dhe vëllim / kapacitet adekuat.</p>	minimal, included in the project cost	As specified in BOQ, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	Most of the waste generated can be recycled.

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>Mbledhni dhe menaxhoni në mënyrë adekuate të gjitha mbeturinat në kohën e duhur, duke përfshirë materialin e pastruar që mund të hiqet vetëm në vendet e miratuara nga komuna.</p> <p>Të gjitha mbeturinat, duke përfshirë mbeturinat e ndërtimit dhe materialet e gërmuara, do të transportohen rregullisht dhe në kohë jashtë vendit dhe do të menaxhohen përmes një agjencie / kompani të licencuar dhe do të hidhen në një depon të licencuar / fabrikë përpunimi për llojin e mbeturinave.</p> <p>Rrugët dhe vendet e grumbullimit dhe hedhjes së mbeturinave do të identifikohen për të gjitha llojet kryesore të mbetjeve që priten nga aktivitetet e prishjes dhe ndërtimit.</p> <p>Mbeturinat e përgjithshme, mbeturinat e riciklueshme, mbetjet organike, të lëngëta dhe kimike nga klasifikimi në vend dhe të depozituara në kontejnerë</p>					

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>të përshtatshëm.</p> <p>Kurdo që është e mundur, kontraktuesi do të ripërdorë dhe riciklojë materialet e përshtatshme dhe të qëndrueshme</p> <p>Të gjitha mbeturinat e rrezikshme dhe toksike (p.sh. vajra dhe vajra të grumbulluara) do të grumbullohen ndaras, në kazanët që janë të papërbushura dhe do të trajtohen në menaxhimin dhe deponimin e autorizuar në deponinë e licencuar / kompaninë përpunuese, faturat për të cilat do të mbahen .</p> <p>Do të mbahen manifestimet e mbeturinave / të dhënat që informojnë për vendndodhjen / përpunimin e mbetjeve, sasi të, llojin e mbeturinave dhe të tjera.</p> <p>Të gjitha llojet e mbeturinave do të grumbullohen veç e veç dhe nuk do të përzihen (të rrezikshme me lloje të mbetjeve të rrezikshme dhe të ndryshme të rrezikshme).</p> <p>Disponimi i çdo lloji të</p>					



Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		mbeturinave të lëngshme ose të ngurta në mjedisin natyror (veçanërisht uji) është rreptësisht i ndaluar.					
<b>Construction</b>	<i>Kontaminimi i mundshëm i tokës dhe ujit nga mirëmbajtja e pahijshme, ruajtja e papërshtatshme e materialeve dhe karburantit të pajisjeve</i>	<p>Organizimi dhe mbulimi i zonave të ruajtjes së materialeve; Trajtimi i duhur i lubrifikanteve, karburanteve dhe tretësve nga magazinimi i sigurt; sigurojnë ngarkimin e duhur të karburantit dhe mirëmbajtjen e pajisjeve; të grumbullohen të gjitha mbeturinat dhe të vendosen në objektin e lejuar të rikuperimit të mbetjeve ose në deponitë e licencuara. Në rastin e rrjedhjes, toka e ndotur duhet të mblidhet dhe si mbetje të rrezikshme të deponohen si mbetje të rrezikshme. Mbeturinat duhet të grumbullohen në kontejnerë të veçantë dhe të rrjedhshëm.</p> <p>Keni një mekanizëm të kontrollit të rrjedhjes, procedurat dhe pajisjet (p.sh. thithësit, çantat e papërshkueshme, gardhet e derdhjes, etj.) Dhe ndërhyrjet emergjente për të kontrolluar rrjedhjet.</p> <p>Ruajini të gjitha materialet në</p>	minimal, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	Komuna e Fierit duhet të ofrojë një leje me shkrim për një deponi të përshtatshme të mbeturinave përpara se të fillojnë punimet e ndërtimit. Deponia e përzgjedhur duhet të jetë e licencuar në barrë me rregulloren kombëtare dhe të mbajë të gjitha lejet e nevojshme (ndërtimi, mjedisi, etj.).

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>kontejnerët origjinalë në lokacione adekuate, të cilat lejojnë ruajtjen e rrjedhjes (p.sh. përdorimin e bundëve).</p> <p>Sigurohuni që punëtorët të njihen me rregulloret e sigurisë dhe kërkesat e ruajtjes për secilin produkt.</p> <p>Substancat e rrezikshme (duke përfshirë mbeturinat e rrezikshme) duhet të mbahen në kontenerë të mbrojtur nga depërtimi i përkohshëm gjatë ruajtjes së përkohshme. Ose konteneri ose depoja duhet të pajiset me sistemin e kontrollit sekondar.</p> <p>Asnjë sasi e madhe karburantesh nuk do të mbahet në vend. Në rastin e ripërdorimit në vend, do të ndërmerren masa parandaluese për të parandaluar derdhjen aksidentale (p.sh. përdorimin e tabelave).</p>					

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		<p>Në rast të ndonjë balotazhi që vjen nga zona e punëve eventualisht e ndotur nga substanca të rrezikshme, mblidhet në vend në një pellg të përkohshëm të mbajtjes dhe transportohet në një impiant adekuat të trajtimit.</p> <p>Puna dhe menaxhimi i tokës do të marrin në konsideratë të dhënat dhe kushtet metrologjike kur të planifikohen dhe kryhen (p.sh., shmangen punimet gjatë shirave të dendura).</p> <p>Asnjë ujë nuk mund të shkarkohet në natyrën përreth pa trajtim paraprak.</p>					
<b>Construction</b>	Protection from flooding	Pastrohen tombinot, kanale dhe elemente të tjera të kullimit për të siguruar kapacitet të mjaftueshëm të marrjes.	minimal, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	
<b>Construction</b>	Interruption of surface and underground drainage patterns during	Nëse është e mundur, në bashkëpunim me agjencitë dhe institucionet e tjera përkatëse, hiqen shkaqet e tjera për	minimal, included in the project	minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
	construction, creating of standing water.	përmbytje (p.sh., kanalet e ujitjes së bllokuar).	cost				
<b>Construction</b>	Workers health and occupational safety	<p>Sigurimi i punonjësve me udhëzimet e sigurisë dhe pajisjet mbrojtëse (syzet, maskat, helmetat, çizmet, dhe në përputhje me praktikat më të mira ndërkombëtare të H &amp; S. Pajisja mbrojtëse është e veshur gjatë gjithë kohës.</p> <p>Punëtorët janë të trajnuar / certifikuar në mënyrë adekuate dhe kanë përvojë në përdorimin e pajisjeve të rrezikshme dhe për pozita / punë më të larta të rrezikut.</p> <p>Të gjitha punët do të kryhen në mënyrë të sigurt dhe të disiplinuar, të dizajnuara për të minimizuar ndikimet dhe rreziqet për punëtorët, komunitetet përreth dhe mjedisin.</p>	minimal, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Construction Contractor	Construction Contractor	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		Në rast të ndërprerjeve aksidentale, ndaloni menjëherë të gjitha punët dhe hiqni shkaqet e aksidentit (p.sh. ndaloni rrjedhjen), njoftoni autoritetet e duhura dhe rregulloni emergjencat e rrjetit të dëmtuar në përputhje me kërkesat e Ligjit për emergjencat civile. Çdo incident do t'i raportohet menjëherë dhe rregullisht në mbikëqyrjen e inxhinierit. Gjatë pastrimit, sigurohuni që punëtorët të jenë të pajisur me pajisje mbrojtëse. Punëtorët do të shmangin kontaktin direkt me vendet e ndotura. Në rastin e tokës së ndotjes së ujit, toka ose uji i ndotur duhet të mblidhet dhe të merret për trajtimin / deponimin e duhur (si mbetje të rrezikshme).					
<b><u>Construction</u></b>	Works site organization	Vendndodhjet e ndërtimit janë të rrethuara ose të mbrojtura nga barrierat, shiritat dhe postimet informative dhe paralajmërimet.	Included in the project	Included in the project	Construction Contractor	Construction Contractor	

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		Vendi i ndërtimit është i pajisur me pajisje të përshtatshme sanitare (tualetet kimike) dhe zona pushimi për punëtorët; kit mjekësor dhe pajisjet e zjarrit është i pranishëm në vend, me përdorim të punësuarve të trajnuar. Vendi dhe kampi i ndërtimit mbeten të paarrtshme për publikun.	cost	cost			
<b><u>Construction</u></b>	Impacts on vegetation, trees, meadows, etc.	Është vendosur një njoftim i duhur për njoftimin e punonjësve për rregullat dhe procedurat kryesore që duhet të ndiqen.	NA	, included in the project cost	Construction Contractor; Forestry Directorate, Municipality of Fier		As specified in the environmental permit and technical specifications  According to the national environmental regulations, for 1 tree that is cut, 3 must be planted
<b><u>Construction</u></b>	Chance finds items of cultural/historical interest.	Në rastin e gjetjeve të rastësishme, sigurohuni që të gjitha punët të ndalet dhe që autoritetet përkatëse të njoftohen brenda 24 orëve. Punimet mund të vazhdojnë vetëm pasi institucionet përkatëse të kenë dhënë udhëzimet dhe pastrimin e	NA	In case of chance finds, the project owner will pay for all	Construction Contractor, ADF, municipality of Fier		Albanian legislation details necessary actions in case of chance find items.

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
		tyre. zona do të sigurohet dhe autoritetet përkatëse do të informohen brenda tri ditëve nga gjetjet e përmendura. Autoritetet do të kenë pesëmbëdhjetë ditë për t'u përgjigjur dhe të tregojnë cilat masa duhet të ndërmerren për të vazhduar me punimet.		required investigations			
<b><u>Construction</u></b>	<b>Labor and working conditions</b>  a) Disease prevention and health examinations	a) vizitat parandaluese shëndetësore për punonjësit, trajnimi për parandalimin e sëmundjeve, sigurimi i arsimit / informacionit dhe shëndetit në lidhje me uljen e sëmundjes së lidhur me seksin.	As specified in BOQ, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Contractor, ADF	Contractor	It is a legal requirement to provide protective equipment for safety at work

Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
	<p>b) Creation of additional workplaces</p> <p>c) Workforce accommodation</p> <p>d) Workers safety on site</p>	<p>b) Informimi i popullsisë lokale në vendet e lira. Përfshirja maksimale e mundshme e punës vendore.</p> <p>c) Nevojat për strehim do të vlerësohen në të gjitha kampet e punëtorëve. Sigurimi i standardeve për akomodim.</p> <p>d) u sigurojnë punëtorëve udhëzime sigurie dhe pajisje mbrojtëse (syze, maskë, helmata, çizme, etj);</p> <p>b) Sigurimi i trajnimit të punëtorëve të ndërtimit.</p> <p>c) Mekanizmi i ankesave për punëtorët për të ngritur shqetësime të arsyeshme në vendin e punës (komentet ose ankesat).</p>					



Phase	Issue	Mitigating measure	Cost (in EUR)		Institutional responsibility		Comments (e.g. secondary impacts)
			Install	Operate	Install	Operate	
<b><u>Construction</u></b>	<i>Grievance issues</i>	Ngritja e nje sistemi ankimimesh			ADF	Municipality	
<b><u>Construction</u></b>	<i>Damage to electricity, water, sewerage and other infrastructure</i>	Gjatë punimeve afër dhe në instalimet e shërbimeve (p.sh., energji elektrike, furnizimi me ujë, kanalizime, etj.) Shërbimet mund të mbyllen ose të kufizohen. Popullsia lokale do të informohet dhe, në rast të periudhave më të gjata të mbylljes, do të sigurohet furnizimi alternativ.  Kur punoni në afërsi të instalimeve elektrike dhe të tjera, për të shmangur dëmtimet, punimet do të jenë manuale me pajisje të lehta dhe pa përdorur makineri.	Included to project cost	Included to project cost	Contractor	Contractor	
<b><u>Operation / Maintenance/ Other</u></b>	<i>Çrregullimi i zhurmës ndaj popullatës lokale dhe punëtorëve të shkaktuar nga punimet e rregullta dhe të planifikuara të mirëmbajtjes në rrugë</i>	Kufizoni aktivitetet në orët e punës të orarit të ditës (siç është rënë dakord me autoritetet lokale).	Minimal, included in the project cost	minimal, included in the project cost	Maintenance  Contractor/L GU	Maintenance  Contractor/L GU	të specifikohen në dokumentet e kontratës së mirëmbajtjes-Specifikimet teknike për realizimin e punëve të mirëmbajtjes

## **SHTOJCA 1: Procesverbali i takimit të organizuar në Bashkinë Fier gjatë dizajnit paraprak**

Raport mbi mbledhjen e mbajtur në Bashkinë Fier për prezantimin e idesë paraprake për rikonstrukcionin e rrugës Fier - Seman

Më 12.12.2017, në ambientet e Bashkisë Fier u mbajt takimi për prezantimin e idesë paraprake për rikonstrukcionin e rrugës Fier - Seman. Ky takim synonte njohjen me idetë paraprake për këtë ndërhyrje të autoriteteve lokale duke shërbyer gjithashtu mbledhjen e të dhënave, reflektimeve dhe mendimeve rreth problematikës së ndërhyrjes, pajtueshmërinë e saj me vizionin strategjik zhvillimor lokal ose planet e ndërhyrjes në zonë nga autoritetet lokale.

Në takim morën pjesë kryetari i bashkisë së Fierit, z. Armand Subashi, specialistët e infrastrukturës nga komuna, përfaqësues nga OSHE (operatori për shpërndarjen e energjisë elektrike), bordi i kanalizimit të ujit, ndërmarrja e ujërave dhe kanalizimeve, administratorët në njësitë bashkiake ku kalon rruga, etj.

Pasi përfaqësuesi i FSHZH-së prezantoi pjesëmarrësit me natyrën e programit, kategorizimin e saj sipas skemës së Bankës Botërore dhe kërkesat e saj për financim.

Përfaqësuesi i kompanisë AVE Consulting, z. Arben Dervishi, i paraqiti pjesëmarrësit tri variante të mundshme të intervenimit. Z. Dervishi i njohu pjesëmarrësit me zonimin e rrugës sipas kërkesave të veçanta dhe ndërveprimit me rrethin.

Prezantimi u bazua në vizatime dhe lejoi një kuptim të qartë të ideve paraprake të projektit, gjë që u pasqyrua në komentet dhe diskutimet e pjesëmarrësve.

Kryetari i Bashkisë Fier, z. Subashi në fjalën e tij ngriti një sërë çështjesh që e vendosën ndërhyrjen në kontekst me zhvillimet e tjera infrastrukturore në zonë, ndër të cilat më e rëndësishmja për nevojën e rishpërndarjes së njerit prej lidhjeve kryesore të kalimi i Fierit në zonën ku ajo i takon rrugës Fier - Seman. Rrugët lundruese që ofrojnë hyrje në qytet nga ana e saj perëndimore janë menduar më parë të vendosen në një pikë tjetër të një rëndësie më të vogël. Një kërkesë tjetër ishte ajo e fillimit të ndërhyrjes në emërimin më afër qendrës së qytetit duke siguruar një lidhje më të mirë me rrugën rrethore të qytetit.

Objekti i diskutimit ishte gjithashtu edhe binarët e bikingut, të cilat në projekt janë parashikuar të bashkohen në njërën anë të rrugës pas binarit të Fierit. Brengat ishin se kjo mund të ndikonte në sigurinë e bikers.

Z. Subashi dhe pjesëmarrësit e tjerë theksuan se rruga ofron mundësinë të zgjerohet pasi në të dy anët e rrugës ka kanale kulluese dhe të ujitjes që mund të përfshihen në trupin e rrugës duke përdorur tuba duke krijuar kështu mundësi për një ndikim minimal në prona përgjatë rrugës.

Pjesë të këtij grupi diskutimi ishin ato për segmentin e fundit të rrugës, duke hyrë në plazhin Seman. Pikëpamjet e ndryshme kanë marrë në konsideratë ndikimin në vegjetacion mbi potencialin turistik të zonës, pritjet e vizitorëve që frekuentojnë këtë plazh, etj. Edhe pse mendimet mbi nevojën për të ruajtur rrjedhën e automjeteve në një distancë nga plazhi ishin shprehur besimi i përgjithshëm është se duke pasur parasysh faktin se vizitorët e përditshëm në këtë plazh shpesh marrin me vete sendet e sendeve apo ushqimin që ata kanë nevojë për qasje sa më afër që të jetë e mundur.

Objekti i komunikimit ishte gjithashtu nevoja për të koordinuar përpjekjet me aktorët e tjerë që janë aktivë në këtë zonë si TAP, i cili po përdor rrugën dhe ka qenë përgjegjës për disa nga përkeqësimet për shkak të përdorimit të automjeteve me tonazh të lartë. TAP angazhohet për të intervenuar në stabilizimin e terrenit dhe përmirësimin e asfaltit në pjesë të rrugës.

Një koordinim i mirë shihej si një mekanizëm i mundshëm për uljen e shpenzimeve të projektit.

Ing. Piro Ndreu, përfaqësues i Kompanisë së Ujësjellësit dhe Kanalizimit, nënvizoi faktin se zona ku ndodhet projekti ka një rrjet të dendur të projektuar dhe se projekti duhet të marrë në konsideratë duke reflektuar gjithashtu potencialin zhvillimor të zonës. Ai tha se Bashkia në bashkëpunim me KfW po planifikon të përmirësojë furnizimin me ujë në zonë në të ardhmen e afërt ndërsa TAP po planifikon edhe ndërtimin e stacionit elektrik në afërsi.

Z. Ndreu dhe folësit e tjerë theksuan mundësinë e zhvillimit të shpejtë të zonës pas përmirësimeve infrastrukturore të udhëhequra nga kjo ndërhyrje. Zona e plazhit gjithashtu mund të pritët të shohë një zhvillim të rëndësishëm në të ardhmen.

Përfaqësuesi i Operatorit për Shpërndarjen e Energjisë Elektrike (OSHE), Z. Gertan Bilesa tha se rrjeti elektrik duhet të konsiderohet me kujdes në këtë projekt. Kjo kompani përmbledh në planet e saj përmirësimin e rrjetit të planifikimit të ndërtimit të një linje 20 kW për zonat aty pranë.

Kompania gjithashtu nënvizon nevojat për të koordinuar përpjekjet për arritjen e rezultateve të kënaqshme.

Përfaqësuesit e Bordit të Ujit të Ujit nënvizuan rëndësinë e kanaleve përgjatë kësaj rruge që shërbejnë për një sipërfaqe të gjerë të pllakave të produktivitetit të lartë.

Diskutime të tjera përfshinin mundësitë për mbetjet deponituese, mbjelljen e pemëve përgjatë rrugës, problematikën që mund të ngrihet për hyrjet në rrugë etj.

Në fjalën përmbyllëse z. Subashi tha se komuna do të dërgojë një njoftim rreth preferencave të tij, ndërsa në të njëjtën kohë do të fillojë komunikimin me autoritetet për të kërkuar rialokimin e lidhjes së Bypassit të Fierit në rrugën Fier-Seman, ndërsa në të njëjtën kohë duke shprehur gatishmërinë e tyre për të qenë pjesë e komunikimit që do të çojë në zbatimin e këtij investimi

shumë të rëndësishëm për komunitetin lokal.



7.5.