



REPUBLIKA E SHQIPERISE

**MINISTRIA E PUNEVE PUBLIKE,
TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT
DREJTORIA E PERGJITHSHME E RRUGEVE**

**RAPORTI
PER
VLERESIMIN
E
IMPAKTIT AMBJENTAL**

PERMBLEDHJE E PERGJITHSHME

KORRIDORI VERI - JUG

SEKSIONI RRUGOR

LEVAN - VLORA

SHKURT 2007

TABELA E PERMBAJTJES

1. PERMBLEDHJE E PERGJITHSHME	3
1.1. HYRJE DHE PERMBLEDHJE	3
1.2. LEGJISLACIONI NE LIDHJE ME VLERESIMET E IMPAKTIT AMBJENTAL	3
1.3. RRUGET ALTERNATIVE TE KONSIDERUARA	4
1.4. ASPEKTET TEKNIKE TE SKEMES	6
1.5. AMBJENTI EKZISTUES	7
1.6. IMPKATET E RENDESISHME AMBJENTALE	14
1.7. MASAT E PROPOZUARA LEHTESUESE	20

1. PERMBLEDHJE E PERGJITHSHME

1.1. HYRJE DHE PERMBLEDHJE

Ky seksion permban nje Permbledhje te Pergjithshme te Vleresimit te Impaktit Ambjental (EIA) per EBRD e propozuar per projektin e financuar rrugor Levan-Vlora (Projekti) i cili konsiston ne ndertimin e nje superstrate te re nga Levan deri ne Vlora qe kalon terthor ne luginen e Lumit Vjosa dhe pergjate Lagunes se Nartes. Dokumenti mund te perdoret si nje Permbledhje e vetme Jo-Teknike per EIA.

Dokumentu mundeson nje permbledhje te pergjithshme te te dhenave ne Vleresimin e Impaktit Ambjental te Projektit (EIA) dhe Plan ii Menaxhimit Ambjental (EMP), duke perfshire kuadrin ligjor dhe politik si dhe standartet ambjentale te aplikueshme, informacionin kryesor ambjental, impaktet potenciale te kthyeshme per ambjentet fizike, ekologjike dhe social – ekonomike ne zonen e Projektit, analizimet e alternativave, matjet lehetsuese, programet e konsultimit publik, si dhe planin e menaxhimit te ambjentit per Projektin.

Raporti i EIA eshte pegatitur duke konsideruar Direktiven e Keshillit te BE se dates 27 Qershor 1985 mbi vleresimin e efekteve te disa projekteve publike dhe private per ambjentin (85/337/EEC) dhe Direktiva e Keshillit 97/11/EC e dates 3 Mars 1997 duke pershtatur Direktiven 85/337/EEC mbi vleresimin e efekteve dhe disa projekteve publike dhe private per ambjentin. Keto direktiva jane transformuar dhe pershtatur ne Ligjin Shqiptar (Vleresimi i Impaktit Ambjental Nr. 8990, te dates 23.01.2003). Kjo duhet te shenoje faktin qe Ministria e Puneve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve, qe i ka kerkuar Bankes Europiane per Rindertim dhe Zhvillim (EBRD) per te marre pjese ne sponsorizimin e projektit, raporti i EIA eshte ristrukturuar me qellim qe te permbushete gjitha kerkesat e EBRD.

1.2. LEGJISLACIONI NE LIDHJE ME VLERESIMET E IMPAKTIT AMBJENTAL

Gjate dekares se fundit qeveria nisi te nderthure nje kuader zhvillimi qe te ndryshoje degradimin ambjental qe eshte rritur nga industrializimi i meparshem nen regjimin socialist, i cili e mohoi mbrojtjen e ambjentit ne teresi. Menaxhimi dhe mbrojtja ambjentale eshte teresisht pjese e Kushtetutes qe kerkon Republikes te:

“mirembaje nje ambjent teper te shendetshme dhe ekologjik per brezat e tanishem dhe te ardhshem”.

Legjislacioni qe udheheq mbrojtjen ambjentale qe eshte forcuar se tepermi shume shpejt ne Shqiperi. Ligji i pare per Mbrojtjen Ambjentale eshte cituar ne vitin 1993 dhe eshte modifikuar ne vitin 1998 dhe ne vitin 2001. Ky ligj nenvizon Kapitullin II, Vleresimi i Impaktit Ambjental, Neni 7 ku:

“te gjitha veprimtarite e personave fizike dhe ligjore, vendas apo te huaj, qe ushtrojne veprimtari ne territorin e Republikes se Shqiperise, do te jene teme e vleresimeve te impaktit ambjental”.

Nje ligj me i vonshem me Nr. 8934 mbi Mbrojtjen Ambjentale qe nenvizon se mbrojtja ambjentale mbetet nje detyrim it e gjitha shteteve, juridikisht dhe per te gjitha individet me veprimtari ne Shqiperi. Neni 34 kerkon qe cdo person apo organizate shtetere te zoteroje leje nga organizmat perkatese te (MEFWA) me qellim e te ndermarre cdo lloj punimi specifik ne Shqiperi qe ka nje impact ne ambjent. Me qellim qe te zoterohet kjo leje duhet te prezantohet me pare nje vleresim per impaktin ambjental.

Deri tani vone nuk ka patur ndonje process te perkufizuar ligjerisht per zhvillimin e EIAs. Eshte parapergatitur nje ligj per Vleresimin e Impaktit Ambjental ne vitin 1995 qe thauht se nuk eshte pershtaur kurre kjo nga Qeveria Shqiptare. Kjo parapergatitje ligjore eshte shfrytezuar per njer rast te caktuar si nje udhezues per procedurat e EIA ne Shqiperi. Megjithate, Ligji Nr. 8990 per Vleresimin e Impaktit Ambjental ka kaluar ne date 3/01/2003 dhe tani ai percakton te gjitha procedurat per pergatitjen e paraqitjes per miratimin e EIAs ne Shqiperi. Ligji percakton gjithashtu qe niveli i EIA duhet te prezantoje nje vleresim per tipe te ndryshme te zhvillimit.

Ligji Nr.8990 ka per qellim per te siguruar mundesimin e :

- a) Nje vleresimi te pergjithshem me nderthurje te impakteve ambjentale te projekteve apo veprimtarive qe do te realizohen me qellim qe te parandalojne dhe te menjanojne efektet negative ne ambjent ne kohen e duhur.

b) Nje pjese te procesit te vleresimit administrues me pjesemarrjen e institucioneve lokale dhe qendrore, institucioneve publike dhe organizatave jo fitim pruresse per ambientin, promovuesit te projektit, specialisteve te ambientit dhe personave juridike te specializuar ne ceshtjet ambientale.

Per kete projekt, neni 26 i ligjit nr. 8990 kerkon pjesemarrje publike ne procesin e Vleresimit te Impaktit Ambiental ne linje me kerkesat e legjislacionit te ri ambiental dhe direktivave perkatese te BE.

Rregulloret me te rendesishme dhe ligjet e aplikuara per kete EIA jane si me poshte:

- Ligji nr. 8934 “Per mbrojtjen e ambientit”;
- Ligji Nr. 8990 “Per Studimet e Vleresimeve Ambientale”;
- Law Nr. 8093 “Per burimet e ujrave” nga viti 1996 e permiresuar nga Ligjet Nr. 8375, 8605, 8736;
- Ligji Nr. 8897 “Per mbrojtjen e ndotjes se ajrit”;
- Ligji Nr. 8561 “Per rivendosjen dhe shfrytezimin e perkohshem te prones per interes publik”;
- Ligji Nr.7623 “Per pyjet dhe mbrojtjen e tyre” nga viti 1992 e ndryshuar nga nenet 63 dhe 64 nga Ligji Nr. 7839 “Per shfrytezimin e pyjeve”; dhe
- Ligji Nr. 7866 “Per Referendumin” qe perfshin ceshtjet e vecanta ambientale.

1.3. RRUGET ALTERNATIVE TE KONSIDERUARA

Gjate Studimit Konceptual jane konsideruar tre alternativat, duke niveluar rrugen ekzistuese. Qe kur eshte krijuar skema e rruges Levan - Vlora si pjese e projektit rrugor Fier-Levan-Vlora, rruge alternative B, C dhe D qe jane shfrytezuar per afersimin e seksionit rrugor ‘Fier-Levan’.

Si fillim studimi konsideron nese rruga ka qene e mundshme nga ana e fizibilitetit per te pershtatur nje rruge alternative qe menjanon teresisht Zonen e Mbrojtur Vjose-Narta. Megjithate nje studim i zones tregon se zona mbrojtese qe perhapet afersisht deri net re apo kater kilometra ne lindje te rruges ekzistuese per te perfshire zonen e peshkimit te ujrave qe ushqejne Lagunen e Nartes. Keshtu qe rruga ekzistuese dhe gjurma hekurudhore qe eshte pozicionuar mire brenda zones se mbrojtur. Kjo zone lindore e zones mbrojtese permban shume zona habitate qe konsistojne ne qytete te vogla dhe fshatra. Pervac kesaj nivelimi i tokes vjen duke u ngritur ne lindje. Keshtu qe terreni ne lindje, dhe jashte Zonave te Mbrojtura qe eshte teper i larte duke e bere keshtu teper te veshtire dhe teper te shpenzueshme per te ndertuar nje rruge te re perms kesaj zone dhe mund te kete nje impact me te madh mbi popullaten njerezore. Se fundmi cdo lloj gjurme rrugore alternative e konsideruar per ne lindje qe mund te hyje ne zonat e mbrojtura ne kendin jug-lindje te zonave te mbrojtura me qellim qe te lidhet me rruget ekzistuese te cilat hyjne ne qytetin e Vlores. Ne kete pikepmaje, rruget alternative drejt lindjes dhe totalisht jashte zonave te mbrojtura nuk jane konsideruar per alternativat e disponueshme.

Keshtu qe projekti konceptual eshte angazhuar ne konsiderimin e rruges ekzistuese “Opsioni Do-Minimum” qe mund te rehabilitohet dhe te nivelohet per te siguruar zgjidhjen per te minimizuar impaktin ne Zonen e Mbrojtur te zones Vjosa-Narta. Por sic eshte thene me lart, edhe shtrirjet rrugore ekzistuese brenda zones se projektuar. Mundesia e “Do-Minimum” mund te vazhdoje per te ndermjetesuar rrugen ekzistuese, e cila perfshin rrugen permes zonave urbane te Levan, Novosela, Mifoli, Panaja dhe Vlora, me distance te gjata permes trafikut qe ka per ten dare rrugen me trafikun vendas. kjo ka nje impakt negativ ne shendetin publik nga zhurmat dhe ndotja e ajritne te ardhmen.

Rritja e parashikuar ne veren e aksidenteve perben nje faktor te paparashikueshem kur konsideron shfrytezimin e rruges ekzistuese per rrugen nacionale te propozuar, meqe rruga ekzistuese ka nje gjurme te varfer ekzistuese me gjurme gjeometrike nga standartet normale dhe gjithashtu nga nje aspekt sigurie.

Ideja per te zgjeruar dhe rivijezoje rrugen ekzistuese qe mund te rezultojne ne nje impact themelor gjate fazes se ndertimit te punimeve dhe qe mund te mos zgjidhe problemin e distancave te gjata te trafikut qe kalon permes qendres urbane dhe zoterimin e nje sere linjave te naftes ne dalje te lugines se Levanit. Pervac kesaj korridori permes te cilit kalon rruga ekzistuese eshte i paperputhshem me standartet gjeometrike te kerkuara te nje autostrade nacionale.

Meqe mundesia “Do-Minimum” nuk eshte konsideruar per te qene s ii pershtatshem per ke zgjidhje, atehere jane marre dy alternativa rrugore brenda zones se mbrojtur ku jane identifikuar dhe jane

vleresr impaktet e tyre neper zonat e mbrojtura dhe per te percaktuar nese nderthurja e tyre ne zonat e mbrojtura mund te minimizohet dhe te lehtesohet kundrjt ketij fenomeni.

Alternativa A

Rruga e Alternatives A kalon nga rruga ekzistuese qe kalon ne nje korridor te ri permes zonave te nje niveli toke me nje numer te limituar qytetaresh.

Njera nga aspektet e ambientit te rruges alternative eshte brenda zones se ndjeshmerise e lugines se Lumit Vjosa atje ku rruga mund te kaloje ne nje zone me ultesire. Ky impakt mund te zgjidhet nga ndertimi i rruges ne nje viadukt, e cila mund te menjanoje krijimin e nje pengese per rrjedhen natyrale te ujrave.

Terreni qe kalon nga kjo rruge alternative nuk permban elemente te vleres ambientale, apo kantiereve historiko- arkitekturore, meqe pjesa me e madhe e terreneve shkel ne nje toke bujqesore apo terren i shfrytezuar per industrine e prodhimit te kriprave. Perjashtimi i vetem mbetet afer pjeses jugore ne fund te saj atje ku rruga kalon shume ne afersi te Lagunes se Nartes. Megjithate edhe ne kete pozicion rruga nuk preket ne menyre te drejtperdrejte nga laguna, por edhe njehere ajo prek ne nje prone bujqesore. Nga ana tjeter rruga alternative kalon paralel me hekurudhen me nje gjatesi te gjate, duke zoteruar te njejtin korridor te infrastruktures dhe keshtu duke minimizuar impaktin ne terren. Gjithashtu ne fundin jugor te rruges, impakti i rruges se re me nje pamje panoramike eshte minimizuar per shkak te faktit se Alternativa A eshte pozicionuar ne nje koder me teper se ne nje lugine ku mund te behet me teper e dukshme.

Ne lindje te Skrofotina, Alternativa A kalon gjate kufirit lindor te kodrinave me kripe. Por meqe kjo zone eshte teper e zhvilluar nga ana industriale impakti i rruges alternative per nje zone mund te zvogelohet permes nje racionalizimi te rrugeve lokale qe perdorin nenkalime dhe rrethrotullime dhe permes krijimit te nje aksesit te ri ne nje stabilizim industrial.

Ne lidhje me ndotjen e ajrit dhe zhurmes, rruga alternative ka nje impakt perfitues ne qytetaret, ,eqe kjo menjanon te gjitha zonat urbane dhe kjo heq distancat e gjata permes trafikut nga keto zona dhe permireson rrjedhen e trafikut.

Nje pike e rendesishme duke u krahasuar me permiresimin dhe nivelimin e rruges ekzistuese (mundesia Do-Minimum) me Alternativen A eshte qe rruga alternative mund te ndertohet pa u ndikuar nga rrjedha e trafikut ekzistues. Se dyti Alternativa A ka nje impact teper te ulet ne lidhje me cilesine e ajrit dhe popullsine njerezore pasi efektet alternative prekin me pak pronat dhe personat.

Ne lidhje me impaktin e kesaj rruge alternative per banoret e faunas dhe vizitimit te zonave mbrojtese qe duhet te theksohet se ipakti mbetet shume i ulet. Arsyet per kete jane se ne radhe te pare rruga apo gjurma e rruges alternative nuk eshte kaq e ndryshme nga rruga ekzistuese dhe gjurma e hekurudhes dhe per kete arsye mund te konsiderohet per tu pozicionuar afer zonave te zhvilluara. Se dyti me shume rajone te ndjeshme te zonave te mbrojtura jane ne kufirin perendimor ne afersi te Detit Adriatik ku zogjte shtegtare kane folete e tyre. Keto rajone jane ndermjet shtate dhe nente kilometrash nga rruga e konsideruar si Alternative dhe per kete arsye distancat e mjaftueshme sherbejne per te mos u prekur direkt nga rruga. Ne lidhje me nderhyrjet e zhurmave, meqe Lagiuna e Nartes eshte nje zone teper e ndjeshme, nivelet e zhurmes jane te modeluara per volumet e parashikuara te trafikut per te dyja bashke si skenaret e dites dhe te nates. Ndermjet Skrofotina dhe Narta, ku Alternativa A eshte teper afer me lagunet, nivelet e vleresuara te zhurmes gjenerojne nga trafiku i rruges ne kufirin e lagunes qe jane ndermjet 40 dhe 44 dB(A) gjate dites dhe ndermjet 37 dhe 40 dB(A) gjate nates. Meqe keto nivele zhurmash jane treguar qe jane shume te ulta atehere jeta e eger ne Lagunen e Nartes nuk duhet te kete ndonje nivel te dukshem ne zhurmat pasi te jete nderuar rruga.

Alternativa E

Shfrytezimi ne vazhdimesi i seksionit rrugor ndermjet Levan dhe Ferrasi per Alternativen E prezanton nje problem te ngjashem per ate seksion dhe per mundesine "Do-Minimum". Kjo behet gjate fazes se nderimit, permiresimin dhe nivelimin e rruges ekzistuese qe do te coje ne mbingarkese te trafikut.

Nje element tjeter i impaktit mund te parashikohet atje ku rruga alternative kalon permes zones se banuar te fshatit Fitorja.

Ne krahasim me Alternativen A, kjo alternative minimizon nderhyrjet me zonen e masave kripore, pasi Alternativa E pozicionohet ne lindje, por qe kjo gjurme rrugore te con ne nje rritje themelore te cilesise

se strukturave te nevojshme. Alternativa E kerkon dy ura mbi rruget ekzistuese dhe tre ura mbi linjen hekurudhore ne seksionin Mifoli-Vlora e cila mund te krijojte nje rritje te ndjeshme te impaktit ne terren dhe ne nje rritje te kostove te punimeve te ndertimit.

Ne pjesen e fundit jugor te gjurmes ku Alternativa E perputhet me Alternativen A padyshim qe kjo mund te kete te njetat impakte ambientale si per Alternativen A te pershkruar me lart. Keshtu qe dy rruget kane nje impakt te njejte me Lagunen e Nartes.

Meqe te treja alternativat jane konsideruar per tu bere "Ambjentalisht te Pranueshme", te tjere faktore kane influencuar ne perzgjedhjen e rruges se preferuar. Impaktet ambientale te percaktuara ne te gjitha alternativat e konsideruara jane te nje karakteri dominues me qender lokale.

Ne perfundim kjo eshte konsideruar me mire te etiketohet ne mundesine "Do-Minimum" pasi nuk mund te permbushe karakteristikat e kerkuara teknike, gjeometrike dhe ato te sigurise. Pervец mundesine "Do-Minimum" nuk mundesohet e njejta rezultat ne lidhje me te ardhmen e fluksit te trafikut. Permiresimi ne te njejten linje e rruges ekzistuese eshte pare si teper e veshtire per tu ndertuar, duke konsideruar zhvillimin e zonave dhe prezencen e vazhdueshme te ndertesave dhe instalimeve te tjera gjate rruges, si edhe per efektet me serioze ambientale qe mund te sforcohen per shendetin public dhe ne ambient gjate fazes se ndertimit.

Per seksionin Levan-Vlora eshte e mundshme qe te perfundohet me Alternative E si mudnesi qe gezon nje kosto te larte te ndertimit dhe nuk e zgjidh gjithe gjendjen e ceshtjeve dhe pozicioneve me lkritike (sic eshte vazhdimesia per te shfrytezuar rrugen ekzistuese per disa seksione, duke kaluar perms zones urbane te Fitorja dhe nje impact ne terren per shkak te ngritjeve te terrenit ne pese ura). Megjithate Alternativa A mbetet rruga qe zgjidh me mire ceshtjet ambientale. Kjo rruge alternative gjendet brenda konturit ambiental te zones dhe keshtu mund te minimizojte impaktet ambientale dhe ekonomike.

Impaktet e parashikuara jane ne fakt te shtrira ne nje permbajtje te gjere, te lehtesuara permes zgjidhjeve teknike qe tashme jane perfshire ne projekt (te ndertuara ne nje viadukt ne zonat e permbytjes, etj.) dhe gjithashtu permes masave teper normale te lehtesimit (sic jane terreni, lidhjet dranazhuese te sakta, nje menjanim i kujdesshem rokes me rreshqitje, etj.). Alternativa A ul ndjeshem efektin e pengesave ne zone me ane te ribashkimeve te nderseksioneve rrugore lokale, permes ndertimit te rrugeve dytesore, nenkalimeve, rrethrotullimeve etj. te cilat e ulin ndjeshem fenomenin e prerjeve te pakontrolluara terthore (aktualisht nje rast aksidentesh te panumerta). Alternativa A gjithashtu menjanon distancat e pasigurta te gjata te trafikut me trafikun lokal.

Nderhyrja brenda kufirit te zones se mbrojtur te Lagunes se Narta eshte e perbashket per te gjitha alternativat, duke perfshire mundesine "Do-Minimum". Nderhyrja mbetet e parendesishme ne lidhje me vlerar objektive paresore ne mbrojtjen dhe mirembajtjen e lagunes, qe nje lagune si kjo te mos vuaje ndryshimet dhe devijimet e rastit per zonat e mbrojtura.

Kjo duhet te coje drejt Alternatives A qe eshte pershtatur si nje "mundesi e perzgjedhur".

1.4. ASPEKTET TEKNIKE TE SKEMES

Projekti Levan - Vlore eshte pjese e projektit Fier - Vlora nje projekt i projektuar nga "Sintagma" nje kompani italiane. Rruga prej 24 km nis ne Km 19+600 ne nje rrethrotullim jugor te fshatit Levan, 500 m ne perendim te rruges ekzistuese, dhe ai perfundon ne nje rrethrotullim ne Km 43+500 afer me qytetin e Vlora ne rrugen ekzistuese ndermjet Narta dhe Vlora. Kjo rruge eshte propozuar per tu bere me karrexhate 2 korsi e secila prej tyre te jete 3.75m e gjere ne te dy drejtimet.

Duke nisur nga Levani, deri sa te kalohet terthor Lumi i Vjoses, rruga e propozuar rrethon fshatin e Ferrasi, duke mbikaluar fshatin ne perendim dhe hyn ne terrenin e lumit. Projekti pret me nderseksione rrugen lokale duke shkuar ne fshatin e Qarr ne Km 21+ 300 dhe nje ure planifikohet per tu ndertuar ne menyre qe te ndaje dy rruget. Gjatesia e ures eshte 385 m dhe mund te mbikaloje rrugen lokale dhe nje gjurme te gjere te pronave drejt zones se permbytjeve. Megjithate do te sigurohet nje lidhje me rrugen ekzistuese, nga rrethrotullimi ne Levan, per te siguruar vazhdimesine e trafikut qe lidh rrugen ekzistuese lokale me superstraden e propozuar. Rrethrotullimi ne Levan do te mundesje gjithashtu nje lidhje me rrugen ekzistuese Fier - Vlora permes nje lidhje afer stacionit te trenit. permes gjithe kesaj skeme, rruga e propozuar pritet terthor me nje prone private qe i takon fermerëve, ne perputhje me Ligjin Nr. 7501 e cila eshte klasifikuar si nje toke bujqesore.

Lumi Vjosa kalon ne Km 22+60 ne krahin perendimor te pyllit dhe atu mendohet te ndertohet nje ure e re me gjatesi prej 130 m. Atehere rruga e propozuar vazhdon te mbikaloje ne fshatrat e Bishanit dhe Fitorja ne fillim drejt lindjes dhe se dyti ne perendim.

Ne Km 28+360, ndermjet fshatrave te Novosela dhe Alibani, eshte ndertuar nje tjeter rrethrotullim per te mundesuar vazhdimesine e lejueshmerise ne fshatrat dhe ne rrugen ekzistuese drejt lindjes. Jane programuar per tu ndertuar dy nenkalime per rruget ekzistuese drejt fshatrave ne Km 24+890 dhe 25+950.

Projekti vazhdon nga rrethrotullimi i Novosela drejt rrethrotullimit ne afersi te Panaja ne Km 35+224. Ne Km 29+930 nje tjeter nenkalim do te mundesohet per rrugen lokale qe te kaloje sipas rruges se propozuar. Rruga e propozuar gjate ketij seksioni kalon permes nje toke shume bujqesore ne pronesi te vendasve. Gjeometria e rruges ne kete segment ka te njejtat kthesa me rreze te gjere.

Nga Km 35+250 deri ne rrethrotullimin ne Vlora (Km 43+519), rruga kalon mbi nje linje hekurudhore ne veri te Nartes ne Km 40+372. Disa nga nenkalimet jane propozuar gjate ketij seksioni rrugor ne pozicionet ku kalon terthor rruga e re me ato lokalet. Keto jane programuar ne Km 37+050, 40+410, 40+620 dhe 42+270. Ne zonen e Nartes, rruga e propozuar kalon nje zone te konsiderueshme me toke ku jane mbjelle rrenje ulliri. Rruga kalon ne perendim te fshatit Panaja dhe ne lindje te fshatit Narta.

Rrethrotullimi perfundimtar i propozuar, ne veri te Vlores, eshte vetem nje kilometer nga rruga nacionale ekzistuese. Rruga e projektit te propozuar do mundesojte per vazhdimesine e te gjitha kanaleve te ujit te cilat kalojne me nderseksione nga projekti permes zgjidhjes se tombinove me permasa te pershtatshme. Ne te dyja anet e bankinave rrugore, projekti mundeson kanale dranzhuese per te kulluar siperfaqet me uje dhe mbrojtjen e rruges.

1.5. AMBJENTI EKZISTUES

1.5.1. ARKEOLOGJIA DHE TRASHEGIMIA KULTURORE

Kantieret arkeologjike me te rendesishme ne zone jane ne distance te pershtatshme nga rruga e propozuar, qe ata te mos preken nga ajo. Terrenet me te njohura te vlerave arkeologjike dhe kulturore jane Kisha e St. Marie Kisha Treporti, Spinarica dhe lugina e Lumit Vjosa.

Kisha e St. Marie

Kisha pozicionohet ne Ishullin e Zvernecit, ne pjesen jugore te lagunes se Nartes. Aty ka nje monument Kulture qe i takon dates qe nga Shekulli i 13. Kisha eshte teper e njohur per pikturat e famshme (afresket) si edhe per druret piktoreske ne natyre dhe disa kafshe te rralla. Kisha eshte restauruar dhe shfrytezohet si nje vend kulti. Ne cdo date 15 Gusht zhvillohen festime te ndryshme.

Triporti

Triporti pozicionohet ne perendim te Lagunes se Nartes, ne afersi te fshatit Zverneci. Nga gemimet arkeologjike duket qe terreni zoteron shume rrenoja te vjetra qe i takojne periudhes Greko-Romane. Triporti ka qene nje port i rendesishem qe lidhte qytetin me pjesen tjeter te qyteteve te vjetra sic eshte Aulona, Apollonia, Oriku dhe Amantia.

Spinarica

Ne perputhje me dokumentat e datuara te shekullit 12, Spinarica ka qene nje nga qytetet mesjetare ne Detin Adriatik. Ka qene pozicionuar afer me lagunen e Nartes, ne pjesen e jashtme te Lumit Vjosa. Spinarica ka qene nje pike e rendesishme per tregtine vecanerisht per drithrat, stoqet e mallrave, drurin dhe hekurin. Pas shekullit te 15, qyteti ka humbur rendesine e tij dhe nuk permendet me ne dosjen historike. Rrenojat e qytetit nuk jane zbuluar ende per shkak te ndryshimeve natyrore ne zonen e bregdetit.

Lugina e Lumit Vjosa

Lumi Vjosa ka qene nje rruge teper e rendesishme komunikimi per popullaten njerezore qe ne periudhen parahistorike dhe qe ka vazhduar te jete e tille deri shume vone. Ka qene shume e rendesishme per bashkimin e zones bregdetare shqiptare me territoret e brendshme ujore. Kjo ka mundesuar gjithashtu shume zona te pershtatshme per mbivendosjet njerezore dhe per kete arsye mbetet nje potencial i madh me pasuri arkeologjike. Kerkimet arkeologjike dhe investigimet deri me dot kane treguar tashme nje sasi teper te pasur m informacion arkeologjik duke perfshire shume terrene dhe zona te izoluar.

1.5.2. TERRENI DHE VENDET ME PAMJE TE VECANTE

Terreni gjate aksit te rruges Levan - Vlora karakterizohet nga nje kombinim teper i madh me rrenje ullinjsh dhe shkurresh gjate kodrave dhe bujqesise se perzier, bimesise dhe terreneve te braktisura. Nje habitat i vecante ne kete zone eshte edhe gjurma e kripes me terrene te tera kriporesh, kanalesh dhe kriporesh te medha ne linjen e vjeter hekurudhore.

Lumi Vjosa dhe Laguna e Nartes percaktojne dallueshmerine e pergjithshme te terrenit gjate rruges Levan – Vlora. Lugina e Lumit Vjosa eshte ne vetvete shume e gjere dhe mban nje numer terrenesh me detaje dhe tipare teper interesante, duke perfshire disa kanale delta-like per lumin gjateperiudhes me volume te ulta, shkurre dhe terrene te uleta ne luginen lumore.

Lugina e Vjoses eshte shume piktoreske dhe ka qytete te fshehura brenda ullishteve qe kane nje terheqje teper te vecante ne te gjithe terrenin e zones. Rruga siguron shume pamje shkencore, te cilat te mundesojne nje udhetim teper te kenaqshem nga natyra e udhetimit per udhetaret. Terreni afer mbivendosjeve eshte degjeneruar nga nje menaxhim teper i varfer, duke perfshire kapicat e paligjshme te mbeturinave ne ane te rruges dhe shkaterrimin e veprimtarive te bujqesise.

1.5.3. KLIMA

Duke u bauar ne nje kategorizim te Klimes ne Shqiperi, rruga e propozuar shtrihet ne zonen Mesdhetare qendrore te ulet e cila mbulon pothuajse gjithe ultesiren bregdetare te Shqiperise. Kjo karakterizohet nga vera te nxehta dhe te thata dhe dimer i ftohte dhe i lagesht. Mesatarja vjetore e rreshjeve varion nga 950 deri ne 1,200 mm/ne vit, ku me shumta e te cilave (70-80%) rreshje bie gjate periudhes Tetor deri ne Mars. Temperatura mesatare vjetore shkon ne 15^o-18^o C. temperaturat me te larta jane regjistruar gjate periudhes Qershor deri ne Gusht, me nje maksimum prej 30^o-35^o C.

Temperaturat me te ulta kapin muajin e Janarit. Ato mund te ulen deri ne 6.5^o-7.5^o C. Ndyshimet ndermjet temperaturave gjate dites dhe nates jane 6-7 grade dhe ne disa raste mund te shkojne me shume se kaq. Rreshje bore thuhet nuk ka apo ne disa raste bien ne sasira shume te vogla dhe shkrihen menjehere.

1.5.4. SHKARKIMET, GJEOLGJIA DHE DHERAT

Duke u bazuar ne nje nderthurje fiziko-gjeografike te Shqiperise, zona e projektit mbetet pjese e Ultesires Perendimore. Projekti kalon permes nje zone qe varion nga 0m deri ne 246m mbi nivelin e detit. Albanidet (Malet e Shqiperise), duke u bazuar ne lidhjet tektonike dhe litio logjike, jane te ndara ne dy nengrupime te medha gjeologjike: Albanoidet e brendshme dhe te jashtme. Albanoidet e Brendshme dominohen nga lugina ofiolitike ndersa Albanoidet e Jashtme jane te perbera nga kater zona gjysem paralele: zona Krasta – Cukali, zona e Krujes, zona Joniane dhe zona e Sazanit.

Kompleksi me lageshtire Vjosa – Narta pozicionohet ndermjet zonave Joniane dhe Sazanit. Pjesa e bregut nga Vlora deri ne Poro perbehet nga rere kuaternare marinare dhe zhavorre molusqesh terciare (sedimente te reja). Molusqet jane te depozituara ne masat e Peri – Adriatik, te cilat mbishtrihen ne sedimentet e vjetra te karbonit. Molusqet jane po ashtu perberje e pjeses malore te kesaj zone. Molusqet jane te perbera nga materiale rere, material i shkrifet

Materiali gipsit mund te gjehet ne nje karriere te braktisur afer fshatit te Nartes. Depozitimet kuaternare te argjilave dhe reres mund te gjehen ne veriun fundor te lagunes se Narta. Kuaternaret dhe masat aluvionale te fundit jane gjetur ne Lumin e Vjosa. Pjesa perendimore e Vlores dhe terreni i ulet qe kufizon bregdetin e Adriatikut eshte pjese e ciklit Narta, ndersa ne pjesen lindore malore eshte pjese e ngritur e Trevllazeri. Cikli i Nartes eshte i perbere nga depozitime Neocene dhe Kuaternare. Ne pergjithesi depozitat Neocene konsistojne ne argjile, rere, dhe konglomerate.

Zona perbehet nga toke me perberje kripore te kafta. Keto lloje i perkasin nje toke qe formohet kryesisht nga depozitime alluvionale, liqene, dete dhe zona sedimentae, zakonisht ne nje zone te sheshte.

1.5.5. HIDROLOGJIA, UJRAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE

Laguna e Nartes gjendet ne veri te Gjirit te Vlores me nje siperfaqe qe kap afersisht 42 km² ne pjesen jugore dhe jugperendimore nga kodra teper piktoreske te Zvernecit. 20% e zones se lagunes eshte shfrytezuar per prodhimin e kriperave. Laguna shtrihet ne nje nen-zone fushe me klime Mesdhetare

Ujrat ne Lagunen e Nartes kane minerale te larta, per shkak te shkembimit te ulet te ujrave me detin dhe niveleve te evaporizimit. Vlera vjetore e ndryshimit te kripshmerise ne lagune ndjek vleren e evaporizimit dhe parashikueshmerine atmosferike. Gjate periudhes se veres kripshmeria kap vlera teper te ulta (deri ne 78.57 %) per shkak te evaporizimeve te larta, rreshje te pakta dhe shkembimin e ulet te ujrave me detin. E kunderta ndodh gjate periudhes se dimrit. Rreshjet e dendura dhe evaporizimi i paket shkakton renien e kripshmerise deri ne 36.10%.

Regjimi i nivelit te ujrave ne lagune eshte kryesisht e percaktuar nga regjimi i ndryshueshmerise atmosferike dhe evaporizimit. Ne lidhje me procesin e shkembimit te ujrave, kjo mbetet e ulet per shkak te dimensioneve te vogla te kanaleve komunikuese. Efekti i Tidal eshte zero , megjithate gjate periudhes me te thate te vitit, uji qe vjen nga deti ne lagune megjithe sasite e vogla dyshim qe ekziston.

Mbetet teper e rendesishme qe te permendet se regjimi i ererave influencen ne regjimin e nivelit te ujrave ne lagune. Ererat e forta jugore shkaktojne nje ulje te nivelit me 20-25 cm, ndersa ererat veriore shkaktojne nje rritje me 15-20 cm. Influenca e ererave ne nivelin e ujrave eshte vecanerisht i konsiderueshem per shkak te cektesise se lagunes.

Dranazhimi kryesor ne zone per shkak te Lumit Vjosa, i cili eshte nje nga lumenjte me te rendesishem ne Shqiperi dhe qe devijon pastaj ne Detin Adriatik. Lumi Vjosa eshte lumi me i madh ne Shqiperine e Jugut dhe nje nga me te medhenjte ne vend. Zona totale e mbushur me uje kap rreth 6,710 km², nga e cila rreth 4,365 km² gjenden brenda territorit te Shqiperise, ndersa pjesa tjeter eshte ne Greqi.

Degezimet e Lumit Vjosa kalojne nga Malet Pindus ne Greqi. Ne territorin Shqiptar, deri lart ne Dragoti, lumi kalon permes nje lugine te ngushte, e shoqeruar me tarraca te ulta net e dyja bregjet. Pas Dragotit, lugina zgjerohet, pervec ngushticave ne Kalivac dhe Kute. Ne nje ultesire te sheshte, shtrati i lumit eshte i gjere dhe me shume erera. Ballorja e lumit eshte ne Detin Adriatik, afer fshtatit Poro, ne veri te Lagunes se Nartes.

Rrjedha vjetore e lumit Vjosa si regjim percaktohet nga kombinimi i faktore klimatike dhe tipareve fizike e gjeografike te territorit. Nga faktoret klimatike, influencat e rreshjeve cojne ne shperndarjen e drejtperdrejte dhe sasine e devijimeve ujore, ndersa influenza e tipareve fizike dhe gjeografike te territorit jane kryesisht te rendesishem ne rreshjet dhe evaporizimin. Ne Lumin e Vjoses si rreshje tipike jane ato te shirave. Megjithate rreshjet e debores, qe verehen ne pjeset e larta te ultesires, jane

teper te rendesishme per rritjen e rezervave te ujrave nentokesore qe ushqejne rrjedhjet siperfaqesore, vecanerisht gjate periudhes se thate te vitit.

E gjithë toka bujqesore eshte e mbuluar nga nje rrjet teper i dendur i kanaleve vaditese. Por pjesa me e madhe e tyre eshte e demtuar dhe si rezultat vetem nje pjese e vogel e tokes ka vaditje.

Zona ka tre stacione ujitjeje dhe disa kanale me dranzhim. Sistemi i dranzhimit nuk funksionon ashtu sic duhet pasi nuk filtron kanali, nuk funksionojne pompat, mungese elektrike, etj. Ne vijim te rreshjve te dendura, pjesa me e madhe e tokes bujqesore permbytet per disa jave.

Zona eshte pergjithesisht e varfer me burime nentokesore. Ujrat nentokesore grumbullojne depozitime rerash. Megjithate ky uje eshte teper i varfer nga ana cilesore dhe ka volume te pakta. Me gjithate ujrat nentokesore jane te shfrytezueshme shpeshere nga shfrytezimi i puseve. Thellesia e nivelit te ujrave nentokesore varion nga 1 deri ne 10 metra. Rrjedha primare e ujrave nentokesore eshte perendim drejt Detit Adriatik.

1.5.6. HABITATI DHE BIODIVERSITETI

Territori ku do kaloje infrastruktura e rruges se re do ndertohet duke perfshire Zonat e Mbrojtura te Terrenit Vjosa-Narta, e cila perfshin jo vetem terrenet e lageshta por edhe nivelin kodrinor qe sherben per basenet e gjuetise. Laguna e Nartes dhe gjuetia e saj ka nje status te Kategorise V 'Terrenet/Zonat Mbrojtese te Kepeve Detare' ne perputhje me IUCN ne 2004. Laguna e Nartes eshte zona me e rendesishme e ujrave siperfaqesore pas Lagunes se Karavasta.

Habitatet e cektesirave ujore zoterojne rreth 52 % e gjithë siperfaqes se Nartes. Habitatit tjetër kryesor (rreth 40%) eshte toke bujqesore. Pyjet perbejne habitatin e trete kryesor qe mbulon vetem 6% te territorit. Berthama e cektesires eshte laguna e Nartes, nje cektesire prej 2,900 hektarësh i rrethuar nga kodra ne pjesen jugore dhe perendimore, salinas (kriporet) dhe toke bujqesore ne veri, dhe dy ultesira ne veri perendim.

Njesite e ndryshme ekologjike brenda zones se studiuar tregojne shenjat e degjenerimit ekologjik. Laguna e Nartes eshte teper e varfer nga ana e shkaterrmit, ndotje nga veprimtarite industriale dhe urbane, peshkimit, gjuetise, mosbarazise ujrave, mungeses se ujrave te fresketa etj. Kallenga dhe Limopua vuajne nga nderhyrje te pakontrolluara ne lidhje me hyrjen e ujrave te detit.

Sistemet e Dunes po perballojne shkaterrimin nga perberesit ranore. Toka bujqesore eshte ne nevoje per nje vaditje te pershtatshme dhe system dranzhimi ndersa kriporet jane te varfra nga mungesa e investimeve themelore ne lidhje me hyrjet e ujrave te detit, balancat e ujrave dhe erozionin duke.

Perberesi i ultesires Vjose-Narta eshte nje zone e rendesishme dhe teper e njohur per floren e saj te vecante dhe ndryshueshmerine e habitateve. Te gjitha keto lloje perbejne nje pasuri te madhe nacionale me vlera te mirefillta ekonomike dhe shkencore. Disa nga bimesia perreth eshte teper e rralle, disa prej tyre kane vlera shkencore dhe nje numer i madh i tyre perben nje grupim me shfrytezim ekonomik sic jane bimet mjekesore, aromatike, industriale dekorative. Rajoni i Vlores ka nje shtrirje prej 1400 lloje bimesh vaskulare, qe perfaqesojne 42% te gjithë flores ne Shqiperi.

Perberja e ultesires Vjosa-Narta mbetet nje shperndarje teper e rendesishme e nje numri te madh kafshesh qe perfshijne insektet, peshqit, amfibet, mamalet dhe vecanerisht zogjte. Ne perputhje me studimet e meparshme ultesira ka te pakten 749 lloje kafshesh dhe intervebratoresh

Ne lidhje me rendesine nacionale, Narta radhitet si e dyta ne liste per nga rendesia ne Shqiperi per zogjte e ujrave pas zones se Karavasta. Gjate dimrit ne Narta me shume se 23% e zogjve te ujrave kerkojne fole. Sa per rendesine nderkombetare kjo zone e ploteson kriterin e Ramsar (Ultesira me rendesi nderkombetare) per numrin total te zogjve ujore me me shume se 48,700 individe. Per kater llojet Narta ka me tgeper se 1% te popullsise rajonale te Widgeon (*Anas penelope*), Black-winged Stilt (*Himantopus himantopus*), Snowy Plover (*Charadrius alexandrinus*) dhe Little Tern (*Sterna albifrons*).

Numri me i madh i zogjve ne zone (afersisht rreth 91% se tyre) qendrojne ne ujrat e lagunes. Rosat dhe pellubat (*Anatidae & Rallidae*) jane llojet me prezente qe perfaqesojne perkatesisht 47% (18,000 individe) dhe 35% (13,500 individe) e numrit total te zogjve. Stinet e shtegtimt dhe shtimit kap nje numer te madh zogjsh shtegtare qe variojne nga 650-850 cifte. Zogjte kryesore shtegtare jane Sea Terns dhe Waders (*Laridae & Scolopacidea*).

Numri i rralle i patave ne lagunen e Nartes eshte 31, lloje ne dispozicion jane 93, lloje speciesh e rrezik jane 7 (boterisht ne rrezik sic jane pelikani Dalmatian (*Pelicanus crispus*), Hawk (*Falco naumanni*), Pygmy Cormorant (*Phalacrocorax pygmeus*), Shqiponja bisht bardhe (*Haliaeetus albicilla*),

Shiponja e madhe e patave (*Aquila clanga*), Ferruginous Duck (*Aythya nyroca*) dhe Pata kokebardhe (*Oxyura leucocephala*).

Habitati me tipik per keto krijesa eshte gjetur ne pjesen perendimore te lagunes, ndersa rruga do kaloje ne pjesen lindore. Pjesa lindore eshte nje zone me zhvillim te qendrueshem dhe ndertimin e rruges nuk eshte nje kerencim per habitatin qe eshte hasur ne kete zone.

Deri tani jane hasur rreth 32 specie mamalesh. Zona e Nartes permban afersisht rreth 53% te gjithe specieve aktuale ne Shqiperi, nga te cilat 11 i takojne listes se kerencimit global te mamaleve. Kjo demonstron vlerat nacionale dhe nderkombetare te zonave te mbrojtura. Vlera e Specieve qe jane permendur eshte: Hedgehog Lindor (*Erinaceus concolor*), Cape Hare (*Lepus capensis*), Red Fox (*Vulpes vulpes*), Least Weasel (*Mustela nivalis*) and the Bottle-nosed Dolphin (*Tursiops truncatus*).

Speciet ne rrezik jane: Lakuriqi Mesdhetar Horseshoe (*Rhinolophus euryale*), Golden Jackal (*Canis aureus*), Common Otter (*Lutra lutra*), Eurasian Badger (*Meles meles*), European Polecat (*Mustela putorius*) and Short-beaked Saddleback Dolphin (*Delphinus delphis*).

1.5.7. CILESIA E AJRIT

Shkarkimet e ndotjes se ajrit ne Shqiperi jane renduar qe ne fund te vitit 1980 dhe ne fillim te 1990. Gjate kesaj kohe ka patur contribute te ndryshme nga burime te ndryshme qe kane ndryshuar ne vazhdimesi. Shkarkimet nga prodhimet industriale kane rene per shkak te uljes se veprimtarise industriale gjate 10-15 viteve te kaluara. Ne fillim te vitit 1990 kane rene edhe shkarkimet nga banesat per po te njejtat arsye dhe si pasoje e ndryshimit nga gazrat fosile ne shfrytezimin e elektricitetit. Kjo ka qellim qe te vazhdoje edhe gjate 1990. Gjate te njejtës periudhe te shkarkimeve te trafikut jane rritur si pasoje e ritjes se menjehershme ne zoterimin dhe shfrytezimin e automjeteve.

Nuk ka asnje rezultat te sakte ne lidhje me pershkrimin e cilesise se ajrit ne Shqiperi per zonen e projektit, pervec disa survejimeve qe jane ndermarre nga autoritetet lokale dhe studimet individuale te ndermarra nga qendrat e studimit apo programet e ndryshme per monitorimin e cilesise se ajrit ne qytetet kryesore duke perfshire kryeqytetin, Tiranen. Te dhenat per ndotjen e ajrit jane te disponueshme per dy qendra urbane te Fierit dhe Vlores. Sipas te dhenave te grumbulluara, mund te perfundohet se cilesia e ajrit urban ka te njejten tendence net e dy qytetet Fieri dhe Vlora sit e njejtat qytete te tjera kryesore te Shqiperise. Problemi kryesor per cilesine e ajrit ne qytete eshte ndotja nga ceshtje te vecanta qe mbikalton standartet nacionale dhe nderkombetare ne termat e SPM si edhe per PM₁₀. Treguesit e tjere te cilesise se ajrit jane brenda vlerave te lejueshme te percaktuara nga standartet Nacionale dhe Nderkombetare. Sipas te dhenave te grumbulluara nga MEFWA, perqendrimet aktuale te SO₂, NO₂, O₃ dhe Lead nuk duken qe te prishin ndonje standart Shqiptar apo limitet e WHO ne ndonje pjese te Shqiperise.

Megjithate keto rezultate Hmund te konsiderohen me kujdes pasi masat jane te kufizuara ne termat e perhapjes gjeografike dhe metodologjine (teresine e te dhenave vjetore jane vetem 16%, pak me tej se nen rekomandimet e WHO prej 75%) dhe ne lidhje me nivelet e ndotjeve ne lidhje me vendet e tjera te Europes Lindore dhe qytetet.

Pas viteve 90, ndotja e ajrit ritet si rrjedhoje e nje rritjeje te ndjeshme te numrit te automjeteve per shfrytezimin privat. Megjithate cilesia e ajrit eshte pergjithesisht e ulet nga ndertimi i nje rruge pasi shkarkimi i nje automjeti shkakton me shume ndotje ndersa ndalon apo udheton teper ngadale. Ne Shqiperi gazi pa ngarkese nuk disponohet ende dhe mirembajtja e automjeteve shpesh nuk kryhet ne perputhje me rekomandimet e fabrikuesit. Prandaj, shkarkimet nga automjetet permbajne sasira te konsiderueshme te gazrave dhe substancave te padjegura mire. Konfirmimi i ketyre problemeve eshte nje problematike nacionale qe kerkon aplikimin e standarteve dhe legjislacionit dhe Qeveria Shqiptare ka rritur taksat per karburantin e pashkarkuar per te inkurajuar me shume gazrat pa substance te padjegur, te cilat ndihmojne ne uljen e impaktit.

1.5.8. ZHURMA

Organizata e Shendetit Boteror e perkufizon nivelin e zhurmes se `nje ndjenje pakenaqesie qe sjell zhurmen'. Zhurmat e shkaktuara nga zhurma te tilla kane shume efekte ne njerezit dhe shtepite e tyre apo kur ata jane ne rruge. Megjithate zonat e hapura qe perdoren per qellime rikrijuese mund te vuajne shume nga zhurmat ¹. Nje nga impaktet me te rendesishme te shkaktuara nga trafiku eshte zhurma e ekpozuar per njerezit qe jetojne ne banesat afer aksit te ri rrugor. Nga survejimet e BE del qe nje numer shume i madh i popullsise ndihet teper i merztur nga zhurmat e shkaktuara nga trafiku i

¹ The Department of Transport, DMRB, Volume 11, Section 3 Part 7: Traffic Noise and Vibration. August 1994.

rruges. Zhurma ngelet nje tingull teper I merzitshem dhe I padeshiruar qe percillet vecanerisht nhga individet. Niveli fizik i zhurmes nuk korrespondon direkt me nivelin e merzitjes qe ajo shkakton. Vleresimi i impaktit te zhurmes perfshin konceptin e sasise e pergjigjjeve personale te njerezve.

Zhurma e nderthurur me trafikun e rruges pergjithesisht konsiderohet qe te jete ne nje nivel me te larte apo te ulet te zhurmave, megjithese kjo nuk mund te jete nje prezantim teper drejte i zhurmave qe rrjedhin nga trafiku aktual gjate seksionit te rruges sipas projektit. Burimi me dominant i zhurmes se automjeteve jane zakonisht gomat dhe gazrat nga vjetersia. Burimet e tjera me te rendesishme te zhurmes jane motoret dhe tranzmisioni. Nivelet aktuale te zhurmes se autostrades do te jene ne varesi te kushteve te trafikut dhe perberjes se automjeteve.

Njesia llogaritese qe ben matjen e zhurmes eshte decibel (dB). Decibelet shprehen ne nje shkalle net e cilen jane te perceptuara dyfish me nivelin e zhurmave qe i korrespondon nje rritje prej rreth 10 decibelesh.

Asnje matje per zhurmat ne ambient nuk eshte bere gjate ketij studimi dhe asnje matje e sakte nuk eshte e disponueshme per rugen e propozuar. Meqe rruga kalon mes nje rruge kryesisht rurale, zona eshte relativisht e qete dhe niveli i zhurmave ne ambient eshte teper i ulet.

1.5.9. KOMUNITETI LOKAL DHE ASPEKTET SOCIAL - EKONOMIKE

Projekti kalon ne fshatrat e Levanit, Novosela, Qender dhe ne qytetin e Vlores deri ne 500 m. Fshati i Levanit eshte pjese e rajonit te Fierit, ndersa Novosela dhe fshatrat Qender jane pjese e rajonit te Vlores.

Gjendja e punesimit ne rajon eshte e njejte me ate qe sundon ne gjithe Shqiperine. Modeli i blegtoise komuniste te viteve 70-te, e quajtur si Kooperative, eshte shkaterruar totalisht ne vitet 90-te. Shkalla e ulet e punesimit ka ndjekur me nje emigrim te madh drejt vendeve perendimore, vecanerisht ne Greqi dhe Itali. Fshati i Novoselas ka numrin me te larte te njerezve te punesuar duke e krahasuar me fshatrat e tjera. 90% e njerezve jane punesuar nga sektori privat ndersa vetem 10% nga shteti. Bujqesia dhe gjedhet apo blegtoia jane dy pjeset me kryesore te te ardhurave te popullsis. Zona vuan nga veshitesite ne tregun bujqesor dhe mungesen e makinerive t erenda per fermat e vogla. Sektoret e tjere te punesimit jane pyjet, peshkimi, industria e kripes dhe sektoret publike (edukimi, sherbimet etj.).

Zona ka nje ndryshueshmeri te burimeve natyrore qe jane shfrytezuar per zhvillimin e disa veprimtarive ekonomike sic eshte turizmi, pyjet, peshkimi dhe gjuetia, prodhimi i kriprave, bimet medicinale, bujqesia dhe gjedhet, etj. Bujqesia eshte e bazuar ne nje cilesi te moderuar te kriprave ime klasifikimin 1 deri ne 3. Gjate viteve te fundit sasia e tokes bujqesore per prodhimin e drithrave eshte ulur ne favor te prodhimit te perimeve. Nje pjese e zones bujqesore eshte transformuar ne sera qe jane shfrytezuar per domatet dhe prodhimin e kastraveceve. Prodhimi gjedhet mbetet nje nga veprimtarite ekonomike qe sjell shume te ardhura. Ne komunen e Qendres , prodhimtaria nga gjedhet mundeson 34% te gjithe te ardhurave ne total ndersa ne Novosela kjo veprimtari eshte edhe me shume e rendesishme, duke mundesuar rreth 57% te te ardhurave ne total. Pjesa me e madhe e blegtorise perbehet nga delet, e ndjekur nga lopet, dhite dhe derrat.

Megjithate pervec rendesise lokale, veprimtarite e bujqesise dhe blegtorise vuajne te dyja nga mungesa e fushatave te reklamave dhe organizimi i tyre, mungesa e infrastructures dhe profile i ulet i industries bujqesore. Blegtoia e meparshme vuan nga nje mungese sherbimesh dhe mungese kredie bankash per fermeret lokale dhe me vone vuan nga nje standart teper i ulet i sherbimeve veterinare.

Ne ditet e sotme peshkimi puneson 50-100 njerez. Zonat e peshkimit jane ne Lagunen e Nartes, Limopua, lumi i meparshem i Vjoses dhe laguna e Kallenges, si edhe Lumi i Vjoses. Pervec peshkatareve me license, laguna shfrytezohet nga rreth 30 peshkatare te paligjshem qe nuk paguajne asnje lloj takes autoriteteve shteterore. Peshku shitet ne restorantet e Vlores dhe Fierit. Nje pjese e vogel shfrytezohet per konsumim familjar.

Peshkimet konsiderohen te limituara per shkak te disa faktoreve, si njerezore dhe natyrore. Sic u tha edhe me lart, Laguna e ka mungese te theksuar te hiper eutrofikimit qe rezulton ne mungesen e komunikimit me detin, masat e teperta te ujit nga kriporret, mungesa e hyrjeve te ujrave te fresket, hyrje e kanalizimeve te zeza, hyrje e ndotjeve industriale organike, etj. Pervec kesaj peshkimi i paligjshem mbetet nje fenomen i perhapur. Masa neto e peshkut eshte shpesh shume e vogel, prandaj kapet peshk i ri. Peshkimi ndodh ne zona te palejuara sic eshte zona e Shamodura, ne pjesen veri-perendimore te Lagunes se Nartes. Varkat e mesh ate peshkut jane te paligjshme ne brigjet e ngushta bregdetare qe shkatellojne edhe peshqit e ngelur qe pergatiten per te hyre ne

lagune.

Prodhimi i kriprave ka nisur ne vitin 1958 (shihni **Error! Reference source not found.**) dhe krioret mbulojne aktualisht nje zone prej 1,472 ha. Gjate viteve te fillimit jane prodhuar rreth 25-30,000 tone/ne vit dhe jane punesuar rreth 250 njerez, qe vijne nga fshatrat perreth dhe nga qyteti i Vlores. Prodhimi i kripes eshte rritur ne vitin 1970 me 70,000 tone dhe punesimi deri ne 800 persona. Ne vitin 1975, plantacionet e kripes kane prodhuar Kripe Jodike me nje kapacitet prej 5,000 tone/ne vit. Piku i prodhimit prej 140,000 toneve eshte arritur gjate 1975-1985. Ne kohen e atehershme shoqerite kane punesuar rreth 1,250 persona.

Atehere prodhimi ka nisur te bjere deri ne fillimin e viteve '90 te, me nivlin me te ulet prej 7,200 tonesh ne vitin 1996. Gjate viteve te fundit prodhimi vjetor eshte luahtur ndermjet 20,000 dhe 27,000 tonesh. Numri i personav qe jane te punesuar aktualisht eshte 205 persona. Kripa eshte perdorur kryesisht per konsumim te brendshem ne Shqiperi per shfrytezimin e industrise, rruget dhe per nje nivel me te ulet per konsumimin e ushqimit. Gjate vitit 1980, kripa ka nisur te eksportohet drejt Maqedonise dhe Malit te Zi. Kosova eshte perfshire gjithashtu gjate viteve te fundit.

1.5.10. TRAFIKU DHE SIGURIA RRUGORE

Kerkesa vendase e trafikut formohet nga rrjedhjet e gjeneruara dhe te terhequara nga zonat e transportit te brendshem ne Shqiperi. Kerkesa nderkombetare perfshin degezimet nga zonat e brendshme dhe te terhequra drejt vendeve te huaja (eksportet apo vizoret qe dalin jashte) si dhe nga degezimet qe vijne nga kerkesa per trafikun tranzit dhe qe konsiston ne degezimet e pasagjereve dhe mallrave dhe te terhequra vendet e huaja qe udhetojne permes rrjetit Shqiptar. Metodologjite e ndryshme shfrytezohen per vleresimin dhe projektimin e kerkeses mbi nje segment prej 20 periudhe kohore.

Kerkesa nderkombetare per trafikun e mallrave lidhet me zhvillimin e tregtise se huaj me partnered e huaj ekzisues dhe potenciale. Eshte ndermarre nje analize e tregtise se huaj per te stabilizuar marredhenien globale ndermjet GDP dhe mekanizmave te tregtise se huaj. Mekanizmat e tregtise se huaj e ndajne GDP qe kane stabilizuar prej kohesh me qellim qe te projektojne importet totale dhe eksportet ne vlera.

Jane kryer survejime ne degezimet e trafikut ekzistues gjate gjithsej seksionit rrugor Levan - Vlora dhe jane kryer parashikime per kerkesen e trafikut te ardhshem ne rrugen e propozuar. Nga keto survejime gjate muajit Gusht 2002 dhe Korrik 2006 kjo mund te percaktohet ne faktin se mesatarja e trafikut ditor (ADT) me shume gjate muajve te veres se san e muajt e tjere te vitit. Kjo eshte per shkak te faktit se rruga Levan - Vlora behet pjese e rruges se bregut ndemjet Fierit dhe Sarandes dhe per kte arsye rruga terheq nje sasi te konsiderueshme te trafikut gjat esezonit te pushimeve. Vlera e ADT maksimale sezonale eshte regjistruar ne daten 31 Korrik 2006, gjate kulmit te sezonit te pushimeve , qe ka arritur ne 10,600 Automjete.

Te dhenat e mbedhura nga survejimi jane shfrytezuar per projektin ku vlerat e AADT qe eshte mesatarja vjetore e dyndjes se trafikut ditor(AADT) qe tregon dyndjet ditore te marra gjate vitit. Vlerat e projektuara te dyndjes se trafikut AADT jane shfrytezuar per te percaktuar projektin e rruges dhe gjate analizave ekonomike te skemes rrugore.

Siguria Rrugore: Aksidentet rrugore mbeten problemi me i keq dytesor per shendetin ne Shqiperi, dhe situaten qe po keqesohet per shkak te rritjes se menjehershme te trafikut. Organizatat nderkombetare financuese po investojne nje shume gteper te madhe lekesh ne ndertimin e rruges, mirembajtjes se rrugeve. Megjithate kjo vleresohet se ky investim do kontribuojte edhe me synimet me te mira qe ka, ne nje rritje te metejshme te aksidenteve pasi do rirtet shpejtesia e automjeteve pasi rruget do jene te permikresuara dhe si rrjedhoje do kete me shume shofere pa experience ne rruge.

Shqiperia ka nivelin me te larte te aksidenteve fatale dhe keto vlera jane shprehur zyrtarisht dhe tadhme njihen permes vendeve me te medha te Europes. Ceshtja e sigurise rruore dhe kerkeses per te patur nje mirembajtje sa me te pershtatshme rrugore mbetet teper themelore ne driten e statistikave zyrtare e cila tregon qarte nivelet e trafikut ne rruge qe duhet te rritet ne nje shkalle vjetore prej 10% . vlera racionale ekonomike qe nenvizon projektin e sigurise rrugore mundesoje faktin qe aksidentet ne trafik i kushtojne Shqiperise afersisht 1-3 % te GDP se saj.

Kompania Suedeze SWEROAD sapo ka perfunduar nje project qe ka mundesuar asistence teknike per Drejtorine e Sigurise Rrugore dhe Trafikun. Objektiva e projektit ka qene qe te drejtoheshin

problematikat teknike te sigurise rrugore me qellimin qe te reduktoje numrin e aksidenteve te trafikut. Ne nje menyre te rendesishme, projekti ka nisur te adresoje mungesen e kapacitetit insitucional te identifikuar nga vete Plani I Veprimit te Qeverise per Sigurine Rrugore, vcanerisht ne zbatimin e rruges dhe legjislacionin e sigurise se automjeteve. Tani eshte shume e rendesishme qe ky fondacion te jete per rruge me te sigurta qe jane ndertuar tashme mbi projektet e te ardhmes dhe nga Qeveria e Shqiperise.

1.6. IMPKATET E RENDESISHME AMBJENTALE

1.6.1. TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE

Nga keto studime eshte shume evidente qe rruga e propozuar nuk do te kete nje impact te madh ne rrenojat historike, kulturore apo arkeologjike pasi distance ndermjet rruges se propozuar dhe ketyre terreneve te interesit arkeologjik, qe eshte ndermjet 3.5 dhe 4 km. Monumentet e trashegimise kulturore jane te nje rendesie te mjaftueshme nga rruga e propozuar d per kete arsye nuk kerkohen masa mbrojtese te vecanta.

Ne te njejten menyre pozicioni ku eshte propozuar rruga kalon ne pjesen e permytjes se Lumit Vjosa qe nuk eshte identifikuar si nje terren i pritshem per nxjerrjen e ndonje rrenoje arkeologjike. Megjithate nese gjate germimeve mund te gjeihen rrenoja arkeologjike, punimet do te ndalojne menjehere, asnje nuk do lejohet te levize apo te marre ndonje send te gjetur dhe do te njoftohen menjehere autoritetet perkatese. Punimet do te rinisin serish vetem pasi te jene bere matjet perkatese ne menyren qe eshte kerkuar dhe te jete leshuar konfirmimi nga autoritetet qe puna te vazhdoje serish. Gjate germimeve ne keto zona me rendesi arkeologjike duhet te kushtohet nje vemendje e vecante nga autoritetet shteterore apo nga nje arkeolog shteteror mbikqyres.

Monitorimi i dherave qe rreshkasin apo zhvendosja e materialeve te dherave qe merret nga shtratet e lumenjve te degezimeve te ngelura propozohet qe gjate shtrimit te tombinove te kete nivelim dhe rivijezim rrugor. Monitorimi qe do kerkoje shume perballje me mbetje arkeologjike ne do te ndermerret ne pozicionet e duhura, atje ku shihet e mundshme per germime brenda korridorit rrugor te shpronuesuar, ne fillim te punimeve te ndertimit. Atje ku depozitat arkeologjike mund te zbulohen do te ndiqen menjehere te gjitha procedurat e permendura ne paragrafin e meparshem.

1.6.2. TERRENI DHE PAMJET PIKTORESKE

Terreni dhe impaktet pamore do te jene me teper ne vemenje gjate fazes se ndertimit dhe ne term afatshkurter si sherbim lehtesues pasi nuk eshte specifikuar shume mire ky sherbim. Ne pergjithesi impaktet pamore negative do te ngrihen nga qytetaret dhe pronaret ne afersi apo qe jane ngjitur me kufirin e ndertimit. Nje impact pamor do ngihet si ceshtje edhe per shqetesimin pamor dhe bllokimin pamor per shkak te pemeve dhe humbjes se pamjes perreth, ndryshimi i nivelit te rruges dhe trafikut te ndertimit. Pronat ne afersi me bankinat qe po ndertohen mund te krijone nje bllokim pamor.

Nje rendesi shume te madhe per impaktin pamor dhe terrenin jane fazat e meposhtme te ndertimit:

- Heqja e pemeve dhe hardhive;
- Nje shqetesim ne pergjithesi nga ndertimi;
- Ndertim i bankinave dhe nje nivel me i pakte i shkurtimeve rrugore;
- Ndertimi i strukturave te medha sic jane urat/viaduktet;
- Ri-vijezim i gjurmes rrugore lokale; dhe
- Impakti ne pemet dhe pyjet.

Rruga kalon kryesisht ne nje toke bujqesore dhe per kete arsye ka shume pak peme rreth e rrotull apo pyje qe duhen shkaterruar si pasoje e projektit. Megjithate, seksioni ndermjet Narta dhe Vlora, dhe afer Panaja, nga skema e propozuar do te shkaktoje shkaterrimin e disa rrenjeve ulliri dhe vreshtave.

Cdo punim rrugor, vcanerisht ne nje pjese te larget nga linja e rrugeve te njejta me ruget kryesore, ka nje impact teper potencial per fabriken ekzistuese dhe gjithë strukturën e terrenit. Rruga, me prezencen e vet, rezulton te jete teper shqetesuese ne pamjen perreth, keqesimin e pamjes se terrenit dhe ndryshimin e karakterit terrenor. Ne kete aspect, aftesia e terrenit per te thithur sa me shume ecuri ne zhvillimi percakton gjithë impaktin e kesaj skeme.

Duke marre parasysh impaktin e terrenit duhet te vihet re se ne pergjithesi rruga e propozuar e menjanon ngritjen e terrenit rrugor, gungat rruogre te dukshme, pyjet e perhapura, vreshtat dhe

ullishtet. Rruga pergjithsisht ndjek terrenin e zhvilluar bujqesor dhe rural, i cili mbetet nje nga fabrikat proshuese me te rendesishme te terrenit per te gjithe zonen e studimit. Pavec kesaj nevojitet nje ngritje e kerkuar ne rruge per te kaluar mbi 385 m gjate Ferrasi Viaduct ne Km 21+305 deri ne Km 21+690 dhe serish ne 130m gjate Ures se Vjoses ne Km 22+600 deri ne Km 22+730, per te kaluar ne nje zone permbytjesh dhe Lumin Vjosa dhe perkatesisht ne terrenin e tij permbytjes, qe do shkatoje nje impact pamor ne keto dy zona.

1.6.3. KLIMA

Impakti i projektit ne klimen e zones perreth nuk eshte i rendesishem dhe per kete arsye gjate te dyja fazave si gjate ndertimit dhe nderhyrjes nuk do kete asnje kerkese per sherbime lehtesuese.

1.6.4. SHKARKIMI, GJEOLGJIA DHE DHERAT

Skema e propozuar nuk do t ekete nsonje impakt direkt ne shkarkimin apo gjeologjine e rajonit.

Ne zonen ku kalon rruga e propozuar ulterira e sheshte, dherat aluvionale do te zhvendosen para se te fillojne punimet e strukturave anerore rrugore. Megjithate dherat e zhvendosur do te riperdoren per bankinat dhe harkimin e kethsave para se te behet heqja e barerave dhe ndryshimi i terrenit.

1.6.5. HIDROLOGJIA, UJRAT SIPERFAQESORE DHE NENTOKESORE

Vijezimi i siperfaqes me mteriale dherash do te rrise ndjeshmerine e ujrave nentokesore. Pjesa me e madhe do ekzistojte per kontaminimin e ujrave nentokesore nga ndertimi i imianteve kulluese dhe nga derdhja aksidentalisht e gazrave dhe karburantit te automjeteve, megjithate zona eshte pergjithesisht e varfer ne lidhje me burimet e ujrave nentokesore. Ujrat nentokesore grumbullohen ne depozitat e ngushta ranore. megjithate ky uje eshte tipikisht shume i varfer dhe ka mungese te madhe volumesh. Gjithashtu menjanimi i tyre behet me ane te perdorimit te puseve, por jo me rendesine e akuifereve qe jane identifikuar ne zonen e projektit. Thellesia e ujrave nentokeore varion ne nivelet ndermjet 1-10m.

Dranazhimet e para te ujrave siperfaqesore ne zonen e projektit jane Lumi i Vjoses, i cili dranazhohet ne Detin Adriatik ne veri te Lagunes se Nartes dhe Lumi Shushica, qe eshte nje dege dytesore e Lumit Vjosa. Pavec kesaj nje pjese e rendesishme e burimeve ujore jane depozitimet e krijuara ujore (rezervuaret, kanalet e dranazhimit etj.) sic eshte rezerva e ujrave te Frakulla e Vogel, si edhe kanali i dranazhimit te Vjosa-Levan-Fier irrigation me nje gjatesi totale prej 32 km dhe kapacitet ujites prej 15,000 ha. Nje rrjet i dendur kanalesh ujitjeje mbulon gjithte token bujqesore. Por nje numer i konsiderueshem i tyre jane shkaterruar dhe vetem nje pjese e vogel toke eshte aktualisht nen vaditje.

Rruga e propozuar kalon gjithashtu ne gjithte bankinat apo viaduktet, pavec seksionit perfundimtar te harkimit para se te arrihet qyteti i Vlores. Per kete arsye nje projekt I papaershtatshem I bankines se rruges mund te sjelle nje pasoje penguese mbi rrejdhen e te dy degezimeve si ne Lumin Vjosa – me te cilat keto viadukte si dhe bankinan ne afersi mund te ndikojne ne nje projektimi jot e sakte dhe ne permytjen e zones, ne zonen qe perfshin vete lumin dhe qytetin e Levan.

Nje impact i ngjashem negative mund te ndodhe shpesh drejt rrjetit te pakte te kanaleve te dranazhimit.

Gjate ndertimit mund te ndodhin impaktet me te rendesishme te meposhtme:

- *Ne ujrat nentokesore si rezultat i gerryerjes dhe germimit te themeleve apo cpimet e paapershtatshme ne vendet e gabuara te bazave te naftes dhe gazit nga makinerite e ndertimit dhe makinerite e tjera per shkak te mosdrejtimit sic duhet gjate veprimtarive te ndertimit;*
- *Ne ujrat siperfaqesore si rezultat i nderprerjeve te mundshme te perkohshme te kanaleve te dranazhimit apo ndotjen per shkak te mosdrejtimit sic duhet gjate veprimtarive te ndertimit;*
- *Impackti ne peshkun e depozituar per shkak te ndertimit te urave brenda liqeneve.*

Nuk ka asnje nderhyrje te menjehereshme me ujrat e kripura ne fundin e Lumit Vjosa apo me ujrat e Lagunes se Nartes.

Gjate nderhyrjes se rrugeve, te tilla impakte sic eshte zvogelimi i zones me efekte permytjete per shkak te presences se vete rruges (frekuences se shpeshte te bankinave) mund te ndodhe dhe erozion ne qender te bankinave dhe strukturave.

Disa seksione me ndotje te ujrave siperfaqesore dhe ne nje permbajtje te ulet, ujrat nentokesore mund te kene nje efekt te tille si rezultat i derdhjeve aksidentale qe transportohen ne rruge dhe ujrar qe derdhen neper trotuare, vecaneisht gjate pastrimit te pare pas nje periudhe teper te gjate thatesire, kur grumbullohen ne gomate dhe ka rrjedhje karburanti dhe gazi qe shpelahen vetevetiu nga rrjedhat ne afersi te zones.

Pavec kesaj, duhet te mbinivelohe rrjedhjet ekzistuese qe jane pjese e punimeve te dranazhimit per rrugen e propozuar. Keto mbeten pergjithesisht punime te vogla, me teper per mirembajtjen e kunetave ekzistuese qe jane zmadhuar dhe jane bllokuar nga mbetjet apo ne sida raste te mbartin vijen lokale ne tombinot dhe kunetat. Nje numer i madh kunetash gjate Skemes eshte racionalizuar p.sh. atje ku ka nje numer kunetash te vogla ku afer seciles ato jane rivijezuar per te kaluar rrugen permes me nje kalim. Kjo eshte pergjithesisht e aplikuar per kunetat e vogla qe jane ndertuar per te ndermjetesuar dranazhimin e tokes bujqesore. (p.sh. ultesira e Vjosës).

Ne vijim te ndertimit te rruges, ujrat siperfaqesore qe jane grumbulluar nga dranazhimi i karrexhates rrugore do shkarkohen ne rrjedhat gjate gjatesise se saj dhe ne disa raste per rrjedhat afer rruges se propozuar.

1.6.6. HABITATI DHE BIODIVERSITETI

Ndertimi i rruges se propozuar mund te coje ne humbje te perhershme te tokes qe nevojitet per rrugen e projektit, e cila mund te coje ne shkaterrimin e habitateve, vecanerisht atje ku ekziston bimesi qe duhet te hiqet. Ne perputhje me hartin e Shfrytezimit te Tokes, rruga e propozuar, qe kalon mes Zonave Mrojtese te zones Vjosa-Narta, kalon kryesisht permes tokes bujqesore dhe si kujtese e kesaj

sherben zona e industrializuar e prodhimit te kriprave. Keshtu qe humbja e habitateve te rendesishem nuk konsiderohet me si nje problem meqe toka perreth e nevojitur per rruge eshte perhere ne shqetesim e siper nga fermeret bujqesore.

Nje pozicionim i pavemendshem i ndertimit te kantierit te Kontraktorit dhe kampit te tij mund te sjelle shkaterrimin e habitateve natyrore dhe ne migrimin e popullsisë se faunes larg nga kjo zone per shkak te shqetesimit ne zone. Pervec kesaj nje kontroll i paket ne lidhje me mbeturinat e lengshme dhe te forta nga kantieri, se bashku me derdhjet apo shkarkimet e karburanteve dhe lubrifikanteve, mund te sjelle popullimin e dherave, degjenerimin e habitatit dhe demtimin apo shkaterrimin e foleve te zogjve shtegtare dhe llojeve te tjera te ngjashme.

Ndotja e ajrit, zhurmat dhe tronditjet e tokes per shkak te ndertimit mund te sjellin ne migrimin e populates se kafsheve per shkak te shqetesimit ne zone dhe zvogelimit te efektit te shtegtimit te zogjve ne afersine e rruges. Nje pluhur i tille nga ndertimi i rruges mund te sjelle degjenerimin e habitatit dhe reduktimin e burimeve ushqyese per speciet e faunes.

Ndertimi i punimeve, vecanerisht urave, brenda lumenjve apo rrjedhave te tjera mund te sjelle shkaterrimin e cilese se ujit dhe si rrjedhoje degjenerimin e habitatit dhe demtim apo shkaterrimin e foleve te zogjve shtegtare dhe speciet e tjera te ngjashme.

Germimet e tilla me materialet e ndertimit dhe/apo nxjerrja e ujit te lumit mund te zhduke faunen, te degjeneroje dhe shkatërrojë habitatin, te demtoje dhe shkatërrojë folete e zogjve shtegtare , peshqve dhe llojet e tjera ujore.

Gjate fazes se nderhyrjeve pasoja me demtuese mund te jete vrasja e kafsheve qe kalon rrugen.

1.6.7. CILESIA E AJRIT

90 per qind e te gjithë automjeteve te pasagjereve qe jane te regjistruar ne Shqiperi jane te pajisura me motorre naftë dhe jetegjatesia e automjetit eshte e rendesishme meqe import i Shqiptareve ne sasi te medha te makinave te vjetra qe vijne nga Europa Perendimore. Kjo shpjegon se pse dioksidi sulfurit (SO₂) dhe substance te tjera te shkarkimeve te (PM) per automjet jane relativisht te larta. Pervec kesaj permbajtja e sulfurit ne karburantin e automjetit rezulton te jete mbi standartet Europiane(0.035% ne 2000, karburant pa sulfur (vlere < 0.005%) e programuar ne 2005), si edhe ajo e plumbit. Per shkak te cilesise teper te dobet te karburantit, pothuajse disa nga konvertoret katalitike mund te punojne.

Ne Shqiperi, karburanti pa plumb nuk gjehet kudo dhe mirembajtja e makinave shpesh nuk behet ne perputhje me rekomandimet dhe fabrikuesin. Prandaj, shkarkimet nga automjetet permbajne sasira te konsiderueshme karburanti te padjegur dhe substancash te tjera. Konfrontimi i ketyre problemeve mbetet nje ceshtje nacionale qe kerkon aplikimin e standarteve dhe legjislacionit dhe QSh ka rritur taksimin e karburantit pa plumb per te inkurajuar me shume shfrytezimin e karburantit pa plumb, i cili ndihmon ne zvogelimin e ketij impakti.

Faza e ndertimit te nje skeme rrugore mbetet burim shkarkimesh se substancave te caktuara qe mund te kene nje impakt te perkohshem ne cilesine e ajrit perreth kantierëve te ndertimit.

Gjate fazes se ndertimit shkarkimi i pluhurave bashkohet me veprimtari te ndryshme sc eshte heqja e pemeve dhe dherave, germimi i dherave dhe vendosja e pot e njejtë material ne bankina dhe ne struktu

ren e ndertimit. Shkarkimi i pluhurave varet ne radhe te pare nga kushtet e kohes dhe ne nivelin e veprimtarise dhe llojin e nderhyrjes qe do kryhet. Gjithashu pluhuri ngrihet nga rrotat e automjeteve te rend ate ndertimit sepse ato kalojne gjate kantierit te ndertimit gjate periudhes se nxhehte.

Kapicat e dherave nga material ii hequr pergjithesisht mirembahet ne vende te hapura per shkak te prdorimit te shpeshte nga ekskavatoret dhe vincat etj. Shkarkimi i pluhurave nga te tilla kapica dherash mund te rritet shume ne rastin e veprimtarive te meposhtme:

- formacioni i kavicave me ane te metodave te radhitjes nje pas nje;
- impakti i ererave te forta; dhe
- ngarkimi i kamioneve per transport ne kantieret e ndertimit.

Sasia e pluhurit qe krijohet varet nga volumi i kavicave te dherave, niveli i mbetjeve te materialeve, sasia e sedimenteve te depozituara ne materiale dhe jetegjatesia e ketyre depozitimeve. Shkarkimet maksimale te pluhurit synojne te ndodhin gjate formimit apo shume pak kohe se te vendoset nje

kapice dheu. Arsyeja per kete eshte qe pjeset me te vogla ne afersi te siperfaqes se kapicave shume shpejt shperndahen ne atmosfere. Deri sa kapica te mos preket, zhduket deri diku edhe mundesia e madhe per shperndrje te pluhurit te ambient. Thatesira qe krijohet brenda kapices shkakton agrevimin dhe cementimin e pjesezave te vogla ne siperfaqen e pjesezave te medha. Prandaj gjate kohes se thatesires ne vere kapicat e dheut duhet te lagen here pas here. Uji penetron ne kapice eshtu qe vonon procesin e thatesires dhe uljen e shkarkimit te ajrit ne atmosfere.

1.6.8. ZHURMAT

Nje procedure modelimi eshte perdorur per te parashikuar nivelet e zhurmave gjate dites dhe nates te cilat prodhohen nga shfrytezimi i trafikut ne rrugen e propozuar. Eshte pergatitur nje vleresim per zhurmen qe vjen nga trafiku ajror ne rruge, ndersa rruga eshte ne ndertim e siper, ky vleresim eshte bere per nje distance deri ne 300 metra nga kufiri i rruges dhe limitohet deri me tej duke patur parasysh vlerat e distances maksimale ne kriterin e vleresimit. Kjo distance ndryshon gjate rruges ne varesi te zhurmave te rruges para-ekzistuese.

Ndryshimet ne zhurmat e trafikut te rruges do jene me te limiturara pergjithesisht deri ne distancen prej 300m dhe ne ato rruge ku ka nje ndryshim shume themelor ne fluksin e trafikut qe mund te ndikojte direkt ne Skeme. Per pronat qe jane me shume se 300m larg nga kufiri i rruges se propozuar, ndryshueshmeria e efekteve te ererave dhe temperatures e bejne parashikimin e niveleve te zhurmave me te veshtire ne shume rrethana. Zonat me te aferta me rrugen e re jane Bishani dhe Novosela. Keto zona mund te jene teme per monotorimin e zhurmave te vecanta pasi qe rruga e re te hyje ne perdorim, me qellim qe me kalimin e kohes te beje vleresimin e nevojshmerise per mundesimin e nderhyrjeve lehtesuese.

Eshte teper e nevojshme per sa me lart pasi duhet te dallohet se nivelet e zhurmave nga shkakimet e trafikut ne zonen e Bishanit, arrijne maksimumin e vlerave prej 52.3 dB(A). Kjo behet e krahasueshme me vleren limit absolute te dites per nivelet e zhurmave ne nje zone banuese (55 db(A)).

Ne secilin rast vlerat e zhurmave nga shkarkimet e trafikut jane me pak se 55 dB(A) gjate dites dhe 50 dB(A) gjate nates. Keshtu qe gjate fazes se ndertimit te rruges se propozuar, ne disa zona do te kete nje impakt me te lehte si shkak i zhurmave qe vijne nga trafiku i rruges se re.

Megjithate ne perputhje me nivelet e zhurmave te propozuara ne afersi te Panaja dhe Narta, te cilat pasqyrohen impaktet e zhurmave te rruges se propozuar ne gjithe zonen e Lagunes se Nartes, arrijne nje nivel maksimal te zhurmave gjate dites deri ne 47.7 dB(A). Kjo mbetet nen vleren limit absolute te dites per nivelet e zhurmave ne nje zone te vecante ne zonat e mbrojtura (50 db(A)) shihni **Error! Reference source not found.** Pavec kesaj meqe rruga e propozuar kalon ne afersi te lagunes me te afert drejt zonave urbane, qe nenkupton se habitatet e jetes se eger ne kete lagune shkojne ne anen e kundert te lagunes, keshtu qe nivelet e parashikuara te zhurmave nga trafiku nuk do kene impakt te drejperdrejte ne jetene eger te lagunes.

Gjate fazes se ndertimit do kete nje numer te madh te makinerive te ndertimit gjate rruges pasi natyra e punes ne nje kantier ndertimi eshte teper normal sesa nje nivel i larte i zhurmave qe mund te shkaktohet. Megjithate, impakti nga veprimtarite e ndertimit do jete i perkohshem dhe do te shoqerohet gjithashtu me ecurine e punimeve gjate rruges.

1.6.9. KOMUNITETI LOKAL DHE ASPEKTET SOCIALO-EKONOMIKE

Impakti mund te jete si negativ dhe pozitiv .

Efektet me te rendesishme negative jane:

- Rruga e re do behet pengese per levizjen e qerreve dhe deleve;
- Rruga e re do behet pengese per femijet qe shkojne ne shkolle dhe per njerezit qe shkojne ne dyqane etj.;
- Gjate fazes se ndertimit mund te shkeputen shpeshhere elektriciteti dhe furnizimi me uje; dhe
- Gjate ndertimit, kanalet e vaditjes dhe kanalet e dranazhimit mund te bllokohen.

Efektet kryesore positive jane:

- Rruga e re do krijojte nje lidhje me te mire me rajonin; dhe
- Rruga e re do perhape ekonomine ne zonen perreth (dyqane, bare e restorante te reja etj)

Ne vecanti impaktet e meposhtme mbi komunitetet lokale do te kene nevoje per adresim te:

Sherbimeve Publike – Sherbimet kryesore publike do te bllokohen perkohesisht nga projekti gjate fazes se ndertimit. Mire funksionimi serish i ketyre sherbimeve mund te krijoje probleme te perkohshme per perdoruesit. Keto probleme mund te prekin me shume perdoruesit gjate procesit te lidhjes se kabujve te rinj dhe tubacioneve me rrjetin ekzistues te perdoruesve gjate rruges ekzistuese. Ne keto raste kontraktori duhet te pergatise nje plan veprimi te detajuar para se nise cdo hap ne veprimtarite e tij ne terren. Kontraktori duhet te ko-ordinoje veprimtarite me shoqerite pergjegjese qe kane zoterim ne keto rrjete sic eshte Albtelekom, KESH (Korporata Elektrike) dhe Drejtoria e Ujrave e Kanalizimeve me qellim qe te ulet mundesia e demeve dhe koha e ribashkimeve te linajve te reja me rrjetin ekzistues.

Popullata – Ka nje dendesi te madhe njerezish dhe veprimtarie gjate rruges se projektit ne fjale. Rruga e re do mundesoje nje lidhje me te permiresuar ndermjet banesave me te vogla dhe ndermjet tyre dhe komuniteteve te Levanit dhe Vlores dhe me gjere ne Shqiperi, drejt permbajtjes se rruga mund te coje ne kushte me te mira ekonomike, jo vetem per qytetaret gjate rruges ekzistuese, por gjithashtu per te gjithethe trafikun ne qytetin e Vlores.

Shendetit Publik – Ka vetem nje spital qe gjendet ne qytetin e Vlora. Ka gjithashtu disa klinika te tjera publike gjate seksionit rrugor ekzistues. Rruga e re do rrise ndjeshem shpejtesine dhe per kete do mundesoje nje lejueshmeri per njerezit ndaj ketyre sherbimeve. Si rregullper rrugen e re do jete dhe ulja e trafikut ne rrugen ekzistuese, e arritur per te njejtin qellim. Ne keto kushte do te prodhohet me pak ndotje ajri nga e njejtja sasi trafiku. Meqe rruget e reja menjanojne banesat, kjo mbetet nje tjeter aspekt pozitiv per uljen e ndotjes se ajrit brenda zonave te banuara. Megjithate ka nje paralelizem ndermjet shpejtesise dhe aksidenteve fatale te cilat kerkojne qe te menaxhohen gjate rruges se propozuar nepermjet nderhyrjeve te policies se trafikut dhe nga shfrytezimi teper i perpike te sinjalistikes rrugore.

Veprimtarite Ekonomike – Skema e propozuar mund te pritet per te drejtuar ne ecurine meteishme te qytetareve dhe tregtise perreth zones se rruges se re. Nese ky zhvillim behet ne token bujqesore teper te volitshme qe gjendet gjate rruges se projektit, atehere skema mund te kete nje impact ne te tilla burime.

Sherbimet Publike – Permiresimi i degezimeve te trafikut gjate rruges ekzistuese te projektit pritet te kete nje impakt te lehte ne sherbimet publike. Keto sherbime perfshijne spitalet, klinikat, shkollat, bashkite, sherbimet e tjera publike dhe Portin e Vlores. Kohet e udhetimit per sherbimet publike mund te shkurtohen dhe punesimi ne te tilla sherbime mund te jete shume terheqes, por qe pritet te kete nje efekt shume te vogel. Nga ana tjeter, permiresimi i rruges ekzistuese ne zonen ku trafiku eshte teper i madh mund te kete nje impakt te drejtperdrejte dhe madhor. Do permiresohet deri diku lejueshmeria drejt sherbimeve publike.

Nderhyrja ne rruge mund te kete nje perfitim te rendesishem ne ekonomine e zones perreth nepermjet numrit ne rritje te tregjeve, prodhimit bujqesor dhe procesimit te materialeve dytesore, rritjen e turizmit dhe sherbimet e ngjashme, si rrjedhoje ne rritjen e punesimit. Nje afrueshmeri me e larte e sherbimit shendetesor dhe sherbimeve te tjera do te kete nje efekt teper ppozitiv ne mireqenie sociale.

Impaktet e Mundshme – Megjithate eshte e pamundur per te bere nje vleresim te sakte te impakteve te mundshme ne rruge, nga eksperiencia e ndertimit te rrugeve te reja ne Shqiperi kjo eshte e pergjithshme qe te vijohet me perfundimin e rruges, nese jo edhe gjate ndertimit, do te kete nje shtim te pronave si ligjore dhe te paligjshme, ne afersi te rruges se re. te gjitha rruget e reja te ndertuara deri me sot jane treguar se del qarte kjo forme e nje zhvillimi te paplanifikuar. Kategorite e zhvillimit shkojne qe nga karburantet, restaurantet/baret, lavazhet, dyqanet private, kioskat dhe shtepite. Te gjitha keto ndertime synojne te kene aksesin e tyre ne rrugen e re, e cila rrit rrezikun e aksidenteve rrugore dhe ulin ne pergjithesi nivelin e sigurise rrugore. Ndersa rregullatoret e planifikimit jane te vlefshme per te kontrolluar kete lloj ndertimi, shpesh rregulloret nuk jane te detyrueshme. Per kete arsye do jete themelore qe Autoritetet Planifikuese te nxjerrin rregullore per kontrollin e planifikimit me qellim qe te sigurohet se toka qe rrethon rrugen e re te propozuar te mos pushtohet nga ndertime pa asnje planifikim, vecanerisht ne lagunen e Nartes.

Zoterimi i Tokes dhe Mbivendosjet – Rruga e propozuar kalon nga rruga ekzistuese qe kalon gjate nje korridorit te ri rrugor permes zonave me nivel me nje numer e limituar qytetaresh. Rruga

pergjithesisht kalon permes nje toke bujqesore dhe ndjek paralel linjen hekurudhore gjate nje gjatesie, duke ndjekur pot e njejtin korridor infrastrukture dhe keshtu te minimizoje impaktin ne qytetaret dhe bizneset.

Pothuajse 115 ha e tokes kerkohe per ndertimin e rruges se re, e cila eshte pothuajse 28 ha (24.2%) toke shteterore. Toke private qe eshte rreth 87 ha (75.6%) eshte toke bujqesore. Pjesa e ngelur prej 0.2 ha (0.2%) e tokes private eshte tregtare (0.15 ha = 0.15%) apo me banesa (0.05 ha = 0.05%).

Meqe rruga kalon kryesisht ne nje toke bujqesore, atehera aty do shpronesohen shume pak bansea dhe prona tregtare. Jane dymbedhjete njesi bujqesore qe do humbin token e tyre dhe shtate qind e gjashtedhjete njesi qe do humbin nje pjese te tokes se tyre (me pak se 80% e zoterimeve te tyre ne total). Nje biznes qe humb pronen private dhe token nje tjeter bizne humb vetem ndertimin privat. Jane tre familje qe humbin pronat e tyre me bansesat qe jetojne dhe nje tjeter failje humb pronen private por qe humb vetem nje pjese te shtepise.

Toka e kerkuar per ndertimin e rruges se projektit eshte parimisht ne nje zone rurale dhe per kete arsye gjithe pronat dhe pasurite e prekura lidhen kryesisht me bujqesine (p.sh. fushat, vreshtat, pemet frutore, rrenjet e ullinjve etj.). Ndertimi i rruges ne kete zone do te preke 4 banesa: 1 ne fshatin e Bishanit - (qe eshte ende nen ndertim e siper, por qe tani ndertimi ka ndaluar) dhe 3 ne Vlore (njeri prej te cileve eshte ende nen ndertim por qe serish ndertimi ka ndaluar). Nje biznes i vetem, nje karburant, qe eshte teresisht i prekur nga ndertimi i rruges.

1.7. MASAT E PROPOZUARA LEHTESUESE

1.7.1. MASAT E PERGJITHSHME

Si nje mase lehtesimi gjate ndertimit, kontraktori i rruges do detyrohet te pergatise nje plan ambiental qe siguron se:

Punime ndertimi qe ndodhin kryesisht gjate sezonit te thate,

Punime ndertimi afer me Lagunen e Nartes qe do te ndermerren jashte sezonit kur shtegtojne zogjte,

Kanal uji, rrjedhat dhe shtrati i lumit mbahen ne nje minimum,

Punimet jane mbajtur kategorikisht ne nje minimum afer kanaleve, lumit dhe shtrateve te lumit,

Kantieret e punetoreve nuk jane afer me zonen e Lumit Vjosa apo Lagunen e Nartes,

Materialet nuk do te merren direkt nga shtrati dhe bankina e Lumit Vjosa,

Basene te perkohshme me sedimente jane krijuar per filtrime,

Mbeturinat e forta dhe te lengshme jane grumbulluar dhe/ apo ricikluar,

Platforma rrugore ujitet gjate periudhave te thata per te menjeluar shkarkimet e pluhurave,

Zonat me depozitime te perkohshme dhe kantieret e punetoreve jane rehabilituar per perdorimet e tyre origjinale (toke bujqesore, toke e thjeshte, etj.) pas perfundimit te punimeve.

Peme teper te vlefshme jane te mbrojtura.

1.7.2. MASAT E VECANTA

1.7.2.1. Arkeologjia dhe Trashegimia Kulturore

Per shkak te distances ndermjet rruges se propozuar dhe zonave me trashegimi kulturore qe jane identifikuar brenda Lagunes se Nartes, dhe vetem nje mundesi e lehte e fakteve arkeologjike qe eshte zbuluar gjate germimeve, masat lehtesuese nuk jane kerkuar e nuk jane propozuar.

1.7.2.2. Terreni dhe Sherbimet per Terrene Pamore

Nje konsiderate e vecante i eshte dhene menjanimi te impakteve kudo qe shihet si e mundur gjate perzgjedhjes dhe projektimit te Skemes se Propozuar. Ne lidhje me kete gjurma rrugore eshte perzgjedhur per te minimizuar impaktin ne zonat e banuara, detajet topografike, pemet dhe ku eshte e

mundur ne pyje. Megjithate, si dhe ne cdo ndertim tjetër disa nivele impakti jane te paevitueshme keshtu qe ne rastin konkret jane marre mast e nevojshtme per t'elehtesuar natyren negative te ketyre impakteve.

Masa te pergjithshme do te plikohen ne gjithe Skemen ne varesi te natyres se nje seksioni rrugor t'evacante, por qe do sigurohet se nje minimum i zonave te gjebera te jane ne vazhdimesi do te percaktohet pergjate gjithe Skemes se propozuar.

Propozimet do sigurojne mbjelljen e bimesise qe do shperndahet gjate gjithe Skemes dhe gjate kanalit dranzhues qe ndodhet ne seksionin afer Panaja.

Linja e mesiperme e pemeve gjate gjithe kanalit ka nje funksion te dyfishte per te lehtesuar impaktin vizual te rruges dhe gjithashtu per te mundesuar nje kompensim per eko-sistemin ambjental dhe te krijohet nje rrjet te korridoreve ekologjike qe kane per qellim qe te risjellin levizjen e faunes qe eshte nederprere pergjate rruges.

Trajtimet e terrenit do te sigurojne qe llojet vendase jane shfrytezuar per bimesine e propozuar.

Do te merren masa te vecanta lehtesuese per te mbrojtur Lagunen. Te tilla masa pershijne ndertimin dhe bimesine e pengesave kundrejt zhurmes dhe nderhyrjes pamore per shkak te projektit.

Si e tille ky impakt i pergjithshem me synim afat shkurter e afat mesem per skemen e propozuar bi nje karakter terrenor jane konsideruar qe duhen moderuar deri diku.

Ne nje term me afatgjate, meqe rruha shkon ne terren permes stabilizimit te ecurise se lehtesimit ambjental, impakti konsiderohet qe te jete deri diku i ulet.

Per qellime lehtesimi, do te instalohen ndricime me nderprerje atje ku do harkohen kryqezimet rrugore, dhe ne kombinim me propozimet qe shtrihen ne gjithe terrenin, efekti i shkarkimit te rites do jete minimal ne nje kohe afat mesme me prespektive afatgjate.

1.7.2.3. Shkarkimi, Gjeologjia dhe Dherat

Kapicat e dherave kudo qe do zhvendosen duhet te manxhohen saktesisht dhe te depozitohen para se te riperdoren. Kjo duhet te jete praktike qe te perdoret menjehere pas germimeve dhe nese jo duhet te depozitohet ne lartesira prej jo me shume se 2m dhe pervec kesaj nuk duhet te grumbullohet ne kapice per me shume se dy vjetesh. Kapicat e dherave nuk duhet qe te transportohen para se te behet germimi apo kur jane ne kapice. Kapicat e dherave nuk duhet te mbingarkohen apo te shkarkohen menjehere dhe duhet te kene nje minimum per menaxhimin e shumefishte. Per me tej masa e dherave nuk duhet te germohet nga depozitimet, si ne kantier apo te importuara qe duhet te ekspozohen nga grumbullimi i rreshjeve qe e kalojne 100mm ne 28 ditet e ardhshme. Keto detaje duhet te nenvizohen ne Kontraten e Punimeve.

Cdo lloj material i dherave duhet germohet nga seksionet abrazive apo ndertimi i kunetave dhe instalimi i tombinos qe eshte nje burim natyral dhe shfrytezimin e tij brenda Skemes do te maksimizohet nga teknikat utilizuese qe mirembajne dhe/apo mbeshtetin qendrueshmerine e materialit per shfrytezimin si nje mbushje inxhinierike.

Megjithate, do te behet e paevitueshme nje perpjestim material, qe eshte per shkak te zoterimit fizik dhe strukturor qe nuk eshte e pershtatshme per mbushjen inxhinierike brenda Skemes. Ky material eshte i pershtatshem per veprimtarite e tjera te ndertimit sic eshte terreni ku nuk duhet aplikuar fare nje deformim i tille strukturor. Riperdorimi i ketij material do te maksimizohet brenda Skemes, dhe duhet te merret material shtese, kjo do te transportohet jashte kantierit dhe te vendoset ne nje pozicion duke rene dakort me autoritetin vendas.

Me qellim qe te parandalohet demtimi i materialeve, materialet e germuara te menduara per rishfrytezim do te menaxhohen dhe transportohen deri ne nje minimum dhe te depozitohen ne nje menyre te tille qe te minimizohen efektet e motit. Koha ndermjet germimit dhe rishfrytezimit gjate periudhave te thata do te mbahet deri ne minimum te caktuar. Gjate periudhave te zgjatura me thatesire, kontraktori do te pezulloje germimin dhe vendosjen e ketyre materialeve, per t'eparandaluar degradimin per shkak te lageshtires. Kjo do te ule sasine qe duhet te hiqet nga kantieri.

Ne perfundimin e rruges, do te ndermerren inspektime vizuale net e gjitha strukturat gjate gjurme rrugore, duke perfshire urat, bankinat dhe tombinot qe mund te ndermerren per te siguruar qe strukturat rrugore nuk shkaktojne erozion, dhe qe te identifikojne kerkesat e duhura dhe ato qe duhen per te ndermarre cdo pune te menjehershme. Kjo mund te minimizojte impaktet e mundshme te ardhshme te humbjes se dherave dhe impakteve te lidhen me terrenin si shkak i erozionit.

1.7.2.4. Hidrologjia, Ujrat Siperfaqesore dhe Nentokesore

Gjate ndertimit shkarkimi i mundshem i materialeve ne uje mund te konsiderohet nje impakt negativ. Megjithate raporti i EMP i kerkon pales se Kontraktorit qe te zbatoje procedura te qendrushme gjate ndertimit per te ulur rrezikun e ndotjes se rrjedhave te ujrave, Lumi I Vjoses dhe Laguna e Nartes.

Pjeezat e myshqeve dhe argjilat qe jane te aktivizuara nga rreshjet dhe veprimtarite e ndertimit mund te penetrojne ne nje ulluk te ngushte uji, qe te tregon impaktin e cilesise se ujrave nentokesore ne nje afersi te menjehershme ne punimet e ndertimit. Megjithate, cilesia e ujrave nentokesore duhet te ruhet brenda rreth 50m larg e rrjedhes larg nga burimi dhe per kete impakti mund te lidhet me nje impakt te padallueshem fare.

Kerkohet te behet ujitje periodike nga vendasit gjate ndertimit per te instaluar themelet per urat dhe tombinot, per disa sisteme tubash qe kalojne terthor pertej me autostraden, gropat e medha, etj. Megjithate ky impakt konsiderohet si i padallueshem fare.

Gjate procesit te ndertimit do te vendosen edhe masat per kontrollin e ndotjes. Keto do perfshijne kushtin per gardhimet.

Kapicat e sherave per materialet e ndertimit sic eshte asfalti, vajrat dhe kimikatet nuk duhet te zhvendosen afer ndonje siperfaqeje ujore, lagune, liqenesh apo pusi me uje. Kapicat e dherave do te vendosen ne siperfaqe te izoluar, te mbuluara me rrjeta apo ndonje lloj mbulesa te perhershme dhe te rrethohen nga nje rrethim qe te parandalohet rrjedha e derdhjeve. Kapicat e dherave duhet te mbrohen nga vandalizmat e rastesishme dhe vjedhjet qe mund te cojne ne derdhje te mundshme etj.

Kunetat anesore do te ndertohen para se te ndertohet rruga, per t eparandaluar qe rruga te kaloje ne rrjedhje ujore, ferma apo zona te vecanta. Zonat e perkohshme do te mudnesojne qe te behet zevendesimi i atyre ekzistueseve per tu zoteruar ne menyre te perkohshme.

Gjate fazave te betonimit, qe eshte e nevojshme per ndertimin e strukturave (tubave, plintave, muret ballore), me qellim qe te menjahohet zhdukja e ujrave dhe betonii ne dhera dhe ne ujrat nentokesore, disa masa duhet te pershtaten per kete arsye, sic eshte pozicionimi i mbrojtjes shtresave qe permban beton.

Dedhja e materialeve qe shkarkohen nga kantieri i ndertimit do te trajtohet ne perputhje me llojin e tyre. Uji qe vjen nga larja e makinerive dhe nga pajisjet do te trajtohet me sedimentimin ne nje rezervuar per materialet e shtresave dhe interceptoret e vajit qe mundesojne materialet e imta dhe vajrat qe duhet te eliminohen me pas. Uji qe vjen nga larja e agregateve dhe nga prodhimi i konglomerateve qe do te trajtohen nga dedimentimi i rezervuareve dhe me pas te shfrytezohen serish apo te dergohen ne nje vend tjetër.

Atje ku derdhjet e kantierit shkarkohen ne nje lume, niveli i shkarkimeve do te kontrollohet keshtu qe kjo nuk shkakton permbytje te lokalizuara ne rrjedhen ujore.

Ne rastin e nje derdhje serioze te kimikateve apo lengjeve gjate ndertimit, do te percaktohet nga ana e Kontraktorit nje program per matjet e ujrave siperfaqesore dhenentokesore. Testimi i ujrave nentokesore duhet te beje matje ne terren te pH, turbulencen dhe nxitjen elektrike. Testet e ujrave nentokesore qe jane marre duhet te jene ne sasi te mjaftueshme per te lejuar analizat per kationat dhe anionet, BOD, COD, metalet e renda, vajrat dhe lubrikantet. Provat duhet te merren nga nje peron shume i afte teknikisht dhe te analizohen ne nje laborator te akredituar UCAS.

Ndertimi i ures ne lumenjte qe permbajne peshq duhet te ndermerren jashte sezonit te ciftimit, e konsideruar qe te te jete ndermjet Majit dhe Qershorit per Lumin Vjosa.

Projekti i skemes siguron se zoterimi i siperfaqes se ujrave ndodh brenda limiteve rrugore: per shtrirjet e rruges qe jane permiresuar, kapja me rrugen ndodh ne limitin e trotuarit me te ulet, ne perputhje me prerjen terthor dhe drejtimin e ktheses dhe permes nderhyrjes se nje dranazhimi ne skajin e rezerves qendrore.

Ujrat siperfaqesore qe kalojne permes karrexhates, per shkak te uljeve e ngritjeve rrugore, ku egziston nje sistem nderseksionesh, zoterimi dhe tubat e shkarkimit jane te pozicionuara ne ket evend. Per shtrirjet e rruges ne nivele t endryshme ujrat siperfaqesore gjenden ne pepruthje me elementet e skajit t ekarrexhates, e stabilizuar kjo nga nje trotuar me material betoni prej 0.15m lartesi. Ujrat ikin pertej ng akanalet e vendosur cdo 15 m dh ejane shperndare ne kuneta the caktuara ne cdo baze bankine. Dranazhimi I ujrave siperfaqesore do the drejtohet me vone drejt marresve perfundimtare (sistemet e dranazhimit ekzistues).

Nderseksionet rrugore me shume rrjete dranazhuese siperfaqesore, si natyral dhe artificial. Ne lidhje me te tilla nderseksione, duhet te perdoren tuba te madhesive dhe dimensioneve te ndryshme. Dimensionet e instaluara per produktet e fabrikuara do te jene te tille qe te garantojne dispozicionin e ujit nga kanalet e dranazhimit me nje nivel te pershtatshem sigurie. Ne te gjitha rastet, mirembajtja e shpeshte e tyre dhe nevojat per pastrim duhet te behen patjeter, per te siguruar ne vazhdimesi funksionimin e tyre te sakte hidraulik.

Kuneta ekzistuese apo prerjet terthor te rrjedhave ujore gjate rruges dhe te vete rruges, do t ebehen me instalimet e tubave rrethore dhe katrore me betonarme, ne perputhje me dimensioned e kanalit apo kunetes tranverse.

Per kunetat e vogla, dimensionin e produktit te fabrikuar eshte standartizuar m ane te pershtatjes se tubave rrethore te betonit me diameter prej 1.0m dhe duke pershtatur dy apo me shume njesi krah me krah atje ku shihet e pershtatshme.

Tubat katrore me dimensione minimale prej 2.00x2.00 m jane propozuar per kanalet e dimensioneve te medha dhe kjo lejon qe inspektimet e mirembajtjes qe duhet te ndermerren.

Per periudhen kur rruga eshte ne ndertim e siper, duhet te merren masa lehetsuese per kohe te gjate te cilat duhet te projektohen ne Skeme para se te nise kontrolli i ndotjes dhe parandalimi i rrezikut nga permbytjet ne te gjitha rrjedhat ujore. Kanalet, kunetat, rrjedhat e ujit ekzistuese dranazhimet e nderthurura ne rrugen e propozuar, pervec vendeve ku ndalohet nga gjurma vertikale e rruges, jane mbajtur te hapura pertej karrexhates ne menyre qe te mirembahet rruga e rrjedhes ekzistuese. Kanalet e vaditjes do te ristabilizohen duke perdorur tombino si pjese e ketij projekti.

1.7.2.5. Habitati dhe Biodiversiteti

Humbja e tokes dhe shkaterrimi i habitateve per shkak te ndertimit te rruges eshte i paevitueshem. Megjithate perzgjedhja e gjurmes se rruges gjate fazes se projektimit eshte teper i rendesishem dhe si rezultat rruga kalon kryesisht ne nje toke bujqesore apo industriale e shfrytezuar per prodhimin e kripes. Keshtu qe humbja e habitateteve me vlere nuk konsiderohet si nje problem meqe toka perreth e kerkuar per rruge shqetesohet perhere nga fermeret bujqesore.

Kampi i punimeve te Kontraktorit dhe rrethina duhet te pozicionohet larg nga Lumi i Vjoses dhe Laguna e Nartes. Ndertimi i rruges mund te behet nje impakt shume i rendesishem per zogjte shtegtare. Kontrata do te parashtroje si kerkese se shkaterrimi i habitatit duhet te programohet qe te siguroje mos shqetesimin e zogjve shtegtare. Kjo do te jete shume e rendeishme aty ku gjurma e rruges kalon permes bankinave gjate fushave apo permes pyjeve natyrore. Per zogjte shtegtare ne zonen e Lagunes se Nartes rruga e propozuar nuk krijon asnje problem apo shqetesim pasi zona e shztegimit eshtene anen perendimore te lagunes shume larg nga gjurma rrugore e propozuar. Pasi ka mbaruar puna habitatet duhet te rehabilitohen. Bankinat e rruges duhet te nivelohen pas ndertimit per te asistuar ne zevendesimin e humbjes se habitatit per shkak te ndertimit te rruges.

Ndertimi i punimve te urave brenda lumenjve apo rrjedhave te tjera ujore do te ndermerren jashte sezonit te ciftezimit te peshqve. Germimi i materialeve dhe ekstraktet ujore nga lumi i Nartes nuk do te lejohet.

Rruga e propozuar do rezultojte ne shpejtesi te medha te trafikut dhe nje rritje te volumit te trafikut. Kjo mund te kete nje impakt te kundert ne faunen e eger, per shkak te rrezikut ne rritje te automjeteve qe godasin ne rruge kafshet apo zogjte kur ata kalojne rrugen, vecanerisht nga erresira e perendimit.

Meqe do te perdoren sherbimet lehtesuese, sinjalistika e trafikut per te ndihmuar shoferet ne raste te ndryshme rreziku atje ku kjo mund te ndodhe keshtu qe mund te zvogelohet rreziku per te goditur kafshet apo zogjte.

Ne menyre qe te zvogelohet rreziku i ndotjes se dherave dhe cilesise se ujit per shkak te mbetjeve te dherave dhe te lengshme ne dispozicion nga kantoeri apo nga shkarkimet dhe derdhjet e lubrikanteve dhe vajrave te automjeteve, atehere kontraktori do te kerkohej te grumbulloje dhe ricikloje ku te shihet e mundur vendosja e mbetjeve te forta dhe te lengshme qe rrjedhin nga kantieri. Gjithashtu duhet te ndertohen basene sedimentesh apo kapica mbrojtese nga kontraktori per te penguar derdhjet e ketyre vajrave apo lubrikanteve.

Per te minimizuar impaktin nga ndertimi i gjithe zhurmave dhe dridhjeve, kontrata do limitoje veprimtarite e ndertimit gjate oreve te arsyeshme, normalit ndermjet ores 23 deri ne 07 te mengjesit. Menytrat me te mira qe duhen praktikuar duke perfshire nje impiant te mirembajtjes se pershtatshme, qe do te punoje ne minimizimin e zhurmes qe vijne nga punimet ne kantier. Te gjitha automjetet dhe impiantet mekanike do te pershtaten me silenciatore kunder zhurmave dhe do te mirembahen ne gjendje te mire pune gjate gjithe periudhes se kontrates. Kompresore do te pershtaten me modele qe duhet te vihen ne menyre te pershtatshme dhe do te izolohen me kapake akustike te cilet do te mbahen te mbyllura kurdo qe makinerite jane ne perdorim e siper dhe do te pershtaten me ane te mjeteve pneumatike ndihmese me silenciatoret e pershtatshem.

Zbatimi i sistemeve te ngjeshjes se pluhurave sic eshte ujitja e kantierëve te punimeve, duke perdorur rrota larese ne cdo zone depozituese dhe duke limituar shpejtesine e impiantit levizes qe do t endermerren nga kontraktori per te limituar shkarkimet e pluhurit.

Ligji duhet te forcohet per te mbrojtur zonat nga gjuetia dhe prerja e pemeve. Zhvillimi Urban duhet te kontrollohet gjate rruges se propozuar.

1.7.2.6. Cilesia e Ajrit

Nivelet e trafikut te projektuara per kohe afat gjate jane teper te ulta dhe si te tilla ato shkaktojne shkarkimet teper te pakta duke marr ene considerate gjithashtu permiresimin e shkarkimeve per automjetet net e ardhmen si edhe per automjetet e vjetra qe jane zevendesuar. nje procedure per modelimin e tyre eshte pershtatur ne menyre qe te behet parashikimi per nivelet e shkarkimit te gazrave si Carbon Monoxide (CO), Nitrogen Dioxide (NO₂) dhe Particulate Matter (PM₁₀) qe prodhohen nga trafiku duke shfrytezuar rrugen e propozuar ne vitin 2013.

Ne nje balance rruga e propozuar nuk duhet te shaktojte nje rritje nga shkarkimet e automjeteve ne ambient, sic jane shkarkimet qe varen nga lloji I automjeteit, mirembajtja e motorrit, dhe shpejtesia e automjetit. Nga njera ane, do te behet nje rruge uniform nga siperfaqja e cila do te drejtoje automjetet me nje shpejtesi teper konstante, e cila do te coje ne uljen e shkarkimeve, sic jane pershpjtimet e shkaktuara nga shkarkimet qe cilat mund te menjanohen. Gjithashtu sasia e pluhurit shperndahet nga kalimi I automjeteve qe zvogelohet deri diku, derisa te zhduken totalisht gropat ne rruge. Nga ana tjeter pritet te kete nje rritja msatare te shpejtesise se automjeteve ne rrugen e re, e cila, mund te rrise deri diku ndjeshem te tilla shkarkime.

Ne lidhje me nivelet e trafikut dhe karakterin e hapur te rruges qe kalohet permes nga propozimi I bere, vete rruga nuk duhet te te coje ne ndon je rritje te rendesishme te niveleve te ndotjes. Si rrjedhoje nga udhezimet e WHO per cilesine e ajrit pritet qe te kete rezultate te ngjashme.

Nuk eshte propozuar asnje mase lehtesuese ne lidhje me impaktin e ulet te projektit. Megjithate, me qellim qe te verifikohet cilesia e ajrit ne zonen e studiuar, duhet te ndermerren prova para se t enise ndertimi I rruges dhe pas disa vitesh te perdoret testimi pasiv si pjese e Kontrollit Ambiental.

Gjate fazes se ndertimit zbatimi I sistemeve per ngjeshjen e pluhurit sic eshte lagia me uje e rrugeve e cila do te ndermerret nga kontraktori per te limituar deri diku shkarkimet e pluhurit. Pavec kesaj makineria e ndertimit do te nevojitet per te pembushur te gjitha standartet e shkarkimit qe udhezohet BE.

1.7.2.7. Zhurmat

Dokumentat e kontrates do te qartesohen mire ne menzyre qe Kontraktori te ndermarre ndertimin e punimeve me obligim te qarte ne menyre qe te specifikojte mire te gjitha masat e zhdukjes se zhurmave dhe te perputhe rekomandimet e Komunitetit European (Kantieri I Ndertimit dhe Makinerite) (Rregullatoret e Niveleve te Pranueshme te Zhurmave 1988).

Keto masa do te sigurojne masat e meposhtme teper te rendesishme qe duhen aplikuar:

- Asnje impiant ne kantier I shfrytezuar per pune te caktuara nuk do te lejohet qe te shkaktojte zhurme publike per shkak te zhurmave.
- Me e mira e mundhsme nga ana praktike, behet duke perfshire nje impiant te pershtatshem per mirembajtje, I cili do shfrytezohet per te minimizuar zhurmen qe vjen nga nderhyrjet ne terren .
- Te gjitha automjetet dhe makinerite mekanike do te pershtaten mire me te gjithte silenciatoret e mundshem dhe te mirembajtjur ne gjendje te mire pune gjate gjithe zgjatjes se kontrates.
- Kompresoret duhet te pershtaten sipas modeleve perkatese me kapaket e radhitur dh ete mbyllue mire te cilet do t embahne mbyllur per sa kohe qe makinerite jane ne pune dhe te gjitha mjetet e tjera shtese pneumatike qe do te pershtaten me silenciatoret perkates.
- Makineria qe do kete shfrytezim te here pas hershem do te mbyllet here pas here ne kohen kur nuk do te nevojitet per shfrytezim.
- Cdo lloj impianti, sic jane gjeneratoret apo pompat qe jane te nevojshme per nderhyrje dhe pas oreve te ligjshme te punes do te mbeshtillen me nje pjese akustike apo ekran te levizshem.

Plani I propozuar pe rrrugen mund te rrise deri diku nivelin e zhurmave gjate lagunes se Nartes qe eshte konsideruar te jete shume e qete si zone, vecanerisht gjate nates, dhe nje sherbim lehtesues per menjanimin e zhurmave qe do te mundesohet per monitorimin e rruges nga Laguna.

1.7.2.8. Komuniteti Lokal dhe aspektet Social-Ekonomike

Gjate ndertimit do te merren masa te vecanta ng ana e kontraktorit, ne perputhje me EMP, me qellim qe te behet mirembajtja e ujit, elektriciteti dhe sherbimet e gazit per qytetaret perreth dhe fermeret e zones si dhe industrite lokale. Kanalet e vaditjes dhe te dranazhimit do te mire mbahen per nje funksionim te rregullt.

Rruga e re do te inkurajoje ne gjithe zhvillimin e zones perreth. Permiresimi I rruges se projektit do te inkurajoje turistet qe kane nje rendesi te madhe ne Turizmin e Arkelogjise dhe Historise, Turizmin Shkencor, turizmin e plazheve, Natyren e Ekoturizmit, turizmin e biznesit, etj. Nga ana tjetere, industrite e tjera duhet te zhvillohen ne zonen perreth duke siguruar pjesen me te rendesishme te infrastruktures, sic eshte rruga qe eshte nen studim e siper.

Te meposhtmet jane rekomandime te pergjithshme, te cilat mund te ndihmojne ne mirembajtjen e ketij investimi sa me shume te jete e mundur si nje instrument teper I fuqishem dhe I zhvilluar i mundshem per:

- Biznesin vendas dhe te huaj qe duhet te drejtohet drejt sektoreve me te rendesishem te ekonomise nga ndihma e projekteve.
- Prodhimet me tradicionale perfituese qe duhen stimuluar.
- Sektori I turizmit duhet te asistohet dhe te ndihmohet edhe me mire (rreth e rrotull, urban, familjar, kulturor, historik etj.) duke e bere komunitetin me te vetedijshem dhe duke permiresuar infrastrukturen infrastructure turizmit.
- Rritja e popullsise duhet te behet ne baze te studimeve dhe planeve qe jane ne perputhje me rregulloren dhe mbrojtjen e natyres permes stimulimit te politikave te reja.
- Intereset dhe prioritetet per tu harmonizuar sa me mire me njera tjetren per te rritur edhe me shume zhvillimin ekonomik mireqenien dhe pa asnje impakt ne ambient.

Zoterimi I tokes dhe pronave, rivendosja e popullsise do te minimizohet sa me shume te jete e mundur. Te gjithte Personat qe I jane prekur Pronat (PAPs) qe jetojne, punojne, bejne biznes, kultivojne, apo qe kane te drejta mbi burimet brenda zones se projektit kane te drejte per kompensimin

e pronave te tyre te humbura ne kostot perkatese. Mungesa e te drejtave logjore nuk do shkaterroje PAP nga pronaret e ligjshem per te tille kompensim si ai/ajo nese humbe pasurite e veta perkatese (permiresime duke perfshire strukturat, shtepite, dritherat, pemet, etj.).

Pasurite e PAP qe ndikohen nga humbja e pjesshme e tokes bujqesore apo tregtare dhe apo strukturave qe do te gezojne te drejten per kompensimin e plote per te gjitha pronat e prekura ne zevendesimin e kostos se paguar ne leke. Per te tilla PAP qe humbin token e tyre bujqesore, tregtare te gjitha bizneset qytetaret, etj., dhe qe jane konsideruar teresisht per zhvendosje nga RAP nuk do jete vetem ne zoterim te plote te kompensimit me leke per te gjitha pasurite e prekura ne zevendesimin e kostos, por qe gjithashtu kane nevojte asistence per zhvendosjen/ rialokimin (ne vend te lekeve per tarifat e levizjes/zhvendosjes). Me qellim qe te asistohet likujdimi I PAP te cilet kane per te rialokuar shtepite dhe bizneset e tyre, DPRr do I keshilloje ata qe Zyra Rajonale ne DPR rte mundesoje PAP per automjetet qe transportojne mallrat e tyre dhe makinerite ne destinacionin e ri. DPRr do nenshkruaje nje marrevshje per palen rialokuese ne menyre qe te mundesohet sa me afer gjithe sherbimi I transportit te nevojshem qe kerkohet per te tille zhvendosje. Kjo mbeshetje e ofruar pritet qe te retaurohen te gjitha kushtet e mundshme per standartet e te jetuarit net e tilla PAP te zhvendosura ng aky projekt.

Gjate procesit te konsultimeve publike, ZR e DPRr perfundon se nuk ka asnje zhvendosje te 'komunitetit', pasi vetem nje numer I vogel pronaresh (5) do te humbin shtepite e tyre apo angazhimit tregtar. Ne perputhje me investigimin, te gjitha keto PAP preferojne te qendrojne ne afersi te komunitetit te tyre dhe qe kane ndermend te blejne apo t endertojne nje shtepi te re, ne lokalitet, me leket e marra nga kompensimi. Me teper e preferuar per tu ndertuar ka qene nje shtepi ne afersi te tokes rreth e rrotull e cila te mos preket nga ndertimi I rruges me leket e marra nga kompensimi. Ka vetem nje person biznesi qe e humb totalisht pronen e vet dhe qe preferon per te vazhduar biznesin e tij te njejte ne zonen e planifikuar me leket e kompensimit.

Vleresimi per Kompensimin e Pasurive te Humbura

Departamenti I Shpronesimeve te DPRr (ED) ka ne dore zoterimin e tokes per skemen rrugore Levan deri ne Vlora per Drejtorine. ED ndermerr nje vleresim teknik te shpronesimeve te projektit, dhe me pas I paraqet ato ne MPPT per Komisionin e Shpronesimeve, etj. Ai mund te perfaqesohet sic nevojitet nga komisioni.

ED nga pala e DPRr ndermerr vleresimin e tokes qe duhet te shpronesohet. Vleresimi I tokes behet ne perputhje me kategorine e saj: toke me mbjellje bujqesore, vreshta, peme frutore, rrenje ulliri, pyje etj. Vleresimi eshte stabilizuar permes konsultimeve me zyrat rajonale dhe bujqesore dhe problematikat urbane ku jane perqendruar gjithe blerja dhe shitja gjate tre muajve te pare te mundshem. Nese kjo nuk eshte e mundur, vlera e tokes bujqesore kerkohet nga MAFCP e cila , me asistencen nga nje grup I autorizuar lokal brenda zyarve te MAFCP, kryen vleresimin. Per rastin e tokes bujqesore te mbjelle, mungesa e te dhenave per zonen e projektit nga zyra e regjistrimit te informacionit te shit-blerjeve, vlerat jane te percaktuara nga te dhenat qe jane marre nga po kjo zone.

Tesuar ndertesat apo pasurite e tjera ne perputhje me COM, vleresimi do te behet me ane te metodes se kostos duke nderprere amortizimin ne mungese te te dhenave te marra nga zyra locale per regjistrimin e informacionit te shit-blerjeve. Ne rastin e ndertesave te banoreve, do te shfrytezohen te dhenat nga organizata e Ndertuesve Nacionale. Per vleresimin e tokave bujqesore, vreshtave, ullishteve etj. Do te grumbullohen te dhena nga Drejtorite rajonale te MAFCP.

Sipas aplikimit te Ligjit Nr. 8561 te ZR te DPRR stabilizohen parcelat e kerkuara te tokes nese jane urbane apo nenurbane apo nese ato jane bujqesore. Gjithe informacioni perkates lidhur me llojin dhe pronesine e tokes se shpronesuar mund te gjehet ne zyrat lokale te kadastrës, te cilat ndodhen tashme ne secilin rreth te Shqiperise. Keto zyra dhe Departamente te Rretheve Urbane luajne nje rol te rendesishem ne proceduren e shpronesimit; ato jane keshilluese dhe asistojne ZR ne pergatitjen e dokumentacionit te nevojshemper Komisionin, e MPPT.

Cmimi per meter katror toke qe duhet te shpronesohet vleresohet duke u bazuar ne cmimin e tregut ne zonen perkatese perreth. Vlera e tokes bujqesore ne zonen e projektit kategorizohet nga 400 deri ne 1,000 lek/m.2. Ndertimet vleresohen ne baze te cmimit te materialit te ndertimit me te cilin ato jane ndertuar. Cmimi I tregut qendron si vlera me e besueshme qe marrin per baze te tilla ndertime dhe qe gjithashtu marrin natyre tregtare, i.e. kioskat, dyqanet, shoqerite tregtare apo shoqatat e ndryshme.

Vlera e tregut qe propozon DPRr per te mundesuar pasurite e PAPs pasqyron ne kompesim te sakte te pronave t eshpronesuara. Mund te vihet re se tregjet aktive per tokat, shtepite, dhe punimet ekzistojne jo vetem per ti shfrytezuar njerezit te tilla tregje, por ka nje mbeshtetje te mjaftueshme si te tokave dhe shtepive. DPRr e konsideron faktin qe vlerat e tregut te propozuara jane te drejta dhe te arsyeshme dhe do te pershtaten sipas pasurive te PAP per te blere nje toke alternative te te njejtës permase dhe cilesi, brenda zones se Vlores, dhe te rindertoje pronat e tyre der ne nje kompensim te plote te kostos.

1.7.3. AKTIVITETE TE TJERA

1.7.3.1. Konsultimi Publik

Konsultimet jane nje pjese teper e rendesishme e procesit te EIA. Ne linje me zhvillimin e EIA eshte pergatitur nje strategji per konsultimet. Konsultimet ne ceshtjet ambientale jane bazuar ne 'Konventen e Aarhus', e cila pershtat nje pikepamje me baze te drejte dhe fokusohet ne nderveprimet mes autoriteteve te publikut dhe vete publikut ne nje permbajtje me demokratike. Konventa kerkon qe palet te garantojne te drejta per lejueshmerine e informacionit, pjesemarrjen e publikut ne marrjen e vendimeve dhe lejueshmerine e drejtesise ne ceshtjet ambientale. Konventa vendos kerkesat minimale per pjesemarrjen publike ne kategori te ndryshme te vendimarrjes ambientale.

Kerkesat per pjesemarrjen publike perfshijne:

Njoftimin ne kohe dhe ne fuqi te publikut ne fjale;

Kuadrin kohor te arsyeshem per pjesemarrjen, duke perfshire termin per pjesemarrje ne nje faze fillestare;

Nje te drejte per publikun qe lidhet me inspektimin e informacionit qe ka te beje vendim marjen e lire e pa asnje kosto;

Nje detyrim per organizmat e vendim marrjes qe te merren llogari te sakte e ne perputhje me derdhjet e pjesemarrjes publike; dhe

Njoftim publik i sakte per vendimet, me tekstin e vendimit dhe arsytet dhe konsiderimet net e cilat eshte bere e mundshme te kete sa me shume reklame.

Termi 'publiku ne fjale' percaktohet si 'publiku i prekur apo qe mund te preket ne menyre te ngjashme, nga nje interes i caktuar, vendim marrja ambientale' dhe perjashtimi apo e vecanta qe perfshin mbrojtjen e OJF-ve per promovim e mbrojtje ambientale dhe perputhshmeria ne cdo kerkese sipas ligjit ne fuqi.

Objektiva te vecanta te fushates se informacionit public dhe konsultimet publike jane ndjekur si me poshte:

- Per te ndar eplotesisht informacionin rreth projektit te propozuar, perberesit e tij dhe veprimtarite me gjithë personat e prekur;
- Te arrije informacion rreth nevojave dhe prioriteteve te personave te prekur, si edhe rreth regaimeve te tyre per ceshtjet dhe veprimtarite e propozuara;
- Te njoftohet rreth mundesive te vecanta per rialokimin dhe kompensimin e masave te vlefshme per personat;
- Te arrihet bashkepunimi dhe pjesemarrja e njerezve te prekur si dhe komuniteteve ne veprimtarite e kerkuara qe duhet te ndermerren per rivendosjen e planifikimit dhe zbatimit; dhe
- Te siguroje transparence net e gjitha veprimtarite lidhur me zoterimin e tokes, rivendosjen dhe rehabilitimin.

Perhapja e informacionit edhe per popullsine, se bashku me konsultimet dhe pjesemarrjen e asetëve te PAP dhe agjensite e perfshira, qe zvogelojne impaktin e konflikteve, minimizojne rrezikun e vonesave ne project, dhe shfuqizon projektin qe te ndermarre rivendosje dhe rehabilitim ne nje program zhvillimi teper kuptimplote per nevojat dhe prioritetet e pasurive te PAP, deri diku duke maksimizuar perfitimet ekonomike dhe sociale te investimeve.

Konsultimi paraprak eshte ndermarre per te beret e vetedijshem publikun ne zonen ndermjet Levanit dhe Vlores mbi projektin e ndertimit te rruges se propozuar si dhe te grumbulloje te dhena si nga publiku dhe udheheqesit e Komunitetit. Nje konsultim i dyte do te behet ne rajonin ku ky Raporti I EIA do te zbatohet ne rajonin ne fjale atehere kur raporti I EIA te pergatitet dhe te konsiderohet "i pershtatshem per qellimin ne fjale" per konsultime publike nga EBRD dhe mund te publikohet per marrjen e komenteve nga palet e intersuara ne ceshtje.

Konsultimi me komunitetet ka impkt te menjehershem me Skemen e ndemarre gjate pergatitjes se EIA. Konsultimi eshte ndermarre me Drejtoret e Komunave te meposhtme: Levan, Novosela dhe Qender per te njoftuar ata mbi projektin e rregjes se propozuar dhe te grumbulloje informacion per ta vecanerisht ne lidhje me problematikat e rivendosjes.

Publiku eshte ftuar te marre pjese ne nje konsultim paraprak qe eshte bere per te asistuar ne pergatitjen e kesaj EIA. Jane mbajtur dy konsultime publike perkatesisht ne datat 16 dhe 17 Shtator 2006, ne Novosela dhe Levan. Qellimi I ketyre konsultimeve ka qene qe te njoftohet publiku mbi skemen rrugore sipas pergatitjes dhe grumbullimit te te dhenave nga anetaret e publikut dh eng aperfaqesuesit e Komunave lokale. Jane bere njoftimet e dy konsultimeve me ane te shtypit dhe ne prezantimin e te ardhurave publike ne lokalitet.

Gjate ketyre konsultimeve paraprake, eshte bere e mundur qe nje staf I zgjedhur nga Drejtoria e Ambjentit ne DPRr dhe nga Sintagma ti pergjigjet pyetjeve dhe te listoje sugjerimet dhe kundershimitet. Ceshnja me kryesore e qytetareve dhe komuniteteve eshte e lidhur direkt me problemet qe kane te bejane me shpronesismet. Ne vecanti ceshnja lidhet me legjislacionin formal te personave te prekur me token dhe pronat e tyre me qellim qe pasurite e tyre mund te kerkohen ligjerisht nga MPPT per ndertimin e kesaj rruge. Qytetaret jane te shqetesuar nese ata kane nevoje per te zoteruar dokumentat e nevojshem per legalizimin e pronesise se tokes qe ata do zene.

Gjate procesit te konsultimit te PAP jane njoftuar se mungesa e tyre e te drejtave ligjore nuk do te veje ne detyre PAP nga e drejta qe gezon per kompensimin e pasurive te tyre te humbura (permiresime qe perfshijne strukturat, shtepite, dritherat, pemet dhe pasurite e tjera te perhershme). Disa vizita te hollesishme kane vertetuar se nuk ka asnje pengese ligjore per token, per ata qe zoterojne, jetojne dhe kultivojne token qe nuk i takon fare. Megjithate, pjesa me e madhe e pronareve te tokes apo te ndertesave qe duhen shproneluar nuk ngelet e nevojshme qe te behet regjistrimi i dokumentave apo lejeve te ndertimit. Kjo eshte nje ndodhi e shpeshte ne Shqiperi dhe DPRr ka konfirmuar se ata do te punojne me bashkite qe sigurojne se zoteruesit e tokes dhe ndertesave qe nuk gezojne asnje document ligjor qe mbetet fakti kryesor i ketyre lejeve qe qe ata kthehen net e paligjshem dhe keshtu qe tokat dhe pronat mund te shproneshohen nga DPRr dhe ndertesat e prishura mund te hiqen per arsye te projektit.

Shperndarje e Informacionit per Publikun

DA e DPRr ka mundesuar informacion per Projektin per gjithe Autoritetet Vendore, Komuant, Kryetaret e Komunave dhe banoret e banesave ku do kaloje rruga e propozuar per viziata dhe takime te rastit. Perverc keaj, skuadra e survejimit te DA ka njoftuar komunitetet rreth objektivave te projektit, impaktet e ngjashme dhe perfitimet per PAP dhe popullaten perfituese, gjate fushates dhe linjes kryesore te survejimit. Survejimi social-ekonomik i shtepive e banesave te prekura tregon se pjesa me e madhe e pergjigjeve kane qene te ndergjegjshme per projektin para se te beheshin te tilla survejime.

Autoritetet e Projektit permes DPRr do te sigurojne qe Autoritetet Vendore, si edhe perfaqesuesit e PAP, do te perfshihen ne procesin e zbatimit. Autoritetet e projektit do te vazhdojne dialogun me perfaqesuesit vendore dhe perfaqesuesit e PAP gjate gjithe rocesit te zbatimit te projektit. Pjesemarrja e PAP mund te sigurohet gjate vleresimit perfundimtar te kompensimit, rivendosjes dhe monitorimit.

1.7.3.2. Monitorimi Ambjental

Plani i Monitorimit Ambjental percakton menytrat se si do te behet monitorimi i impakteve ambjentale qe do te ndermerren dhe zbatimin e masave lehtesuese qe do perfundohen ne fazen e ndertimit. Monitorimi do te perqendrohet ne impaktet e identifikuara gjate raportit te EIA per te siguruar ecueshmerine e masava lehtesuese qe jane planifikuar.

Tabela - PLANI I MENAXHIMIT AMBJENTAL

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesia Institucionale		Ceshtje
			Instaimi	Operimi	Instalimi	Faza	
Ndertimi	<u>Pajisja me materiale</u>	<u>Pajisje me Materiale</u>					
	(a) Impianti i Asfaltit -pluhur -shendetit i punonjesve/siguria	(a) Kerkesa per miratimin zyrtar apo nje license te vlefshme per nderhyrje nga Agjensia Nacionale e Ambjentit ne Shqiperi (NEAA) te specifikuara ne dokumentat e tenderit	(a) NA	(a) NA	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit	
	(b) Karriera e gureve -pluhur -shendetit i punonjesve/siguria	(b) Shihni (a)	(b) NA	(b) NA	(b) Pronari i karrieres	(b) Pronari i karrieres	
	(c) Rera/Zhavorr -marrja nga materiali i lumit / cilesia e ujit/ ekosistemi	(c) Shihni (a)	(c) NA	(c) NA	(c) Kontraktori i reres/zhavorrit	(c) Kontraktori i reres/zhavorrit	
	(d) Kantieri	(d) Shihni (a) plus kantierin qe duhet te mirembahet deri ne fund te Kontrates	(d) NA	(d) NA	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit
	<u>Transporti i Materialeve</u>	<u>Transporti i Materialeve</u>					
	(a) Asfalti -pluhuri/tymrat	(a) Asfalti -kamion me nimorkio	(a) NA	(a) NA	(a) Nderhyrja me kamion	(a) Kamioni	(a), (b), (c), (d) per tu specifikuar ne doumentat e tenderit
	(b) Gure -pluhur	(b) Gure -kamion me rimorkio	(b) NA	(b) NA	(b) Nderhyrja me kamion	(b) Kamioni	
	(c) Rere/Zhavorr -pluhur	(c) Rere/Zhavorr -kamion me rimorkio	(c) NA	(c) NA	(c) Nderhyrja me kamio	(c) Kamioni	
	(d) Menaxhimi i Trafikut -zhurma dhe makinat e vjetra, konxhestioni rrugor	(d) Material i rende per oret e pikut ne trafik Perdorimi i rrugeve qe minimizon pjeset me te rendesishe te trafikut	(d) NA	(d) Minimal	(d) Kamioni	(d) Kamioni	

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesia Institucionale		Operimi
			Instaimi	Operimi	Instalimi	Instaimi	
Ndertimi	<p><u>Mbrojtje nga Erozioni</u></p> <p>(a) Rrrezik nga erozioni (gjate bankinave ne afersi te rruges se propozuar dhe ne anan e kundert te lumit).</p>	<p><u>Mbrojtje nga Erozioni</u></p> <p>Duhet te perdoren gabione.</p>	(a) NA	(a) NA	(a) Kontraktor Ndertimi	(a) Kontraktor Ndertimi	(a) per tu specifikuar ne doumentat e tenderit
	<p><u>Mbrojtja nga Dherat</u></p> <p>(a) Humbje e dherave dhe erosion ne themele</p> <p>(b) Humbje e dherave bujqesore permes puseve pas para ndalimit te permbytjeve me bankina</p>	<p><u>Mbrojtja nga Dherat</u></p> <p>(a) Nje depozitim i kujdesshem i dherave per rishfrytezim dhe nje stabilizim te shpejte ne themelet rrugore</p> <p>(b) Bankimet me pershtatjen e tominove dhe kanaleve per parandalimin e permbytjeve (me valvula nese eshte e nevojshme)</p>	(a) NA	(a) NA	(a) Kontraktor Ndertimi	(a) Kontraktor Ndertimi	(a) per tu specifikuar ne doumentat e tenderit
	<p><u>Trashegimia Kulturore</u></p> <p>(a) Zbulimet arkeologjike</p>	<p>(a) Mbikqyrje arkeologjike gjate ndertimit. Nese ka bllokim te punimeve, njoftohen autoritetet arkeologjike dhe ndiqen udhezimet. Nuk duhet te hiqet asnje veper arti pa miratimin e qeverise.</p>	(a) NA	(a) NA	(a) Kontraktor Ndertimi	(a) Kontraktor Ndertimi	(b) per tu specifikuar ne doumentat e tenderit
							(a) per tu spec ne dok e tenderi

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Kosto		Pergjegjësia Institucionale		Komente
			Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje	
Ndertim	<u>Kantieri i Ndertimit</u>	<u>Kantieri i Ndertimit</u>					
	(a) Zhurmat	(a) Veprimtarite kufizuese per oret e arsyeshme (jo ndermjet ores 11 PM dhe 7 AM apo si eshte rende dakort me Konsulentin e Supervizionit)	(a) NA	(a) NA	(a) Kontraktori i Ndertimit	(a) Kontraktori i Ndertimit	
	(b) Pluhuri	(b) Kantieri i ndertimit per ujrart dhe ruajtjen e materialeve te nevojshme (gjate thatesires, kushteve te ererave)	(b) PO	(b) PO	(b) Kontraktori i Ndertimit	(b) Kontraktori i Ndertimit	
	(c) Ngecje e trafikut (gjate veprimtarise se ndertimit)	(c) Masat e duhura per te ridrejtuar trafikun qe mund te shihen lirisht dhe qe mund te drejtojne ne pergatitjen e nje plani per menaxhimin e trafikut	(c) NA	(c) NA	(c) Kontraktori i Ndertimit	(c) Kontraktori i Ndertimit	(a), (b), (c), (d) (e) dhe (f) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit
	(d) siguria e automjeteve /kembesore (jashte oreve kur nuk ka veprimtari ndertuese)	(d) Ndricim i pershtatshem dhe nje sinjalistike e percaktuar qarte e perfshire ne planin e menaxhimit te trafikut	(d) PO	(d) PO	(d) Kontraktori i Ndertimit	(d) Kontraktori i Ndertimit	
	(e) Ndotja e ujit nga Materialet e papershtatshme te Menaxhimit te Depozitimit te Materialeve	(e) Mbulimi i materialit te depozituar ne zonat e ndertimit qe te con direkt ne kanalet e sistemit te ujrve te zeza apo sherbimet e tjera	(e) PO	(e) PO	(e) Kontraktori i Ndertimit	(e) Kontraktori i Ndertimit	
(f) Derdhja e sedimenteve	(f) mundesimi i gardhit te sedimenteve, lopata apo pengesave me sedimente	(f) PO	(f) PO	(f) Kontraktori i Ndertimit	(f) Kontraktori i Ndertimit		

Faza	Ceshtje	Masat Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesia Institucionale		Ceshtje	
			Instalimi	Operimi	Instalimi	Faza		
Ndertimi	<u>Kantieri i Ndertimit</u> (g) Mbrojtja e burimeve te ujit	<u>Kantieri i Ndertimit</u> (g) Marrja e masave (harkimi i kunetave, etj.) per te parandaluar hyrjen direkte te ujrave nga kantieri i ndertimit ne rrjedhat, kanalet, liqenet, puset dhe akuiferet; sigurohen basenet e mbrojtjes, ku nevojitet	(g) Po	(g) Po	(g) Kontraktori Ndertimit	(g) Kontraktori Ndertimit	(g), (h), (i) dhe (j) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit	
	(h) Zbulimet Arkeologjike	(h) Njoftohen autoritetet arkeologjike dhe te ndiqen udhezimet e tyre	(h) NA	(h) NA	(h) Kontraktori Ndertimit	(h) Kontraktori Ndertimit		
	(i) Kampet e ndertimit Zhvendosja e pleherave Menaxhimi i kanalizimeve te zeza	(i) Pozicionimi i kampeve te ndertimit per tu miratuar nga autoriteti lokal dhe kampet qe duhen te rrethohen dhe monitoruar. Mbetjet e kanalizimeve te zeza duhet te sistemohen ne nje sistem te pershtatshem, ose te ndertohen kuneta perkatese. Mbeturinat te dergohen ne vendet e caktuara.	(i) Po	(i) Po	(i) Kontraktori Ndertimit	(i) Kontraktori Ndertimit		
	(j) Ndertimi i Ures mbi lumenjte dhe rrjedhat ujore – Rreziku i ndotjes se ujrave nga ndertimi i ures gjate sezonit te ciftezimit te peshqve	(j) Ndertim i urave brenda lumenjve kur nuk ka shtim te peshqve	(j) NA	(j) NA	(j) Kontraktori Ndertimit	(j) Kontraktori Ndertimit		
	<u>Depozitimi i Mbetjeve</u> (a) Mbetjet e ndertimit (asfaltimet e betonit, karburanti, bojrat, dherat e kontaminuara)	(a) Dispozim ne pozicionimin e miratuar dhe te mbuluara me material inert.	(a) Po	(a) NA	(a) Kontraktori Ndertimit	(a) NA		
	(b) Mbetjet e forta	(b) Dispozim ne perputhje me udhezimet e Prefektit te Vlores dhe Institutit te Higjenes dhe Shendetesise.	(b) Po	(b) Po	(b) Kontraktori Ndertimit	(b) Kontraktori Ndertimit		
								(a) dhe (b) per tu specifikuar ne dokumentat e tenderit

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pegjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u> •	<u>Peisazhi dhe Origjina Vizuale</u>					
		(a) Mbjellja e pemeve duke perdorur speciet e vendit dhe barerat per bankinat ku shihet e mundur dhe se bashku me kanalin e dranazhimit ne seksionin afer Panaja.	(a) Po	(a) NA	(a) Kontraktori i ndertimit	(a) Kontraktori i ndertimit+ DPRr	
		(b) Ndertimi dhe mbjellja e pemeve ne afersi te lagunes se Nartes	(b) Po	(b) NA	(b) Kontraktori i ndertimit	(b) Kontraktori i ndertimit + DPRr	(a) per (f) tu specifikuar ne Dokumentat e Kontrates (me ane te Urdherit te Devijimit nese shihet e nevojshme)
		(c) Atje ku ndricimi i rruges eshte propozuar do te pershtaten ndricime.	(c) Po	(c) NA	(c) Kontraktori i ndertimit	(c) Kontraktori i ndertimit + DPRr	
		<u>Shkarkimet, Gjeologjia dhe Dherat</u>					
		(d) Mbushje me dhera ku hiqet dhe duhet te mbikqyret dhe depozitohet per riperdorim.	(d) Jo	(d) NA	(d) Kontraktori i ndertimit	(d) Kontraktori i ndertimit + DPRr	
(e) perdorimi i cdo materiali dherash qe germohet nga seksionet oer ndertimin e kunetave dhe instalimin e tombinove qe do te maksimizohet nga ndermjetesimi i teknikave t endertimit qe kerkojne qenrueshmerine ne material per rishfrytezim	(e) Jo	(e) NA	(e) Kontraktori i ndertimit	(e) Kontraktori i ndertimit + DPRr			
(f) Rishfrytezim i dherave te germuar me material te papershtatshem per mbushjet ne zonat e peisazhit.	(f) Jo	(f) Po	(f) Kontraktori i ndertimit	(f) Kontraktori i ndertimit DPRr			

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Shkarkimet, Gjeologjia dhe Dherat (Vazhd.)</u></p> <p>(g) perdorimi i edo materiali dherash qe germohet nga seksionet oer ndertimin e kunetave dhe instalimin e tobinove qe do te maksimizohet nga ndermjetesimi i teknikave t endertimit qe kerkojne qenrueshmerine ne material per rishfrytezim.</p>	(g) Jo	(g) NA	(g) Kontraktori i ndertimit	(g) Kontraktori i ndertimit+ DPRr	(g) per (i) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p>(h) Ne perfundimin e rruges jane kryer inspektime perstrukturat gjate gjithë gjurmes rrugore, duke perfshire ura, bankina dhe tombino qe do ndermerren per te siguruar se struktura rrugore nuk shkakton probleme erozioni.</p>	(h) Jo	(h) NA	(h) DPRr	(h) DPRr	
		<p><u>Hidrologjia, Siperfaqja dhe Ujrat tokesore</u></p> <p>(i) Gjate ndertimit ka shkarkime te materialeve te ndryshme ne rrjedha te cilat jane konsideruar me nje rrezik te mesem. Megjithate kontraktori do te kerkoje te zbatoje procedurat e pershtatshme gjate ndertimit per te zvogleuar ndotjen dhe bllokimin e rrjedhave. keto identifikohen sipas “Kantierit te Ndertimit”.</p>	(i) Jo	(i) NA	(i) Kontraktori i ndertimit	(i) Kontraktori i ndertimit + DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Hidrologjia, Siperfaqja dhe Ujrat tokesore(Vazhd.)</u></p> <p>(j) Ndotja e masave te kontrollit do t ezhvendosen nga ana e kontraktorit gjate fazave t endertimit. Ketpo do perfshijne menytrat e gardhimit dhe te kufizimit.</p>	(j) Jo	(j) NA	(j) Kontraktori i Ndertimit	(j) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	(j) per (l) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p>(k) Gjate ndertimit ka shkarkime te materialeve te ndryshme ne rrjedha te cilat jane konsideruar me nje rrezik te mesem. Megjithate kontraktori do te kerkoje te zbatoje procedurat e pershtatshme gjate ndertimit per te zvogleuar ndotjen dhe bllokimin e rrjedhave. keto identifikohen sipas “Kantierit te Ndertimit.</p>	(k) Jo	(k) NA	(k) Kontraktori i Ndertimit	(k) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	
		<p>(l) derdhjet ne kantier te materialeve te ndertimit do te trajtohen ne perpuhtje me llojin e tyre. Uji qe vjen nga larja e makinerive do te trajtohet nga sedimentet me ane te nje rezervuari per pjesezat e shtresave dhe interceptoret e vajit te cilat duhet te eliminohen. Ujit qe vjen nga larja e agregateve dhe nga prodhimi i konglomerateve ne rezervuare dhe me pas serish per tu derguar ne nje vend tjeter.</p>	(l) Jo	(l) NA	(l) Kontraktori i Ndertimit	(l) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Hidrologjia, Siperfaqja dhe Ujrat tokesore(Vazhd.)</u></p> <p>(m) Ne rastin e nje derdhjeje serioze kimeike apo lengje gjate ndertimit, do ndermerret nje program per ujrak siperfaqesore dje matje per ujrak nentokesore nga Kontraktori. Ujrat nentokesore me provat perkatese do bejne matjet e pH, turbullirat ujore dhe rrymen elektrike. Ujrat nentokesore do merren per prove nga sasirat qe gjenden ne siperfaqe ne menyre qe te behen analizat perkatesie per reagimett dhe impaktet, BOD, COD, metalet e renda dhe analizat e UCAS the akredituara nga laboratorit.</p>	(m) Po	(m) NA	(m) Kontraktori i Ndertimit	(m) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	(m) per (p) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p><u>Habitati dhe Biodiversiteti</u></p> <p>(n) Pasi ka perfunduar puna habitatet duhet te rehabilitohen dhe duhet ti jepet zones peizashi i duhur per te zevendesuar habitatin e humbur per shkak te ndertimit te rruges.</p>	(n) Jo	(n) NA	(n) Kontraktori i Ndertimit	(n) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	
		<p>(o) ndertimi i strukturave vecanerisht urave ne lumenj apo rrjedha ujore qe ka depozita peshku duhet te ndermerren jashte sezonit te ciftimit te peshqve.</p>	(o) Jo	(o) NA	(o) Kontraktori i Ndertimit	(o) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	
		<p>(p) Germimi i materialeve dhe germimi i ujrave nga lumi i Nartes nuk duhet te lejohet.</p>	(p) Jo	(p) NA	(p) Kontraktori i Ndertimit	(p) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Hidrologjia, Siperfaqja dhe Ujrat tokesore(Vazhd.)</u></p> <p>(q) Pasi ka perfunduar puna habitatet duhet te rehabilitohen dhe duhet ti jepet zones peizashi i duhur per te zevendesuar habitatin e humbur per shkak te ndertimit te rruges.</p>	(q) Jo	(q) NA	(q) Kontraktori i Ndertimit	(q) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	(q) per (t) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p>(r) ndertimi i strukturave vecanerisht urave ne lumenj apo rrjedha ujore qe ka depozita peshku duhet te ndermerren jashte sezonit te ciftimit te peshqve.</p>	(r) Jo	(r) NA	(r) Kontraktori i Ndertimit	(r) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	
		<p>(s) Germimi i materialeve dhe germimi i ujrave nga lumi i Nartes nuk duhet te lejohet.</p>	(s) Jo	(s) NA	(s) Kontraktori i Ndertimit	(s) Kontraktori i Ndertimit + DPRr	
		<p><u>Cilesia e Ajrit</u></p> <p>(t) gjate fazes se ndertimit zbatimi i sistemeve te ngjeshjeve te pluhurit me ane te ujitjes se kantiereve, duke perdorur laresa ne cdo depozitim dhe duke kufizuar shpejtesine e impianteve qe do kryhet nga ana e kontraktorit per te limituar shkarkimet e pluhurit. Pervec kesaj makinerite e ndertimit kane nevojte qe te jene ne perputhje me standartet e BE.</p>	(t) Jo	(t) NA	(t) Kontraktori i Ndertimit	(t) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Construction	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Cilesia e Ajrit (Vazhd.)</u></p> <p>(u) gjate fazes se ndertimit zbatimi i sistemeve te ngjeshjeve te pluhurit me ane te ujitjes se kantierëve, duke perdorur laresa ne cdo depozitim dhe duke kufizuar shpejtesine e impianteve qe do kryhet nga ana e kontraktorit per te limituar shkarkimet e pluhurit. Perverc kesaj makinerite e ndertimit kane nevojë qe te jene ne perputhje me standartet e BE.</p>	(u) Jo	(u) NA	(u) Kontraktori i Ndertimit	(u) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	(u) per (v) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p><u>Zhurma</u></p> <p>(v) kontraktori esht ei detyruar te marre masa the vacant aper rritjet e zhurmave dhe t ejene ne perputhje me the gjith arekomandimet e Komunitetit European (Impnianti I Nderimit dhe Makinerite) (Nivelet e lejuara t eZhurmave dhe Rregulloret 1988) the tilla masa do te sigurojne se ceshtja kryesore eshte kryer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuk esht eperdorur asnje impiant qe mundeson zhurme publike per the tjeret. - menytrat me the mundshme qe aplikohen per mirembajtjen e impiantit, do the behen the mundhsme ne menyre qe the minimizohet zhurma e bere nga nderhyrjet ne kantier. 	(v) Jo	(v) NA	(v) Kontraktori i Ndertimit	(v) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Zhurma (Vazhd.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Te gjitha automjete dhe impiantet mekanike do pershtaten me silenciatore dhe mirembahen ne pune te mire gjate gjithë periudhes se kontrates. - Kompresoret do te pershtaten me modele te caktuara dhe do vulosen me kapake akustike qe do mbahen te mbyllura sa here te perdoren makinerite dhe gjithë ndihmesat pneumatike qe do pershtaten me silenciatore te pershtatshem. - Makineri qe perdoret per periudha te vecanta do mbyllet gjate periudhave qe nuk jane ne shfrytezim. - Cdo impiant, sic jane gjeneratoret apo pomat qe kerkohen per nderhyrje para dhe pas punimeve qe do rrethohen nga mbyllja akustike apo kamera e levizshme. <p>(w) Plani i propozuar per rrugen mund te rrise lehtesisht nivelin e zhurmes gjate Lagunes se Nartes Lagoon qe mund te kosiderohet shume e qete sidomos naten, dhe sherbimet lehtesuese te zhurmes qe nevojiten per pamjen e rruges nga Laguna.</p>	(v) Jo	(v) NA	(v) Kontraktori i Ndertimit	(v) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	<p>(v) per (w) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates (Me ane te Urdherit te Devijimit nese eshte e mundur)</p>
			(w) Jo	(w) NA	(w) Kontraktori i Ndertimit	(w) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	

Faza	Ceshtje	Sherbimet Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesi Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Operim	Instalim	Faza	
Ndertimi	<p><u>Masat e propozuara te vecanta per Sherbimet Lehtesuese:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p><u>Komuniteti Lokal dhe Social-Ekonomiket</u></p> <p>(x) (ne vazhdimesi) – Kontraktori duhet te koordinoje veprimtarite me shoqerite e arsyeshme qe kane pronsi te ketyre rrjeteve per te ulur of demet dhe jetegjatesine e rilidhjes se rrjeteve te reja me rrjetin ekzistues. Ky plan duhet te shqyrtohet nga Inxhinieri i Supervizionit dhe Kontraktori dhe duhet te nise me zbatimin pas miratimit perfundimtar nga Punedhenesi.</p>	(x) Jo	(x) NA	(x) Kontraktori i Ndertimit	(x) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	(x) per (i) tu specifikuar ne Dokumenta e Kontrates
		<p>(y) Kanalet e vaditjes dhe dranazhimit do te mbahen ne funksionim te mire.</p>	(y) Jo	(y) NA	(y) Kontraktori i Ndertimit	(y) Kontraktori i Ndertimit+ DPRr	
		<p>(z) Skema e propozuar mund te pritet qe te udheheqe rritje banesash dhe zhvillimin tregtar te rruges se re. Kjo do jete shume e rendesishme Autoritetet Planifikuese per te perforcuar rregullatoret per planifikimin e kontrollit qe te siguroje se tokat rreth e rrotull per rrugen e re te propozuar nuk eshte prishur nga ndertimet e papalanifikuara, vecanerisht ne zonen e Lagunes se Nartes.</p>	(z) Jo	(z) NA	(z) DPRr dhe Autoritetet Planifikuese	(z) DPRr dhe Autoritetet Planifikuese	

Faza	Ceshtje	Masa Lehtesuese	Kosto		Pergjegjesia Institucionale		Ceshtje
			Instalim	Nderhyrje	Instalim	Faza	
Nderhyrja	<u>Mirembajtja e Rruges se Ndertuar</u> (a) Zhurma	<u>Mirembajtje e Rruges se Ndertuar</u> (a) Veprimtari me kufizime ne ore te caktuara(jo ndermjet ores 19 – 07 te mengjesit pervec mirembajtjes gjate dimrit) apo sic vendoset me Autoritetet Vendore	(a) NA	(a) Minimale	(a) NA	(a) DPRr	(a) te specifikohet ne dokumentat e tenderit
	<u>Siguria Rrugore</u> (a) Erozion, ose kushte te veshtira rrugore	<u>Siguria Rrugore</u> (a) Instalim i pershtatshem i sinjalistikes (ne vend me rrehqitje, lageshtire apo kushte te veshtira me lageshtire, kthese e rrezikshme, kalim kafshesh apo kalimtaresh, shkolle, levizje e ngadalte e automjeteve, degezime), sinjalisitke me pasqyra per te treguar rrezikshmeri kthesash. Pozicioim i shenjave paralajmeruese ne pikat ku konsiderohet praktike e mire inxhinierike	(a) Po	(a) Minimale	(a) DPRr	(a) DPRr	

Tabela - PLANI I MONITORIMIT AMBJENTAL

Faza	Cfare duhet te monitorohet	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Kosto		Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje
Ndertimit									
<u>FURNIZIMI</u>									
<u>MATERIALEVE</u>									
(a) Impianti i asfaltit	(a) [NEAA] miratimi apo license e vlefshme operuese	(a) NA	(a) Konsulenti i Supervizionit DPRr	(a) Ne fillim te Kontrates	(a) Te sigurohet mpianti ne perputhje me ambjentin, shendetin dhe kerkesat e sigurise ne Shqiperi	(a) NA	(a) NA	(a) Pronari i Impiantit te asfaltit	(a) Pronari i Impiantit te Asfaltit
(b) Karriera e gureve	(b) Shihni (a)	(b) NA	(b) Konsulenti i Supervizionit DPRr	(b) Ne fillim te Kontrates	(b), (c) dhe (d) te sigurohet kontraktori qe ka leje per materialet e nxjerra nga toka	(b) NA	(b) NA	(b) Pronari i Karrieres	(b) Pronari i Karrieres
(c) rere/zhavorr	(c) Shihni (a)	(c) NA	(c) Konsulenti i Supervizionit DPRr	(c) Ne filim te Kontrates		(c) NA	(c) NA	(c) Kontraktori i materialeve te reres/Zhavorrit	(c) Kontraktori i materialeve te reres/Zhavorrit
(d) kantieri	(d) Shihni (a) plus restaurimin e fundit te Kontrates	(d) kantieret	(d) Konsulenti i Supervizionit DPRr	(d) Ne cdo kohe karrierat nevojiten		(d) NA	(d) NA	(d) kontraktori i Ndertimit	(d) kontraktori i Ndertimit
<u>TRANSPORTI</u>									
<u>MATERIALEVE</u>									
(a) Asfalti	(a) Kamion me ngarkese apo jo	(a) kantieri i punes	(a) Konsulenti i Supervizionit DPRr	(a) nisja e inspektimeve vetem pak pasi nisin punimet	(a) Te sigurohet Kontraktori qe perputh kerkesat	(a) NA	(a) E vogel	(a) NA	(a) Drejtoriae Mirembajtjes Rajonale e DPRr + Konsulenti i Supervizionit DPRr

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

Faza	Cfare duhet te monitorohet	Ku	Si <i>Eshhte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshhte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshhte parametri qe duhet monitoruar</i>	Cost		Responsibility	
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje
Ndertimi <i>KANTIERI I</i> <i>NDERTIMIT</i>									
(d) Siguria e Makinave/ kembesoreve (pa oreve kur nuk ka asnje veprimtari ndertimit)	(d) Dukshmeria dhe afersia+ plani i menaxhimit te trafikut	(d) ne apo afer kantierit	(d) Miratim i TMP dhe obzervimi i Konsulentit te Supervizionit te DPRr	(d) TMP sa here te shihet e nevojshme + nje here /ne jave gjate mbremjes	(d) te sigurohen punimet e kontraktorit qe nuk shkaktojne probleme me sigurine e trafikut	(d) NA	(d) NA	(d) NA	(d) Drejtoria Mirembajtjes Rajonale DPRr + Konsulenti i Supervizionet te DPRr
(e) Ndotja e ujit (nga materialet e depozitimeve te materialeve / Menaxhimi)	(e) cilesia e ujit (fillimishe me mbetjet e forta)	(e) rrjedhat nga kantieri apo zonat e depozitimit te materialeve	(e) Te vezhgohet nga Konsulenti i Supervizionet te DPRr + provat e ujit te grumbulluara per analizat nese duhen	(e) Gjate rreshjeve (shiu, bora etj.) dhe periodikisht gjate periudhes se depozitmit	(e) te sigurohen punimet e kontraktorit qe nuk shkaktojne ndotje te ujit	(e) NA	(e) NA	(e) MEFWA	(e) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr
(f) derdhja e sedimenteve	(f) cilesia e ujit (fillimishe me mbetjet e forta)	(f) rrjedhat nga kantieri	(f) Te vezhgohet nga Konsulenti i Supervizionet te DPRr + provat e ujit te grumbulluara per analizat nese duhen	(f) Gjate rrjedhes se sedimenteve	(f) te sigurohen punimet e kontraktorit qe nuk shkaktojne ndotje te ujit	(f) NA	(f) NA	(f) MEFWA	(f) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr

Faza	Cfare duhet te monitorohet	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Kosto		Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje
Ndertim <u>KANTIERI I</u> <u>NDERTIMIT</u>									
(g) Mbrojtja e burimeve ujore	(g) Cilesia e ujrave te burimeve ujore (kationet e medha & anionet, BOD, COD, metalet e renda, vajrat dhe lubrikantet)	(g) Ne pozicionin e burimit	(g) Konsulenti i Supervizionit te DPRr duhet te grumbulloje provat e ujit per analizat e nevojshme	(g) Provat e ujit qe duhet te ndermerren ne cdo muaj dhe te analizohen ne laboratorin perkates	(g) Sigurimi i burimeve ujore qe nuk jane ndotur nga punimet	(g) NA	(g) E Vogel	(g) MEFWA	(g) MEFWA + Konsulenti i Supervizionit te DPRr
(h) Zbulimet arkeologjike	(h) Zbulimet Arkeologjike qe duhen raportuar	(h) Ne kantier	(h) Obzervime nga Konsulenti i Supervizionit te DPRr dhe njoftimi per Drejtorine e Arkeologjise	(h) Ne kohen e zbulimit	(h) Zbulimet arkeologjike qe i duhen raportuar Kontraktorit	(h) NA	(h) NA	(h) MEFWA	(h) MEFWA + Konsulenti i Supervizionit te DPRr
(i) Kampet e ndertimit	(i) Pozicionimi i kampeve te ndertimit qe duhen aprovuar nga Autoritetet Lokale	(i) Ne kantier	(i) Konsulenti i Supervizionit te DPRr	(i) Ne fillim te kontrates	(i) Sigurimi i zgjedhjes se kontraktorit per pozicionimin e kampeve qe duhen miratuar nga Autoriteti Vendor	(i) NA	(i) NA	(i) MEFWA	(i) MEFWA + Konsulenti i Supervizionit te DPRr

Faza	Cfare do monitorohet	Ku	Si Eshte parametri qe do monitorohet/ tipi i makinerise monitoruese	Kur duhet parametri qe do monitorohet	Pse duhet parametri qe do monitorohet	Kosto		Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje
Ndertimi <u>DEPOZITIMI</u> <u>MBETJEVE</u>									
(a) mbeturinat e ndertimit (duke perfshire dherat e kontaminuara)	(a) Shtesat apo materialet e papershtatshme ne masat e depozituara	(a) Ne zonat e autorizuar / tipster licensuara	(a) Konsulenti i Supervizionet te DPRr	(a) ne kohen e depozitimit	(a) te sigurohet nje depozitim i sakte i materialeve te mbetjeve dhe materialet e rrezikshme	(a) NA	(a) E vogel	(a) MEFWA	(a) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr
(b) Mbeturinat e forta	(b) mbeturinat e forta te ngarkuesve te autorizuar	(b) Ne zonat e autorizuar / tipster licensuara	(b) Konsulenti i Supervizionet te DPRr	(b) ne kohen e depozitimit	(b) te sigurohet nje depozitim i sakte i materialeve te mbetjeve	(b) NA	(b) E vogel	(b) MEFWA	(b) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr
<u>MROJTJE</u> <u>EROZIONIT</u>	(a) nevojshmeria e gabioneve	(a) Gjate gjurmes rrugore	(a) Konsulenti i Supervizionet te DPRr	(a) 1 – 2 here ne vit	(a) te sigurohet qe gabionet jane te nevojshem	(a) NA	(a) NA	(a) MEFWA	(a) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr
<u>MBROJTJA E</u> <u>DHERAVE</u>	(a) Depozitimi/ stabilizim i shpejte i dherave	(a) Brenda zonave te ndertimit	(a) Konsulenti i Supervizionet te DPRr	(a) Disa inspektime te panjoftuara	(a) te mbahen dherat e siperm dhe te parandalohet erozioni	(a) NA	(a) E vogel	(a) MEFWA	(a) MEFWA + Konsulenti i Supervizionet te DPRr

Faza	Cfare do monitorohet	Ku	Si Eshte parametri qe do monitorohet/ tipi i makinerise monitoruese	Kur Eshte parametri qe do monitorohe	Pse Eshte parametric qe do monitorohet	Kosto		Pergjegjesi		
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje	
Ndertimi <u>TRASHEGIMIA</u> <u>KULTURORE</u>	(a) Zbulime arkeologjike	(a) Brenda zonave the ndertimit	(a) Konsulenti i Supervizionit te DPRr	(a) Disa inspektime te panjoftuara	(a) Zbulimet te sigurta jane raporuar	(a) NA	(a) E vogel	(a) Instituti i Monumenteve	(a) Instituti i Monumenteve, (ne varesi te Ministrise se Kultures) + DPRr Konsulentin e Supervizionit	
<u>DISA MASA TE</u> <u>PROPOZUARA</u> <u>LEHTESUESE</u>	(a) Pershtatja sit e instalohen te tilla masa	(a) Pershtatja apo instalimi I masave te vecanta (a) per (z)ne RMA.	(a) Brenda zonave t endertimit	(a) Ekimi I DPRr per Monitorimin e dhe Konsulenti I Supervizionit	(a) Vazhdimisht	(a) Te sigurohet se jane pershtatur dhe jane marre masat e propozuara lehtesese	(a) NA	(a) E vogel	(a) Ekimi i DPRr per Monitorimin he Konsulenti i Supervizionit	(a) Ekimi i DPRr per Monitorimin he Konsulenti i Supervizionit

Faza	Cfare duhet te monitorohet	Ku	Si <i>Eshte parametri i monitorimit/ lloji i makinerise se monitorimit</i>	Kur <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Pse <i>Eshte parametri qe duhet monitoruar</i>	Kosto		Pergjegjesi	
						Instalim	Nderhyrje	Instalim	Nderhyrje
Nderhyrje <u>Mirembajtja e Rrugeve te Ndertuara</u> (a) Zhurmat <u>Siguria Rrugore</u> (a) Rreshqitjet, erozioni i tokes, kushtet e veshтира	(a) Nivelet e Zhurmes (a) Kushtet e shenjave te veshтира	(a) Ne Kantier apo ne afersi te shtepive (a) Gjate superstrades te perfshire ne projekt	(a) Pergjuesi i nivelit te zhurmave (dB[A] meter) (a) Vezhgim pamor	(a) Gjate veprimtarive te mirembajtjes apo kur ka ankesa te qytatareve (a) Nje - dy here/ne vit		(a) NA (a) NA	(a) NA (a)NA	(a) MEFWA (a) NA	(a) MEFWA (a) Mirembajtja Rajonale e DPRr