



Përmbledhje Jo-Teknike

Skema e Propozuar për Rrugën Shëngjin-Velipojë, Shqipëri

80765

GUSHT 2019



SHËNIME TË PËRGJITHSHME TË RSK-së

Nr. i Projektit: 80765

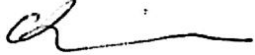

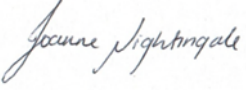
Titulli: Përmbledhje Jo-Teknike

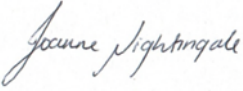
Klienti: Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim

Datë: Gusht 2019

Zyra: Helsby

Statusi: Rev00

Autori	Dr J Nightingale Corin Simmonds	Rishikimi teknik	Simon Boulter
			
Nënshkrimi		Nënshkrimi	
Datë:	31/8/2019	Datë:	01/9/2019

Menaxheri i projektit	Dr J Nightingale
	
Nënshkrimi	
Datë:	31/8/2019

Menaxher Projekti për Fondin Shqiptar të Zhvillimit	Ermir Omari	Drejtore i Departamentit të Infrastrukturës Fondi Shqiptar i Zhvillimit	Arben Skënderi
			
Nënshkrimi		Nënshkrimi	
Datë:	18/09/2019	Datë:	18/09/2019

Rishikuar nga
**Njësia e Mjedisit
dhe Sociale**
Fondi Shqiptar i
Zhvillimit

Nertis Mero dhe
Genti Cupi



Nënshkrimi

Datë:

18/09/2019

**Njësia e Menaxhimit
të projekteve të
Ndërhyrjeve
Infrastrukturore
Rrugore**
Fondi Shqiptar i
Zhvillimit

Dritan Mehdi Agolli



Nënshkrimi

Datë:

18/09/2019

RSK Environment Ltd (RSK) ka përgatitur këtë raport vetëm për përdorim nga ana e klientit, duke treguar aftësi dhe kujdes, dhe për qëllimet e përcaktuara në marrëveshjen që rregullon ndërmarrjen e kësaj veprimtarie. Raporti nuk mund të përdoret nga asnjë palë tjetër pa miratimin e shprehur të klientit dhe RSK-së. Lidhur me këshillat profesionale të dhëna në këtë raport, nuk jepet asnjë garanci e shprehur apo e nënkuptuar.

Në të gjitha rastet kur janë përdorur të dhënat e siguruar nga klienti apo nga burime të tjera, supozohet se informacioni është i saktë. RSK nuk mund të pranojë asnjë përgjegjësi për pasaktësinë e të dhënave të siguruar nga palë të tjera. Përfundimet dhe rekomandimet në këtë raport bazohen në supozimin se i gjithë informacioni i nevojshëm është siguruar nga organet të cilave i është kërkuar.

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

Në ato raste kur janë ndërmarrë hulumtime në terren, ato janë kufizuar në shkallën e detajeve të nevojshme për arritjen e objektivave të punës.

Kjo veprimtari është ndërmarrë në përputhje me sistemin e administrimit të cilësisë së RSK Environment Ltd.

1	HYRJA DHE QASJA	1
1.1	Hyrje	1
1.2	Përmbledhje e Projektit	1
1.3	Përshkrimi i Projektit.....	4
1.3.2	Shqyrtimi i Alternativave të Projektit.....	6
1.4	Aspektet Ligjore dhe Përputhshmëria	8
1.4.1	Kërkesat Kombëtare.....	8
1.4.2	Kërkesat e BERZH-it	8
1.4.3	Statusi i VNM-së.....	9
1.4.4	Konsultimi, Angazhimi dhe Publikimi për Palët e Interesit	9
2	PËRMBLEDHJE E NDIKIMEVE, RISQEVË DHE MUNDËSIVE TË PRITSHME TË LIDHURA ME PROJEKTIN	11
2.1	Biodiversiteti dhe Burimet Natyrore.....	11
2.1.1	Çështjet me ndjeshmëri kryesore.....	11
2.1.2	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	11
2.1.3	Funksionimi	12
2.1.4	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	12
2.2	Cilësia e Ajrit.....	13
2.2.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	13
2.2.2	Funksionimi	14
2.2.3	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	14
2.3	Zhurma dhe Dridhjet.....	14
2.3.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	14
2.3.2	Funksionimi	15
2.3.3	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	15
2.4	Hidrologjia dhe Cilësia e Ujit	15
2.4.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	16
2.4.2	Funksionimi	16
2.4.3	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	16
2.5	Dherat	17
2.5.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	17
2.5.2	Funksionimi	17
2.5.3	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	17
2.6	Peizazhi dhe Kënaqësia Pamore	18
2.6.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	18
2.6.2	Funksionimi	18
2.6.3	Shmangia, Lehtësimi dhe Rivendosja.....	18
2.7	Administrimi i Mbetjeve	18
2.7.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	18
2.7.2	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	19
2.8	Rreziqet Natyrore	19
2.8.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	19

2.8.2	Funksionimi	19
2.8.3	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	19
2.9	Cënueshmëria nga Ndryshime Klimaterike	20
2.9.1	Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi.....	20
2.10	Pikëpamja Sociale	21
2.10.1	Faza Parandërtimore / Ndërtimi	21
2.10.2	Funksionimi	22
2.10.3	Shmangia, zbutja dhe restaurimi.....	22
2.11	Trashëgimia kulturore.....	23
2.11.1	Parandërtimi / Ndërtimi.....	23
2.11.2	Funksionimi	23
2.11.3	Shmangia, zbutja dhe restaurimi.....	23
2.12	Shëndeti dhe Siguria në Punë dhe Komunitet	23
2.12.1	Shmangia, zbutja dhe restaurimi.....	23
3	MENAXHIMI MJEDISOR DHE SOCIAL	24
3.1	Menaxhimi dhe Realizimi i Projektit.....	24
3.2	Plani i Menaxhimit të Biodiversitetit.....	24
3.3	Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social	24
3.4	Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social.....	25
3.5	Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit	25
3.6	Mekanizmi i Ankesave.....	25
3.7	Personi i kontaktit	25
4	REFERENCA:	26

FIGURA

Figura 1-1: Vendndodhja e Projektit	3
Figura 1-2 Marrja në Konsideratë e Mundësive Alternative.....	7

1 HYRJA DHE QASJA

1.1 Hyrje

Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) po shqyrton mundësinë e ofrimit të një huaje sovrane për Republikën e Shqipërisë, me qëllim financimin e zhvillimit të skemës së propozuar të rrugës Shëngjin-Velipojë (më poshtë referuar si 'Projekti'). Projekti ndodhet në bregun perëndimor të Shqipërisë, rreth 55 km nga Tirana. Projekti përfshin rehabilitimin dhe përmirësimin e një rruge ekzistuese dhe ndërtimin e një segmenti të ri të rrugës (rreth 1,5 km gjatësi gjithsej) midis dy qyteteve (Figura 1-1).

Për këtë projekt nevojitet një Vlerësim i Ndikimit në Mjedis (VNM), në përputhje me kërkesat ligjore në Shqipëri. Ky është një proces ligjor që përfshin identifikimin e ndikimeve mjedisore me rëndësi (si pozitive dhe negative) dhe risqetqë mund të rezultojnë nga zhvillimi i Projektit. VNM-ja i mundëson propozuesit të Projektit, që në këtë rast është Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH), të hartojë masa të forta kontrolli me qëllim shmangien dhe zbutjen e ndikimeve të mbetura mbi elementët mjedisorë. Ndërkohë që legjislacioni shqiptar kërkon një VNM, Projekti në mënyrë vullnetare po merr në konsideratë edhe elementët, ndikimet dhe rreziqet shoqëro-ekonomike.

VNM-ja e Projektit është hartuar fillimisht nga FSHZH-ja në vitin 2017. Më pas, dokumenti është përditësuar në vitin 2019 me marrjen e të dhënave të mbledhura përmes studimeve mjedisore dhe të biodiversitetit të kryera për këtë qëllim. Ky raport paraqet një Përmbledhje Jo-Teknike (PJT) të kësaj VNM-je dhe përshkruan gjetjet kryesore të vlerësimit në 'gjuhë jo-teknike'. Kjo PJT është një prej vlerësimeve shtesë dhe planeve të veprimit për Projektin, që nevojiten për të përmbushur kërkesat e performancës së BERZH-it si mëposhtë:

- Vlerësim Suplementar i GjendjesFillestare të Biodiversitetit
- Vlerësimin i Ndikimit në Biodiversitet
- Vlerësimi i Rregulloreve për Habitatet
- Plani i Menaxhimit të Biodiversitetit
- Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social
- Plani i Administrimit Mjedisor dhe Social
- Plani i Menaxhimit të Shëndetit dhe Sigurisë

1.2 Përmbledhje e Projektit

Projekti është pjesë e Projektit për Ndërlidhjen e Rrugëve Rajonale dhe Lokale (PNRRL). Ky projekt synon të përmirësojë rrugët dhe të gjenerojë përfitime ekonomike si rrjedhojë e ndërlidhjeve rrugore, veçanërisht në sektorët e bujqësisë dhe turizmit, që janë shtysa të rritjes dhe punësimit në Shqipëri. Më konkretisht, PNRRL-ja e propozuar do të mbështesë zhvillimin e turizmit përmes përmirësimit të infrastrukturës rrugore për destinacione ekzistuese dhe të mundshme turistike. Gjithashtu, do të sigurojë kushte cilësore dhe favorizuese për turizmin (për shembull parkime, pika vrojtimi, dhe

sinjalistikë) në zonat e Projektit. Projekti do të mbështesë edhe integrimin e prodhuesve bujqësorë në zinxhirin e vlerave agro-ushqimore dhe në pjesëmarrje në treg, veçanërisht gratë, që përbëjnë shumicën e fuqisë punëtore në bujqësi.

Sipas Planit të Përgjithshëm Vendor të të dy bashkive, dhe Vlerësimit Strategjik Mjedisor të Bashkisë Shkodër, (përgatitur nga Universiteti Shtetëror i Arizonës, MetroPolis, Universiteti Polis dhe Bashkia Shkodër në vitin 2013), Projekti ka rëndësi strategjike, veçanërisht për sektorin e turizmit.

Numri i banorëve në Shëngjin dhe Velipojë është përkatësisht 12.630 dhe 9.623 (Ministria e Punëve të Brendshme, 2017), megjithatë këto dy qytete janë destinacione turistike në rritje. Sipas raportit të analizës ekonomike të Projektit, në vitin 2017 830.000 turistë kanë vizituar Velipojën dhe 1.000.000 turistë kanë vizituar Shëngjinin (J. V. Klodiada & Sphaera Ltd, 2018). Gjurma e propozuar e rrugës do të ofrojë një qasje më të drejtpërdrejtë dhe të shpejtë në këto destinacione turistike, krahasuar me rrugët ekzistuese.



Figura 1-1: Vendndodhja e Projektit

1.3 Përshkrimi i Projektit

1.3.1.1 Gjurma e Propozuar e Rrugës

Gjurma e rrugës së propozuar është 12,6 km e gjatë dhe zë rreth 12,5 ha. Një segment prej rreth 10,82 km i rrugës së propozuar do të përshkojë Zonën e Mbrojtur të Lumit Buna (Kategoria 5 e IUCN; Park Kombëtar), që është nën administrimin e Drejtorisë së Shërbimit Pyjor Shkodër dhe është përcaktuar si moçal i Ramsar-it, Zonë e Rëndësishme për Zogjtë (ZRZ) dhe kandidat për “Zonë Smerald” (Figura 2.2).

Rreth 2,3 km të segmentit rrugor në skajin veri-perëndimor të rrugës së propozuar në fshatin Rrjoll (në afërsi të Velipojës, Figura 2.1) janë pjesë e gjurmës aktuale të Rrugës Baks - Rrjollë. Në pjesën më të madhe kjo është rrugë e pashtuar ranore që shtrihet nga vendbanimet në Baks-Rrjoll, përshkon Rrjollin (Figura 2.3). Kjo rrugë ekzistuese ranore përdoret kryesisht nga turistët gjatë stinës së verës për të pasur qasje në plazh.

Prej kësaj pike, gjurma e propozuar e rrugës ngrihet gradualisht në kreshtën e Malit të Rencit dhe në vendndodhjen e një vendbanimi të rrënuar me një gjatësi prej rreth 5,25 km. Ky segment i gjurmës së propozuar përshkon kodra pa bimësi të gjendura në këmbët e Malit të Rencit, ndjekur nga një mozaik me shkurre lisi, grupe të vogla pyjesh të gjinisë së lisit mesdhetar me gjelbërim të përhershëm mbizotëruar nga *Quercus ithaburensis* (shqetësim i pakët nga IUCN, Shqetësim i Pakët), zona me rrëpira gurësh të rrëzuar me bimësi të pakët, shkëmbinj me shumë pak bimësi dhe zona të vogla me faqe shkëmbore të ekspozuara.

Përtej kreshtës së Malit të Rencit, gjurma përshkon një mozaik me kullota të degraduara, ara të ripërtërira që rrethojnë vendbanimet e degraduara. Që prej kësaj pike, gjurma përshkon zonat përreth me makia, dhe shkurre të larta dhe shkurre termo-mesdhetare, përpara se të bashkohet sërish me një rrugë/shteg të pashtuar ekzistues. Më pas, gjurma e rrugës së propozuar ndjek gjurmën e rrugës/shtegut ekzistues për rreth 3,7 km përpara se të bashkohet me Bulevardin Nënë Tereza në afërsi të Portit të Shëngjinit. Habitatet e gjendura përgjatë këtij segmenti të rrugës së propozuar mbizotërohen nga një mozaik i tokës së djerrë, makias, shkurreve të larta dhe termo-mesdhetare, dhe habitate të ndryshme me bimësi të pakët ose pa bimësi. Këto më pas ndiqen nga një pyll halor i mbizotëruar nga plantacionet me pishë, shkurre pishë në rigjenerim (që vijnë nga pastrimi i ngastrave me pisha) dhe nga vendbanimet në afërsi të Shëngjinit.

1.3.1.2 Projekti i Rrugës

Rruga e propozuar është me dy korsi me gjerësi që do të ndryshojë midis 7 m dhe 9 m në varësi të profilit të cepit të rrugës. Rruga do të ketë dy korsi për ndalesa emergjence në secilën nga anët (me gjerësi nga 0,5 m deri në 1 m në varësi të vendndodhjes) në disa segmente. Rruga do të ketë edhe barriera mbrojtëse, mure mbajtëse, mure mbrojtëse dhe një sistem kullimi. Përgjatë një segmenti prej 7 m të rrugës në Shëngjin do të instalohet ndriçim artificial. Ky segment i rrugës do të ketë edhe dy korsi anësore prej 0,5 m dhe dy trotuare prej 1,5 metra gjerësi. Ndriçimi artificial dhe trotuaret do të instalohen edhe në pjesën fundore të rrugës në Rrjoll. Rruga do të shtrohet me asfalt. Pjerrësia maksimale e rrugës do të jetë 8%, sipas standardit të parashikuar.

Segmenti i rrugës nga qyteti i Shëngjinit deri në majën e Malit të Rencit do të ndërtohet mbi një gjurmë ekzistuese të pashtuar, të karakterizuar nga një pjerrësi në rritje. Në pikën më të lartë do të ndërtohen një pikë panoramike dhe një rrugë dytësore, për t'u mundësuar turistëve të ndalojnë për pak minuta dhe të shijojnë pamjen.

Do të kryhen gjurmime për të pasur një rrugë të sheshtë se me pjerrësi të butë në zonat e pjerrëta. Në zonat me kënd të madh pjerrësie, skarpitet e rrugës do të sheshohen çdo 6 deri 8m lartësi. Këto skarpate do të konturohen me kanale kullimi për të shmangur dëmtimin e rrugës nga uji që mund të rrjedhë në sipërfaqe.

Segmenti nga maja e Malit të Rencit deri në Baks-Rjoll karakterizohet nga një pjerrësi e madhe dhe faqe shkëmbore me mundësi rrëshqitje. Me qëllim mbrojtjen e rrugës dhe mjeteve që lëvizin nga rënia e gurëve dhe me qëllim shmangien e gjurmimeve masive në faqen shkëmbore, do të ndërtohen 'tunele me anë të hapura' në pika kyçe (pra në zonat ku pjerrësia e tokës është më shumë se 60°), me platforma prej betoni arme që do të vendosen mbi rrugë në shtylla betoni (me pamjen e një tuneli katror).

Faqja shkëmbore në këtë segment të rrugës do të stabilizohet përmes përdorimit të terramesh (sistem përforcues i dherave në sipërfaqe shkëmbore) rretave e tokës / rretave me gjeotekstil (një rretë sigurie që do të mbështesë rritjen e bimësisë. Ky gjeotekstil ka dy shtresa. Shtresa e parë është e përbërë nga një rretë teli prej zinku që lidhet me faqen shkëmbore dhe mbron peizazhin nga erozioni. Shtresa e dytë është e përbërë nga një rretë e trashë plastike që mund të mbajë shtresa për mbjellje dhe rritje bimësie natyrore.

Në kuadër të përgatitjes së Projektit, do të kryhet një kontroll sigurie në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe dispozitat e Direktivës 2008/96/EC të BE-së. Kjo do të përfshijë përmirësime teknike dhe ekonomike të realizueshme të sigurisë rrugore.

1.3.1.3 Ndërtimi

Metodat e detajuara të ndërtimit nuk janë projektuar ende. Megjithatë, janë konfirmuar disa aspekte kyçe. Habitatet dhe shtresa e sipërme do të largohen me mjete niveluese dhe me buldozer. Gjithsej do të largohen 434 pemë dhe shkurre nga gjurma / korridori i punës gjatë pastrimit të habitatit, të cilat do të zhvendosen (ose spostohen) në zona të përshtatshme pritëse. Gjatë gjurmimit dhe nivelimit do të përdoren çekiçë pneumatikë dhe matrapikë, dhe gjatë ndërtimit nuk do të përdoren shpërthime. Rikonfigurimi dhe sistemimi i shpateve do të krijojë dhera dhe material guror shtesë. Materiali i gjurmuar (pra, shtresa e sipërme dhe nënshtresa shkëmbore) do të depozitohen dhe do të përdoren për ndërtimin dhe sistemimin e peizazhit. Vendndodhjet e sakta të këtyre vend depozitimeve do të përcaktohen në planin e administrimit të kontraktorit.

Materialet për ndërtimin e rrugës do të sigurohen nga një shoqëri e licencuar. Mbetjet nga materialet e Projektit do të largohen në përputhje me proceset zyrtare dhe qasja përkatëse do të miratohet nga autoritetet vendore. Punimet e ndërtimit nuk do të kryhen gjatë natës, kështu që gjatë natës do të instalohet gardh sigurie dhe ndriçim përreth makinerive përgjatë gjurmës së propozuar. Uji nga burimet ujore që gjenden në zonën e Projektit dhe në Peizazhin e Mbrojtur të Lumit Buna nuk do të përdoren për veprimtari ndërtimore (p.sh. Shpime) apo për konsum nga fuqia punëtore. Uji për punimet në zonën e Projektit do të sigurohet përmes boteve të ujit.

Ambientet e personelit si zyrat e lëvizshme dhe kabinat për magazinimin e sendeve personale dhe pajisjeve do të instalohen në brendësi të zonës së Projektit. Furnizimi me energji elektrike për zyrën do të bëhet përmes rrjetit ekzistues. Parashikohet që fuqia punëtore të përdorë akomodimet aktuale në Shëngjin. Punimet e tjera që kanë lidhje me Projektin përfshijnë zona gërmimi (guroret) dhe zonat e prodhimit / përpunimit të asfaltit dhe betonit. Vendndodhjet e këtyre zonave të punës do të përcaktohen në planin e administrimit të kontraktorit. Parashikohet që ndërtimi i rrugës të zgjasë 12 muaj dhe data e nisjes së punimeve do të përcaktohet nga Investitori, në kuadër të procesit të prokurimit.

1.3.1.4 *Funksionimi*

Sipas Raportit të Analizës Ekonomike, Projektimi i Rrugës Shëngjin - Velipojë, Projektdetë (dhjetor 2017), volumi i parashikuar i qarkullimit që do të përdorë rrugën e propozuar parashikohet të jetë 1.238 mjete në vit me një mesatare prej 2,5 udhëtarë për mjet. Punimet për mirëmbajtjen e rrugës do të kryhen çdo vit, ose kur të jetë e nevojshme. FSHZH do të jetë përgjegjës për monitorimin dhe punimet e mirëmbajtjes për 2 vitet e para të funksionimit, përfshirë edhe hartimin e Skemës së Peizazhit. Kjo përgjegjësi më pas do t'i kalojë bashkive (përkatësisht atyre Lezhë dhe Shkodër) për tre vitet në vijim, ose derisa të jetë arritur hartimi i skemës. FSHZH do të vijojë të ketë rolin e sigurimit të cilësisë për monitorimin e vendosjes së habitateve dhe specieve në kuadër të Planit të Rehabilitimit / Rivendosjes së Habitave dhe Specieve dhe Skemës së Peizazhit.

1.3.2 **Shqyrtimi i Alternativave të Projektit**

Në kuadrin e VNM-së u krye një vlerësim i alternativave të projektit (FSHZH, 2017). Projektin mori në konsideratë katër gjurmë alternative për Projektin e propozuar, përfshirë edhe një mundësi jashtë kuadrit të Projektit. Mundësia e parë e propozuar ishte një gjurmë që i qëndronte pranë bregut të detit në pjesën më të madhe të saj, por që kërkonte një segment të ri për të kaluar Malin e Rencit me një tunel. Mundësia e dytë ishte e ngjashme me të parën, por me dy segmente shtesë me tunele dhe një gjatësi disi më të shkurtër prej 14,870 m. Mundësia e tretë hyn në pjesën tokësore dhe i ngjitet Malit të Rencit pak pas daljes nga Shëngjini. Mundësia e katërt ishte e bazuar në Planin Rregullues të Lezhës. Rruga do të niste në Lezhë, do të ngjiste Malin e Rencit, së pari në pjesën perëndimore të kreshtës, duke kaluar më pas në qendër të kreshtës dhe më pas në pjesën verilindore të malit për të zbritur në drejtim të fushave të Velipojës. Kjo rrugë Lezhë-Velipojë do të lidhej me rrugën në Shëngjin.

U krye një vlerësim i alternativave duke marrë në konsideratë tre kritere sociale dhe mjedisore dhe 17 kritere dytësore. U përdor një sistem pikëzimi që i renditi mundësitë duke u bazuar në kritere dhe duke i dhënë një vlerësim nga 0 deri në 4, ku me 4 vlerësohej mundësia që kishte ndikimin më të madh. Bazuar në këto vlerësime, mundësia e gjurmës së tretë u identifikua si mundësia me ndikimin më të ulët në mjedis dhe u përzgjedh si alternativa e parapëlqyer.

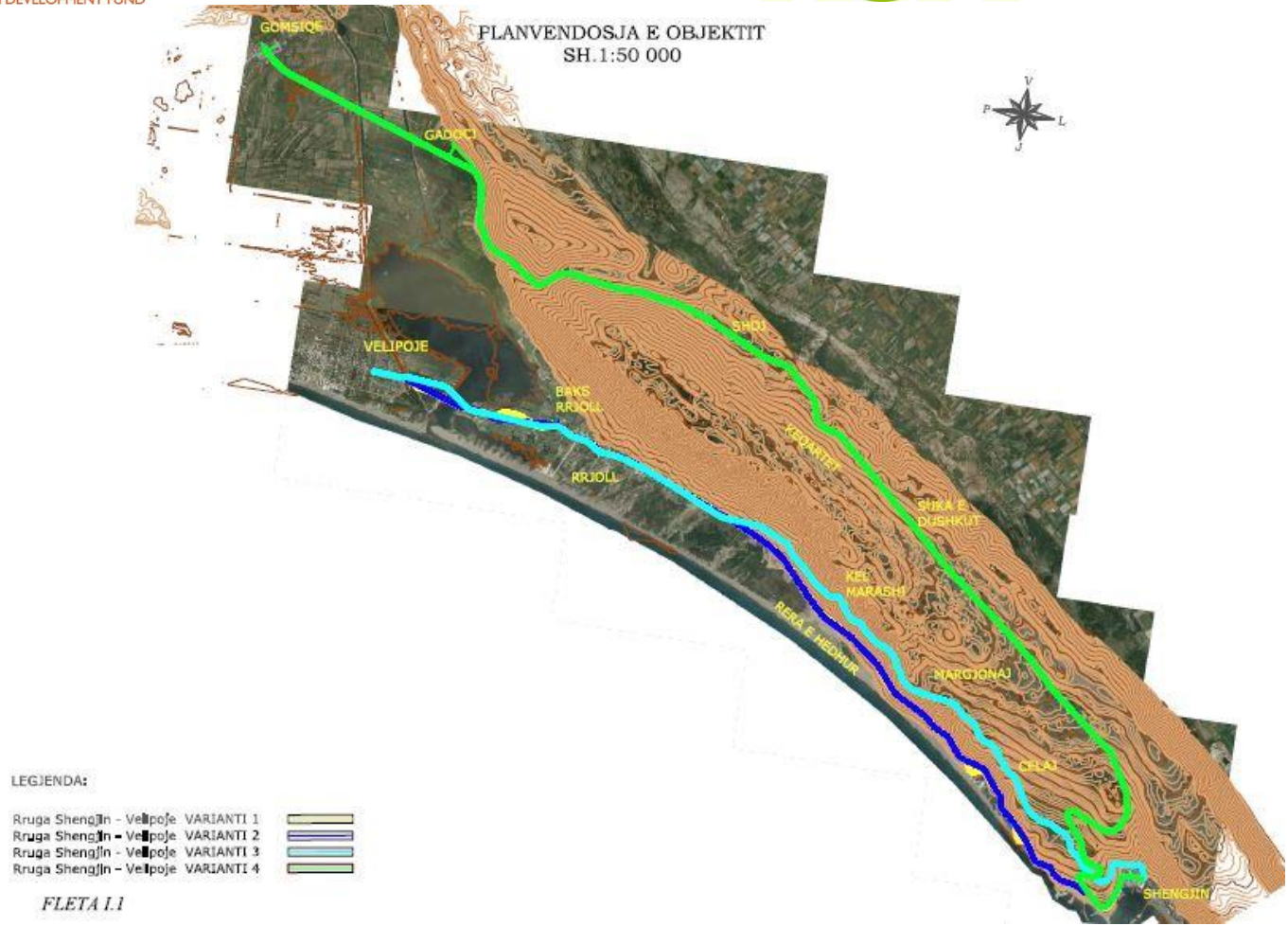


Figura 1-2 Marrja në Konsideratë e Mundësive Alternative

1.4 Aspektet Ligjore dhe Përputhshmëria

1.4.1 Kërkesat Kombëtare

Sipas kërkesave ligjore, Projekti i nënshtrohet një VNM-je në kuadrin e procedurës së marrjes së lejeve në Shqipëri, në përputhje me kërkesat e legjislacionit mjedisor shqiptar, përfshirë Ligjet Nr. 10440 dhe 10431. Ndërkohë që sistemi ligjor shqiptar kërkon një VNM, Projekti po merr në konsideratë në mënyrë vullnetare tiparet shoqërore-ekonomikë dhe vlerat e trashëgimisë kulturore të zonës së Projektit. Gjithashtu, projekti duhet të plotësoj të gjitha ligjet, VKM-të, direktivat dhe Kërkesat e BE në lidhje me Shëndetin dhe Sigurinë në Punë. Kjo do t'i mundësojë Projektit të jetë në përputhje me praktikën më të mirë ndërkombëtare dhe Kërkesat e Performancës të BERZH-it.

1.4.2 Kërkesat e BERZH-it

BERZH-i është një institucion financiar ndërkombëtar që përdor investimet si instrument për ngritjen e ekonomive të tregut. BERZH-i vë në qendër të veprimtarisë së vet angazhimin për energji të qëndrueshme dhe mbrojtjen e mjedisit. Kërkesat e Performancës së BERZH-it janë krijuar për tu ofruar udhëzime klientëve të BERZH-it lidhur me menaxhimin dhe përmirësimin e performancës së tyre mjedisore dhe sociale, përmes një qasjeje të bazuar në vlerësimin e risqeve dhe rezultateve. Paketa VNM e Projektit është përgatitur sipas Kërkesave të Performancës së BERZH-it, që janë si vijon:

- KP 1: Vlerësimi dhe Menaxhimi i Ndikimeve dhe Problematikave Mjedisore dhe Sociale
- KP 2: Kushtet e Punësimit dhe Punës
- KP 3: Efikasiteti i Burimeve dhe Parandalimi dhe Kontrolli i Ndotjes
- KP 4: Shëndeti dhe Siguria
- KP 5: Blerja e Tokës, Risistemimi i Pavullnetshëm dhe Zhvendosja Ekonomike
- KP 6: Ruajtja e Biodiversitetit dhe Menaxhimi i Qëndrueshëm i Burimeve të Gjalla Natyrore
- KP 7: Popullsia Vendase
- KP 8: Trashëgimia Kulturore
- KP 9: Ndërmjetësit Financiarë
- KP 10: Publikimi i Informacionit dhe Angazhimi i Palëve të Interesit

Projekti përfshin masat e praktikës më të mirë ndërkombëtare, sipas hierarkisë së parandalimit për të shmangur / pakësuar dhe rivendosur / rehabilituar të gjitha ndryshimet negative të kushteve mjedisore dhe sociale. Projekti përqendrohet veçanërisht në tiparet kritike për identifikimin e habitateve dhe ato që kanë vlerë të madhe sa i përket ruajtjes së biodiversitetit.

Paketa e VNM-së merr gjithashtu në konsideratë konventat dhe traktatet ndërkombëtare, që lidhen me çështjet mjedisore dhe sociale, veçanërisht sa i përket ruajtjes së biodiversitetit.

1.4.3 Statusi i VNM-së

VNM-ja paraprake iu dorëzua Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit në 18 mars 2018 dhe Projektit iu lëshua Leja Mjedisore nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit për Vendimin e VNM-së Paraprake më 28 maj 2019.

VNM-ja paraprake u përditësua nga FSHZH në gusht 2019 pas mbledhjes së të dhënave të reja mjedisore dhe të biodiversitetit.

Sipas Ligjit shqiptar Nr. 10440, datë 7.7.2011 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”, Neni 8, një Projekt duhet të riaplikojë për Lejen Mjedisore në rast ndryshimit materiale në Projekt dhe nëse punimet nuk nisin brenda 2 vjetësh nga data e Vendimit të parë për VNM-në Paraprake.

1.4.4 Konsultimi, Angazhimi dhe Publikimi për Palët e Interesit

Palët e interesit janë individë, grupe, apo organizata (organizata qeveritare dhe joqeveritare (OJF) që ndikojnë, ndikohen, apo kanë interes në Projekt. Këshillimi me ta dhe mbështetja e palëve të interesit janë thelbësore për projektimin dhe zbatimin e çdo projekti.

Legjislacioni shqiptar nuk kërkon kryerjen e konsultimit publik në fazën aktuale të zhvillimit të Projektit. Megjithatë, në kuadër të Projektit palët e interesit janë angazhuar përkatësisht. Konsultimime palët e interesit lidhur me biodiversitetin u ndërmor për të mbledhur informacion për VNM-në, për Vlerësimin nga Projekti të kuadrit Rregullator për Habitatet (RSK, 2019) dhe për Planin e Menaxhimit të Biodiversitetit (PMB). Vlerësimi Rregullator për Habitatet u ndërmor për të vlerësuar, identifikuar dhe përcaktuar ndikimet e mundshme negative të lidhura me Projektin mbi integritetin, objektivat e ruajtjes dhe/ose rëndësinë e biodiversitetit të Lumit Buna si Sit kandidat për Rrjetin Smerald. FSHZH dhe RSK organizuan një tryezë pune në Tiranë, më 23 janar 2019 ku u përfaqësuan organizatat vendore dhe rajonale, qeveritare dhe joqeveritare të poshtëshënuara:

- ADZM Lezhë (Administrata Rajonale e Zonave të Mbrojtura Lezhë)
- ADZM Shkodër (Administrata Rajonale e Zonave të Mbrojtura Shkodër)
- AKZM (Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura)
- Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH)
- Mbrojtje dhe Ruajtje e Mjedisit Natyror në Shqipëri (PPNEA)
- Shoqëria Shqiptare e Ortinologjisë (AOS)
- Universiteti Marin Barleti
- Albaglobal
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM)

Tryeza e punës hapi një diskutim rreth botëkuptimit aktual ekologjik të Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna, sitit Ramsar, IBA-s dhe Sitit kandidat për Rrjetin Smerald, identifikoi mangësitë në të dhëna, tiparet kyçe me përparësi për Projektin, efektet e mundshme me rëndësi për sejcilin tipar kualifikues dhe identifikimin e masave kyçe të

shmangies apo parandalimit të tyre. Komentet u mblodhën dhe u përdorën për të plotësuar Vlerësimin e Kuadrit Rregullator për Habitatet, VNM-në dhe PM-në.

Angazhimi dhe konsultimi i ardhshëm me palët e interesit do të kryhet në kuadër të procesit ligjor në Shqipëri. Ai do të bazohet në parimet e pjesëmarrjes, respektit për të drejtat e njeriut dhe kulturën, mosdiskriminimit, fuqizimit, transparencës dhe llogaridhënies.

2 PËRMBLEDHJE E NDIKIMEVE, RISQEVE DHE MUNDËSIVE TË PRITSHME TË LIDHURA ME PROJEKTIN

2.1 Biodiversiteti dhe Burimet Natyrore

2.1.1 Çështjet me ndjeshmëri kryesore

Projekti i propozuar ndodhet në një zonë me vlerë të lartë biodiversiteti, duke qenë se do të përshkojë Peizazhin e Mbrojtur të Lumit Buna (Kategoria 5 IUCN, Park Kombëtar), zonën Ramsar, Zonën me Rëndësi për Zogjtë, Zonën me Rëndësi për Bimët dhe Sitin kandidat për Rrjetin Smerald në një gjatësi prej 10,82 km. Zona e Zhvillimit të Projektit (ZZhP, e përkufizuar si gjurma e projektit, korridori i punimeve dhe kantieret përkatëse të punës) është identifikuar si zonë që përbën habitat për një sërë specimesh endemike, të rralla dhe të kërcënuara në shkallë kombëtare dhe botërore. Një studim i habitateve kritike dhe tipareve të biodiversitetit me përparësi konfirmoi praninë e pikave të ndjeshme kyçe që kanë vlerë të madhe për biodiversitetin.

2.1.2 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Ndikimet kyçe mbi tiparet kryesore të biodiversitetit, përpara parandalimit, janë përmbledhur më poshtë:

- humbja e përhershme e 17,8 ha habitat tokësor që bëhet pjesë e gjurmës së Projektit, përfshirë një pjesë të vogël të llojit të habitatit në Shtojcën 1 'dunat embrionike të lëvizshme' (kodi i BE 2110) dhe 14,3 ha habitate natyrore brenda Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna
- humbjen e habitateve të shtimit të zogjve që dihet se mbështesin shtimin e pesë specieve që janë botërisht të rralla dhe të kërcënuara, dhe 17 specieve që janë klasifikuar si të rralla dhe të kërcënuara nga Lista Kombëtare e Kuqe Shqiptare.
- humbjen e një vendbanimi të lakuriqit të natës hundëpatkua të vogël dhe lakuriqit të natës hundëpatkua të madh në një ndërtesë, si pasojë e spastrimit të habitatit
- spastrimin e 14 specieve të bimëve shqiptare në Listën e Kuqe nga gjurma e Projektit, përkatësisht: *Punica granatum* (në rrezik kritik), *Colchicum autumnale* (e rrezikuar), *Galatella albanica* (e rrezikuar dhe bimë endemike vendase e gjendur në tokat pyjore me *Quercus trojana*), *Origanum vulgare* (e rrezikuar), *Hypericum perforatum* (e rrezikuar), *Quercus ilex* (e rrezikuar), *Arbutus unedo* (e cenuar), *Erica arborea* (e cenuar), *Juniperus oxycedrus ssp. Macrocarpa* (e cenuar), *Ostrya carpinifolia* (e cenuar), *Quercus pubescens* (e cenuar), *Salvia officinalis* (e cenuar), *Satureja montana* (e cenuar) dhe *Crataegus heldreichii* (Thuajse e kërcënuar)

- humbjen e përhershme të një habitati pyjor lisi të brisqarit (*Cerambyx cerdo*) i renditur si i cenuar në IUCN, renditur si i rrezikuar në Librin e Kuq të të Dhënave në Shqipëri)
- rreziku i dëmtimit ose vdekjes aksidentale të individëve të specieve të faunës me përparësi për biodiversitetin, përfshirë brisqarin, çakallin e artë, vjedulla dhe macet e egra euroaziatike nga goditjet me automjete apo makineri gjatë spastrimit të habitatit dhe pas vënies në funksion të rrugës
- zhurma dhe dridhjet, përdorimi i ndriçimit artificial dhe ndikimet në cilësinë e ajrit gjatë ndërtimit priten të sjellin shqetësim dhe risistemim të faunës nga habitatet në afërsi të gjurmës së Projektit dhe ambienteve të lidhura me Projektin.
- rreziku më i madh për habitatet ujore (pra, pellgjet moçalore, lagunat bregdetare (një habitat me përparësi në Shtojcën 1), moçalet dhe vijat përkatëse ujore) dhe për speciet ujore lidhet me sedimentin pezull të krijuar nga punimet e tokës dhe rrjedhja.

2.1.3 Funksionimi

Gjatë funksionimit, pritet që struktura fizike e rrugës së propozuar (pra, skarpatet në anën e pjerrët të rrugës, pengesat e sigurisë dhe strukturat e betonit), së bashku me zhurmën dhe qarkullimin e mjeteve, të krijojë një pengesë për lëvizjen e faunës me madhësi mesatare, veçanërisht çakallit të artë, që jetojnë në habitate që mbivendosen me gjurmën e Projektit. Ndriçimi i disa segmenteve të rrugës gjatë natës mund të sjellë shqetësim në lëvizjen / ushqyerjen e faunës së natës, si lakuriqi i natës.

Rreziku më i madh ndaj habitateve tokësore dhe ujore, dhe diversitetit dhe bollëkut të specieve brenda zonës së Projektit, përfshirë edhe Peizazhin e Mbrojtur të Lumit Buna vjen nga ndikimet jo të drejtpërdrejta të Projektit, që lidhen me lehtësimin e aksesit dhe praninë njerëzore të lidhur me Projektin.

2.1.4 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Një përparësi kyçe për Projektin është siguria dhe ruajtja e vazhdueshme e Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna, sitit Ramsar dhe IBA. Përpara spastrimit do të kryhen kontrole për shmangien e të gjitha shqetësimeve dhe dëmtimeve të lakuriqit të natës, vjedullës dhe zogjve që shumohen në ZZHP gjatë ndërtimit. Druri i vdekur në tokat pyjore të lisit brenda korridorit të punës do të zhvendosen në një zonë pritëse të përshtatshme për të zvogëluar humbjen dhe rrezikun e vdekjes së brisqarit. Speciet bimore endemike, të rralla dhe të kërcënuara në shkallë kombëtare do të zhvendosen nga ZZHP në një zonë pritëse të përshtatshme për të zvogëluar rrezikun e humbjes apo dëmtimit të këtyre specieve individuale. Lakuriqi i natës që bën fole në ZZHP do të zhvendoset në një fole lakuriqi nate të përgatitur enkas. Me qëllim që çakalli i artë dhe specie të tjera të egra të kenë qasje në burimet që gjenden në ZZHP dhe në rajonin më të gjerë, është thelbësor krijimi i një pike kalimi për çakallin e artë dhe faunën tjetër me përparësi.

Zbatimi i Planit të Kthimit në Gjendje Fillestare dhe Peizazhit është thelbësor për rivendosjen e funksionimit të mjedisit fizik dhe ekosistemit brenda ZZHP-së në gjendjen që ishte, ose më mirë se gjendja përpara se ndërtimi i Projektit të kryhej.

Ndërkohë që veprimet e shmangies, lehtësimit dhe rivendosjes do të ulin rëndësinë e ndikimeve në biodiversitet, ato nuk do të eliminojnë të gjitha ndikimet e mbetura nga dhe të lidhura me Projektin. Për shembull, një sipërfaqe e përgjithshme prej 17,8 ha do të humbasë përgjithmonë brenda ZZhP-së. Ndikimet e mbetura do të vijnë edhe si rrjedhojë e lehtësimit të aksesit dhe pranisë njerëzore të lidhur me Projektin, dhe serioziteti i këtyre ndikimeve është i vështirë të përcaktohet në terma sasiorë. Kështu që Projekti do të zbatojë një Program Qëndrueshmërie / Eko-Turizmi për të pakësuar ndikimet jo të drejtpërdrejta të lidhura me Projektin në habitate dhe bimët vaskulare (dhe tipare të tjera me përparësi për biodiversitetin) që rrjedhin nga qasja e lehtësuar dhe prania njerëzore e lidhur me Projektin (kryesisht turistë). Objektivi i detyrës është të hartojë një program veprimtarish dhe këshillim të koordinuar me palët e interesit për të mbështetur eko-turizmin në rajonin e Shëngjinit dhe Velipojës në Shqipëri, përmes veprimeve strategjike dhe vendore. Parashikohet që programi të mbështesë ndërgjegjësim të shtuar mjedisor, komunitete të qëndrueshme dhe sigurtë në rajonin e Shëngjinit dhe Velipojës, promovimin e praktikave të ruajtjes dhe konservimit mjedisor, qarkullimin ekonomik përmes krijimit të rrjeteve të angazhimit të palëve të interesit, zhvillimin e kapaciteteve (përmes ofrimit të instrumenteve, planeve të menaxhimit, dhe materialeve të ndërgjegjësimin) dhe dialogun për politikën.

2.2 Cilësia e Ajrit

Në zonën e Projektit është kryer një monitorim i bazës fillestare të cilësisë së ajrit (pra PM10 dhe PM2.5, CO, SO₂, NO_x dhe VOC). Monitorimi i cilësisë së ajrit të ambientit identifikoi nivele të larta të SO₂ dhe NO₂ që i tejkalojnë standardet e BE-së.

2.2.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Veprimtaritë e ndërtimit të lidhura me Projektin kanë mundësinë të sjellin ndikime negative për cilësinë e ajrit. Këto përfshijnë:

- nivele të larta të lokalizuara të shkarkimeve nga motorët me djegie të brendshme si CO, SO₂, NO_x, grimca në ajër (PM₁₀ dhe PM_{2.5}) dhe VOC të prodhuara nga mjetet dhe makineritë e Projektit që përdorin naftë si lëndë djegëse
- shkarkime pluhur toke të matur si grimca në ajër më përmasa të ndryshme (p.sh. PM₁₀ dhe PM_{2.5}) të krijuara nga spastrimi i tokës dhe veprimtaritë e punës në tokë
- shkarkime të lokalizuara me pluhur çimentoje si rrjedhojë e punës me beton
- shkarkime tymrash të prodhuara nga përdorimi i bitumit gjatë punimeve për ndërtimin e rrugës.

Përpara zbatimit të masave të lehtësimit, këto ndikime në cilësinë e ajrit kanë mundësi të sjellin efekte negative në shëndetin njerëzor dhe në gjendjen e specieve të faunës dhe florës në zonën e Projektit. Dihet se shkarkimet e shtuara të pluhurit dhe të motorëve me djegie të brendshme mund të shkaktojnë irritim dhe pengesa të funksioneve respiratore, irritim të lëkurës dhe dëmtim të shikimit. Ndikimet e mundshme mund të kenë natyrë kumulative. Ndotësit mund edhe të gëlltiten (për shembull kur ato depozitohen në bimë apo fruta që më pas konsumohen), që mund të

sjellë ndikim negativ për shëndetin e njeriut dhe specieve. Serioziteti i ndikimeve tek njeriu dhe speciet e faunës dhe florës që vijnë si rrjedhojë e përthithjes së këtyre shkarkimeve të pluhurit dhe ndotësve të ajrit varet nga sasia, përbërja dhe situata respiratore e shëndetit të personave / specieve.

2.2.2 Funksionimi

Shkarkimet nga mjetet me djegie të brendshme në ajër nga veprimtaria e këtyre mjeteve kanë gjasa të jenë në nivele të larta gjatë fazës së funksionimit krahasuar me fazën e ndërtimit, shkaktuar kjo nga rritja e qarkullimit në zonën e Projektit deri në 1.238 mjete në vit. Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis: I detë për Projektimin e Rrugës Shëngjin - Velipojë (dhjetor 2017) ka identifikuar se 90% e të gjithë mjeteve për pasagjerë të regjistruar në Shqipëri janë të pajisur me motor nafte dhe se një pjesë e madhe të mjeteve të importuara janë dhe vjetra dhe shkarkojnë masa të mëdha grimcash SO₂. Për më tepër, VNM-ja thotë se përmbajtja e squfurit në hidrokarbure ka gjasa të jetë më e lartë se sa standardi evropian.

2.2.3 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Gjatë fazës parandërtimore / të ndërtimit, personeli dhe kontraktorët do t'i përmbahen një Proçedure Standarde të Veprimit për: Emetimet dhe Kontrollin e Pluhurit, Kontrollin e Erozionit dhe Sedimentit Pezull. Kjo përfshin përdorimin dhe mirëmbajtjen e mjeteve me efikasitet në lëndë djegëse, makinerive dhe pajisjeve që janë në përputhje me standardet e industrisë dhe që përdorin konvertitorët katalitikë / motorë me shkarkime të ulëta. Masat për kontrollin e pluhurit (pra, lagia, hedhja e zhavorrit dhe larja e gomave) do të zhvillohen në rrugë ndihmëse të paasfaltuara dhe sipërfaqe të ekspozuara me qarkullim të madh makinerish dhe mjetesh (pra, pikat e hyrje / daljes, rrugët e mjeteve dhe zonat e ngarkimit dhe shkarkimit) gjatë muajve të verës me thatësi, kur ngritja e pluhurit është e dukshme dhe gjatë periudhave me rrezik të lartë (pra në kushte thatësi dhe me erë). Uji për ndalimin e pluhurit duhet të merret nga burimet e përshtatshme me ujë të ricikluar, kur kjo është e mundur. FSHZH do të kryejë një vlerësim të cilësisë së ajrit përpara ndërtimit dhe do të monitorojë nivelet përgjatë fazës së ndërtimit.

2.3 Zhurma dhe Dridhjet

2.3.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Shkarkimet mbizotëruese të zhurmës të krijuara gjatë fazës parandërtimore dhe atë të ndërtimit vijnë nga burime si qarkullimi i mjeteve, mjetet e kantierit, çekiçët pneumatikë dhe matrapikët dhe makineritë (p.sh. makineri shpimi, tokmakët e shtyllave të betonit, ekskavatorët / niveluesit dhe rulat me dridhje. Zhurma gjatë ndërtimit do të jetë relativisht e lokalizuar, e përkohshme dhe e krijuar gjatë një periudhe 2 vjeçare.

Ndikimi nga zhurma e krijuar nga ndërtimi i Projektit mund të jetë me rëndësi brenda një zone jo më të madhe se 1 km nga kantieri i ndërtimit. Kjo pritet të sjellë shqetësim për faunën dhe faunën e zogjve në afërsi të gjurmës së Projektit dhe faunën në zonat 1a, 1b dhe 2b të Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna. Zhurmat do të mund të dëgjohen edhe nga banorët në afërsi të gjurmës së rrugës së propozuar, dhe mund të shkaktojnë shqetësim.

Pritet që dridhjet e tokës të shkaktuara gjatë ndërtimit nga qarkullimi i mjeteve, mjetet e kantierit, çekiçët pneumatikë dhe matrapikët dhe makineritë (pra, mjetet e shpimit, tokmakët e shtyllave të betonit, ekskavatorët / niveluesit dhe rulat me dridhje) të jenë relativisht më të lokalizuara dhe ndikimet shqetësuese nga niveli i zhurmës pritet të ndjehen deri në 200 m nga kantieri i ndërtimit.

Nuk do të përdoren shpërthime, kështu që nuk do të ketë ndikime zhurme, dridhjeje apo shpërthimi në ajër nga veprimtari të tilla.

2.3.2 Funksionimi

Zhurma dhe dridhjet gjatë funksionimit do të krijohen më së shumti nga qarkullimi i mjeteve që do të përdorin rrugën e propozuar Shëngjin - Velipojë dhe pritet që shkalla e tyre të jetë më e ulët gjatë funksionimit se sa gjatë ndërtimit.

2.3.3 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Personeli dhe kontraktorët do t'i përmbahen një Proçedure Standarde të Veprimit: Menaxhimi i Zhurmës dhe Dridhjeve përgjatë fazave parandërtimore dhe të ndërtimit. Kjo përfshin përdorimin e pengesave apo mbytësve të zhurmave (natyrore dhe artificiale), veçanërisht brenda dhe në afërsi të Peziazhit të Mbrojtur të Lumit Buna, si dhe mirëmbajtje të rregullt të mjeteve / makinerive për të zbutur zhurmat dridhjet. FSHZH do të kryejë gjithashtu një vlerësim të zhurmës dhe dridhjeve përpara ndërtimit dhe do të monitorojë nivelet përgjatë fazës së ndërtimit për të siguruar zbutje efikase, për sa është e mundur. Mekanizmi i ankesave i Projektit do të përfshijë gjithashtu një procedurë për marrjen e ankesave dhe dhe për trajtimin e tyre nga ana e FSHZH-së gjatë ndërtimit të rrugës.

2.4 Hidrologjia dhe Cilësia e Ujit

Peizazhi i Mbrojtur i Lumit Buna dhe zona Ramsar ndodhen në rrethin e Shkodrës dhe zënë një sipërfaqe prej 1.900 ha. Ato përfshijnë grykëderdhjen e Drinit, Lagunën bregdetare të Vilunit, Lumin Buna dhe grykëderdhjen e tij, dhe gjirin e Drinit që shtrihet në anën tjetër të qytetit të Velipojës përgjatë Detit Adriatik. Këto zona të mbrojtura janë të karakterizuara nga një sistem hidrologjik kompleks dhe burime të pasura ujore dhe moçalore. Kompleksi Ramsar i Liqenit të Shkodrës dhe Lumit Buna, Lumi Buna dhe burimet ujorë lidhës brenda habitatit ujor sigurojnë strehë për kafshët e egra, përfshirë specie kritike peshq dhe zogjsh që kualifikojnë habitatin dhe përfaqësojnë burime të rëndësishme natyrore për komunitetet dhe bizneset vendase, përfshirë peshkimin, akuakulturën dhe bujqësinë. Projekti ndodhet rreth 1,11 km nga Laguna e Vilunit, kanalet përkatëse të ujitjes dhe moçalet përbëjnë ujërat sipërfaqësore kryesore në brendësi të zonës së Projektit.

Kampionimi i cilësisë së ujit si bazë fillestare (që përfshiu por nuk u kufizua tek pH dhe Kërkesa Biologjike për Oksigjen, Kërkesa Kimike për Oksigjen dhe përbërja kimike) i kryer në zonën e Projektit identifikuan nivele të larta NO₃ që ka gjasa të vijë si rrjedhojë e mbetjeve nga bujqësia dhe burimet e tjera të ndotjes.

Gjurma e Projektit kryqëzohet me dhjetë përrenj të përkohshëm, që janë aktivë vetëm gjatë sezonit të shirave, gjatë të cilës mbetjet nga sipërfaqja transportohen në pjesën e poshtme të Malit të Rencit.

2.4.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Dhjetë përrrenjtë e vegjël të përkohshëm që kryqëzohen me gjurmën e rrugës do të devijohen me anë të nënkalesave të ujërave dhe sistemeve të kullimit. Këta përrrenj nuk kanë habitate ujore dhe specie. Kjo nuk pritet të ketë ndikim në hidrologjinë e ujërave pritës, si moçalet që gjenden në këmbët e Malit të Rencit dhe faunën ujore të lidhur me këta trupa ujorë.

Ndërtimi i Projektit nuk do të shkaktojë ndryshime me rëndësi në hidrologjinë e sipërfaqes së lagunës bregdetare, rrugëve ujore të lidhura me të, dhe moçaleve në Peizazhin e Mbrojtur të Lumit Buna. Kështu që, speciet që varen nga këto habitate nuk do të ndikohen. Nuk do të kryhet marrje uji (pra uji nuk do të përdoret për shpime apo konsum) brenda zonës së ndikimit. Uji për punimet civile do të sigurohet në zonën e Projektit përmes boteve të ujit.

Pritet që rreziku kryesor që i kanoset cilësisë së pritësve ujorë gjatë ndërtimit, përpara lehtësimit, është ngarkesa me sediment pezull krijuar nga punimet për përgatitjen e kantierit dhe veprimtaritë e ndërtimit (pra, spastrimi i habitatit, punimet e tokës, shpimet, magazinimi i shtresës së sipërme dhe zhavorrit, etj.). Ndikimi kryesor do të vijë si rrjedhojë e erozionit nga uji në zonat problematike gjatë periudhave të shirave, që do të sjellë rrjedha të ngarkuara me sediment, ndërsa erozioni nga era do të ketë ndikim shtesë gjatë muajve të thatë. Burimet ujore të gjendur më pranë gjurmës së Projektit (pra, dunat moçalore dhe pellgjet në këmbët e Malit të Rencir) janë më të çënueshme nga rreziku i ndikimit gjatë ndërtimit. Sedimenti pezull është i dëmshëm për cilësinë dhe shëndetin e burimeve ujore dhe mund të ndikojë furnizimin me ujë për banorët vendorë.

Ka edhe rrezik të ndotjes së ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore nga derdhjet aksidentale dhe depërtimi i përbërësve të rrezikshëm (pra naftë dizel, naftë, bitum, etj.) dhe nga ujërat e ndotura apo sistemet septike (si, tualetet e lëvizshme) gjatë ndërtimit. Kjo mund të ndotë habitatet ujore pritëse dhe të përbëjë rrezik për cilësinë e ujit në rrjedhën e poshtme, në diversitetin ujor dhe në furnizimin me ujë.

2.4.2 Funkcionimi

Pritet që erozioni dhe ngarkesa me sediment në ujërat pritëse gjatë funksionimit do të jetë më i ulët se gjatë fazës parandërtimore dhe asaj ndërtimore, megjithatë edhe gjatë funksionimit do të ketë rrezik për burimet e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore lidhur me derdhjen e përbërësve jo të rrezikshëm dhe karburantit të mjeteve.

2.4.3 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Stafi dhe kontraktorët do t'i përmbahen Procedurës Standarde të Veprimit për Shkarkimet dhe Kontrollin e Pluhurit, Erozionin, dhe Kontrollin e Sedimentit Pezull. Kjo do të përfshijë vënien në punë të digave dhe hendekëve për kontrollin e sedimentit gjatë ndërtimit, veçanërisht përgjatë vendeve me lartësi më të madhe mbi zonat e ndjeshme (pra, Peziazhi i Mbrojtur i Lumit Buna) për të pakësuar më tej rrezikun nga ndikimi prej ngarkesave me sediment. Për Projektin do të hartohen procedurat e veprimit në rast emergjence me qëllim administrimin efikas të derdhjeve dhe rrjedhjeve aksidentale to mbetjeve jo të rrezikshme dhe përbërësve të rrezikshëm. Stafi dhe kontraktorët do të trajnohen lidhur me administrimin e rasteve të derdhjeve. Kjo do të

përfshijë hartimin e një plani administrimi për derdhjen, incidentet, aksidentet dhe përgjigjen nga ana e kontraktorit.

Projektimi i sistemit të kullimit do të parandalojë ndotjen e burimeve ujore në rajon nga uji sipërfaqësor i ndotur. Kështu që, Projekti nuk pritet të ketë ndikime të drejtpërdrejta serioze në cilësinë e ujit dhe hidrologjinë e Lagunës Bregdetare të Vilunit, Lumit Buna dhe rrugëve ujore dhe moçaleve të lidhura me to, pas zbatimit të masave lehtësuese efikase.

2.5 Dherat

Në ZZhP ka prani të depozitimeve të formacioneve neogjene dhe kuartenare. Depozitimet neogjene janë njësia më e ulët në zonën e anketimit. Shkëmbinjë sedimentarë të periudhës neogjene janë të përbërë nga gurë baltorë dhe gurë ranorë. Formacionet kuartenare janë të pranishme në të gjitha zonat e ulëta brenda ZZhP-të. Lymishtja është e përbërë nga një përzierje gurës ranorë dhe fragmente zhavorri prej gurësh argjilorë të ndërthurur me rërë, rërë lymore dhe argjilë lymore që mbulojnë një shtresë zhavorri në bazë. Kjo shtresë ka një trashësi nga 20 deri në 40 metra. Fushat lymore bregdetare janë të mbuluara me luvisole, faeozema, arenosole, fluvisole, gleisole, vertisole, solonchak dhe histosole.

Erozioni i dherave është i dukshëm brenda zonës së Projektit dhe në Peizazhin e Mbrojtur të Lumit Buna, dhe ky erozion vjen si pasojë e trysnisë së madhe nga kullotja intensive dhe erozioni nga era.

2.5.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Veprimtaritë e ndërtimit pritet të sjellin humbjen dhe trazimin e dherave, ngjeshjes së dherave, humbje të mundshme të dherave si pasojë e erozionit në ato raste kur bimësia trazohet, hiqet, apo ndotet si pasojë e derdhjeve dhe rrjedhjeve aksidentale të përbërësve të rrezikshëm dhe jo të rrezikshëm. Nuk pritet të ketë humbje të tokave bujqësore.

2.5.2 Funksionimi

Rreziku i ndotjes së tokës nga derdhjet dhe rrjedhjet aksidentale të përbërësve të rrezikshëm (pra, karburanti i automjeteve) do të jetë i pranishëm përgjatë gjithë periudhës së funksionimit.

2.5.3 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Në kuadrin e Projektit do të analizohet një kampionim i dherave përpara spastrimit dhe do të hartohet e zbatohet një plan administrimi.

Nga Projekti do të hartohet dhe zbatohet një Plan për Kthimin në Gjendjen Fillestare dhe Peisazhin. Ky plan do të sigurojë një metodologji të qartë për kthimin në gjendje fillestare të mjedisit fizik në zonën e zhvillimit të Projektit, përveç rehabilitimit progresiv dhe rivendosjes së habitateve dhe specieve të bimëve vaskulare. Punimet e rehabilitimit dhe rivendosjes synojnë të rikrijojnë funksionimin e ekosistemit në 'të njëjtën gjendje' (ose më mirë) krahasuar me situatën që ekzistonte përpara bërjes së mundur të ndërtimit të Projektit.

Për Projektin do të hartohen procedurat e përgjigjes në rast emergjence me qëllim administrimin efikas të derdhjeve dhe rrjedhjeve aksidentale të mbetjeve jo të rrezikshme dhe përbërësve të rrezikshëm. I gjithë stafi dhe kontraktorët përkatës do të trajnohen lidhur me administrimin e rasteve të derdhjeve. Kjo do të përfshijë hartimin e një plani administrimi për derdhjen, incidentet, aksidentet dhe përgjigjen nga ana e kontraktorit.

2.6 Peizazhi dhe Kënaqësia Pamore

Peizazhi brenda zonës së Projektit mbizotërohet nga Mali i Rencit, që ka një lartësi prej 545 m mbi nivelin e detit dhe plazhet me rërë e moçalet në bazën e tij. Zona bregdetare është e përbërë nga plazhe dhe toka pyjore dhe nga sistemi i lagunës së Vilunit. Tre zona kyçe janë identifikuar si elementë të ndikuar nga rruga në kuadrin pamor.

- Kufiri i zonës së mbrojtur
- Monumenti i Natyrës, Rana e Hedhun
- Fshati Rrjoll, pjesa fundore e Projektit

2.6.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Gjatë ndërtimit, ndikimi në peizazh dhe ai pamor do të vijnë si pasojë e spastrimit të habitatit dhe peizazhit, pranisë së mjeteve dhe makinerive, gardhit të sigurisë, ambienteve të zyrave, vendmagazinimet dhe gropat e gërmimit të materialeve, që do të kenë një ndikim të rëndësishëm në karakterin e peizazhit natyrorë dhe elementët pamorë.

2.6.2 Funksionimi

Rruga do të vijojë të ketë një ndikim serioz në peizazhin e Malit të Rencit gjatë funksionimit të saj.

2.6.3 Shmangia, Lehtësimi dhe Rivendosja

Rikthimi i mjedisit fizik në gjendjen fillestare dhe rehabilitimi dhe rivendosja progresive e habitateve dhe specieve të bimëve vaskulare në përputhje me Planin e Rikthimit në Gjendjen Fillestare dhe Peizazhin të Projektit, do të jenë elementë thelbësorë për reduktimin e ndikimeve pamore negative. Këto nuk do të eliminojnë ndryshimet në karakterin e peizazhit, veçanërisht ndikimet negative në profilin e Malit Renci.

2.7 Administrimi i Mbetjeve

2.7.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Gjatë ndërtimit do të gjenerohen mbetje të rrezikshme dhe jo të rrezikshme. Kjo përfshin mbetjet me materiale jo të rrezikshme (pra, agregatët, betonin dhe materiale të tjera ndërtimi) dhe ujërat e ndotura, si dhe përbërjet e rrezikshme (pra, bitumi, kontenierët e vajit të përdorur, kontenierët e karburantit të përdorur). Largimi i papërshtatshëm i mbetjeve përbën rrezik ndotjeje në mjedis dhe dëmtimi të shëndetit njerëzor.

2.7.2 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Do të zbatohen masat e mëposhtme të lehtësimit:

- të gjitha mbetjet nga materialet do të largohen në përputhje kërkesat ligjore dhe qasja do të miratohet nga autoritetet vendore
- do të sigurohen dokumentacioni / licencat për lejet përkatëse për mbetjet
- për Projektin do të hartohen procedurat e përgjigjes në rast emergjence me qëllim administrimin efikas të derdhjeve dhe rrjedhjeve aksidentale të mbetjeve jo të rrezikshme dhe përbërësve të rrezikshëm, dhe stafi dhe kontraktorët do të trajnohen lidhur me administrimin e rasteve të derdhjeve.

2.8 Rreziqet Natyrore

Shqipëria është e pozicionuar në verilindje të Detit Mesdhe në rajonin e Ballkanit Perëndimor. I gjithë baseni i Mesdheut, përfshirë brigjet lindore dhe perëndimore përballen me risk të lartë nga tërmetet. Projekti është i vendosur në Zonën e Depresionit Peri-Adriatik në të cilën janë regjistruar një sërë tërmetesh për rajonin. Sipas hartës sizmike shqiptare, kjo zonë është e përfshirë në Shkallën VII (në lindje) dhe VIII të shkallës së intensitetit sizmik MSK-64. Kështu që ka mundësi të ketë tërmete të shkallës 6,5 dhe 7 Mmax.

Projekti është gjithashtu i vendosur në një zonë të prirur të ketë rrëshqitje gurësh. Skarpatet e pjerrëta në anën e Malit të Rencit janë të karakterizuar nga rrëpira gurësh dhe faqe shkëmbore të ekspozuara. Ka prova të rrëshqitjes së gurëve përgjatë sistemit të dunave dhe në afërsi të banesave në fshatin Rrjoll.

Rruga ekzistuese Baks - Rrjoll dhe vendndodhja e rrugës së re që gjendet në këmbët e Malit Renci, janë në një zonë përmytjeje. Kjo zonë është e karakterizuar nga habitate moçalore, pellgje, dhe është relativisht pranë lagunës bregdetare të Vilunit. Gjatë sezonit të shirave, ndodh rregullisht përmytje e lokalizuar e sipërfaqes.

2.8.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Rreziku i rrëshqitjes së gurëve do të rritet si pasojë e spastrimit të bimësisë, gërmimit, apo punës në pizazhin përgjatë Malit Renci gjatë fazës ndërtimore. Kjo mund të përbëjë kërcënim për shëndetin njerëzor, gjënë e gjallë dhe pronën. Administrimi i papërshtatshëm i ujërave sipërfaqësore mund ta përkeqësojë këtë çështje dhe mund të sjellë edhe më shumë përmytje të lokalizuar.

2.8.2 Funkionimi

Rrëshqitjet e gurëve dhe përmytjet do të vijojnë të përbëjnë rrezik për përdoruesit e rrugës dhe banorët gjatë funksionimit të rrugës nëse nuk ka administrim të përshtatshëm.

2.8.3 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Gjatë ndërtimit do të zbatohen masa për përgjigjen në raste emergjence për një gamë të gjerë rreziqesh, përfshirë rrëshqitjet e dherave, të gurëve, tërmetet, rrëshqitjen e baltës dhe përmytjet.

Punimet për stabilizimin e skarpateve do të kryhen nga inxhinierët gjatë ndërtimit, dhe do të zbusin rrezikun e rrëshqitjeve të gurëve dhe dherave.

Parashikohen që masat e marra në projektim të zbatohen gjatë fazës së funksionimit për të reduktuar rrezikun e përplasjes së gurëve nga rrëshqitja me mjetet që qarkullojnë. Projektimi i sistemit të kullimit do të reduktojë gjithashtu rrezikun e shtimit të përmytjeve vendore dhe do të ndihmojë në administrimin efikas të niveleve të larta dhe të rrjedhjes së ujërave sipërfaqësore.

2.9 Cënueshmëria nga Ndryshime Klimaterike

Pozicioni gjeografik i zonës së Projektit në një rrafshnaltë të ulët kodrinore me vargmale nga veriperëndimi në juglindje duket të jetë ndikimi më i madh në klimën e rajonit. Zona ka klimë mesdhetare me dimër të lagësht dhe të butë, dhe verë të thatë dhe të nxehtë, që janë tipike për këtë zonë të ulët qendrore dhe perëndimore.

Temperatura mesatare vjetore luhetet midis 14 dhe 15°C, dhe ndikohet ndjeshëm nga masat ajrore detare. Zakonisht, janari është muaji më i ftohtë i viti me një mesatare temperature prej 5°C, por ka ditë të ftohta edhe në vjeshtë dhe pranverë. Korriku dhe gushti janë muajt më të nxehtë me temperatura prej 40°C. Temperaturat luhaten nga rreth -8°C deri në 41°C gjatë vitit. Rajoni ka nivele të larta të ditëve me diell dhe gjatë vitit ka rreth 2.600 orë ndriçim me diell.

Reshjet mesatare luhaten nga 1.241 mm deri në 1.354 mm në vit, që është më e ulët se mesatarja e pjesës tjetër të vendit. Reshjet priren të ndodhin në periudhën e vjeshtës dhe dimrit dhe janë të përqendruara në një periudhë prej 120-130 ditësh.

Gjatë muajve të ftohtë mbizotëron era nga jugperëndimi, ndërsa gjatë muajve të ngrohtë ajo nga veriperëndimi. Gjithashtu vihet re edhe prania e një ere vendase e njohur si Murlani.

Klima e Shqipërisë po ndryshon si pasojë e ndryshimeve klimaterike (pra, ka rrezik më të madh për stuhi, përmytje, ndryshime të temperaturave dhe reshjeve). Kjo mund të ndikojë Projektin në mënyrat e mëposhtme:

- erozion i shtuar në sipërfaqen e rrugës, strukturat e betonit dhe peizazhin përreth
- rrezik i shtuar për përmytje dhe trysni ndaj sistemit të kullimit
- rrezik i shtuar për rrëshqitje gurësh dhe dherash
- shtim i pluhurit në ajër.

2.9.1 Shmangia, Parandalimi dhe Rivendosja/Rehabilitimi

Për Projektin do të përgatitet një vlerësim i riskut nga përmytjet dhe do të përcaktohen e miratohen masat për përshtatshmërinë e ndryshimet klimaterike me qëllim marrjen në konsideratë dhe zbatimin e masave të përshtatshme të projektimit, materialeve dhe mekanizmave për administrimin efikas të përshtatshmërisë me ndryshimet klimaterike (p.sh sigurimin e kapacitetit të mjaftueshëm për sistemin e kullimit gjatë reshjeve të dendura).

2.10 Pikëpamja Sociale

Bashkia Lezhë përbëhet nga dhjetë njësi administrative: Lezhe, Shëngjini, Zejmen, Shënkoll, Balldren, Kallmet, Blinisht, Dajç, Ungrej dhe Kolsh dhe ka një popullsi prej 106.245 banorësh. Qyteti i Lezhës është qendra e Bashkisë dhe ka një popullsi prej 65.633 banorësh, dhe është i pozicionuar në një zonë të ulët bregdetare të ndarë në dysh nga Lumi Drin.

Bregdeti i Adriatikut, plazhet dhe peizazhi detar i deltës së Bunës janë të rëndësishëm për turizmin që mbështet zhvillimin rajonal dhe rritjen afatgjatë të rajonit. Këto plazhe dhe toka pyjore tërheqin afërsisht 250.000 turistë në vit, kryesisht në muajt korrik dhe gusht (OKB, 2002). Në bregdetin e gjatë ka disa zhvillime dhe disa zona me vlerë të lartë biodiversiteti, që përfshijnë rezervat natyrore të brigjeve të Matit dhe Kune - Vain - Tales. Lagunat e Kune - Vainit dhe zonat e pasura me trashëgimi kulturore dhe natyrore janë zona të njohura për turistët, ku ekonomia është e shumëllojshme, por ku sektorët e tregtisë dhe shërbimeve punësojnë numrin më të madh të personave. Kohët e fundit, zhvillimi i një industrie të përpunimit të peshkut në Lezhë ka dhënë kontribut për rritjen ekonomike të Bashkisë. Sektorë të tjerë të punësimit përfshijnë bujqësinë dhe blegtorinë. Rajoni kërcënohet në momente të caktuara nga përmytjet.

Ekonomia e Bashkisë Shkodër është e mbizotëruar nga turizmi dhe bujqësia, por niveli i papunësisë është i lartë. Zonat bregdetare dhe liqenet, si edhe malet dhe trashëgimia kulturore ofrojnë mundësi të shumta për turizëm. Gjatë viteve të fundit në rajon janë bërë investime me rëndësi, kryesisht në përmirësime infrastrukturore si në urën e Bunës, pikën kufitare të Muriqanit në kufirin me Malin e Zi, dhe autostradën Shkodër - Hani i Hotit. Megjithatë ka edhe probleme ekonomike si mungesa e fondeve për kujdes shoqëror, në veçanti për të moshuarit dhe për personat me aftësi të kufizuara.

Sipas raportit të analizës ekonomike të Projektit, (dhjetor 2017) 830.000 turistë kanë vizituar Velipojën dhe 1.000.000 turistë kanë vizituar Shëngjinin gjatë vitit 2017. Ky lloj turizmi me volum të lartë dhe kosto të ulët vë nën trysni të madhe burimet vendore dhe vijon të stimulojë zhvillim të pakontrolluar urban.

2.10.1 Faza Parandërtimore / Ndërtimi

Projekti mund të ndikojë negativisht te popullsia vendase si më poshtë:

- ulja e cilësisë së ajrit, gjë që ndikon te shëndeti i njerëzve për shkak të tymrave të shkëputur nga toka dhe emetimeve nga djegia e hidrokarbureve
- shqetësime për shkak të zhurmave dhe vibrimeve të krijuara nga përdorimi i makinerive dhe automjeteve gjatë ndërtimit
- ulja e ritmit të shkëmbimeve tregtare të bizneseve vendase për shkak të shqetësimeve (si p.sh zhurma, vibrimet, cilësia e ajrit dhe pamja e pakënaqshme për syrin) gjatë fazës ndërtimore, veçanërisht gjatë sezonit turistik
- rritja e rrezikut të aksidenteve me automjetet dhe makineritë e Projektit
- rëndimi i trafikut për shkak të qarkullimit të automjeteve të Projektit në rrugë publike

- fluks punëtorësh ndërtimi dhe rritja e gjasave për sjellje anti-sociale dhe konflikt me banorët e turistët
- rritja e rrezikut për probleme me sigurinë.

Ndërtimi i Projektit ka një sërë përfitimesh pozitive të lidhura me ekonominë dhe punësimin. Kohëzgjatja e projektit është 12 muaj dhe parashikohet se për banorët vendas do të ketë mundësi të drejtpërdrejta punësimi ndonëse afatshkurtra. Projekti synon edhe rritjen e kërkesës për shërbimet dhe mallrat vendore. Shkalla e papunësisë në Shëngjin është e lartë, prandaj mundësitë për sigurimin e jetesës gjatë ndërtimit të projektit konsiderohen si përfitim.

2.10.2 Funksionimi

Rruga do të shkurtojë kohën e udhëtimit dhe do të lehtësojë qarkullimin e automjeteve midis Velipojës dhe Shëngjinit. Kjo pritet të kontribuojë edhe në rritjen e turizmit në rajon. Pritet që të ketë ndikime pozitive në ekonominë e zonës. Megjithatë, ky lloj turizmi me volume të larta dhe kosto të ulëta i vë “nën presion” burimet vendase (si qendrat shëndetësore, strukturat e menaxhimit të mbetjeve, si dhe burimet e infrastrukturën publike) dhe ka gjasa që të vijojë të stimulojë zhvillimin e kontrolluar dhe të pakontrolluar urban në rajon. Mund të ketë edhe disa pasoja sigurie për Projektin, duke përfshirë shtimin e trafikut dhe si rrjedhojë, të rreziqeve për aksidente.

2.10.3 Shmangia, zbutja dhe restaurimi

Projekti do të zbatojë masat e mëposhtme zbutëse:

- kontraktori do të sigurojë punësimin dhe trajnimin e fuqisë punëtore vendase dhe do të sigurohet që rekrutimi të jetë transparent dhe i hapur për të gjithë vendasit në moshë dhe të aftë për punë, pavarësisht gjinisë
- trualli i Projektit është nën pronësinë e shtetit. Megjithatë, FSHZH-ja do të përgatisë një Plan për Risistemimin dhe Restaurimin e Jetesës në rast se lind nevoja për blerjen e tokës nën pronësi private.
- do të vihet në zbatim edhe Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit dhe Mekanizmi i Ankimimit.
- rruga do të mirëmbahet rregullisht gjatë Funksionimit, për të minimizuar rreziqet për aksidente për shkak të pranisë së kushteve nën standarde dhe riparimeve.
- plani i Menaxhimit të Sigurisë dhe Qarkullimit Rrugor do të hartohet dhe zbatohet nga kontraktorët e projektit për të minimizuar rreziqet rrugore ndaj komunitetit dhe drejtuesve të mjeteve për qëllime pune.
- për këmbësorët do të ofrohen vendkalime të vijëzuara apo hyje nga mbrapa (pa automjete)
- Projekti do të jetë subjekt i kontrollit të sigurisë rrugore
- për projektin do të përgatitet dhe zbatohet një program për ndërgjegjësimin dhe vlerësimin e rrezikut ndaj komunitetit.

2.11 Trashëgimia kulturore

2.11.1 Parandërtimi / Ndërtimi

Gjatë ndërtimit nuk pritet të hasen burime arkitekturore apo kulturore dhe drejtimi i propozuar i rrugës është mjaftueshëm i distancuar nga monumentet shpallura të trashëgimisë kulturore (si p.sh nga Rana e Hedhun).

2.11.2 Funksionimi

Gjatë fazës operacionale, nuk janë parashikuar ndikime domethënëse në trashëgimi kulturore.

2.11.3 Shmangia, zbutja dhe restaurimi

Në përputhje me Kërkesën 8 të Performancës së BERZH-it, kontraktorët do të zbatojnë Procedurën e Gjetjeve Rastësore. Do të merret edhe pëlqimi i autoriteteve përkatëse për mbrojtjen e trashëgimisë kulturore.

2.12 Shëndeti dhe Siguria në Punë dhe Komunitet

Ndikimi në shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve dhe komunitetit do të merret në konsideratë në aktivitetet e ndërtimit për rehabilitimin, përmirësimin dhe ndërtimin e segmenteve të reja të rrugëve. Gjatë ndërtimit, aktivitetet që mund të ndikojnë në shëndetin dhe sigurinë e punëtorëve përfshijnë gërmime, veprimtari ngritëse, punime në lartësi, aktivitete në hapësira të kufizuara, skeleri dhe transport (përfshirë transportin e dherave dhe materialeve të ndërtimit). Disa nga këto aktivitete siç janë gërmimet, transportimi i materialeve brenda dhe jashtë vendit të ndërtimit, ngjeshja e shtresave të rrugëve mund të ndikojë në komunitetet që janë afër dhe duke përdorur rrugë ekzistuese. Ndikimet mund të jenë të natyrës së nivele të zhurmave, dridhjeve, cilësisë së ajrit, rritjes së trafikut duke përfshirë dhe përplasjet e mundshme.

2.12.1 Shmangia, zbutja dhe restaurimi

Planet dhe masat zbutëse duhet të zbatohen si më poshtë:

- Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë
- Planet e menaxhimit të trafikut
- Plani i reagimit ndaj emergjencave (përfshirë planin e evakuimit mjekësor dhe planin e sigurisë nga zjarri)
- zbatimi i LIGjeve, rregulloreve, VKM-ve dhe direktivave të BE-SË lidhur me shëndetin dhe sigurinë në punë
- identifikimi i receptorëve të ndjeshëm si shkolla, kopshte, ambulanca, etj., dhe caktimi i takimeve të komunitetit për të ofruar informacion mbi projektin dhe ndërgjegjësim mbi sigurinë dhe shëndetin.

3 MENAXHIMI MJEDISOR DHE SOCIAL

3.1 Menaxhimi dhe Realizimi i Projektit

Rolet, përgjegjësitë dhe sistemet e monitorimit për realizimin e masave të shmangies, zbutjes dhe menaxhimit detajohen në Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS) të Projektit, Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social (PVMS), VNM, Planin e Monitorimit Mjedisor (PMM) dhe Planin e Menaxhimit të Biodiversitetit (PMB). Zbatimi i këtyre tre masave kërkon personel, burime financiare, pajisje dhe sisteme mbështetëse të përshtatshme. Personeli i FSHZH-së dhe kontraktorët e projektit janë përgjegjës për plotësimin e kërkesave të parashtruara në PMB, PMMS, PMM dhe VNM. Përgjegjësia e kontraktorëve dhe furnizuesve të Projektit do të përcaktohet përmes termave dhe kushteve standarde të kontratës, konsistente me angazhimet e parashtruara në PMB, PMMS dhe PMM. FSHZH-ja angazhohet të zbatojë PMM-në, PMB-në dhe PVMS-në dhe të punojë me apo t'i ofrojë orientim kontraktorëve për të siguruar zbatim dhe përputhshmëri të plotë.

3.2 Plani i Menaxhimit të Biodiversitetit

Plani i Menaxhimit të Biodiversitetit (PMB) është përgatitur në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe me praktikën e udhëzimit përkatëse më të mira ndërkombëtare. PMB-ja detajon nismat, angazhimet dhe detyrimet e menaxhimit të biodiversitetit të Projektit. Qëllimi i PMB-së është të ruajë dhe promovojë jetëgjatësinë e specieve dhe habitateve me prioritet të lidhura me Projektin. Prioritet kyç për projektin është mbështetja e vazhdueshme për konservimin e Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna dhe Kompleksit Ramsar të Lumit Buna dhe Liqenit Shkodra.

PMB-ja ofron kuadrin për zbatimin e masave zbutëse dhe menaxhuese të biodiversitetit të Projektit gjatë parandërtimit / ndërtimit dhe fazave të Funkcionimit që do të ndiqen nga FSHZH-ja dhe kontraktorët e Projektit. Është përfshirë edhe përvijimi i strategjisë së monitorimit dhe vlerësimit të biodiversitetit për vlerësimin e efikasitetit dhe suksesit të masave të menaxhimit të biodiversitetit dhe mundësimin e përshtatjeve, nëse kërkohen. Kjo strategji parashikohet të zhvillohet më tej nga FSHZH-ja përpara fazës së parandërtimit / ndërtimit.

Zbatimi i PMB-së do të sigurojë harmonizimin e Projektit me praktikën më të mira, kërkesat ligjore dhe angazhimet e Projektit ndaj biodiversitetit, duke përfshirë edhe Kërkesën 6 të Performancës së Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH). Konservimi i Biodiversitetit dhe Menaxhimi i Qëndrueshëm i Burimeve Natyrore të Gjalla.

3.3 Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social

Për të përmbushur kërkesat e BERZH-it, është përgatitur Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social (PVMS) për Projektin. Në përgjithësi, PVMS-ja kërkon përputhshmëri me PMMS-në dhe PMB-në, si dhe përfshin kërkesa specifike për shumë veprime, qëllimi i të cilave është shmangia, reduktimi ose zbutja e ndikimeve të mundshme më domethënëse.

3.4 Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social

Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social i Projektit po përgatitet nga FSHZH-ja si pjesë e VNM-së. Ai përfshin regjistrin e masave zbutëse mjedisore dhe sociale që do të zbatohen nga Projekti për reduktimin e shkallës së ndikimeve negative të lidhura me projektin ndaj receptorëve mjedisorë dhe socialë. PMMS-ja është e harmonizuar me PMB-në dhe PVMS-në.

3.5 Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit

Për të përmbushur kërkesat e BERZH-it, do të përgatitet Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit për Projektin. Ai do të ofrojë kuadrin për konsultimin dhe angazhimin e palëve të interesit. Zbatimi i planit është shumë i rëndësishëm në ndërtimin e marrëdhënieve të forta, konstruktive dhe përgjigjëse ndaj palëve të interesit. Ka shumë rëndësi që nevojat, shqetësimet dhe idetë e palëve të interesit lidhur me Projektin e propozuar të identifikohen, si dhe të karakterizohen dhe menaxhohen ndikimet mjedisore dhe sociale të Projektit.

Angazhimi i palëve të interesit është një proces i vazhdueshëm që duhet të përfshijë hartëzimin, analizimin, planifikimin dhe publikimin apo shpërndarjen e informacionit nga ana e tyre, si dhe ngritjen e mekanizmit të ankimimit dhe raportimin e komuniteteve të prekura për gjendjen e çështjeve të adresuara përmes këtij mekanizmi.

Palët kyçe të interesit të Projektit, të identifikuarat tashmë, janë bashkia e Lezhës dhe Shkodrës, AKZM-ja, Ministria e Mjedisit dhe Turizmit, Ministria e Kulturës, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, OJF-të, vendasit dhe pronarët e bizneseve.

3.6 Mekanizmi i Ankesave

Mekanizmi i Ankimimit të Projektit po ngrihet nga FSHZH-ja. Ai do të jetë i hapur për të gjithë palët e interesit dhe do të lehtësojë trajtimin e shqetësimeve dhe ankesave të tyre, veçanërisht lidhur me performancën mjedisore dhe sociale të Projektit. Përmes këtij procesi, të gjitha shqetësimet, ankesat, komentet dhe sugjerimet do t'i drejtohen FSHZH-së, e cila do t'i përgjigjet këtyre ankesave të depozituara në kohë në mënyrë të përshtatshme. Mekanizmi i Ankimimit do të bëhet plotësisht publik në faqen e internetit të FSHZH-së (<https://www.albaniandf.org>).

3.7 Personi i kontaktit

Personi i kontaktit për këtë projekt është:

Nertis Mero, Specialist në Njësinë Mjedisore dhe Sociale

Departamenti i Infrastrukturës

Fondi Shqiptar i Zhvillimit

Nr. 10 Rruga "Sami Frashëri"

Tiranë, SHQIPËRI

nmero@albaniandf.org

4 REFERENCA:

Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH), (2017) Raporti i Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor, Projektimi i Rrugës Shëngjin -Velipojë, Projektide, FSHZH

CSBI (2015). Manuali ndërsektorial për zbatimin e hierarkisë së zbutjes, përgatitur nga Biodiversity Consultancy. <file:///C:/Users/jnightingale/Downloads/Guidance.pdf>

Go Green Studio (2019) raporti bazë Shengjin-Velipojë, Go Green

RSK (2019b). Vlerësimi i Ndikimit të Biodiversitetit; Projekti i Rrugëve në Shqipëri; Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

RSK (2019c). Projekti i Rrugëve Kombëtare në Shqipëri: Vlerësim Plotësues i Biodiversitetit - Skema e Propozuar e Rrugës Shëngjin-Velipojë; Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

Schneider-Jacoby, M., Schwarz, U., Sackl, P., Dhora, D., Saveljic, D & Stumberger, B. (2006): Vlerësim i shpejtë i vlerës ekologjike të grykëderdhjes së Bunës (Shqipëri / Mal i Zi) Euronatur, Radolfzell.