

SDC Sh.p.k.

**Permbledhje e Raportit
te
Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis**

te projektit te rruges

Ura e Brarit – Hyrja e Tunelit Qafe Murrize

(pjesa e rruges se Arberit)

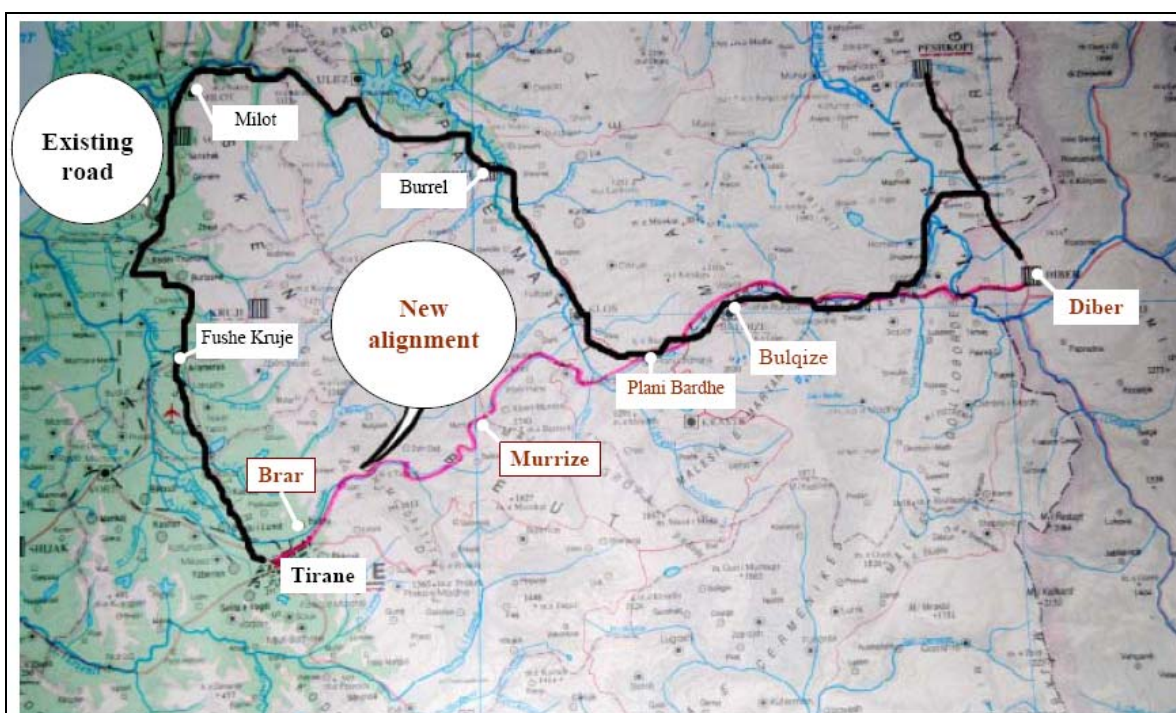


Fig. Gjurma e rruges Ura e Brarit - Tuneli Qafe Murrize, si pjese perberese e rruges se Arberit

Permbajtja:

I.	Hyrje	
	Error! Bookmark not defined.	
I.1.	Korridoret e transportit rrugor ne Shqiperi dhe rruga e Arberit	3
I.2.	Gjendja egzistuese e rruges	5
I.3.	Studime te meparshme	6
I.4.	Objektivat e Projektit	6
II.	Pershkrimi i projektit	7
II.1.	Pozicioni gjeografik i objektit	7
II.2.	Gjurma sipas alternatives se perzgjedhur	27
II.3.	Projektimi i shtresave rrugore	
	Error! Bookmark not defined.	
III	Pershkrimi mjedisit egzistues	12
III.1	Mjedisi fizik	12
III.1.1	Peisazhi	13
III.1.2.	Klima	15
III.1.3	Cilesia e ajrit	16
III.1.4	Gjeologjia	17
III.1.5	Sizmologjia	18
III.1.6	Burimet Ujore	19
III.1.6.1	Ujrat siperfaqesore	19
III.1.6.2	Ujrat nentokesore	19
III.1.7	Tokat	20
III.2	Diversiteti Biologjik	20
III.2.1.	Bimesia	20
III.2.2	Fauna	20
III.2.3	Zonat e mbrojtura	20
III.3	Mjedisi socioekonomik	22
	Popullsia	22
	Rrjeti rrugor	
	Error! Bookmark not defined.	
	Perdorimi i Tokes	22
	Blegtoria	22
	Gjendja e mjedisit	
	Error! Bookmark not defined.	
	Turizmi	22
	Monumetet historike/natyrore	23
IV	Kuadri ligjor dhe projekti	
	Error! Bookmark not defined.	
IV.1.	Politikat mjedisore dhe hartimi i raportit te VNM	
	Error! Bookmark not defined.	
IV.1.1.	Politikat mjedisore	
	Error! Bookmark not defined.	
IV.1.2.	Legjislacioni	24
IV.2.	Legjislacioni i VNM-se ne Shqiperi	26

IV.3.	VNM dhe metodologjia hartimit te tij	
	Error! Bookmark not defined.	
V.	Alternativat e projektit	
	Error! Bookmark not defined.	
V.1.	Plani kombetar i transportit	
	Error! Bookmark not defined.	
V.2.	Strategjia e Zhvillimit te Turizmit	
	Error! Bookmark not defined.	
V.3.	Strategjia e Biodiversitetit dhe Plani i Veprimit	
	Error! Bookmark not defined.	
V.4.	Alternativat e projektit	27
VI.	Ndikimet e mundshme ne mjedis dhe masat zbutese	33
VI.1.	Gjate hapjes se kantierit dhe ndertimit te objektit	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.1.	Ndikimet ne mjedisin fizik	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.1.1.	Ndikime ne peisazh	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.1.2.	Ndikime ne cilesine e ajrit	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.1.3.	Mjedisi gjeologjik	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.1.4.	Ndikimi ne ujrat siperfaqesore dhe nentokesore	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.2.	Ndikimi ne mjedisin biologjik	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.1.3.	Ndikimi ne mjedisin socio-ekonomik	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.	Gjate fazes se funksionimit te objektit	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.	Ndikimet ne mjedisin fizik e biologjik	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.1.	Ndikimi ne peisazh	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.2.	Ndikime ne cilesine e ajrit	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.3.	Gjeologjia dhe Sizmiciteti	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.4.	Ndotja e tokes dhe ujrave	
	Error! Bookmark not defined.	
VI.2.1.5.	Mjedisi biologjik	
	Error! Bookmark not defined.9	
VI.2.2.	Ndikimi ne mjedisin socio-ekonomik	
	Error! Bookmark not defined.	
VII.	Plani i Menaxhimit Mjedisor	34
VII.1.	Gjate hapjes se kantierit dhe ndertimit te objektit	34
VII.2.	Gjate funksionimit te objektit	40

VIII.	Monitorimi	42
IX.	Perfundime	45
X.	Literatura	45
XI.	Shtojca	
	Error! Bookmark not defined.	
XI.1.	Autoret e studimit te VNM	
	Error! Bookmark not defined.	

I. Hyrje

I.1. Korridoret e transportit rrugor ne Shqiperi dhe rruga e Arberit

Studimi i transportit te Shqiperise eshte i kushtezuar nga pozicioni gjeografik i vendit dhe topografia e tij, me vargmale te shtrira ne drejtim Veri-Jug, paralel me bregun e detit Adriatik.

Dy korridoret e transportit me rendesi me te madhe per Shqiperine, jane konsideruar deri me sot ai Lindje-Perendim, i cili lidh Italine (Porti i Durresit) me kufirin Maqedonas (Qafe Thane) dhe kufirin Grek (Kapshtice), dhe korridori Veri-Jug qe lidh Greqine (Kakavije) dhe zonat kufitare te Shqiperise ne Veri (Muriqan dhe Hani Hotit) me shtetet ne bregdetin Dalmat.

Korridori i trete, i i quajtur “ Boshti qendror – Jugor “ eshte ne studim e siper, ne drejtimin Tirane -Elbasan-Berat-Tepelene-Gjirokaster. Sipas te gjitha gjasave rezulton qe ky aks te perputhet me drejtimin Tirane-Vaqar-Paper-Kucove-Berat-Memaliaj-Tepelene-Gjirokaster.

Aksi i katert eshte ai Durres-Morine, i cili do te vazhdoje edhe permes Republikes se Kosoves, duke marre, ne kete menyre, nje rendesi jo vetem strategjike, por edhe socio-ekonomike.

Se fundi, është edhe aksi Tirane-Diber-Tetove-Shkup, pjesë e të cilit është edhe rruga e Arberit, e cila fillon me rrugën e Dibrës që nga qendra e Tiranës për të vazhduar me rrugën e Tufinës, pastaj përgjate lumit të Tiranës në Zall-Dajt, në Qafe-Murrizë. në urën e Vashës, në Plan të Bardhë, në Qafë-Bull, Bulqizë, Ura e Qytetit, Zerqan, Ura e Cerencit, Gjoricë, Bllate (kufiri me FYROM).

Rruga e Arberit ka marrë këtë emër sepse kalon në vend banimet e arbanasve (arbërve). Ajo lidh Tiranën me Dibrën me vetëm 74 km, nga 173 që është sot, pra shkurton afërsisht 100 km rrugë. Kjo rrugë është edhe alternative e Korridorit të tetë, sepse kalon nga Dibra në Gostivar dhe pastaj në drejtim të Shkupit, duke shkurtuar më shumë se 90 km nga rruga ekzistuese.



Nga qendra e Tiranës deri në urën e Brarit është 8 km rrugë ekzistuese. Pastaj Brar hyrja e tunelit Murrizë 17.3 km. Këtu përfshihen 13 km të rrugës ekzistuese, që lidh sot fshatrat e Komunës së Zall Bastarit. Nga hyrja e tunelit deri në Uren e Vashës janë 14 km rrugë. Këto dy lote janë në fazë të avancuar projektimi nga kompani të vendit. Këtu përfshihet tuneli rreth 3 km si edhe një urë me gjatësi 150 m. Pjesa nga Ura e Vashës deri në Bulqizë prej 13 km. është në fazën e tenderimit të punimeve të ndërtimit. Pjesa e fundit, Bulqizë-Ura e Cerencit, prej 17 km, është drejt përfundimit të punimeve të ndërtimit. Mbetet vetëm 4km, nga dogana e Bllates, në kufi, për të hyrë në Dibrë të Madhe.

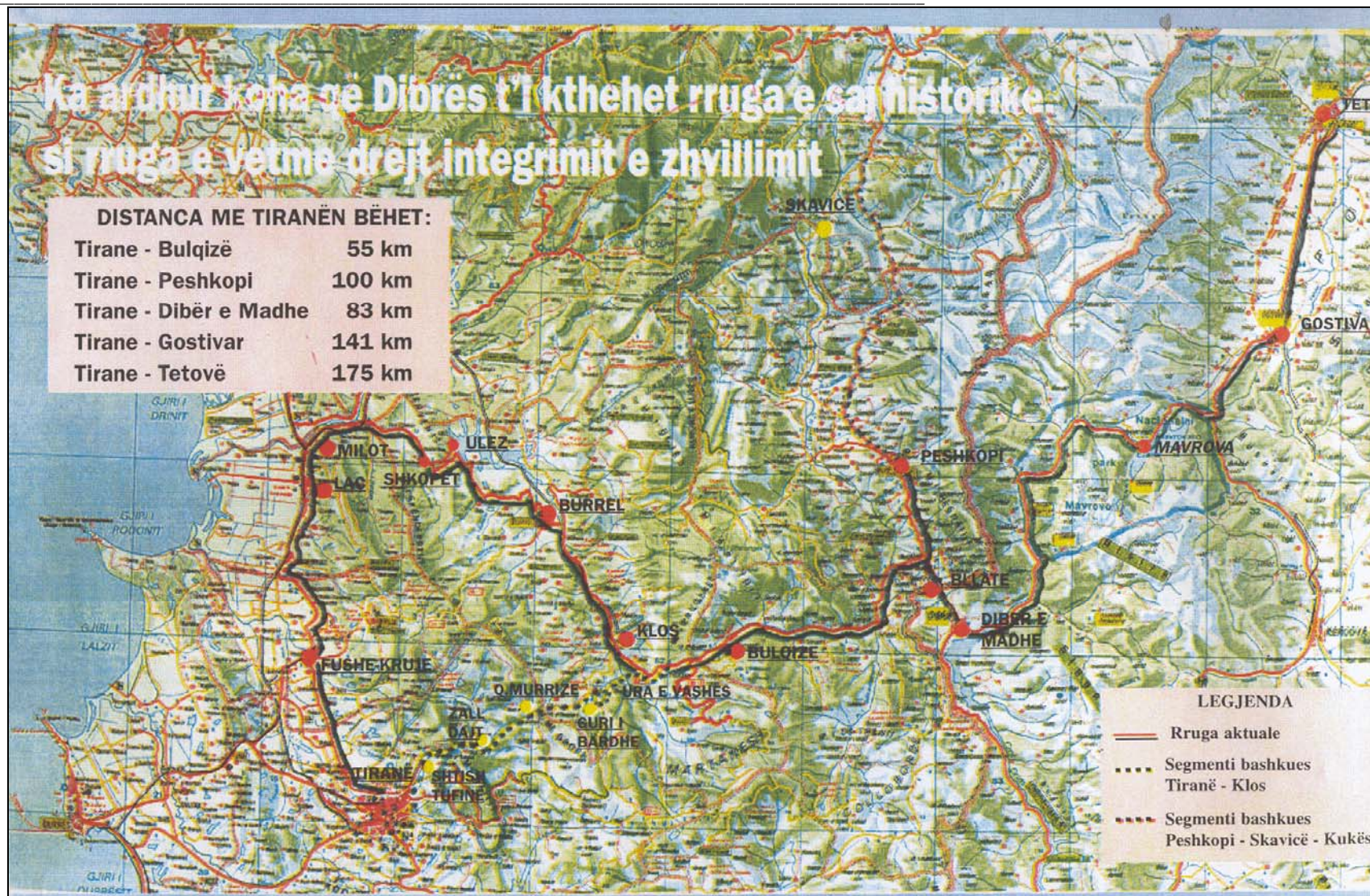


Fig 1. Gjurma e parashikuar e rruges se Arberit, e cila shkurton ne menyre te ndjeshme largesine Tirane-Diber

I.2. Gjendja egzistuese e rruges

Segmenti Ura e Brarit – Hyrje e Tuneli Qafe Murrize ka nje gjatesi rreth 17.3km. Rruga fillon te Ura e Brarit mbi lumin e Tiranës. Aktualisht kjo ure eshte me nje kalim, me gjeresi 5,5m, ne kuoten absolute 186 m. Ne pergjithesi zona ku kalon rruga eshte teper e aksidentuar, duke ndjekur lumin e Tiranës me kanionet e tij deri te ura e Shpalit.

Nga Km. 0+00, Ura e Brarit, rruga vazhdon duke u zhvilluar ne luginen e Lumit te Tiranës, ne krahun e majte te rrjedhjes se tij, deri ne km.2. Me tej aksi i rruges nderpret Lumin e Tiranës dhe zhvillohet ne krahun e djathte te rrjedhjes se tij deri sa mbrin ne masivin gelqeror rreth km. 4.

Nga Km. 7 rruga do te ndjekie afersish gjurmen egzistuese te Zall Dajtit, deri sa mbrin ne Kryqezimin me rrugen e Zall Bastarit, rreth km. 8.5.

Rruga egzistuese eshte e ngushte, teper e demtuar dhe kalon ne nje terren te veshtire. Ne kete zone përfshihen 13 km rruge ekzistuese, e cila lidh aktualisht gjithë e komunës së Zall Bastarit.

Ne shpatin e majes se Tujanit ka kaluar rruga e vjeter e Dibres, ne te qujturen shkalla e Tujanit, e cila kalohet me veshtiresi shume te madhe.



Fig. Majtas: Ura e Brarit; Djathtas: Rruga egzistuese Ura e Brarit-Zall Dajt, pergjate lugines se lumit te Tiranës.



Fig. Majtas: Rruga egzistuese, Shkalla e Tujanit; Djathtas: Aksi i rruges rreth km.7, mbas Shkalles se Tujanit



Fig. Rruga egzistuese, ne fshatin Zall Dajt, ne te cilen kalon gjurma e rruges se projektur.

I.3. Objektivat e Projektit

Rritja e trafikut ne kushtet e infrastruktures rrugore ekzistuese dhe sidomos te zones verilindore te Shqiperise ka sjelle bllokimin ose uljen ndjeshem te nivelit te sherbimit sidomos ne stinen e dimrit, kur trafiku i gjeneruar nga Tirana e ka te veshtire te arrije destinacionin, per shkak te kapaciteteve te vogla rrugore, rrugeve jashte standarteteve te kohes, demtimeve te shumta, etj.

Problem eshte edhe gjatesia e tanishme e rruges Tirane-Diber, e cila, me 173 km e saj, kerkon shume kohe, energji, konsum automjetesh e karburanti. Mbi te gjitha, rruga aktuale ka lene ne harrese nje zone me popullsi relativisht te madhe, sikurse eshte rrethi i Dibres, ne Shqiperi, dhe krahina e Dibres se Madhe, ne brenda kufijve te shtetit te sotem te FYROM. Si rezultat, shume burime natyrore e njerezore te kesaj treve jane te nenvleresuara dhe per me teper ka nje dyndje te popullsise nga keto zona drejt bregdetit shqiptar e sidomos Tiranës e Durresit, duke rritur ne kete menyre edhe presion demografik e socio-ekonomik drejt ketyre zonave.

Objektivi i pergjithshem i projektit eshte permiresimi i infrastruktures se transportit rrugor, plotesimit te rritjes se nevojave per sherbimet e transportit brenda qellimit te ndryshimeve te shpejta ekonomike kombetare dhe rajonale. Pra, projekti synon:

a-Shkurtimin e rruges Tirane-Diber me rreth 100km. Pra, nga 173 km, kjo behet rreth 74 km;

b-Ndertimin e kesaj rruge me parametra europiane;

c-Pershtatjen e saj, me rrjetin rrugor kombetar shqiptar, me qellim qe te kthehet ne pjese perberese te boshteve kryesore rrugore te vendit tone; si dhe

d-Lidhjen e Tiranës e rrethit te Dibres me krahinen e Dibres se Madhe e prej andej edhe me qytetin e Shkupit, duke u kthyer ne kete menyre edhe ne nje rruge me rendesi rajonale.

II. Pershkrimi i projektit

II.1. Pozicioni gjeografik i objektit

Gjurma e rruges Ura e Brarit-Tuneli i Murrizit, ndodhet ne verilindje te qytetit te Tiranes, ne territoret e komunave Dajt dhe Zall Bastar.

Gjurma e rruges ndjek pjeserisht ate egzistuese, pergjate lugines se lumit te Tiranes, deri ne perroin e Shupalit (km. 8.5). Me pas ajo vazhdon pergjate perroit te Zallit te Marecit, e pastaj drejt lindjes, ne veri te fshatit Murriz, ne te cilin eshte projektuar nje tunel me gjatesi rreth 3km.

Nga Km. 0+00, Ura e Brarit, gjurma shtrihet ne luginen e Lumit te Tiranes, ne krahun e majte te rrjedhjes se tij, deri ne km.2. Me tej aksi i rruges nderpret Lumin e Tiranes dhe zhvillohet ne krahun e djathte te rrjedhjes se tij deri sa mbrin ne masivin gelqeror rreth km. 4. Nga km. 4 deri ne km. 7, pra per rreth 3. km. rruga shfrytezon gjurmen egzistuese e cila kalon ne kanionet e lumit te Tiranes. Ky segment i rruges eshte mjaft i veshtire nga pikpamja e terrenit ku kalon dhe parametrat gjoemetrike te rruges egzistuese nuk jane te pershtatshem. Ne disa vende, rruga egzistuese, eshte ndertuar me seksion gjysme tuneli.

Nga Km. 7 gjurma ndjek afersish gjurmen egzistuese te Zall Dajtit, deri sa mbrin ne Kryqezimin me rrugen e Zall Bastarit, rreth km. 8.5. Me tek gjurma shtrihet pergjate shtratit te Lumit te Shupalit, te cilin e nderpret ne km.9.5, me nje ure me gjatesi rreth 100m.

Duke filluar nga dalja e kesaj ure rruga do te filloje te ngjitet ne nje shpat kodrinor te aksidentuar dhe mberin mbi fshatin Zall Bastar (Marec), rreth km. 13. Per te mberitur deri ne piken me kuote rreth 860, ku mendohet te jete hyrja e Tunelit te Murrizes, rruga vazhdon te ngjitet duke u zhvilluar me anen e nje cifti serpentinash. Rreth Km. 17.5 rruga mberin tek hyrja e Tunelit te Qafe Murrizes.

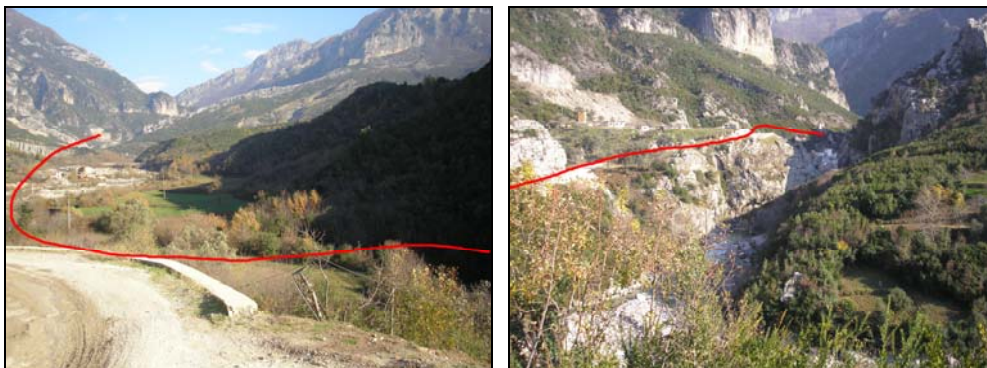


Fig. Majtas: Nderprerja e lumit te Tiranes; Djathtas: Gjurma ne hyrje te masivit gelqeror te Tujanit, km 4.



Fig. Majtas: Gjurma e rruges rreth km.7, mbas Shkalles se Tujanit; Djathtas: Gjurma e rruges ne nderprerjen e Lumit te Shupalit (Tiranes)



Fig. Pamje e pergjithshme e zones ku shtrihet gjurma e rruges se re

II.2. Gjurma sipas alternatives se perzgjedhur

Per efekt pershkrimit me mire te varianteve, rrugen eshte ndare ne kater segmente, si me poshte:

- 1- Ura e Brarit – Fillimi i Shkalles se Tujanit, rreth 3300m;
- 2- Fillimi i Shkalles se Tujanit – Mbarimi i Shkalles se Tujanit me gjatesi rreth 2+130 m;
- 3- Mbarimi i Shkalles se Tujanit – Bishti i Liqenit te Hydrocentralit ne Aksin Brar qe mendohet te ndertohtet me koncension, me gjatesi rreth 4300 m; dhe
- 4- Bishti i liqenit te H/C ne Aksin Brar - Hyrje Tuneli Qafe Murrize, me gjatesi rreth 7570 m.

Pra gjatesia totale e rruges eshte rreth 17300m.

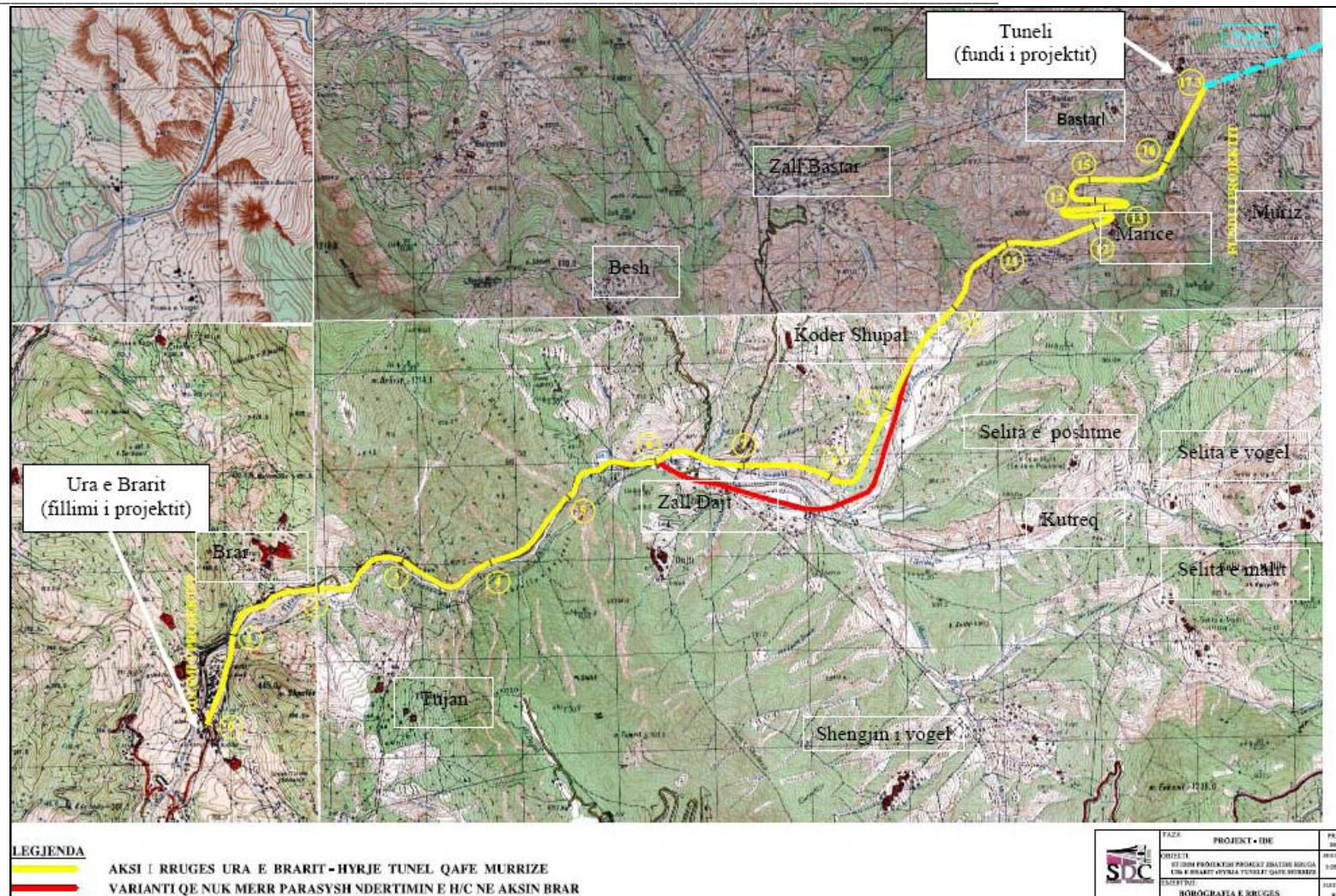


Fig. Gjurma e rruges Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murrize

1-Segmenti i pare: Ura e Brarit – Fillimi i Shkalles se Tujanit, rreth 3300 m.

Rruga fillon ne hyrje te Repartit ushtarak dhe vazhdon te zhvillohet ne krahun lindor, ne rreze te kodrave deri sa mberin ne km. 0+750, ku nderpret edhe lumin e Tiranës. Me tej rruga kalon prane gjurmes egzistuese, ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit deri sa mbrin ne km. 3+300, ne hyrje te Shkalles se Tujanit.

Ne kete faze te hartimit te projektit jane parashikuar perdorimi i rezeve te kurbave horizontale si me poshte :

R=100 m	cope 1
R= 150 m	cope 1
R=200 m	cope 3
R=250 m	cope 1
R=300 m	cope 2

Ne kete segment jane analizuar dy alternativa ne zonen km.1925 – km. 2220. Ne kete zone rruga zhvillohet mbi nje bankine te vjeter te lumit te Tiranës dhe arin nje lartesi pre 14m. Alternativat jane: a-kalimi i rruges me ndertimin e nje estakade L-285 ml; dhe b-kalimi i rruges me mbushje dhe zenien e nje siperfaqe toke buke prej rreth 2.0 ha. Konsulenti shprehet per ndertimin e estakades. Ne kete menyre nuk do te preket toka bujqesore.

2-Segmenti i dyte: Fillimi i Shkalles se Tujanit – Mbarimi i Shkalles se Tujanit, me gjatesi rreth 2130m.

Ky segment eshte segmenti me i veshtire i te gjithë gjatesise se rruges. Shkalla e Tujanit eshte nje gryke shume e ngushte me shpate anesore shume te pjeret dhe deri vertikal nga te dy krahët e lumit. Rruga egzistuese zhvillohet e gjitha ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit. Gjeresia e rruges eshte 4-5m, e pa asfaltuar. Ne kater vende rruga kalon ne seksion gjysem tuneli ne segmente te shkurter deri ne 20m. Seksioni i rruges egzistuese eshte ne germim ne krahun e majte dhe i shoqeruar me mure mbajtes gjate gjithë gjatesise, ne krahun e djathte. Planimetria e rruges i eshte pershtatur terrenit, pa kurfare rregullsie.

Kuota e rruges egzistuese ne fillim te ketij segmenti eshte rreth 230 m dhe ne fund rreth 357 m. Pra duke mare parasysh edhe gjatesine pjeresia mesatare eshte rreth 6 %, por duke qene se terreni eshte shume i veshtire ndertuesi i asaj kohe ka kerkuar me shume ti shmanget zonave shume te veshtira gje qe ka cuar ne ndertimin e nje rruge me pjeresira te crregullta qe arijne deri ne 15 %.

Ne kete segment parashikohet ndertimi i nje viadukti me gjatesi rreth 2130 m me pjeresi rreth 6% dhe lartesi mesatare rreth 12 m(shiko pershkrimin ne veprat e artit). Ndertimi i ketij viadukti megjithese ka kosto te larte, jo vetem qe mundeson ndertimin e nje rruge me parametra me te mire gjeometrike, por ajo qe eshte me rendesishmja, nuk pengon ne pergjithesi levizjen ne rrugen egzistuese gjate kohes se ndertimit. Megjithate edhe ndertimi i rruges sipas kesaj alternative ka dy zona, me gjatesi deri ne 20 m secila, ku do te duhen te kryhen punime te medha germimi.

Ne zonen e pare, rreth 550 m nga fillimi i ketij segmenti gryka e lumit eshte shume e ngushte (shih foton e meposhtme), aq sa nuk mund te ndertohet as viadukti, pra ka nevojte per zgjerimin e kesaj gryke nepermjet germimeve te skarpatave.



Konsulenti ka parashikuar qe zgjerimi i grykes se lumit ne kete pike te behet nga krahu i majte i rrjedhjes se lumit, ne menyre qe te mos pengohet levizja ne rrugen egzistuese e cila eshte ne krahu e djathte te rrjedhjes. Realizimi i ketij germimi masiv duhet te kryhet nga ndermarje teper te specializuara e cila jo vetem duhet te kryeje germimin por duhet te transportoje edhe mbeturinat pasi krijohet mundesia e bllokimit te rrjedhjes se ujit.

Ne zonen e dyte, rreth 2000m nga fillimi i ketij segmenti, gryka e lumit eshte akoma edhe me e ngushte (shih foton e meposhtme). Shpatet e te dy aneve perbehen nga masive gelqerore kompakt me pjeresi deri ne 90 grade. Germimi i ketyre shpateve ne kete zone, ashtu edhe si ne zonen e pare duhet te kryhet nga ndermarrje teper te specializuara.



Suksesi i kesaj alternative varet shume nga realizimi i germimeve te pershkrhuara me siper.

3-Segmenti i trete Mbarimi i Shkalles se Tujanit-Bishti i Liqenit te Hydrocentralit ne Aksin Brar, me gjatesi rreth 4300 m.

Me shkrese Nr.2628/1, dt.31/03/2009, Drejtoria e Pergjithshme e Rrugeve na ve dijeni per planin e ndertimit me koncesion te nje H/C ne lumin e Shupalit, ne aksin e quajtur “Aksi Brar“.

Per te mare parasysh ndertimin e ketij H/C duhet qe ne aksin e diges te arihet mbi kuoten 422m pasi kjo eshte kuota e parashikuar e liqenit. Per te aritur mbi kete kuote ishte e domosdoshme qe rruga te zhvillohesh ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit. Pra mbas shkalles se Tujanit rruga zhvillohet ne afersi te asaj egzistuese, ne krahun e majte te rrjedhjes se lumit, per nje gjatesi rreth 900 ml, deri sa nderpret lumin e Shupalit(Tiranes) per te kaluar ne krahun e djathte te tij. Nga ketu rruga fillon te ngjitet me pjeresi rreth 6 %, mbikalon rrugen egzistuese te Zall Bastarit, arin rreth kuotes 430 m prane diges se H/C, pozicioni i se ciles nuk dihet egzaktesisht, dhe me tutje zhvillohet rreth kesaj kuote, ne krahun e djathte te rrjedhjes se Lumit te Zall Bastarit, deri sa mbrin ne bishtin e liqenit.

Kalimi i rruges ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit per te mundesuar aritjen e kuotes se liqenit shoqerohet me punime germimi, mure mbajtes si dhe viadukte, kjo per shkak se terreni ne kete ane eshte i aksidentuar dhe rruga do te nderprietet nga disa perrenj. Nje veper tjeter e madhe eshte e detyrueshme te ndertohet prane bishtit te liqenit te ardheshem, mbi liqen, pasi ky shtrihet ne brendesi te nje perroi.

4-Segmenti i katert Bishti i liqenit te H/C ne Aksin Brar - Hyrje Tuneli Qafe Murrize, me gjatesi rreth 7570 m

Ne kete segment te rruges Konsulenti ka evidentuar vetem nje alternative per aresye te kuotave te detyruara qe duhet te arije rruga ne disa pika.

Nga bishti i liqenit te H/C rruga fillon te ngjitet duke kaluar mbi fshatin Zall Bastar (Marece), ne qafe, zhvillohet me anen e tre serpentinave, ku e para behet mbi shtepite e lagjes Zall Bastar (Zdralla), me reze 20m dhe nje kurbe te madhe me reze 75m, duke mberitur prane lagjes Bastari (Jamaku) rreth kuotes 770m. Ne kete pike ka dy mundesi zhvillimi ne funksion te kuotes se hyrjes se tunelit. Nese pranohet kuota 800m, rruga vazhdon te zhvillohet ne ngjitje, kalon nepermes shtepive te lagjes Jamaku, pa i prekuar ato, dhe mberin ne hyrjen e tunelit duke plotesuar gjatesine e ketij segmenti prej 7570m. Per te mbriritur ne kuoten 850m eshte e nevojshme qe rruga te zhvillohet me anen e dy sepentinave te tjera.

III Pershkrimi mjedisit egzistues

III.1 Mjedisi fizik

III.1.1 Peisazhi

Zona e projektit shtrihet ne nje relief kodrinor-malor shume heterogjen. Ne kete kontekst, ky territor mund te ndahet ne dy pjese: pjesa kodrinore me fshatrat Brar, Tujan, Zall Dajt dhe pjesa malore me fshatrat Zall Bastar, Bastar e Murriz. Ne zonen e Brarit, gjurma e rruges kalon neper luginen piktoreske te lumit te Tiranes, ndermjet fshatrave Tujan dhe Brar. Me tej gjate lugina e lumit te Tiranes pret vargmalin e Dajtit, ne gryken e ngushte te Tujanit, e cila eshte shpallur edhe monument natyre. Kjo pjese e rruges, me gjatesi rreth 5 km, kalon neper luginen e ngushte te lumit te Tiranes, i cili ka krijuar kanione te ngushta e te thella. Ne lartesine 335m. ne dalje te shkembinjve gelqerore, prane Zall Dajtit, anash rruges, ne te dy krahet, ngjiten shpatet e pjerreta te lugines me lartesi nga 1214 m. (maja e Brarit, ne veri) dhe 1531 m (maja e Tujanit, ne jug).

Pasi kapercen vargmalin e Dajtit, rruga del ne luginen e Zall Dajt – Shupalit, duke ndjekur krahun e majte te rrjedhjes se lumit te Tiranes (lumi i Shupalit), deri tek vendi ku bashkohet lumi i Selites me perroin e Zall Bastarit. Lugina ne kete zone zgjerohet, ka uje te bollshem dhe gjelberim.Me pas gjurma ngjitet pergjate perroit te zallit te Marecit, deri ne ne lartesine 850 m. ne te cilen eshte parashikuar te jete hyrja e tunelit te Murrizes. Kjo eshte e vetmja ngjitje e kesaj rruge e cila ne kete zone do te kaperceje vargmalin e Murrizes nepermjet nje tuneli te gjate rreth 3000 m. per te dale nga shpati perendimor i malit te Murrizes ne shpatin lindor, ne Xiber Murrize, ne rrjedhjen e siperme te zallit te Mashnorit, ne lartesine 915 m. Nepermjet tunelit te Qafe Murrizit do te kalohet nga lugina e lumit te Tiranes ne luginen e Matit.



Fig. Peisazhi pergjate gjurmes se rruges ne skajin perendimor (foto majtas); ne kanionin e Tujanit (foto e mesit); dhe ne pjesen lindore (foto djathtas) te zones se projektit.



Fig. Harta topografike e rajonit të projektit

III.1.2. Klima

Pothuaj se e gjithë zona dallohet për dimra të bute me karakteristika të theksuara mesdhetare ndërsa për nënzonën kodrinore rreshjet janë përgjithësisht në formë shiu. Ato në formë bore përbejnë 5-15% të të gjitha rasteve me rreshje. Në territorin në studim, zgjatja mujore e diellzimit vërohet në muajin korrik dhe jo në qershor, kur është zgjatja më e madhe astronomike e ditës.

Temperatura e ajrit

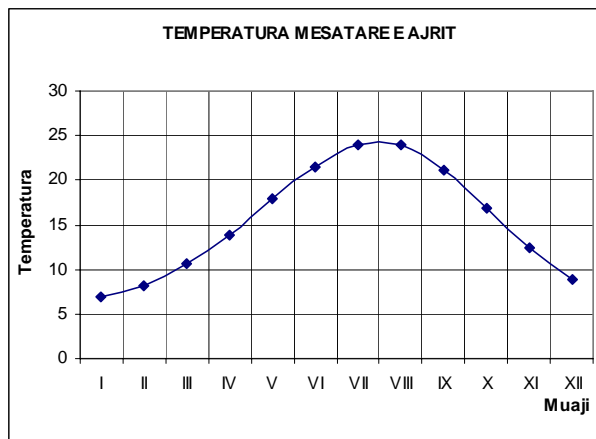
Regjimi termik paraqet uniformitet të kënaqshëm. Vleftat e temperaturës mesatare vjetore përgjithësisht luhaten rreth 15.00°C. Nga ana perëndimore kjo zonë është krejt e hapur, kurse nga ana lindore, duke qenë e kufizuar nga male të larta, ndikohet rralle nga ardhja në territorin e vendit tone të masave të ftohta ajrore kontinentale, të cilat nëpërmjet luginave tërthore hyjnë deri në Ultesirën Perëndimore. Dimri paraqitet i bute me ndikim të fortë detar. Temperatura mesatare e janarit lëkundet në rreth 7.0°C.

Në tabelën e mëposhme jepen vlerat mesatare mujore e vjetore të temperaturës së ajrit .

Tab. Temperatura mesatare e ajrit

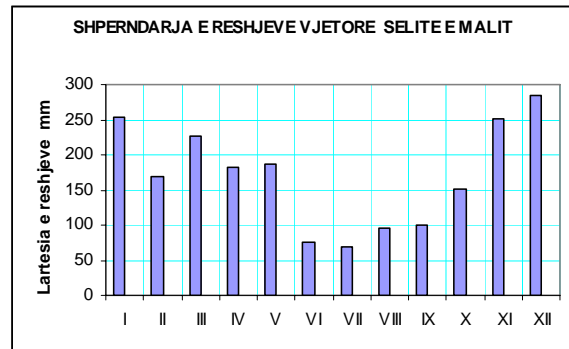
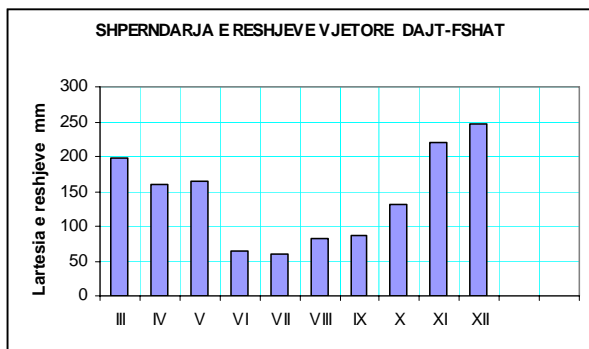
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Vjet.
Tirane	6.7	7.9	9.9	13.3	17.7	21.6	23.8	23.8	20.6	16.1	11.8	8.2	15.1

Në grafikun e mëposhtëm paraqitet shpërndarja e temperaturës mesatare gjatë vitit



Rreshjet atmosferike

Deti Adriatik, pozita gjeografike e Ultesirës Perëndimore si edhe relievi që e rëthon atë, janë gjithashtu faktorë të rëndësishëm prej të cilëve varet shumë mënyra e shpërndarjes së rreshjeve. Në territorin në studim, gjatë vitit bien, mesatarisht 1787 mm në Dajt Fshat dhe në Selita e Malit 2044 mm rreshje.



Lartësia e reshjeve mesatare shumevjecare me periudhe te ndryshme perseritjeje jepet ne tabelen e meposhtme.

Tab. Lartësia e reshjeve me periudhe te ndryshme perseritjeje.

STACIONI	Periudha e perseritjes ne vjet			
	2	20	50	100
Selita e Malit	2012	2808	3033	3190
Dajt Fshat	1752	2561	2795	2958

III.1.3 Cilesia e ajrit

Cilesia e ajrit ne zonen e projektit, ndikohet kryesisht nga trafiku i rruges automobilistike, deri ne pjesen ku gjurma ecen prane rruges egzistuese. Por, duhet thene se ky trafik, ne kete rajon, eshte teper i rralle.

Me pas, ne gjurmen e re, ajri eshte i paster, si ne cdo zone rurale me bujqesi ekstensive dhe pyje e shkurre.

Ndotsit kryesore te gjeneruar nga trafiku jane CO₂, HC, NO_x, SO_x dhe PM₁₀. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes prioritare HC dhe NO_x. Si rezultat i reaksioneve foto-kimike prodhohen O₃, PAN, dhe PBN, qe kane efekt akumulativ ne shendet dhe vegjetacion.

Zhurmat

Ndotja nga zhurmat eshte relativisht e ulet, ne varesi nga distancat prej burimeve te tyre. Kufiri per ndotjen nga zhurmat nga qarkullimi i automjeteve gjate dites konsiderohet 65 dB, ndersa gjate nates 55 dB). Ne zonen e projektit, nivelet e zhurmave jane nen nivelet e lejuara nga standartet nderkombetare.

III.1.4 Gjeologjia

Sipas hartes tektoniko-formacionale te Shqiperise, rajoni i studimit ndodhet midis Ultesires Adriatike, ne lindje, dhe me pas pershkon nenzonen tektonike Dajti (Kd) te zones tektonike Kruja. Ndersa ne lindje, jashte gjurmes se objektit, shtrihen formacione te nenzones Krasta (K-C-k), te zones tektonike Kraste-Cukali.

Sipas kesaj harte, gjurma e rruges shtrihet ne zonat tektonike te Ultesires Adriatike (UA; nenzona UA-mi) dhe Kruja (K; nenzona Dajti: Kd).

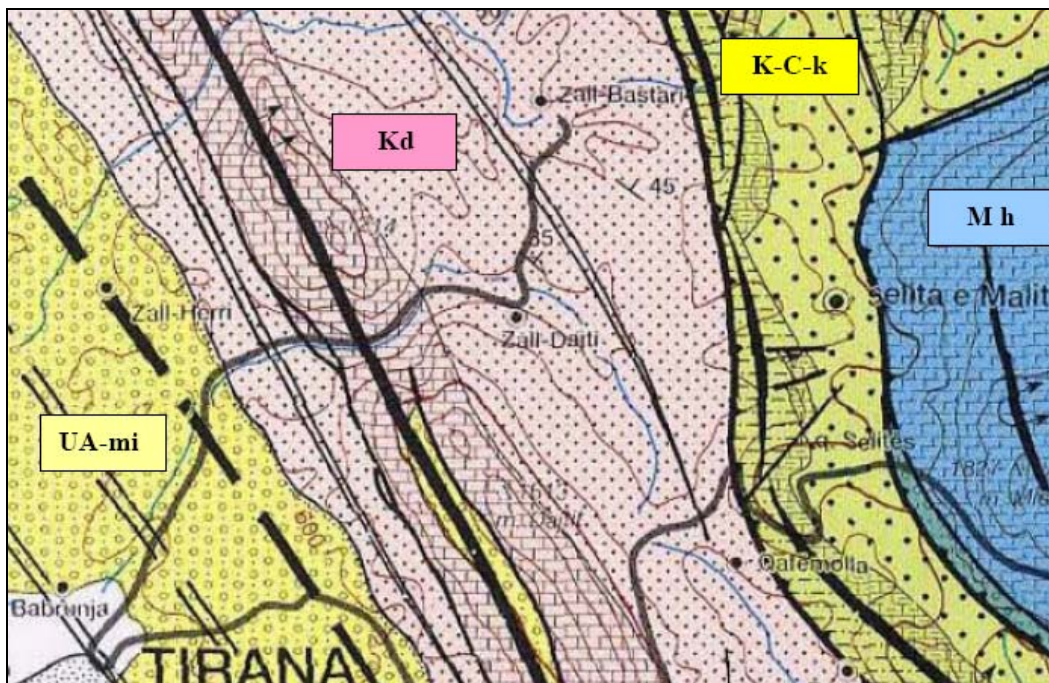


Fig. Harta tektonike e rajonit te studimit.

UA-mi	Ultesira Adriatike; Formacione miocenike.
Kd	Zona Kruja, nenzona Dajti (Kd)
K-C-k	Zona Kraste-Cukal, Nenzona Krasta (K-C-k)
M	Zona Mirdita. Nenzona e Hajmelit (Mh)

Sipas drejtimit te rrjedhjes te lumit, nga lindja ne perendim, dallohen kater njesi te medha gjeomorfologjike:

1-Brezi kodrinor dhe paramalor ne te dy anet e thyerjes regjionale tektonike Mirdita, nga Qaf Muriza deri ne fshatin Zall Dajt.

Ne kete zone, lugina e lumit pershkon formacione kryesisht flishore dhe karbonatiko-mergelore me shtrirje veriperendim-juglindje. Ne pergjithesi keto formacione jane me shperberje tektonike dhe fiziko-gjeologjike. Perfaqesojne trojet kryesisht gjysem shkembore me kushte jo te favorshme te qendrueshmerise dhe te perajrimit.

2-Kanioni lumor terthor me strukturen malore gelqeroro-dolomitike te malit te Dajtit.

Kushtet e favorshme te qendrueshmerise shkembore ne kete gryke hidrografike perkeqesohen me pjerresite e medha te relievit qe do te pershkoje traseja e permiresuar e rruges ekzistuese.

3-Brezi paramalor mergelor Brar-Tujan karakterizohet nga zgjerimi i menjehereshem i lugines se lumit si rrjedhoje e shtresezimit masiv dhe me shkalle te ulet litifikimi te ketij formacioni argjilo-karbonatik me qendrueshmeri te ulet kundrejt ndikimit te faktoreve klimatike.

4-Terreni paramalor i shkallezuar i krahut lindor te struktures sinklinale te Tiranes perfaqesohet me gryken dhe kanionin e vogel te ures se Brarit. Edhe kjo dukuri gjeomorfologjike e lugines eshte kushtezuar nga shkalla relativisht e larte e litifikimit te shtresave gelqeroro – argjilore dhe me drejtimin e shtrirjes se tyre, pothuajse terthor ne rrjedhe ujore te lumit. Keto shtresa te kategorise afer shkembore krijojne shpate te qendrueshme te lugines si rrjedhoje edhe kushte te favorshme per trasene e permiresuar te rruges ekzistuese.

III.1.5 Sizmologjia

Klasifikimi sizmologjik i zones se studimit

Ne figuren e meposhtme paraqitet harta e rajonizimit sizmik te Shqipërisë në shkallën 1:500000, dhe pozicioni i rajonit te projektit. Ky rajon përfshihet në një zonë me lëkundje te pritshme sizmike me intensitet maksimal VII ballë, klasifikimi MSK-64 (zona me vijeze horizontale), te parashikuar per 100 vjet (me probabilitet 70%), në troje me veti mesatare fiziko-mekanike dhe VIII-IX ballë për troje me veti të këqija fiziko-mekanike, sikurse mund te jete rasti i depozitimeve te shkrifeta kuaternare pergjate shtreterve te lumenjve e perrenjve.

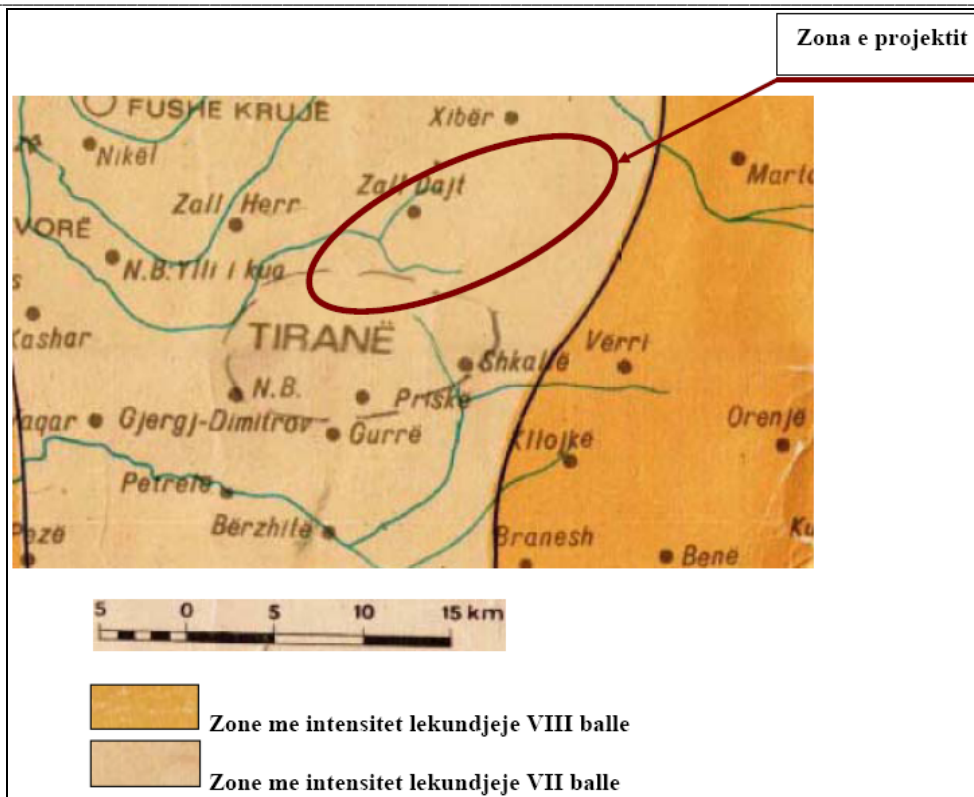


Fig. Klasifikimi sizmologjik i zones se studimi, (Sipas hartes se rajonizimit sizmologjik te RSH, shkalla 1:500000, Qendra Sizmologjike e Akademise se Shkencave te RSH, Tirane 1979). Me numra romake: intensiteti i pritshem sizmik per kushte mesatare fiziko-mekanike te truallit.

III.1.6 Burimet Ujore

III.1.6.1 Ujrat sipërfaqesore

Gjurmehmi rrugor Ura Brarit –hyrja e Tunelit Murrize nderpret proska, perrenj kanale e rrjedha ujore te ndryshme, ndermjet tyre nderpret edhe lumin e Tiranës. Lumi i Tiranës është rrjedha me e madhe qe nderpret gjurmehmi rrugor.

Bashkimi i ujrave te perrenjve te Zall Bastarit (Mareca), Selites dhe Mojsitit formojne lumen Shupal, qe mban kete emertim deri ne fillimin e shkalles se Tujanit. Duke filluar nga shkalla e Tujanit dhe tatepjete mban emertimin lumi i Tiranës. Ky i fundit, para derdhjes ne lumin e Terkuzes, ka siperfaqen e pellgut ujembledhes 281.4 km² dhe gjatesine 49.0 km.

III.1.6.2 Ujrat nentokesore

Pergjate pjeses me te madhe te gjurmes se rruges, shtrihen shkembinj me ujembajtje te vogel. Perjashtim bejne formacionet gelqerore ne gryken e Tujanit. Ne te dy anet e shtratit te lumit, ne kanionin e grykes se Tujanit, shihen dalje te shumta ujrash nentokesore. Ne te dale te ketij kanioni, ne anen lindore te tij, ne nivelin e shtretit te lumit, del nje burim me debit te konsiderueshem, i cili nuk shteron gjate gjithë vitit.

III.1.7 Tokat

Ne rajonin e projektit kemi të bëjmë me dy tipe tokash:

Tipi i parë dhe më i përhapuri, i përhapur pothuajse në 90% të zonës perbehet nga Toka te kafejta malore, nëntipi tipike ose sipas klasifikimit të FAO, toka Calcic Luvisols (LVk). Ky tip toke është shumë i përhapur, pothuajse në 80 % të sipërfaqes totale. Këto toka janë mesatarisht të cekta deri në mesatarisht të thella dhe te mbuluara me llojin lis apo e shoqeruar edhe me lloje te tjera.

III.2 Diversiteti Biologjik

III.2.1. Bimesia

Zona ne fjale kalon pjeserisht ne zonen kodrinore Mesdhetare me vegjetacion kryesisht te makies mesdhetare dhe dushkajave, si edhe pjeserisht ne zonen para-malore Mesdhetare.

Qysh prej vitit 2006 (VKM nr. 402, te dates 21.06.2006), zona e projektit shtrihet brenda kufijve te zgjeruar te Parkut Kombetar te Dajtit (Kategori e dyte e zonave te mbrojtura sipas klasifikimit IUCN), pavaresisht se nuk eshte ne zonen qendrore te parkut.

Sipas Florës së Shqipërisë (1988-2000), bimësia e zones përfshihet në katër zona fitoklimatike: **të shkurreve dhe pyjeve mesdhetare, të dushqeve, të ahut, dhe të kullotave malore**. Duke filluar nga kurrizi mbi Zall Dajt e deri në faqet e Bastarit, Vilezë, Vilezë (Liqe), Mneri i Sipërm (Pjeç, Dedaj) e poshtë tek Rrëzë Dushje, shtrihen një grumbull kodrash të cilat mbulohen në pjesët e sipërme me bimësi të zones së dushkut; pjesët më të ulëta të këtyre kodrave formojnë kryesisht shoqërime te zonës së shkurretave mesdhetare me elemente të makjes. Ndërsa majat e larta të maleve mbulohen me atë të zonës së ahut dhe të kullotave paramalore ose malore. Vendet më të sheshta e më të përshtatshme janë zënë nga bimësia e kulturave bujqësore: drithëra, foragjere, frutikulturë etj.

III.2.2 Fauna

Relievi i thyer dhe pyjet halore përbëjnë një strehë për faunën ku ndër gjitaret kryesore mund të përmenden disa lloje lakuriqësh nate, rodentet (mbizoterojnë gjinitë *Microtus* dhe *Mus*), urithi (*Talpa caeca*), lepuri i egër (*Lepus europaeus*), shqarthe ose kunadhja (*Martes foina*, *Martes martes*), vjedulla ose baldosa (*Meles meles*), ketri (*Sciurus vulgaris*), macja e eger (*Felis silvestris*), nusja e lalës (*Mustela nivalis*), dhelpra (*Vulpes vulpes*), derri i egër (*Sus scrofa*), ujku (*Canis lupus*), etj.



Fig. Gushekuq në zonen e projektit (13.02.2010)

Ndër shpendët shtegtarë e rezidentë të këtyre maleve mund të përmenden tufat e harabeloreve si: harabeli fushës (*Passer montanus*), dervishi (*Galerida cristata*), zogu i deles (*Motacilla alba*), gargulli (*Sturnus vulgaris*), gardalina (*Carduelis carduelis*), etj., thëllëza e malit (*Alectoris graeca*), hutini (*Bubo bubo*), gjeli i eger (*Tetrao urogallus*), korbi (*Corvus corax*), sorra (*Corvus cornix*), qyqja (*Cuculus canorus*), bilbili, pëllumbi i egër (*Columba oenas*), pupeza (Upupa epops), mëllenja (*Turdus merula*), skifteri (*Falco naumanni*), etj.

III.2.3 Zonat e mbrojtura

Zona e studimit përfshin parkun kombëtar të Dajtit (shpallur me VKM Nr. 402, datë 21.6.2006), dhe kanionin e Lumit të Tiranës, në gryken e Tujanit. Ky i fundit, i përfshirë brenda parkut kombëtar të Dajtit, është shpallur monument natyre i kategorisë III, sipas klasifikimit të Qendrës Botërore të Ruajtjes së Natyrës (IUCN).

Parku Kombëtar i malit të Dajtit (shih hartën e mëposhtme) ka me një sipërfaqe prej 29 384, 18 ha, ku përfshihen:

Nr	Emertimi	Sip. (hektare)
1	Sipërfaqe pyjore e shkurre, ripyllëzime, tokë me bimësi pyjore	20,410,75
2	Sipërfaqe kullosore, livadhe dhe bimësi barishtore	1,891,63
3	Sipërfaqe bujqësore, pemëtore, ullishta e vreshta	4,169,03
4	Sipërfaqe ujore dhe rezervuarë	381,35
5	Sipërfaqe joproduuese, shkëmbore, gurorë, e zhveshur, miniera	2,470,30
6	Sipërfaqe urbane, troje të përziera me tokë bujqësore	61,12

III.3 Mjedisi socioekonomik

Gjurma e rruges Ura e Brarit-Qafe Murrize kalon ne tokat e komunave Zall Bastar e Dajt, te rrethit te Tiranes.

Popullsia

Popullsia e komunave Zall Bastar e Dajt ka pesuar ndryshime demografike, te cilat vijne si pasoje e levizjeve te banoreve nga zonat me te thella e kodrinore, ne qytete. Pervec sa me lart edhe krijimi i liqenit te Bovilles, solli shpernguljen e nje numri te madh te popullsise se komunes Zall Bastar, te cilet jane vendosur ne rrethinat e Tiranes.

Komuna Zall Bastar perbehet nga fshatrat Zall Bastar, Vilez, Bastar i mesem, Besh, Bastar Murriz, Zall Dajt, Mner i Siperem, Dajt, Selite e malit dhe Shengjin i Vogel. Kjo komune ka rreth 5800 banore. Perqindja e banoreve aktive per pune eshte afro 36.4%, te cilet kane afersisht mbi 735 ha toka bujqesore, te vene nen kulture dhe nje siperfaqe te konsiderueshme, toke te pa mbjelle. Siperfaqja e tokes bujqesore per fryme eshte rreth 0.40 ha/per familje, dhe rreth 0.10 ha/fryme. Nga kjo komune ka gjithsej 800 banore ne emigracion.

Perdorimi i Tokes

Bujqesia vazhdon te jete nje tradite ne komunitetin e kesaj zone. Zonat malore te rrethit te Tiranes, nuk lene toke djerre per shkak se kane pak toke bujqesore. Kete e tregon edhe mbjellja e te gjitha siperfaqes prej 735 ha, ne komunen Zall Bastar.

Ne pergjithesi ka shume toka te rrezikuara nga erozioni, shembjet, etj. Kjo ka ndodhur per shkak se formacioni amnor i ketyre masiveve eshte argjilor. Perrenjte dhe lumejte qe e pershkojne kete siperfaqe e kane demtuar ate, duke ulur rendimentin dhe cilesine apo kategorine e tokes. Edhe pse banoret kane perdorur mjete primitive per te ruajtur token, ajo vazhdon te jete ne rrezik te perhershem. Duhet theksuar se edhe kushtet litologjike dhe gjeomorfologjike e kane ndihmuar kete zone, qe te klasifikohet si zona me rrezikshmeri te larte erodive.

Blegtoria

Blegtoria, tradicionalisht, elementi kryesor jetesor i komunitetit, eshte shume i rendesishem dhe gjithmone ka qene ne qender te te gjitha strategjive te pushtetit vendor, te kesaj zone. Ne pergjithesi jane te mbareshtuara te gjitha llojet e blegtorise dhe ne vitet e fundit kemi nje strategji individuale, per pakesimin e dhive dhe shtimin e lopeve dhe dhenve.

Turizmi

Per shkak te gjendjes se keqe te rrugeve automobilistike, zona e studimit, megjithese ka kushte shume te mira per turizmin veror e dimeror, ndodhen jashte interesit te ketij sektori. Nje pjese e mire territorit te komunave Zall Bastar e Dajt shtrihen ne siperfaqen e zene nga parku kombetar i Dajtit. Por, burimet e turizmit qe ofron ky park, nuk shfrytezohen aspak per shkak, sidomos, te sistemit te rrjetit rrugor.

Monumetet historike/natyrore

Zona e studimit pershkon parkun kombetar te Dajtit (VKM Nr. 402, datë 21.6.2006), dhe kanionin e Lumit te Tiranes, ne gryken e Tujanit. Ky i fundit eshte shpallur monument natyre i kategorise III, sipas klasifikimit te Qendrës Botërore te Ruajtjes se Natyrës (IUCN).

Ne fillim te zones se projektit ndodhet edhe ura e vjeter e Brarit, e tipit me qemer. Kanioni i lumit te Tiranes, me nje bukuri te rralle dhe burime te shumta ujrash nentokesore ne te dy anet e tij, eshte duke u shkaterruar nga shfrytezimi barbar i inerteve.



Fig. Majtas: Ura e vjeter e Brarit (monument kulture); dhe djathtas: kanioni i Tujanit (monument natyre)

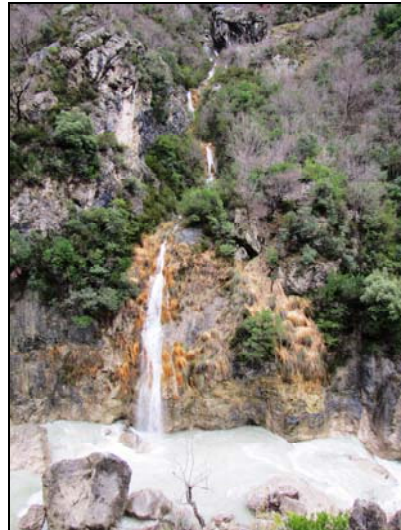


Fig. Pamje nga kanioni i Tujanit (13.02.2010).



Fig. Burimi i Zall Dajtit, ne skajin lindor te kanionit te Tujanit (13.02.2010)

Fig. Majtas: Pamje e gelqeroreve te eroduar ne burimin e Zall Dajtit; dhe djathtas; shpelle natyrore e krijuar si pasoje e erozionit ne shkembinjte gelqerore e dolomitike te kanionit te Tujanit (13.02.2010).

IV.1.2. *Legjislacioni*

Aktiviteti i projektit eshte i bazuar ne kuadrin e meposhtem ligjor persa i perket teknologjise se perdorur dhe instalimit e saj. Gjate zbatimit te projektit kompania eshte e detyruar te ndjeke te gjitha kuadrin ligjor, duke perfshire ligjet, Vendimet dhe Rregulloret e Keshillit te Ministrave.

-Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 «Për transportet rrugore» i ndryshuar, i cili trajton në mënyrë të veçantë çështje si: (i) caktimin e rolit të organeve të pushtetit vendor (MB); (ii) rregullat për shoqëritë e transportit; (iii) poqedurat dhe kriteret që zbatohen mbi firmat e transportit rrugor për hyrjen në treg; (iv) transporti i mallrave të rrezikshme.

Është bërë përafrimi i këtij ligji me direktivën e KE 96/26 me miratimin e ndryshimeve të tij me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007.

-Ligji Nr. 8934, date 05.09.2002 “Per Mbrojtjen e Mjedisit”, amenduar me nr.9890, datë 20.3.2008

-Ligjin Nr8990, date 23.01.2003 “Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis”

-Ligjin Nr. 8897 dt 16.05. 2002 “Per mbrojtien e ajrit nga ndotja

-Ligji Nr. 8905 dt. 06.06.2002 “Per mbrojtien e mjedisit detar nga ndotja”

-Ligji Nr. 9115 date 24. 07. 2003 “Per Trajtimin Mjedisor te Ujrave te Ndotur”

-Ligji Nr. 9108, date17.07.2003 “Per Substancat Kimike dhe Pergatitjen”

-Ligji Nr. 7908, date 05.04.1995 “Per Peshkimin dhe Jeten Ujore”

-Ligji Nr. 177 date 31.05.2005 “Per normat e lejuara te shkarkimeve te lengshme”

-Ligji Nr. 8906, datë 6.6.2002 “Per zonat e mbrojtura”

-Ligji Nr. 7875 date 23.11.1994 “Per Mbrojtjen e Faunes se Eger dhe Gjuetine”

-Ligji Nr.9010 dt. 13.02.2003 “Per administrimin mjedisor te mbetjeve te ngurta”

-Ligji Nr. 9108 dt. 17.07.2003 “ Per substancat dhe preparatet kimike”

-Ligji Nr. 9537 dt. 18.05.2006 “Per administrimin e mbetjeve te rrezikeshme”

-Ligji Nr. 9587 dt 20.07.2006 “Per mbrojtien e biodiversitetit”

-Ligji Nr. 9774 dt. 12.07.2007 “Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis”

-Vendimi i Keshillit te Ministrave Nr. 103, date 31.03.2002 “Per Monitorimin Mjedisor ne Republiken e Shqiperise”

-Vendimi i Keshillit te Ministrave Nr .249, date 24.4.2003 “Aplikimet per leje mjedisore dhe informacioni per lejet Mjedisore”

-Vendimi i Keshillit te Ministrave Nr. 268, date 24.4.2003 “Per certifikimin e specialisteve mjedisore ne Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis dhe Auditimin Mjedisor”

-Vendimi i Keshillit te Ministraven Nr, date 4.12. 2003 “Miratimi i Listes se Llojeve te Mbrojtura te Flores”

-VKM Nr. 560 dt. 27.08.2004 Percaktimi i kushteve lehtesuese per ndertimin e impianteve te reja per prodhimin e energjise elektrike.

-VKM Nr. Dt 02.07.2008 Mbi pjesemarrjen e publikut ne procesin e vendim marrjes.

-VKM Nr.435 dt.12.09.2002 “Per miratimin e normave te shkarkimeve ne ajer ne Republiken e Shqiperise”

-VKM Nr.177 dt.31.3.2005 “Per normat e lejuara te shkarkimeve te lengeta dhe kriteret e zonimit te mjedisve uJOR prites”;

-VKM Nr. 402, datë 21.6.2006 “Per shpalljen e ekosistemit natyror të malit të Dajtit “Park kombëtar”, (me sipërfaqe të zgjeruar),

-Udhezim Nr. 8 dt. 27.11.2007, i MMPAU dhe MSH “Mbi nivelet kufi te zhurmave ne mjedis te caktuara”

IV.2. Legjislacioni i VNM-se ne Shqiperi

Ministria e pare e Mjedisit u krijua si nje institucion efektiv qe merrej me problemet mjedisore, politika, ligje, dhe struktura funksionale ne te gjitha rajonet administrative.

Ne 2001 u krijua per here te pare Drejtoria e Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis dhe Informimit.

Detyrat kryesore te kesaj Drejtorie perfshijne: Implementimin e VNM-se dhe lejet mjedisore. Per kete arsye bashkepunon me dy drejtori teknike te Ministrise: Drejtorine e Menaxhimit te Burimeve Natyrore dhe Biodiversitetit dhe Drejtorine e Parandalimit dhe Kontrollit te Ndotjes gjithashtu dhe me Sektorin Ligjor, sepse konsiderohet si mjaft i rendesishem per permbushjen e ketyre detyrave.

Ne 2005 Ministria e Mjedisit u shnderrua ne Ministrine e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit te Ujerave (MMPAU) duke i shtuar keshtu strukture se meparshme tre sektore te rinj: pyjet, peshkimin dhe administrimin e ujerave. Si pasoje e ketij riorganizimi Drejtoria e VNM e emertua Drejtoria e VNM & Lejeve.

Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis (VNM) u perfshi per here te pare ne Ligjin “Per Mbrojtjen e Mjedisit” (Nr. 7664 dt. 21.01.1993) dhe u amendua nga Ligji Nr. 8364 dt. 02.07.1998 dhe se funi ne vitin 2008. Ligji percakton klauzolat themelore dhe fuqizon Ministrine e Mjedisit (MM) te specifikojte ato aktivitete, te cilat do te jene subjekt i VNM. Nevoja per VNM theksohet serish ne Ligjin e ri “Per Mbrojtjen e Mjedisit” Nr. 8934 date 05/09/2002 dhe Ligjin “Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis” Nr. 8990 date 23.01.2003 i cili eshte ligji baze qe specifikon procesin e VNM dhe VSM si dhe procedurat kryesore ne Shqiperi.

Te dyja ligjet zevendesuan klauzolat e meparshme per VNM. Ato perkufizojne sistemin e VNM, i cili zbaton Direktiven e BE 97/11/BE per VNM.

Nderkohe MMPAU po pergatit akte te tjera nenligjore, rregullore dhe udhezime persa i perket procedures se VNM-se duke u nisur qe nga fillesat e procesit te VNM-se.

Ligji “Per Mbrojtjen e Mjedisit” Nr. 8934 dt. 05.09.2002 te amenduar me ligjin Nr.9890, datë 20.3.2008, permban 8 nene persa i perket VNM-se dhe VSM-se. Kapitulli mbi procesin e VNM-se eshte i shkurter, por shpreh ne menyre korrekte se ky proces eshte pergjegjesi e hartuesit. Ne kete proces luajne rol paresor si pjesemarrja e publikut ashtu edhe qeverisja vendore. Ligji paraqet nje koncept miratimi nga MMPAU, d.m.th:

- Nje dokument mjedisor (deklarate) e leshuar nga MMPAU;
- Nje leje mjedisore e leshuar nga MMPAU;

-Autorizim mjedisor i leshuar nga Agjensia Rajonale e Mjedisit (ARM) dhe
-Nje marreveshje e leshuar nga ARM.

Ceshtjet e autorizimit dhe marreveshjes mjedisore jane te rregulluara ne brendesi te ligjit, nderkohe qe vendimet qeveritare jane te detajuara ne nje nen te vecante.

Neni 26, procesi i VNM-se, nenvizon hapat kryesore te procesit si nje pike baze krahasuese e Ligjit per VNM. MMPAU eshte autoriteti pergjegjes shteteror sipas Nenit 30,per vleresimin e raportit te VNM-se dhe merr vendimin e tij final nepermjet deklarates dhe autorizimit mjedisor. Ligji i ri per VNM (Nr. 8990 dt. 23.01.2003) percakton ate grup projektesh, te cilet kane nevoje per nje VNM te plote ose te pjesshme dhe gjithashtu liston kriteret mbi bazen e te cilave perzgjidhen keto projekte.

Alternativat e projektit

Per efekt pershkrimimit me mire te varianteve, rruga eshte ndare ne kater segmente, si me poshte:

1-Ura e Brarit – Fillimi i Shkalles se Tujanit, rreth 3300m;

2-Fillimi i Shkalles se Tujanit – Mbarimi i Shkalles se Tujanit me gjatesi rreth 2+130 m;

3-Mbarimi i Shkalles se Tujanit – Bishti i Liqenit te Hidrocentralit ne Aksin Brar qe mendohet te ndertohet me koncension, me gjatesi rreth 4300 m; dhe

4-Bishti i liqenit te H/C ne Aksin Brar - Hyrje Tuneli Qafe Murrize, me gjatesi rreth 7570 m.

1-Segmenti i pare: Ura e Brarit – Fillimi i Shkalles se Tujanit, rreth 3300 m.

Rruga fillon ne hyrje te Repartit ushtarak dhe vazhdon te zhvillohet ne krahun lindor, ne rreze te kodrave deri sa mberin ne km. 0+750, ku nderpret edhe lumin e Tiranës. Me tej rruga kalon prane gjurmes egzistuese, ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit deri sa mbrin ne km. 3+300, ne hyrje te Shkalles se Tujanit. Ne kete segment jane analizuar dy alternativa ne zonen km.1925 – km. 2220. Ne kete zone rruga zhvillohet mbi nje bankine te vjeter te lumit te Tiranës dhe arin nje lartesi pre 14m.

Alternativat jane:

a-kalimi i rruges me ndertimin e nje estakade L-285 ml; dhe

b-kalimi i rruges me mbushje dhe zenien e nje siperfaqe toke buke prej rreth 2.0 ha.

Kostoja totale e ndertimit te ketij segmenti me ndertimin e estakades eshte 1 442 193 115 leke. Kostoja totale e ndertimit te ketij segmenti me ndertimin e mbushjes eshte 1 198 240 959 leke dhe ze 2.0 ha toke buke.

Alternativa a do te ishte me e preferueshme, sepse nuk do te preket toka bujqesore.

2-Segmenti i dyte: Fillimi i Shkalles se Tujanit – Mbarimi i Shkalles se Tujanit, me gjatesi rreth 2130m.

Ky segment eshte segmenti me i veshtire i te gjithe gjatesise se rruges. Shkalla e Tujanit eshte nje gryke shume e ngushte me shpate anesore shume te pjeret dhe deri vertikal nga te dy krahet e lumit. Rruga egzistuese zhvillohet e gjitha ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit. Gjeresia e rruges eshte 4-5m, e pa asfaltuar. Ne kater vende rruga kalon ne seksion gjysem tuneli ne segmente te shkurter deri ne 20m. Seksioni i rruges egzistuese eshte ne germim ne krahun e majte dhe i shoqeruar me mure mbajtes gjate gjithe gjatesise, ne krahun e djathte. Planimetria e rruges i eshte peshatur terrenit, pa kurfare rregullsie.

Kuota e rruges egzistuese ne fillim te ketij segmenti eshte rreth 230 m dhe ne fund rreth 357 m. Pra duke mare parasysh edhe gjatesine pjeresia mesatare eshte rreth 6 %, por duke qene se terreni eshte shume i veshtire ndertuesi i asaj kohe ka kerkuar me shume ti shmanget zonave shume te veshtira gje qe ka cuar ne ndertimin e nje rruge me pjeresia te crregullta qe arrijne deri ne 15 %. Ne keto kushte Konsulenti ka studiuar dy alternativat, me te mundeshme, si me poshte:

a- Alternativa e pare

Ne kete segment parashikohet ndertimi i nje viadukti me gjatesi rreth 2130 m me pjeresi rreth 6% dhe lartesi mesatare rreth 12m (shiko pershkrimin ne veprat e artit). Ndertimi i ketij viadukti megjithese ka kosto te larte, jo vetem qe mundeson ndertimin e nje rruge me parametra me te mire gjeometrike, por ajo qe eshte me rendesishmja, nuk pengon ne pergjithesi levizjen ne rrugen egzistuese gjate kohes se ndertimit. Megjithate edhe ndertimi i rruges sipas kesaj alternative ka dy zona, me gjatesi deri ne 20 m secila, ku do te duhen te kryhen punime te medha germimi.

Ne zonen e pare, rreth 550 m nga fillimi i ketij segmenti gryka e lumit eshte shume e ngushte, aq sa nuk mund te ndertohet as viadukti, pra ka nevojte per zgjerimin e kesaj gryke nepermjet germimeve te skarpatave.



Konsulenti ka parashikuar qe zgjerimi i grykes se lumit ne kete pike te behet nga krahu i majte i rrjedhjes se lumit, ne menyre qe te mos pengohet levizja ne rrugen egzistuese e cila eshte ne

krahun e djathte te rrjedhjes. Realizimi i ketij germimi masiv duhet te kryhet nga ndermarje teper te specializuara e cila jo vetem duhet te kryje germimin por duhet te transportoje edhe mbeturinat pasi krijohet mundesia e bllokimit te rrjedhjes se ujit.

Ne zonen e dyte, rreth 2000m nga fillimi i ketij segmenti, gryka e lumit eshte akoma edhe me e ngushte. Shpatet e te dy aneve perbehen nga masive gelqerore kompakt me pjeresi deri ne 90 grade. Germimi i ketyre shpateve ne kete zone, ashtu edhe si ne zonen e pare duhet te kryhet nga ndermarrje teper te specializuara.



Ndertimin e rruges sipas kesaj alternative, Konsulenti e ka studiuar ne dy zgjidhje, ne varesi te hapësirave te drites qe do te perdoret per viaduktin, si me poshte:

Alternativa I-a: sipas se ciles do te ndertohet nje viadukt me hapësire drite 81x25 m, me kosto ndertimi 2 445 389 709 leke;

Alternativa I-b: sipas se ciles do te ndertohet nje viadukt me hapësire drite 76x30 m, me kosto ndertimi 2 325 574 767 leke

b- Alternativa e dyte.

Sipas kesaj alternative rruga e re do te ndertohet duke shfrytezuar pjeserisht gjurmen egzistuese dhe duke bere permiresimet ne planimetri dhe altimetri. Ndertimi i rruges sipas kesaj alternative con ne menyre te pashmangeshme ne bllokimin e rruges egzistuese per gjate gjithë kohes se zhvillimit te punimeve. Punimet kryesore do te jene ato te germimit, qe konsulenti, duke u nisur nga terreni, i konsideron shume te veshtira dhe te rrezikeshme. Per te permiresuar zhvillimin planimetrik dhe altimetrik eshte e nevojshme ndertimi i mureve mbajtes me lartesi deri ne 12 m. Gjithashtu parashkohet ndertimi i 245 ml viadukte dhe nje tuneli me gjatesi rreth 50 ml. Kostoja e ndertimit eshte 1 348 755 456 leke.

Punimet e betonit ne pergjithesi te shoqerohen me veshtiresi te ndryshme ku me kryesorja do te jete menyra e betonimit dhe furnizimi me beton, pasi rruga egzistuese nuk do te mund te funksionoje. Pra ndertimi duhet te filloje nga te dy krahet duke avancuar progresivisht.

Alternativa I do te ishte me e preferueshme, se sa alternativa II, sepse nuk bllokoi trafikun gjate periudhes se ndertimit. Gjithashtu, alternativa I ofron parametra me te mire ne rrafshin planimetrik dhe altimetrik.

Nder alternativat I.a dhe I.b, do te ishte me e preferueshme e dyta, sepse ofron parametra me te mire te rruges, ne pikpamje te gjerese.

3-Segmenti i trete Mbarimi i Shkalles se Tujanit-Bishti i Liqenit te Hydrocentralit ne Aksin Brar, me gjatesi rreth 4300 m.

Me shkrese Nr.2628/1, dt.31/03/2009, Drejtoria e Pergjithshme e Rruges na ve dijeni per planin e ndertimit me koncesion te nje H/C ne lumin e Shupalit, ne aksin e quajtur "Aksi Brar". Meqenese projektuesi i rruges nuk ka te dhena te sigurta te ndertimit te ketij Hydrocentrali, jane studiuar dy alternativa, si me poshte:

a- Alternativa e pare, duke marre parasysh ndertimin e Hydrocentralit ne Aksin Brar

Per te mare parasysh ndertimin e ketij H/C duhet qe ne aksin e diges te arihet mbi kuoten 422m e cila eshte kuota e parashikuar e liqenit. Per te aritur mbi kete kuote ishte e domosdoshme qe rruga te zhvillohej ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit. Pra, ps shkalles se Tujanit rruga zhvillohet ne afersi te asaj egzistuese, ne krahun e majte te rrjedhjes se lumit, me gjatesi rreth 900 ml, deri sa nderpret lumin e Shupalit (Tiranes) per te kaluar ne krahun e djathte te tij. Nga ketu rruga fillon te ngjitet me pjeresi rreth 6 %, mbikalon rrugen egzistuese te Zall Bastarit, arin rreth kuotes 430 m prane diges se H/C, pozicioni i se ciles nuk dihet egzaktesisht, dhe me pas zhvillohet rreth kesaj kuote, ne krahun e djathte te rrjedhjes se Lumit te Zall Bastarit, deri ne bishtin e liqenit.

Kalimi i rruges ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit per te mundesuar aritjen e kuotes se liqenit shoqerohet me punime germimi, mure mbajtes si dhe viadukte, kjo per shkak se terreni ne eshte i aksidentuar dhe rruga do te nderpritet nga disa perrenj. Nje veper tjetere e madhe eshte e detyrueshme te ndertohej prane bishtit te liqenit te ardheshem, mbi liqen, pasi ky shtrihet ne brendesi te nje perroi. Kostoja e ndertimit eshte 2 629 277 748 leke.

b- Alternativa e dyte duke mos mare parasysh Hydrocentralin ne Aksin Brar.

Sipas kesaj alternative aksi i rruges, mbasi del nga Shkalla e Tujanit, zhvillohet ne krahun e djathte te rrjedhjes se lumit deri pak para bashkimit te lumit te Zall Bastarit, perroit te Lisit, Lumit te Selites dhe Lumit te Mojsitit te cilet krijojne lumin e Shupalit. Ne kete pike rruga nderpret Lumin e Shupalit (Tiranes) duke u zhvilluar me pas ne krahun e djathte te rrjedhjes te Lumit te Zall Bastarit deri sa takohet me Alternativen e pare, rreth kuotes 430m.

Ndertimi i sipas kesaj alternative eshte me i thjeshte dhe me kosto me te ulet pasi rruga do te zhvillohet ne terren pothuajse fushor. Pjeresia gjatesore maksimale eshte 4%, ndersa kostoja e ndertimit 1 594 758 903 leke.

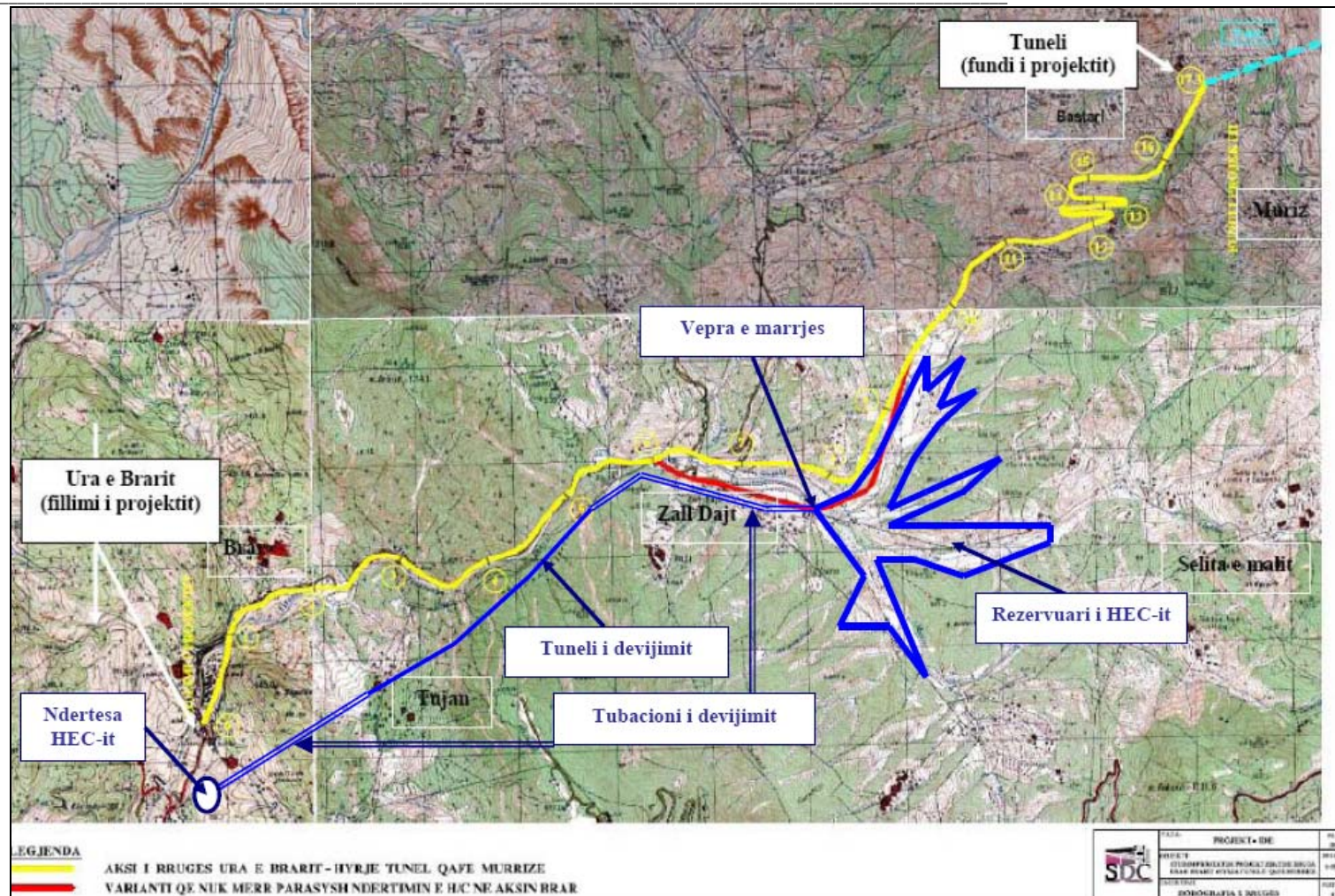


Fig. Gjurma e rruges dhe HEC Brar

Nga krahasimi i ketyre dy alternativave mendojme qe te perzgjidhet e para, sepse ne kete menyre vihen me mire ne shfrytezim pasurite e energjise se rinovueshme te zones, te cilat, nga ana e tyre gjenerojne edhe punesim dhe zhvillim te sektoreve te tjere te ekonomise, duke rritur ne kete menyre edhe te ardhurat e pushtetit qendror e atij vendor.

Ne pikpamje te ndikimit ne mjedisin fizik, alternativa me mosmarrjen parasysh te ndertimit te HEC-it, eshte me i pershtatshmi, sepse, ne kete menyre, nje pjese e gjrmes se re te rruges kalon ne zone fushore, prane fshatit Zall-Dajt.. Mirepo, kjo alternative privon vendin dhe rajonin e studimit nga nje burim i rendesishem energjie te rinovueshme, sikurse eshte HEC-i ne fjale.

Ndersa alternativa qe merr parasysh kete HEC, ka te meten qe rrit koston e rruges, rrit pjerresine e saj, dhe kalon ne nje vend me shkembinj relativisht te paqendrueshem, gje qe do te shtoje edhe koston e mirembajtjes se rruges.

Institucionet perkatese shteterore duhet te studiojne gjithë variantet e mundshme te ketij HEC-i dhe te nxjerrin konkluzione per sa i perket perzgjedhjes se variantit me te pershtatshem.

Megjithate, studimi mjedisor mendon qe te shfrytezohet ne optimum lumi i Tiranes, per prodhim energjie elektrike, sepse ne nje te ardhme, jo te larget, kostoja e karburanteve mund te rritet si pasoje e pakesimit te rezervave boterore te naftes e gazit. Ne anen tjeter, energjia e prodhuar nga HEC-et eshte e rinovueshme dhe nuk ndot mjedisin.

4-Segmenti i katert Bishti i liqenit te H/C ne Aksin Brar - Hyrje Tuneli Qafe Murrize, me gjatesi rreth 7570 m

Ne kete segment te rruges Konsulenti ka evidentuar vetem nje alternative, per aresye te kuotave te detyruara qe duhet te arije rruga ne disa pika.

Ndikimet e mundshme ne mjedis dhe masat zbutese

Sipas te dhenave mbi alternativen fituese, eshte menduar qe aksi i rruges se re, perputhet, ne pjesen me te madhe te gjatesise se objektit, me ate te rruges egzistuese, fakt ky, shume i rendesishem, qe zbut ndikimin negativ qe do te kishte ndertimi i rruges nese do te ishte totalisht ne gjurme te re. Kalimi ne gjurmen egzistuese do te perfshije si zgjerimin e rruges (bankinat, ne te dy krahet, do te ndertohen jashte saj), ashtu edhe rritjen e kapacitetit mbajtes te shtresave te saj.

Nderkohe, ndikim te perhershem ne mjedis do te kete gjurma e re e rruges ne toka bujqesore dhe siperfaqe pyjore, si dhe shmangja e qendrave te banuara dhe kthesave me rreze te vogel. Po keshtu, ndikim potencial do te kene edhe punimet pergjate kanionit te lumit te Tiranës, ne shkallen e Tujanit, te cilat do ta modifikojne pjeserisht, kete kanion, ne gjithë gjatesine e tij, per shkak te punimeve te germimit.

Keto aktivitete shoqerohen me:

- punime germimi;
- transport lendesh ndertimi;
- shtrim rruges dhe sheshesh;
- krijim mbeturinash te ngurta e te lengeta;
- shpronesime dhe humbje te tokes bujqesore, etj.

Per lehtesi konceptuale dhe studimore vleresimi i ndikimeve te projektit u realizua bazuar ne fazat e zbatimit te tij dhe konkretisht:

- Ndikimet ne fazen e hapjes se kantierit dhe ndertimit te rruges; dhe
- Ndikimet ne fazen e funksionimit te rruges.

Plani i Menaxhimit Mjedisor

Gjate hapjes se kantierit dhe ndertimit te objektit

Nr	Aktiviteti	Mjedisi i prekur	Ndikimi i mundshem ne mjedis	Masat e zbutese te propozuara
Mjedisi fizik				
<i>I</i> <i>Mbulesa e tokes bujqesore</i>				
1	-Germime per hapje rruges dhe themelesh -ndertim barakash per punetoret, sheshe grumbullimi per materialet e ndertimit, parkimit te automjeteve e makinerive te ndertimit, etj.	-heqje e mbuleses nga germimet -demtim i saj nga punimet e ndertimit ne kantier	Humbje e pjeses me prodhuese te tokes, gjate gjithë gjatesise se objektit, per zgjerimin e tij si dhe viaduktet e reja.	-Te hiqet rreth 30cm e pjeses se sipërme dhe te perdoren per permiresimin e tokave perreth -Ne vendet qe nuk do te mbuloohen, te shihet mundesia e rivendosjes se kesaj shtrese toke dhe mbjelljes me vegjetacionin e nevojshem.
<i>II</i> <i>Dherat</i>				
1	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	-Ngjeshje -Mbulim	-Ngjeshje nga automjetet dhe makinerite e ndertimit; -Mbulim nen objekte	-Te evitohet ne maksimum ngjeshja e tokave bujqesore perreth siperfaqes se objektit; -Punimet e mundshme jashte gjurmes se objektit, te kryhen ne mot te thate, kur toka nuk eshte e lagur
2	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Ndotja e tokes	Ndotje nga vajrat dhe grasoja, ne rrugen per ne objekt, gjurmen e rruges dhe perreth saj.	-Te evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndertimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.) -Te mblidhen ne nje vend te caktuar, ne ene te papershkueshme, ne kantierin e ndertimit, mbeturinat e vajrave, grasove, etj. -Vendi ku mendohet se mundesia e derdhjes pertoke te vajrave dhe grasove, te mbulohet nga nje shtrese e papershkueshme nga keta ndotes -Te mbahen ne gatishmeri produkte qe thithin keta ndotes - Te mbrohet rrjeti i furnizimit dhe shpernarjes se ujit, ne menyre qe te mos perhapet ndotja.

3	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rrugesh dhe sheshesh -Punime betoni	Ndotja e tokes	Mbeturina te ngurta	-Te depozitohen ne vende te parapergatitura, per te mos demtuar ujrat siperfaqesore e nentokesore. -Te transportohen me mjete te sigurta dhe te depozitohen ne vende te posacme, ne marreveshje me autoritetet vendore dhe ndermarrjet e specializuara shteteroresipasmbeturinave llojit te -Perpara se te transportohen, te behet seleksionimi i tyre, ne varesi te profilit te venddopozitimit perfundimtar te tyre.
4	-Prania e fuqise punetore ne kantier	Ndotja e tokes	Ujrat e zeza	-Te shihet mundesia e perdorimit te kanalizimeve te ujrave te zeza, te objekteve perreth kantierit. Ne te kundert, te ndertohet ose kanalizim, ose grope septike. -Ujrat e zeza te largohen rregullisht nga gropa septike.
III	Mjedisi gjeologjik			
1	-Ndertimi i rruges	-Rruga dhe veprat e artit	Demtim nga pesha e automjeteve te transportit dhe makinerive te ndertimit	-Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh ngarkesen maksimale dhe kushtet gjeologjiko-inxhinjere te truallit. - Kerkese e domosdoshme per punimet e ndertimit te segmentit rrugor me trase te re, eshte transporti dhe depozitimi i dherave te germimeve ne terrene te paracaktuara. Hedhja e dherave te germimit per gjate shpatit nga poshte rruges eshte jashte normave elementare te mbrojtjes se mjedisit por edhe nje perkeqesimi i kushteve te qendrueshmerise te shpatit ne teresi dhe per trasene e rruges.
2	-Ndertimi i rruges	-Skarpatet	Paqendrueshmeri si pasoje e tjetersimit te shkembinjve te forte gelqerore e dolomitike me permbajtje mergelore.	-Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh tjetersimin e ketyre shkembinjve nga faktoret atmosferike.
3	-Ndertimi i veprave te artit (tre urat e medhaja, etj)	-Trualli nen veprat e artit	Dukuria e lengezimit te truallit, per shkak te peshes se objekteve, ne rast termeti. Kjo dukuri mund te coje deri ne shembjen e objektit os pjeseve te vecanta te tij.	-Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh ngarkesen maksimale; kushtet gjeologjiko-inxhinjere te truallit; dhe mikrozonimin sizmik te sheshit te ndertimit. Te ruhen themelet e ketyre veprave nga erozioni.
IV	Ajri			
1	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rrugesh dhe sheshesh -Punime betoni	Pluhurat	Pluhur nga automjetet dhe makinerite e ndertimit: -Demtim i shendetit te popullsisve gjate rrugeve te kalimit te mjeteve te transportit e ndertimit -Demtim i shendetit te punonjesve te kantierit	-Transporti i mjeteve te ndertimit dhe transportimit (kamione veteshkarkues, buldozere, fadroma, betoniera, vinca, etj.), ne rruget permes qendrave te banuara, te kryhet me shpejtesi te vogel, per shmangjen e pluhurave -Kur eshte e nevojshme, te lagen me pare rruget e pastaj te behet transporti i ketyre mjeteve.

				-Te lagen here pas here vendet ku krijohet pluhur ne kantier. -Punonjesit e kantierit te mbajne maska kunder pluhurit
2	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Emetim gazrash ne ajer	Ndotje nga gazrat e automjeteve te transportit dhe makinerive te ndertimit	-Te perdoren karburante qe plotesojne normat shqiptare lidhur me emisionet e gazrave. -Te mos mbahen automjetet dhe mjetet e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane ne pune. -Te mirembahen dhe ndryshohen ne kohen e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit.
3	-Shtrim dhe asfaltim rruges	Emetim gazrash ne ajer	Ndotje nga gazrat gjate asfaltimit te rruges	-Te mos mbahen automjetet dhe mjetet e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane ne pune. -Te mirembahen dhe ndryshohen ne kohen e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit e te ndertimit. -Punetoret te mbajne maska kunder gazrave. -Asfaltimi te kryhet ne nje kohe sa me te shkurter dhe mundesisht ne temperatura se me te ulta.
4	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Zhurmat	Zhurme nga automjetet e transportit dhe makinerite e ndertimit	-Ndertimi nje gardhi mbrojtës ndaj zhurmave, ne kalimet permes ose prane qendrave te banuara (Zall Dajt, etj.).
V	Ujrat			
1	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Ujrat siperfaqesore	Ndotje nga vajrat, grasoja, betoni, cimentoja, gelqerja, copera hekurash ndertimi, copera bitumi, blloqe shkembinjsh, dhera, etj	-Te evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndertimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.) -Te parashikohen mjete dhe mundesi per mbledhjen e vajrave ne rast derdhjeve aksidentale ne toke dhe ne rrjetin e kanaleve kullues e vadites. -te shtrohen me beton siperfaqet e pastrimit te automjeteve, ato te ndrimin te vajit te tyre si dhe siperfaqet e stokimit te substancave te tjera ndotese.. -Bitumi, bojrat dhe lendet e tjera toksike te perdoren me kujdes, per te mos ndotur token dhe ujrat. -Enet ku do te mund te depozitohet uji per nevojat e kantierit, te vendosen ne vend ku mundesia e rrjedhjes se lire te ujit, ne rast derdhjeve aksidentale, te jete minimale.

				-Transporti dhe depozitimi i dherave të gërmimeve në terrene të paracaktuara. Të shmangët hedhja e dherave të gërmimit në shtratin e lumit.
2	-Punime gërmimi -Transport lëndesh ndërtimi -Shtrim rrugësh dhe sheshesh -Punime betoni	Ujrat nentokesore	Ndotje nga vajrat, grasoja, bitumi, etj.	-Të evitohet në maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndërtimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.) -Të parashikohen mjete dhe mundësi për mbledhjen e vajrave në rast derdhjeve aksidentale në toke dhe në rrjetin e kanaleve kullues e vadites. -të shtrohen me beton sipërfaqet e pastrimit të automjeteve, ato të ndërtimit të vajit të tyre si dhe sipërfaqet e stokimit të substancave të tjera ndotëse.. -Bitumi, bojrat dhe lëndet e tjera toksike të përdoren me kujds, për të mos ndotur token dhe ujrat. -Enët ku do të mund të depozitohet uji për nevojat e kantierit, të vendosen në vend ku mundësia e rrjedhjes së lirë të ujit, në rast derdhjeje aksidentale, të jetë minimale
3	-Prania e fuqisë punëtore në kantier	Ndotja e ujrave nentokesore	Ndotje nga ujrat e zeza të stafit të kantierit	-Shkarkimet e ujrave të zeza, të lidhen sa më shpejt me ato të objekteve të tjera egzistues, përgjatë objektit. Në rast të kundërt, të hapen gropa septike me parametrat e duhur.
4	-Punime gërmimi -Transport lëndesh ndërtimi -Punime betoni	Kanalet kullues s vadites	Prishje e perkohshme ose e përhershme	-Të evitohet në maksimum prishja e kanaleve egzistues kullues e vadites. -Të mbrohen këto kanale duke i mbuluar perkoheisht, aty ku është e nevojshme, me mjetet e duhura -Të rindëtohet skema e kanaleve kullues e vadites, pas prishjes së pjesshme të saj nga rruga dhe sheshi i ndërtimit
Mjedis biologjik				
	Ndërtimi i objekteve dhe infrastruktures	Fauna	Ndërprerje e rugeve të levizjes së gjelleshave	Duhet të merren në konsideratë dhe të lihen korrodore të gjelbert dhe tombina nën rrugë
	Punimet mekanike të ndërtimit dhe instalimit	Fauna	Shqetësim si pasojë e zhurmave mbi nivelet natyrore	Duhet të përpilohet grafiku i orëve të punës. Do të duhet të ndalohen punimet gjatë orëve të natës dhe heret në mëngjes. Sugjerohet të merret në konsideratë edhe periudha e riprodhimit
	Hapje dhe përgatitja e sheshit të ndërtimit	Flora	Do të zhduket bimesia në gjurmën e re	Nuk ka
	Sistemimi i rrugës	Flora	Do të demtohet habitat natyror në segmentet e gjurmës së re.	Nuk ka

VI		Mjedis socio-ekonomik		
1	Ndryshimi i destinacionit te perdorimit te tokes	Toka bujqesore	-Do te zihet nje siperfaqe e reduktuar toke bujqesore, ne gjurmen e re.	-Kryhet gjate fazes se projektimit te objektit, ose me pare -Te behet ne perputhje me legjislacionin ne fuqi. -Te behet sipas cmimeve te tregut, ne rast se shte prone private. -Te shpronsohet minimumi i domosdoshem i siperfaqes, per te ruajtur ne maksimum token bujqesore.
2		Kulturat bujqesore	Pra, do te kemi : a-humbje te tokes bujqesore dhe kthim te saj ne rruge automobilistike b-Demtimit i kulturave bujqesore ne te dy anet e rruges.	-Punimet te kryhen sa me afer gjurmes se rruges, per te demtuar ne minimum token bujqesore -Te hiqet 30cm e pjeses se siperme, pergjate rrugeve dhe te ruhen per te rehabilituar pjeset e demtuara gjate punimeve -Te kompensohen pronaret per kulturat e demtuara bujqesore -Te lajmerohen me pare pronaret e tokave per te mos mbjelle ne parcelat ku do te kalojne rruget ndihmese dhe sheshi i kantierit te ndertimit -Te kompensohen pronaret per tokat qe do te perdoren vetem gjate fazes pregatitore dhe asaj te ndertimit -Kompensimi te kryhet ne perputhje me ligjet ne fuqi dhe duke shmangur konfliktet
3	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Bagetia	-Demtimit nga aksidentet e mundshme prej automjeteve te transportit -Demtimit nga gellititja e materialeve plastike apo kullotja ne territorin e ndotur te sheshit te ndertimit	-Vendosje tabelash -Rrethimi i sheshit te ndertimit, per te mos lejuar futjen e bagetive ne te. -Ulje e shpejtesese se automjeteve ne rruge.
4	-Punime germimi -Shtrim rruge dhe sheshi ndertimit -Transport i lendeve te ndertimit	Trafiku	-Rritje e trafikut per shkak te automjeteve dhe makinerive te ndertimit	-Vendosje e shenjave sinjalistike ne kryqezimet e gjurmes se rruges me ato rurale e kombetare dhe ne vendet e ndertimit te veprave te artit -Ulje e shpejtesise se automjeteve ne kryqezimet e mesiperme.
5	-Punime germimi -Shtrim rruge dhe sheshi ndertimit -Transport i lendeve te ndertimit	Trafiku	-Shtimi i rrezikut te aksidenteve	-Vendosje e shenjave sinjalistike ne kryqezimet e gjurmes se rruges me ato rurale e kombetare dhe ne vendet e ndertimit te veprave te artit -Ulje e shpejtesise se automjeteve ne kryqezimet e mesiperme. -Ndalim i kalimit te publikut gjate punes se mjeteve te renda.

				-Zbatimi i rregullave te qarkullimit rrugor nga ana e derjtuesve te mjeteve dhe punetoreve te kantierit. -Vendosja e tabelave me oraret e qarkullimit te automjeteve te punes dhe afatet e ndertimit te objektit.
6	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Peisazhi	Dentim i peisazhit nga punimet e ndertimit dhe ngritja e objektit	-Permiresimi i cilesise se peisazhit duke mbjelle peme pergjate rruges dhe perreth objektit. -Pastrim sa mei shpejte i mbeturinave ne kantier
7	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Punesimi	Efekt pozitiv. Punesimi banoreve vendas dhe rritja e te ardhurave te tyre	-Punesimi i banoreve vendas, per te inkurajuar transformimin e tokes nga bujqesore ne industriale dhe lehtesuar presionin mbi mjedisin. -Punesim i banoreve vendas per te shkurtuar kohen dhe rruget shtepi-kantier.
8	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Aktivizimi i ndermarrjeve vendase	Efekt pozitiv. Punimet e pregatitjes se kantierit dhe ndertimit te tij do te behen duke kontraktuar ndermarrje ndertimi vendase, duke rritur te ardhurat e tyre	-Punimet e pregatitjes se kantierit dhe ndertimit te tij do te behen duke kontraktuar ndermarrje ndertimi vendase, duke rritur te ardhurat e tyre -Shtimi i te ardhurave shtetore dhe vendore nga taksat e subjekteve qe do te ndertojne rruget
9	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Sherbimet, tregetia	Ndikim pozitiv ne sektorin e sherbimeve dhe tregetise, si pasoje e pranise se fuqise punetore ne objekt.	-Shfrytezim i restoranteve me te afert nga punetoret e ndertimit te objektit.
10	-Punime germimi -Transport lendesh ndertimi -Shtrim rruges dhe sheshesh -Punime betoni	Mjedisi human	Rrezik aksidentesh ne pune	-Vendosje sinjalistike -Zbatimi i rregullave te sigurimit teknik -Trainim i punetoreve dhe stafit te ndermarrjes mbi sigurine ne pune -Ndermarrjet e kontraktuara per ndertimin e objektit ti kene te githe punonjesit te siguruar, duke shmangur plotesisht punen ne te zeze. -Mbajtja ne gatishmeri e nje kende te ndihmes se shpejte. -Mbajtja e detyruar e kaskes dhe mjeteve te tjera te duhura, sipas vendit dhe procesit te punes.

Gjate funksionimit te objektit

Tab. Plani i Menaxhimit te Mjedisit gjate funksionimit te objektit

Nr	Aktiviteti	Mjedisi i prekur	Ndikimi ne mjedis	Masat zbutese
I Mjedisi fizik				
1	Qarkullimi automjeteve.	Gjithe gjurma e projektit	Ndotje e tokes nga vajrat dhe grasoja e automjeteve.	-Te evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet
III Mjedisi gjeologjik				
1	Qarkullimi automjeteve.	Toka	Ulje e terrenit si pasoje e peshes se automjeteve.	-Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh ngarkesen maksimale dhe kushtet gjeologo-inxhinjereke te truallit.
2	Veprat e artit, sidomos urat e medha pergjate rruges	Toka	Lengezimi i truallit, per shkak te peshes se objekteve, ne rast termeti. Kjo dukuri mund te coje deri ne shembjen e urave ose pjeseve te vecanta te tyre.	-Te ndertohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh ngarkesen maksimale; kushtet gjeologo-inxhinjereke te truallit; dhe mikrozonimin sizmik te sheshit te ndertimit. Te ruhen veprat e artit nga erozioni.
Ajri				
	Qarkullimi automjeteve.	Ajri	Pluhur nga qarkullimi i automjeteve te ndryshme qe kalojne tranzit apo te atyre te perdorur nga banoret vendas.	-Qarkullimi i automjeteve ne rruget permes qendrave te banuara, te kryhet me shpejtesi te vogel, per shmangjen e pluhurave -Te lagen here pas here vendet ku krijohet pluhur ne rruge. -Mbjellje pemesh anash rruges kur eshte e mundur
5	Ndotje nga gazrat e automjeteve.	Ajri	Ndotje nga gazrat e automjeteve	-Te perdoren karburante qe plotesojne normat shqiptare lidhur me emisionet e gazrave. -Te mos mbahen automjetet dhe makinerite e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane ne pune. -Te mirembahen dhe ndryshohen ne kohen e duhur filtrat e motoreve te mjeteve te transportit.
6	Zhurme nga automjetet	Ajri	Zhurme nga automjetet	-Te behet testimi peridik dhe mirembajtja e automjeteve te transporti -Te kufizohet shpejtesi permes qendrave te banuara (periferia verilindore e qytetit Tirane, Zall Dajt, etj.)
Ujerat siperfaqesore				
7	Ndotje nga lubrifikantet e automjeteve	Uji	Ndotje nga vajrat dhe grasoja te rrjedhura nga automjetet dhe te transportuara nga ujerat e reshjeve.	-Te evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet -Te parashikohen mjete dhe mundesi per mbledhjen e vajrave ne rast derdhjeve aksidentale ne rruge -te ndertohen vende te posacme per riparimin e automjeteve ne raste avarie. -Te realizohet transporti i lendeve toksike me automjetet qe kalojne ne kete rruge brenda standarteve te caktuara per te mos ndotur token dhe ujrat.
	Ndotje nga ujrat e perdorura		Ndotje nga uji i larjes se automjeteve	-Shmangja e hedhjes se mbeturinave te rrezikshme (vajra, graso) ne ujrat e perdorura; -Automjetet te lahen ne vende te posacme, te shtruara me beton

				-Perdorimi i filtrave natyrore (zhavorr i imet, rere) para se ujrat e perdorura te derdhen ne kanalet kulluese perreth.
Ujrat nentokesore				
	Qarkullimi automjeteve.	Uji	-Ndotje nga vajrat dhe grasoja e automjeteve - Ndotje nga uji i larjes se automjeteve	-Shmangja e hedhjes se mbeturinave te rrezikshme (vajra, graso) ne rruge apo ne ujrat e perdorura; -Automjetet te lahen ne vende te posacme, te shtruara me beton -Perdorimi i filtrave natyrore (zhavorr i imet, rere) para se ujrat e perdorura te derdhen ne kanalet kulluese, e te depertojne me pas, pjesisht, ne toke.
Mjedisi biologjik				
	Qarkullimi automjeteve.	Kafshet dhe shpendet endacake dhe shtepiake	-Shqetesim i faunes kryesisht zverranikeve dhe shpendeve si pasoje e zhurmes se emetuar -Rreziku nga aksidentet e mundeshme	- te minimizohet renia e burive te automjeteve per te eliminuar stresin e kafsheve - te eliminohen nga perdorimi automjete shume te amortizuara qe emetojne zhurme dhe ndotes mbi normat e lejuara. - te respektohen rregullat e shpejtesise dhe tabelat perkatese ne rastet kur ato tregojne per qarkullim te mundshem te kafsheve
Mjedisi socio - ekonomik				
	Qarkullimi automjeteve	Njerezit	Demtim drejtperdrejt nga pluhuri dhe zhurmat.	-Vendosje tabelash paralajmeruese; -Minimizimi i pluhurit ne atmosfere; -Vendosja e barrierave per minimizimi e zhurmave anash rruges
		Kafshet dhe shpendet e eger	Largim nga zona perreth objektit, per shkak te qarkullimit te mjeteve dhe njerezve, zhurmave, pluhurit.	-Minimizimi i zhurmave; -Minimizimi i pluhurit; -Mbjellje pemesh anash rruges kur eshte e mundur
Peisazhi				
	Qarkullimi automjeteve	Peisazhi	Prishje e peisazhit nga qarkullimi i automjeteve.	-Krijimi i hapësirave te gjelberta pergjate gjithë rruges kur eshte e mundur
	Rruga ne kanionin e Tujanit	Peisazhi	Prishje e cilesise se peisazhit nga ky objekt	-Mirembajtje e skarpateve te rruges; -Pastrim i poplave dhe dherave qe mund te bien ne lumin e Tiranës
Shendeti				
	Qarkullimi automjeteve	Njerezit	-Demtim nga gazet e demshme nga djegia e karburantit te automjeteve dhe pluhurat e emetuara nga qarkullimi i tyre -Rrezik aksidentesh nga shtimi i trafikut te automjeteve, sidomos: a-permes qendrave te banuara b-Ne kryqezimet me ruget rurale e kombetare	-Te minimizohet renia e borive te automjeteve per te eliminuar stresin e njerezve -Te eliminohen nga perdorimi automjete shume te amortizuara qe emetojne zhurme dhe gaze ndotes mbi normat e lejuara. -Mbajtja ne gjendje te mire e rrugeve -Zbatimi i rregullave te qarkullimit rrugor nga ana e drejtuesve te mjeteve sidomos ne kryqezime te zonave te banuara -Vendosja e barrierave per minimizimi e zhurmave anash rruges -Mirembajtja e trotuareve te kalimit te kembesoreve ne te dy anet e rruges automobilistike -Krijimi i hapësirave te blerta pergjate rruges kur eshte e mundur -Taksat lokale te sherbejne per te ulur presionin mbi mjedisin

Monitorimi

Programi i monitorimit

Shoqeria do te realizoje nje monitorim te vazhdueshem te veprimtarise se saj. Te dhenat qe do te mblidhen nga monitorimi do te sherbejne per te ndermarr masa permiresuese ne lidhje me operacione te ndryshme me ndikim ne mjedis. Te dhenat e grumbulluara nga monitorimi do te dorezohen rregullisht prane Agjensise Rajonale te Mjedisit, Tirane.

Tab. - Treguesit e monitorimit

Nr	Mjedisi	Faktori mjedisor	Treguesi i monitorimit
I	Mjedisi fizik		
		Uji	COD, BOD, (O ₂ mg/l), te tjera (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi), sasia e ujit per tu perdorur gjate ndertimit dhe funksionimit (m ³).
		Ajri	-Clirim gazrash (NO, CO, SO _x); (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi) -Clirim pluhuri (PM ₁₀); (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi)
		Zhurmat	Niveli i zhurmave dB(A), ne varesi te largesise nga sheshi i objektit dhe sektoreve te vecante brenda tij; (sipas ligjeve shqiptare dhe normave europiane ne fuqi).
II	Mjedisi biologjik		
		Biota, vegjetacioni	-Hektare dhe tipi i vegjetacionit; hektare dhe tipi i siperfaqeve te rrezikuara; numri, tipi dhe dendesia ; numri i kafsheve; dendesia e trafikut; numri i aksidenteve dhe raporti midis tyre e numrit te kafsheve e dendesise se trafikut.
		Siguria ne rruge dhe ne pune	-Numri i aksidenteve ne varesi te raportit midis numrit te punonjesve e numrit te automjeteve. -Numri i aksidenteve ne varesi te teknologjise e procesit te punes.
III	Mjedisi socio-ekonomik		
		Toka bujqesore	-Hektare te zena nga ndertimet; tone/hektare e mbuleses se tokes se zhvendosur per hapjen e sheshit te ndertimit. -Planifikimi urban i zones -Leja e ndertimit -Rruget e kalimit per ne objekt -Planet e perdorimit te tokes gjate ndertimit dhe punes se objektit -Plani i rehabilitimit te mjedisit pas fazes se ndertimit
		Punesimi	-Klauzolat e kontrates per punesimin e popullsise lokale -Marreveshjet me pushtetin lokal -Ligjet shqiptare mbi mardheniet ne pune dhe detyrimet ndaj shtetit e punonjesve
		Siguria ne pune	-Masa per sigurine ne pune; -Vendosje tabelash, muresh e gardhesh mbrojtës, etj. -Trainimi i punonjesve.

Tab. Faktoret mjedisore dhe monitorimi

Mjedisi i prekur		Masat zbutese	Pergjegjesia	Faza e monitorimit		
	Ndikimi ne mjedis			projektim	ndertim	pune
Mjedisi fizik						
Gjeologjia						
	-Ulje terreni nga pesha e objekteve; -Tjetersim i shkembinjve gelqerore e dolomitike nga faktoret atmosferike	-Te pasqyrohet studimi i thelluar gjeologo-inxhinjerik ne projektimin e objektit; - Te pasqyrohet studimi i masave mbrojtese (Rrjeta teli dhe mbjellje vegjetacioni) ne projektimin e objektit.	Projektuesi	+	+	+
Sizmologjia						
	Demtim i veprave te artit nga termetet	Te pasqyrohet studimi i thelluar gjeologo-inxhinjerik dhe sizmologjik ne projektimin e objektit	Projektuesi	+		
Mbulesa e tokes						
	Demtimi i mbuleses se tokes					
		Planifikimi i mbuleses se tokes qe do te hiqet dhe do te rivendoset perseri	Projektuesi	+		
		Rivendosje ne pjeset e pambuluara nga objekti	Nd. ndertuese		+	
	Ngjeshje e tokes					
		Parashikimi dhe shmangja maksimale e ngjeshjes	- Projektuesi -Nd. ndertuese	+	+	+
Burimet ujore						
	Ndotja e ujrave nentokesore e siperfaqsores	Drenazhimi i tokes perreth objektit dhe pergjate rruges automobilistike objekt-rruga nacionale	Nd. ndertuese		+	
	Ndotja e ujrave nentokesore e siperfaqsores	Shmangja e ndotjes se ujrave nentokesore e siperfaqsores	Nd. Ndertuese		+	
	Ndotja e ujrave nentokesore e siperfaqsores	Shmangja e ndotjes se ujrave nentokesore e siperfaqsores	Projektuesi.	+		+
		Rikompozimi i rrjetit te kanaleve kullues e vadites perreth objektit	Projektuesi	+	+	
Ajri						
	Ndotje e ajrit nga pluhurat					
		Minimizimi i pluhurit gjate ndertimit	Nd. Ndertuese		+	
		Minimizimi i pluhurit gjate punes, nga transporti dhe ngarkim-shkarkimi.	Projektuesi	+		+
	Ndotje e ajrit nga gazrat					

		Minimizim i emetimeve ne ajer nga djegja e karburantit te makinerive te transportit dhe ndertimit gjate ndertimit te objektit	-Nd. Ndertuese		+	
	Ndotja akustike					
		Minimizim i zhurmave gjate ndertimit te objektit	Nd. Ndertuese		+	
		Ndalimi i punes gjate nates prane qendrave te banuara	Projektuesi.	+		+
Mjedisi socioekonomik						
Bujqesia						
	Humbje e tokes bujqesore	Perdorimi i siperfaqes optimale, pa zene toka te teperta	Projektuesi	+		
		Kompensim per kulturat e demtuara bujqesore	Nd. zbatuese		+	
Punesimi						
		Sigurimi i fuqise punetore ne zone	Nd. zbatuese		+	
		Sigurimi i fuqise punetore ne zone	Projektuesi	+		+
		Sigurimi i nje pjese te personelit projektues dhe te ndertimit e punes se objektit, ne rrethin e Tiranës.	Projektuesi	+		+
Trafiku						
		Mosbllokim dhe mosrendim i trafikut ne rrugen nacionale Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murizit.	Nd. zbatuese		+	
		Mosbllokim dhe mosrendim i trafikut ne rrugen nacionale Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murizit.	Projektuesi			+

Perfundime

Lidhur me ndikimet kryesore te mundshme, ne mjedis, te projektit te rruges Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murizit, si pjese e rruges se Arberit, mendojme se do te kemi rrjedhojat e meposhtme:

a- Ndikime te mundshme negative

Rruga Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murizit, si pjese e rruges se Arberit, kalon teresisht permes parkut kombetar te Dajtit. Nje pjese e saj pershkron edhe zonen qendrore te ketij parku, ne te cilen, sipas legjislacionit shqiptar (VKM Nr. 402, dt.21.6.2006), zbatohet shkalla e dyte e mbrojtjes, e cila siguron një territor të pashqetësuar. Pjese e kesaj zone eshte edhe kanioni i Tujanit (monument natyre), i cili pershkohet, ne gjithe gjatesine e tij, nga lumi i Tiranës.

Variantet e marra ne konsiderate, per projektimin e rruges, jane tre:

- 1- Mosprekja e ketij kanioni, nepermjet ndertimit te nje tuneli me gjatesi 1,7 km;
- 2- Kalimin me viadukt, neper kanionin e Tujanit dhe zgjerimin e kanionit ne vendet ku ai eshte me i ngushte se gjeresia e parashikuar e rruges;
- 3- Kalimin neper kanion, ne anen e djathte te rrjedhes se lumit te Tiranës.

Varianti i pare, eshte me miqesori me mjedisin, sepse: a-nuk prek kanionin e Tujanit (monument natyre); dhe b-nuk prek ne siperfaqe zonen qendrore te parkut pergjate gjatesise se tunelit (1,7km). Por, teknikisht, ky variant nuk keshillohet nga studimi gjeologo-inxhinjerik, per shkak te paqendrueshmerise se formacioneve shkembore.

Varianti i dyte (kalimi me viadukt, neper kanionin e Tujanit), pervec kosos se larte te ndertimit, kerkon edhe punime germimi, ne faqet shkembore ku kanioni eshte teper i ngushte. Sipas ketij varianti, shtrati i lumit te te Tiranës, do te mbulohej nga rruga, gjate gjithe gjatesise se kanionit.

Varianti i trete, i cili gjykohet me racional nga pikpamja tekniko-ekonomike (studimi gjeologo-inxhinjerik dhe projektuesit e rruges), kerkon volum te madh germimesh, ne faqen veriore te kanionit, por nuk mbulon shtratin e lumit, pra, kerkon zgjerim artificial te kanionit te Tujanit. Vec kesaj, sipas ketij varianti, do te bllokohej qarkullimi, gjate ndertimit, ne aksin Brar-Zall Dajt.

Mendojme, qe nga kendveshtrimi mjedisor, midis variantit te dyte dhe te trete, me pak i demshem do te ishte varianti i trete.

b- Ndikime te mundshme pozitive

Segmenti Ura e Brarit-Tuneli Qafe Murizit eshte pjese e rruges se Arberit, e cila shkurton largesine Tirane-Diber, nga 173 km, ne 74km. Aktualisht, pervec gjatesise ekstreme (173 km),

rruga egzistuese Tirane-Diber eshte ne gjendje te keqe dhe jashte parametrave bashkekohore (rruge e ngushte, kthesa me rreze te vogel, terren teper i thyer, bllokim i shpeshte nga debora dhe rreshqitjet e terrenit, etj).

Ndertimi i rruges se Arberit, si nje nga boshtet kryesore rrugore per vendin tone, do te ndikonte teper pozitivisht ne fushat e meposhtme:

- Lidhjen e portit te Durresit me vendburimet minerare, te rretheve Mat, Bulqize e Diber;
- Qarkullimin e prodhimeve bujqesore (kryesisht nga rrethi Diber) e blegtorale (nga rrethet Diber e Mat) nga verilindja e Shqiperise, drejt qendrave me te populluara urbane te saj (zona Tirane-Durres), duke ndikuar si ne zbutjen e varferise e rritjen e nivelit te jeteses se banoreve te ketyre zonave, ashtu edhe ne pakesimin e importeve te prodhimeve bujqesore e blegtorale;
- Lidhjen me te shpejte, e me kosto me te ulet, te krahinave te Shqiperise midis tyre, duke lehtesuar si jeten e perditshme te banoreve te zones verilindore (lidhja me institucionet shtetore, sistemin spitalor, institucionet e arsimit te larte, etj.), ashtu edhe ne zbutjen e diferencave kulturore midis trevave te ndryshme gjeografike te vendit tone;
- Uljen e presionit te migrimit te brendshem te popullsisë, nga verilindja e Shqiperise qendrave me te populluara urbane te saj (zona Tirane-Durres) dhe bregdeti shqiptar;
- Nxitjen e industrise turistike shqiptare, nga njera ane nepermjet lehtesimit te qarkullimit nga trevat shqiptare ne maqedoni drejt bregdetit shqiptar dhe nga ana tjetere, nga Tirana drejt vendeve turistike te Dibres (liqenet e Lures, etj.), Matit, e vete rrethit te Tiranës (parku kombetar i zgjeruar i Dajtit, Mali me Gropa, etj);
- Nxitjen e shkembimeve kulturore, arsimore, tregetare, etj., midis Shqiperise e trevave etnike shqiptare ne shtetin maqedonas (Diber e madhe, Gostivar, Tetove, Shkup, etj.); si dhe
- Nxitjen e shkembimeve tregetare midis Shqiperise e shtetit maqedonas, sepse kjo rruge, pervec parametrave bashkekohore te saj, shkurton ndjeshem edhe rrugen Tirane-Shkup dhe shmang, ne mjaft raste, edhe kalimin nga Qafe Thana, i cili, ne dimer, veshtiresohet here pas here nga bora.

c-Si perfundim, mendojme se:

Ndertimi i segmentit Ura e Brarit-Qafe Murrize, si pjese e rruges se Arberit, do te kete ndikime teper pozitive ne shkalle shtetore e kombetare, por mendojme se per ndertimin e saj duhet te merret parasysh fakti se gjurma e studiuar kalon permes zones qendrore te parkut kombetar te

Dajtit (VKM Nr. 402, dt. 21.6.2006), e cila perfshin edhe kanionin e Tujanit (monument natyre, kat. III, klasifikimi i IUCN), i cili pershkohet, ne gjithe gjatesine e tij nga kjo gjurme.

Per zbutjen e ndikimeve mjedisore, ne kete segment te rruges, mendojme se do te ishte e nevojshme te ndermerreshin hapat e meposhtem:

a-Te merret ne konsiderate kontradikta midis rendesise se madhe te kesaj rruge, per vendin tone, dhe statusit mjedisor te kanionit te Tujanit e pjeses tjeter te gjurmes se rruges (brenda zones qendrore te parkut kombetar te Dajtit), ne menyre qe miratimi i mundshem i kesaj gjurme te paraprihet nga ndryshimet e duhura ne legjislacionin perkates shqiptar; dhe

b-Te zbatohen me rigorozitet Planet e Manaxhimit dhe Monitorimit te projektit, gjate ndertimit e funksionimit te rruges, ne menyre qe te zbuten ne maksimum ndikimet negative ne zonen qendrore te parkut kombetar te Dajtit e ne vecanti, ne kanionin e Tujanit.