



Ky projekt financohet nga  
Bashkimi Evropian



**Operacioni i asistencës teknike financohet nga Programi me Shumë Përfitues i BE-së IPA II për Shqipërinë, Bosnjë-Hercegovinë, Maqedoninë e Veriut, Kosovën\*, Malin e Zi dhe Serbinë.**

\*) Ky përcaktim jepet pa paragjykuar qëndrimet mbi statusin dhe është në përputhje me Rezolutën Nr. 1244 të Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara (RKSOKB), dhe Opinionin e GjND-së lidhur me deklaratën e pavarësisë së Kosovës

## **Kuadri i Investimeve të Ballkanit Perëndimor Instrumenti Lehtësues i Projekteve të Infrastrukturës Asistenca Teknike 10 (IPF 10)**

**AA-010071-001**

**WB24-ALB-TRA-01**

**Korridori i Mesdheut (Gjurmët 1 dhe 2):  
Korridori Rrugor Adriatiko-Jonian në Shqipëri dhe Mal  
të Zi, Seksioni Murriqan-Lezhë**

**VNMS-ja dhe Projektimi Paraprak**

**Përmbledhje Jo-Teknike**

Mars 2024



---

Instrumenti Lehtësues i Projekteve të Infrastrukturës është një instrument i asistencës teknike të Kornizës së Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF), e cila është një iniciativë e përbashkët e Bashkimit Evropian, institucioneve financiare ndërkombëtare, donatorëve dypalësh dhe qeverive të Ballkanit Perëndimor që mbështet zhvillimin socio-ekonomik dhe anëtarësimin në BE në të gjithë Ballkanin Perëndimor nëpërmjet ofrimit të financave dhe asistencës teknike për investime strategjike në infrastrukturë. Ky operacion i asistencës teknike financohet me fondet e BE-së.

---

Autorët marrin përgjegjësinë e plotë për përmbajtjen e këtij raporti. Opinionet e shprehura nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjen e Bashkimit Evropian ose të Bankës Evropiane të Investimeve.

Ky dokument lëshohet për palën që e ka porositur dhe vetëm për qëllime specifike që lidhen me projektin e sipërpërmendur. Ai nuk duhet të mbështetet nga asnjë palë tjetër ose të përdoret për ndonjë qëllim tjetër.

Përmbajtja e këtij raporti është përgjegjësi e vetme e Konsorciumit IPF10 të udhëhequr nga PLANET S.A. dhe në asnjë mënyrë nuk mund të konsiderohet se pasqyron pikëpamjet e Bashkimit Evropian.

Ne nuk pranojmë asnjë përgjegjësi për pasojat e këtij dokumenti që mbështetet nga ndonjë palë tjetër, ose përdoret për ndonjë qëllim tjetër, ose përmban ndonjë gabim ose lëshim që është për shkak të një gabimi ose lëshimi në të dhënat e ofruara nga palët e tjera.

Ky dokument përmban informacion konfidencial dhe pronë intelektuale. Nuk duhet t'u shfaqet palëve të tjera pa pëlqimin nga ne dhe nga pala që e ka porositur atë.

AA-010071-001

**TE DHENA MBI DOREZIMIT E RAPORTIT**

EMRI I NENPROJEKTIT	Koridori i Mesdheut (Gjurmet 1 dhe 2): Koridori Adriatiko – Jonian ne Shqipëri dhe Mal të Zi, Seksioni Murriqan – Lezhë VNM dhe Projektimi Paraprak
REF. E NENPROJEKTIT	WB24-ALB-TRA-01
DATA E APROVIMIT TE ËBIF SC	30 December 2020
BUXHETI I APROVUAR	1,600,000
PERFITUESI/PROMOTER	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë & Autoriteti Rrugor Shqiptar
SEKTORI	Transport
SHTETI	SHQIPERI
UDHEHEQESI IFI	EBRD
OFICERET PERGJEGJES	Donald Mishaxhiu
EKSPERTET KYC PERGJEGJES	Yanni Papapanagiotou
PROJEKT MANAXHERI SEKTORAL	Iro Dimitriadou
DATA E DOREZIMIT	March 2024
DOREZIM	1
TITULLI I RAPORTIT	Permbledhje Jo-Teknike e Raportit te VNM

## Përmbledhje

1.	Hyrje.....	5
1.1	Përmbledhje e projektit .....	6
1.2	Përshkrim i projektit .....	6
1.3	Kuadri ligjor .....	10
1.3.1	Legjislacionit Kombëtar Kryesor Përkatës.....	10
1.3.2	Legjislacionit Ndërkombëtar Kryesor Përkatës.....	10
1.3.3	Konteksti i BERZh-it.....	10
1.3.4	Konsultimi, Angazhimi dhe Publikimi për Palët e Interesit.....	11
2.	Përmbledhje e ndikimeve të mundshme në mjedis dhe ndikimeve sociale .....	12
2.1	Ndikimet në gjeologji dhe tokë.....	12
2.2	Ndikimet në trupat ujorë .....	12
2.3	Ndikimet në ajër.....	13
2.4	Ndikimet si pasojë e ndryshimeve klimatike .....	14
2.5	Ndikime në zhurma dhe vibrime.....	14
2.6	Menaxhimi i mbetjeve .....	15
2.7	Ndikimet në biodiversitet .....	15
2.8	Ndikimet në pejsazh.....	16
2.9	Ndikimet në mjedisin social .....	17
2.10	Ndikime në trashëgiminë kulturore .....	19
3.	Planet për manaxhimin mjedisor dhe social.....	19

## 1. Hyrje

Korridorin Adriatiko-Jonian (KAJ) është pjesë e Rrjetit Rrugor Bërthamë të Ballkanit Perëndimor dhe pjesë e zgjerimit tregues të Rrjetit RrT-T të Ballkanit Perëndimor. Më konkretisht, KAJ do të jetë pjesë e Korridorit të Rrjetit Bërthamë Rrugor të Mesdheut (KRrB), së bashku me Korridorin Vc në Bosnjë-Hercegovinë.

Ndërtimi i KAJ-it në territorin e Shqipërisë është prioritet për Qeverinë Shqiptare, si pjesë e Traktatit të Komunitetit të Transportit (TKT) dhe planeve të zhvillimit rajonal. Seksionet e KAJ-it në Shqipëri përfshihen në Strategjinë Shqiptare të Transportit dhe Planin përkatës të Veprimit 2016-2020 dhe janë pjesë e Planit Kombëtar Shqiptar të Transportit - Rishikimi i Dytë (PKShT3) dhe përfshihen në Paketën Kombëtare të Gazsjellësit me Projekt të Vetëm (GPV). Ndërtimi i seksionit të autostradës Murriqan/Sukobin – Lezhë (Balldren) të këtij korridorit është pjesë e kësaj pakete dhe u miratua në fund të korrikut të 2020-s nga Komiteti i Planifikimit Strategjik (KPS), i cili vepron si Komiteti Kombëtar i Investimeve (KKI).

Përvijimi më i fundit i autostradës së KAJ-it është ai i përgatitur dhe miratuar në fazën e fizibilitetit, në kontekstin e nënprojektit WB14-REG-TRA-01 (KIBP- IPF 5, 2019). Murriqan/Sukobin - Lezhë (Balldren) është nënseksioni i parë i autostradës së KAJ-it në Shqipëri, që lidh kufirin malazezo-shqiptar me Lezhën (Balldren). Sipas studimit të fizibilitetit (SF), rruga është 40.3 km e gjatë dhe është projektuar si autostradë e kategorisë A, në linjë me Manualin Shqiptar të Projektimit të Rrugëve (2015), standardet RrET dhe Praktikën e Rekomanduar (2022).

Prerja e tërthortë tipike e seksionit Murriqan-Balldren është zakonisht prerja e tërthortë e një autostrade e kategorisë A me 4 korsi, sipas Manualit Shqiptar të Projektimit të Rrugëve (MShPRr-2), Standardeve TEM dhe Praktikës së Rekomanduar (2022). Autostrada përbëhet nga dy karrexhata me gjatësi totale prej rreth 40.3 km, duke filluar nga pika kufitare Shqipëri-Mal i Zi në Murriqan (Ch. 0+000) dhe përfunduar në veri të Lezhës (Balldren, afër Ch. 40+300). Krahas autostradës, pritet që të rehabilitohen rreth 26 km rrugë lokale (anësore dhe vertikale), në mënyrë që të rehabilitohet rrjeti rrugor i dendur vendas (kryesisht bujqësor) dhe të ofrohet akses në të gjitha pronat e prekura.

Në autostradën e re parashikohen katër kalime në disnivel. Autostrada është projektuar për shpejtësi 120km/h.

Autostrada fillon nga pika kufitare Shqipëri-Mal i Zi në Murriqan (Ch. 0+000) dhe përfundon në veri të Lezhës (Balldren, afër Ch. 40+300). Ajo shtrihet në tre bashki:

- Bashkia Shkodër
- Bashkia Vau i Dejës
- Bashkia Lezhë

Ky dokument është një Përmbledhje Jo-Teknike, pjesë integrale e raportit të VNM-së, e cila paraqet një përmbledhje të projektit në një gjuhë joteknike që mbulon historikun dhe përshkrimin e projektit, procesin kombëtar të Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor (VNM), përfitimet dhe ndikimet mjedisore dhe sociale që ky projekt ka, planet menaxhuese dhe përmbledhje e komunikimeve me një përmbledhje të Planit për angazhimin e aktorëve (PAA) që përfshin edhe një mekanizëm të ankesave.



### 1.1 Përmbledhje e projektit

Projekti për rindërtimin e segmentit rrugor Murriqan – Lezhë është pjesë e Korridorit Adriatiko – Jonian (AIC), I cili është identifikuar si pjesë e Korridorit TEN-T Mesdhetar, duke shtrirë korridorin kryesor të rrjetit të BE-së në Rajonin e Ballkanit Perëndimor. Gjatesia e vlerësuar e të gjithë Korridorit të Mesdheut është rreth 1,550 km. Në Ballkanin Perëndimor, korridori kalon nëpër Mal të Zi (afërsisht 7% e gjatësisë totale) dhe Shqipëria (afërsisht 20% e gjatësisë totale ose rreth 300 km).

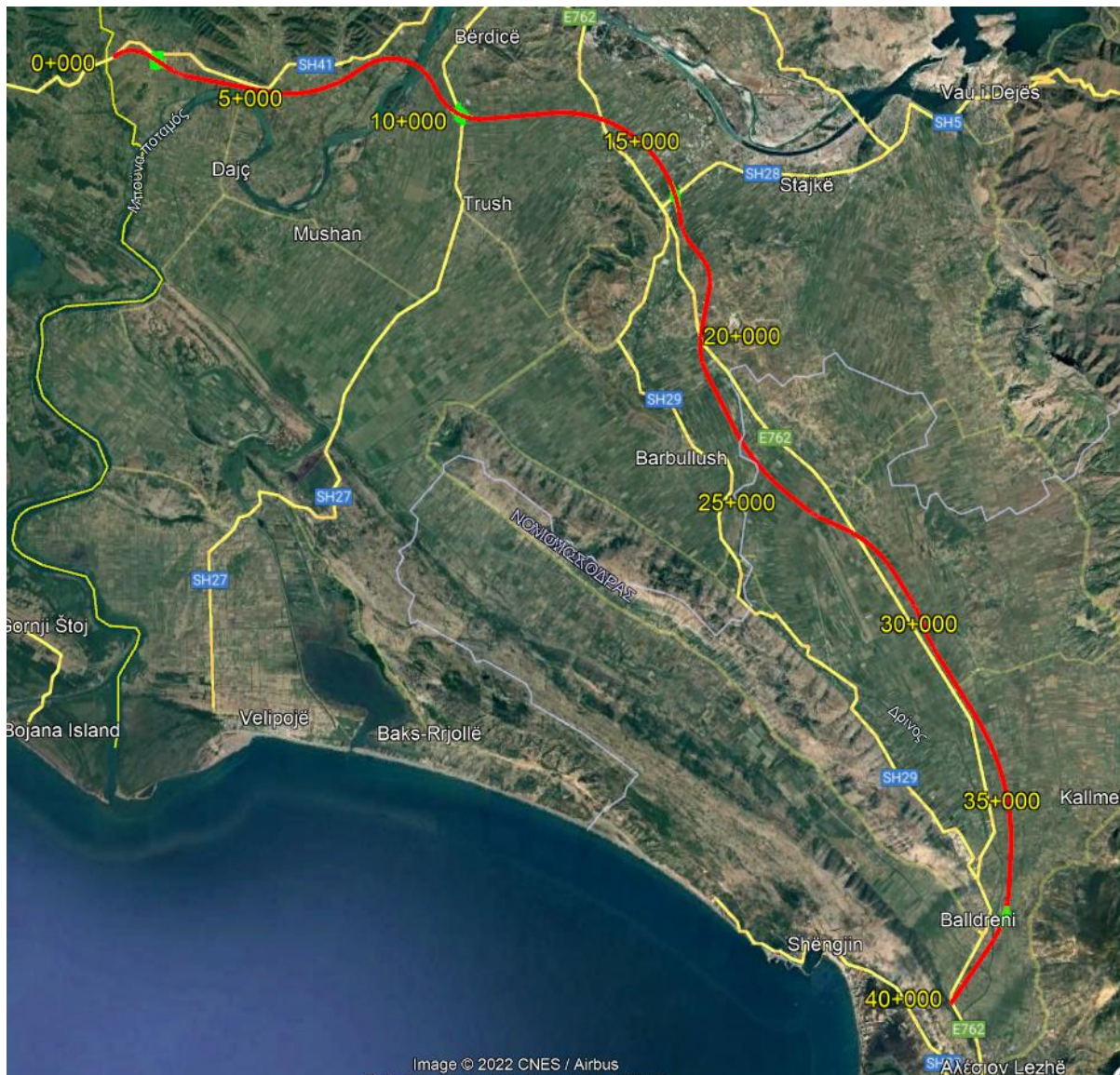


Figura 1: Pamje nga google earth i segmentit Murriqan - Lezhë

### 1.2 Përshkrim i projektit

Autostrada përbëhet nga dy karrexhata me gjatësi totale prej rreth 40.3km, duke filluar nga pika kufitare Shqipëri-Mal i Zi në Murriqan (Ch. 0+000) dhe përfunduar në veri të Lezhës (Balldreni, afër Ch. 40+300). Përvijimi i propozuar i autostradës parashikon që pjesa e parë e KAJ-it në

Shqipëri të jetë krejtësisht në korridor të ri, për të shmangur interferencën me rrjetin ekzistues të Rrugës Kombëtare, e cila i shërben trafikut të zonës (trafik lokal dhe i përgjithshëm).

Në autostradën e re parashikohen katër kalime në disnivel, përkatësisht IC-01 Murriqan (afërsisht Ch. 1+200 në afërsi të pikës kufitare), IC-02 Shkodër (afërsisht Ch. 9+900 në kalim në nivel me rrugën e ndërtuar rishtas Shkodër – Velipojë / SH27), IC-03 Vau i Dejes (afërsisht Ch. 16+350 në kalim në nivel me rrugën SH28 deri në Vaun e Dejes) dhe IC-04 Lezhë (afërsisht Ch. 37+800 në veri të Lezhës).

Autostrada është projektuar për shpejtësi 120km/h. Prerja e tërthortë tipike e autostradës paraqitet në figurën më poshtë:

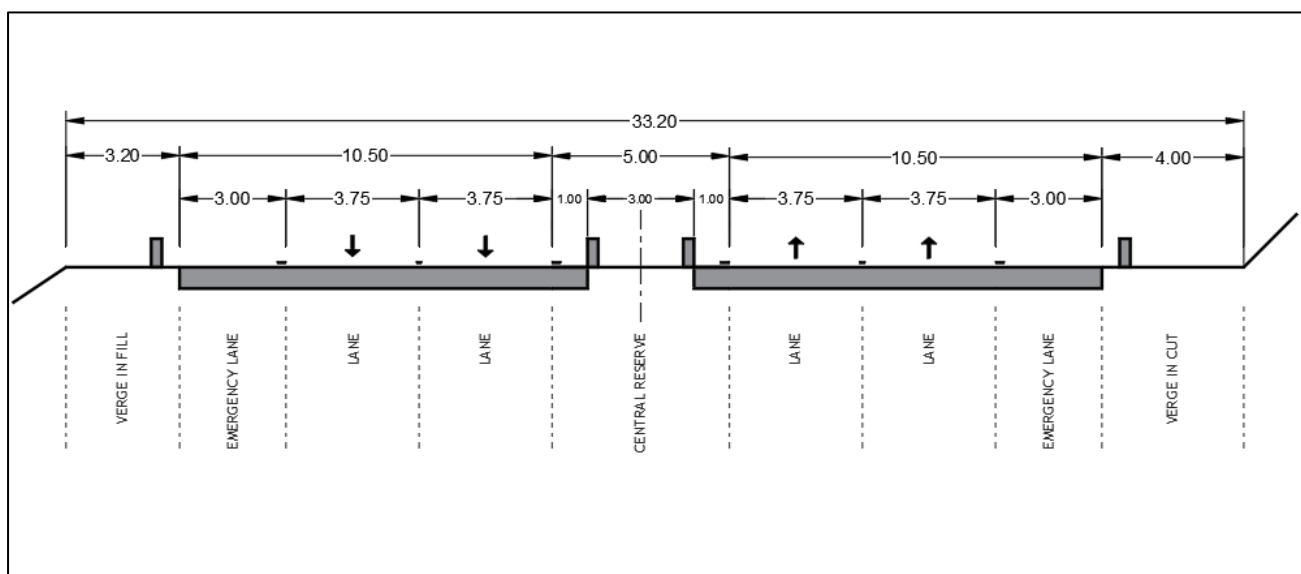


Figura 2: Prerja e tërthortë tipike e propozuar për autostradën në seksionin e hapur

## Materialë të para, materialë ndihmësë, ujëra të ndotura dhe mbetje

Sipas përlogaritjeve fillestare, për punimet tokësore të autostradës, me përjashtim të rampave të kalimeve në disnivel, jepet tabela më poshtë:

Punimi tokësor (zë)	Sasia/ Volumi (m <sup>3</sup> )
Prerje	145,000
Mbushje 1	9,580,000
Heqje e dheut të sipërm 2	580,000

Tabela 1: Punimet tokësore të përlogaritura të autostradës (përvijimi i propozuar, përfshi kalimet në disnivel)

Siç mund të shihet në tabelën më lart, nevoja për materiale të përshtatshme për ndërtimin e argjinaturës së autostradës do të jetë e konsiderueshme, pasi materiali i gërmuar është i papërfillshëm për sasinë e materialeve të nevojshme për punime tokësore, përveç se kur është i përshtatshëm.

<sup>1</sup> Përfshi sipërfaqen e tabanit të dheut pra shtresën e sipërme të argjinaturës me trashësi 0.60m

<sup>2</sup> Për heqjen e dheut të sipërm do të gërmohet një shtresë dheu me trashësi 0.30m.

Punimet përgatitore do të përfshijnë pastrimin e terrenit për përgatitjen e punimeve të ndërtimit, transportin dhe ruajtjen e punimeve të ndërtimit dhe ngritjen e kampeve të ndërtimit.

Sipas projektimit paraprak, pastrimi i përgjithshëm dhe gjërmimi i kantierit vlerësohet të jetë në më shumë se 350 ha sipërfaqe.

Punimet e gjërimit do të përfshijnë gjërimin e sipërfaqes së tokës dhe prerjet aty ku është e nevojshme dhe vlerësohet të jetë më shumë se 2.600.000 m<sup>3</sup> dhera, duke mbuluar autostradën dhe pesë shkëmbimet, ku si mbushje e nevojshme vlerësohet rreth 16.000.000 m<sup>3</sup> dhera.

### **Struktura shoqëruese**

Parashikohet një vendpushim në autostradë, rreth Ch. 21+850. Në këtë fazë të projektimit, nuk janë parashikuar sportele tarife për autostradën.

Për sa i përket sistemit të kullimit të autostradës dhe trajtimit të ujit që vjen nga largimi i ujit dhe kullimi, duke marrë në konsideratë edhe ujërat e shiut dhe derdhjet e mundshme, qëllimi i Konsulentit në këtë fazë është të ofrojë një sistem plotësisht të mbyllur/kontrolluar të kanaleve, tubacioneve të kullimit dhe tombinove, përmes së cilave uji do të largohet në pellgun ujëmbledhës për trajtim të mëtejshëm. Kjo nuk do ta lejonte ujin e autostradës që të infiltrohej në tokë, duke ofruar kështu mbrojtje mjedisore maksimale në këtë drejtim. Në çdo rast, kjo do të kërkojë përcaktimin e zonave ku do të krijohen këto pellgje ujëmbajtëse, një detyrë që nuk ka përfunduar ende. Ky do të jetë rezultati i projektimit përkatës hidraulik, përmes së cilit do të përcaktohet edhe sistemi i kullimit.

### **Alternativat e propozuara të projektit**

Procesi i përzgjedhjes së opsionit të preferuar të projektit është realizuar për të gjithë KAJ-in në tërësi, në të dyja vendet e prekura (Mali të Zi dhe Shqipëri), në mënyrë që të përcaktohej opsioni i preferuar për çdo seksion të korridorit, për të zgjedhur përvijimin e preferuar të të gjithë autostradës Adriatiko-Joniane.

Dy variante gjurme janë identifikuar dhe vlerësuar më tej në seksionin 1 të KAJ-it (Murriqan-Lezhë (Balldren)) sikurse paraqiten në figurën më poshtë:



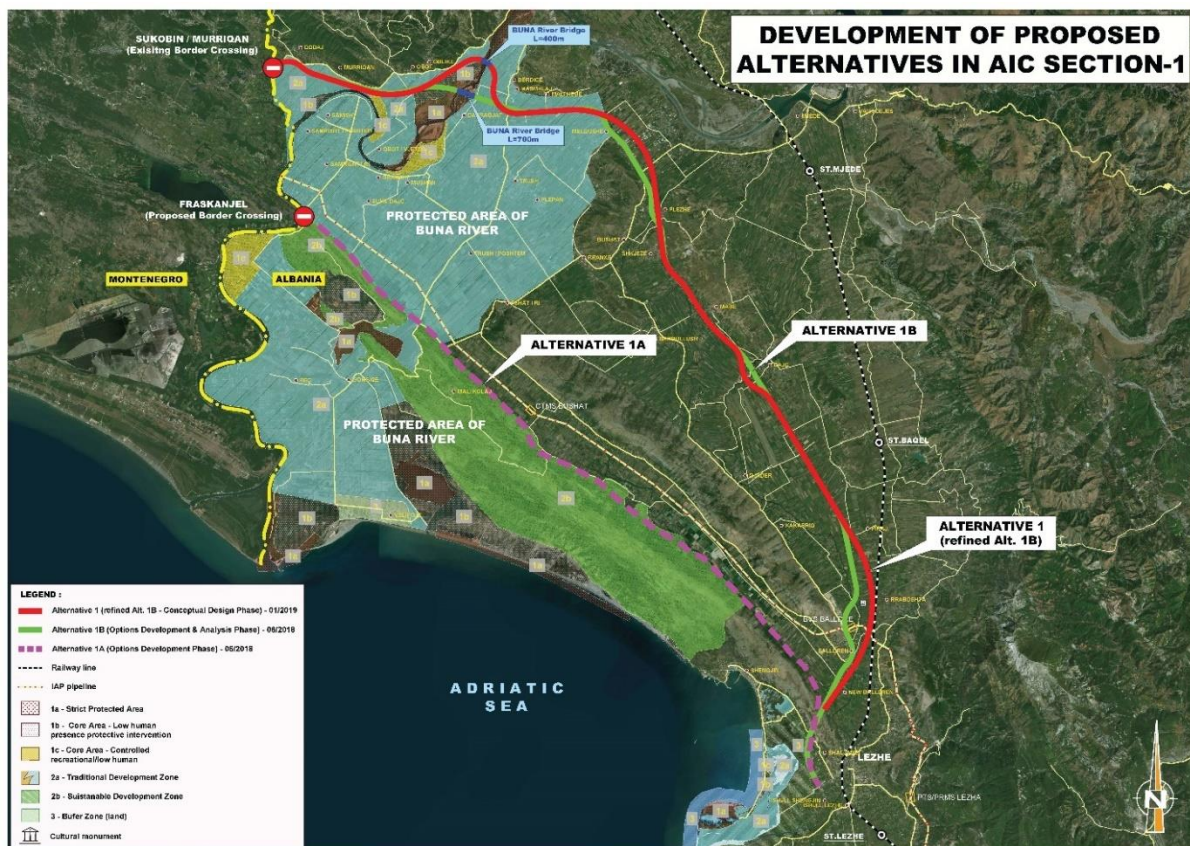


Figura 1: Harta e përgjithshme e alternativave të propozuara gjatë Studimit të Fizibilitetit (2017-2019)

- ❖ Alternativa 1A (vija e purpurt me pika të ndërprera) – përvijim krejtësisht i ri. Ky variant është rreth 27.5 km i gjatë dhe ndjek në përgjithësi drejtimin veriperëndimor-juglindor dhe është ndërtim krejtësisht i ri (pa ndonjë dyfishim). Fillon në fshatin Fraskanjel, ku supozohej të ndërtohej një pikë e re kufitare dhe një urë e re mbi lumin Buna. Pjesa më e madhe të gjatësisë së tij ndodhet në rrëzë të malit Renci (faqja lindore). Pika fundore propozohet të jetë në hyrje të tunelit të Lezhës (pjesa e seksionit 2 të KAJ-it). Megjithatë, kjo alternativë ka prodhuar sasi të mëdha punimesh tokësore, gjë që e ka rritur koston drastikisht. Kjo alternativë përshkon zonën qendrore (bërthamë) të zonës së mbrojtur të lumit Buna me gjatësi rreth 1.2 km.
- ❖ Alternativa 1B (vija e gjelbër e pandërprerë) - përvijimi i ri (rreth 13 km) dhe zgjerim dyfish i rrugës ekzistuese (afro 25.8 km). Ky variant është rreth 38.8 km i gjatë dhe në 1/3 e parë të gjatësisë (deri në kalimin në nivel me rrugën kombëtare Sh1) ndjek drejtimin perëndim-lindje, ndërsa gjatësia e mbetur ndjek drejtimin veriperëndim-juglindje. Fillon pas pikës kufitare ekzistuese të Murriqanit dhe përfundon afërsisht në të njëjtën pikë me Alternativën A1. Kjo alternativë është kombinim i ndërtimit të ri dhe zgjerimit dyfish të rrugës kombëtare ekzistuese Sh1.

Për këto alternativa, janë përgatitur skica dhe preventivët e posaçëm për të orientuar më tej konsultimet midis vendeve dhe përzgjedhjes së opsionit të preferuar të projektit.

Alternativa më e realizueshme dhe e pranueshme nga të gjitha këndvështrimet u mendua të jetë alternativa 1B, e cila më tej gjatë fazës së projektimit konceptual është përmirësuar lidhur me minimizimin e efekteve mjedisore dhe sociale duke e vënë theksin te ndikimi në zonën e mbrojtur

dhe të ndjeshme të lumit Buna dhe shmangien e zhvillimeve të rëndësishme përgjatë gjurmës (në afërsi të Vaut të Dejës, Melgushes, Balldrenit).

Bazuar në këtë qasje për të shmangur ndikimet e mundshme negative, pra duke zbatuar parimin e “zbutjes nëpërmjet projektit”, është arritur një nivel i lartë zbutjeje parësore, e cila është përfshirë edhe në projektimin aktual.

### 1.3 Kuadri ligjor

#### 1.3.1 Legjislacionit Kombëtar Kryesor Përkatës

Bazuar në kuadrin ligjor kombëtar ky projekt duhet ti nënshtrohet procedurës së VNM së thelluar. Si e tillë, projekti duhet të jetë në përputhje me legjislacionin kombëtar kryesor që lidhet me pajisjen me lejet përkatëse si dhe me kuadrin ligjor mbi mbrojtjen e mjedisit, ruajtjen e zonave të mbrojtura dhe trashëgimisë kulturore, mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë në punë, mbi ndikimet sociale, etj.

Ligjin nr. 10440 datë 07.07.2011 “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, me objekt përcaktimin e kërkesave, përgjegjësi, rregullave dhe procedurave për vlerësimin e ndikimeve të rëndësishme negative në mjedisin e Republikës së Shqipërisë, të projekteve të propozuara, private apo publike.

Ligjit nr. 10431 datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit” mundëson politika kombëtare dhe vendore për mbrojtjen e mjedisit, kërkesat për përgatitjen e vlerësimit të ndikimit mjedisor dhe vlerësimit të strategjisë mjedisore, kërkesat për lejimin e veprimtarive që ndikojnë në mjedis, parandalimin dhe reduktimin e ndotjes mjedisore, normat dhe standardet mjedisore, monitorimin dhe kontrollin e mjedisit, detyrat e institucioneve shtetërore në lidhje me problematikat mjedisore, rolin e publikut, si dhe sanksionet në rast shkeljeje të ligjit.

#### 1.3.2 Legjislacionit Ndërkombëtar Kryesor Përkatës

Republika e Shqipërisë ka adoptuar dhe ka rishikuar një numër të konsiderueshëm të ligjeve dhe udhëzimeve mjedisore të cilat mbulojnë çështje të mbrojtjes së mjedisit, duke përfshirë menaxhimin e burimeve natyrore.

Nga pikëpamja e qëllimit të Shqipërisë për tu aderuar në Bashkimin Europian, disa ligje mjedisore aktuale kanë përafëruar legjislacionin Europian. Shqipëria gjithashtu ka nënshkruar disa marrëveshje ndërkombëtare mbi mjedisin të cilat shkojnë drejt instruksioneve dhe rregullave relevante të aplikueshme në këtë projekt.

#### 1.3.3 Konteksti i BERZh-it

BERZH-i kategorizon çdo projekt për të përcaktuar natyrën dhe nivelin e nevojshëm të hetimeve mjedisore dhe sociale, publikimit të informacioneve dhe angazhimit të palëve të interesit. Politika e BERZh-it i klasifikon projektet në 3 kategori të ndryshme, kategoria A, B dhe C, në varësi të llojit, vendndodhjes, ndjeshmërisë dhe shkallës së projektit, përfshi natyrën dhe magnitudën e ndikimeve të mundshme mjedisore.

Paketa VNM e Projektit është përgatitur sipas Kërkesave të Performancës së BERZH-it, që janë si vijon:

KP 1: Vlerësimi dhe Menaxhimi i Ndikimeve dhe Problematikave Mjedisore dhe Sociale

KP 2: Kushtet e Punësimit dhe Punës

KP 3: Efikasiteti i Burimeve dhe Parandalimi dhe Kontrolli i Ndotjes

KP 4: Shëndeti dhe Siguria

KP 5: Blerja e Tokës, Risistemimi i Pavullnetshëm dhe Zhvendosja Ekonomike

KP 6: Ruajtja e Biodiversitetit dhe Menaxhimi i Qëndrueshëm i Burimeve të Gjalla Natyrore

KP 7: Popullsia Vendase

KP 8: Trashëgimia Kulturore

KP 9: Ndërmjetësit Financiarë

KP 10: Publikimi i Informacionit dhe Angazhimi i Palëve të Interesit

Direktiva e BERZH-it për Aksesin në Informacion parashikon që Banka duhet t'i publikojë VNMS-të për projektet e kategorisë A 60 ditë kalendarike përpara shqyrtimit të projektit nga Bordi i Drejtorëve për projektet e sektorit privat dhe 120 ditë kalendarike përpara shqyrtimit të Bordit për projektet e sektorit publik.

#### 1.3.4 Konsultimi, Angazhimi dhe Publikimi për Palët e Interesit

Angazhimi efektiv i palëve të interesuara zhvillon një "licencë sociale" për të vepruar dhe varet nga besimi reciprok, respekti dhe komunikimi transparent midis kompanisë dhe palëve të interesuara. Projekti i propozuar përfshin një larmi palësh interesi (duke përfshirë persona të konsultuar statutorë, komunitete vendore, biznese, zaptues dhe grupe të tjera të prekura) me interesa të ndryshme që do të kërkojnë nivele të ndryshme informacioni. Prandaj, aktivitetet specifike të komunikimit duhet të përqendrohen te përmbushja e nevojave të individëve dhe grupeve të veçanta, sidomos të grupeve të cenueshme. Për këtë kërkohet mirëkuptim i palëve të interesit dhe interesi i tyre në projekt.

Angazhimi i palëve të interesuara zakonisht formohet mbi bazën e një sërë parimesh që përcaktojnë vlerat thelbësore që mbështesin ndërveprimet me palët e interesuara. Parimet e përbashkëta të bazuara në Praktikën më të Mirë Ndërkombëtare përfshijnë si më poshtë:

- **Angazhimi** - demonstrohet kur nevoja për të kuptuar, angazhuar dhe identifikuar komunitetin njihet dhe veprohet në fazat e hershme të procesit;
- **Integriteti** - ndodh kur angazhimi kryhet në një mënyrë që nxit respekt dhe besim të ndërsjellë;
- **Respekti** - krijohet kur të drejtat, besimet kulturore, vlerat dhe interesat e palëve të interesuara dhe komuniteteve të prekura njihen;
- **Transparenca** - demonstrohet kur shqetësimeve të komunitetit u përgjigjen në kohë, të hapur dhe në mënyrë efektive;

- **Gjithëpërfshirje** - arrihet kur pjesëmarrja e gjerë inkurajohet dhe mbështetet nga mundësitë e duhura të pjesëmarrjes; dhe
- **Besimi** - arrihet përmes dialogut të hapur dhe kuptimplotë që respekton dhe mbështet besimet, vlerat dhe opinionet e një komuniteti.

Palët e interesit janë përfshirë që nga fillimi i fazës së planifikimit për këtë projekt. Projekti u zhvillua në komunikim përsëritës intensiv me të gjitha palët institucionale përkatëse të interesit si pjesë e projektit të WBIF-së të viti 2018: Studim fizibiliteti për Korridorin Rrugor Adriatiko-Jonian (Gjurma 1 dhe Gjurma 2). Mal i Zi dhe Shqipëri (WB14-REG-TRA-01). Aktivitetet e kryera të angazhimit të palëve të interesit dhe komunikimi me palët institucionale të interesit lehtësuan përzgjedhjen e korridorit të duhur, zgjidhjen e autostradës dhe përshtatjen e gjurmës së projektit në zonën e projektit.

## 2. Përmbledhje e ndikimeve të mundshme në mjedis dhe ndikimeve sociale

### 2.1 Ndikimet në gjeologji dhe tokë

Ndikimi i pritshëm të strukturat gjeologjike dhe dherat në fazën e ndërtimit do të jenë kryesisht në formën e degradimit të formacioneve të caktuara gjeologjike dhe të erozionit të tokës. Gjatë ndërtimit të autostradës, ndikimet do të kufizohen te zona e përvijimit (zona e interesit), sidomos në ato vendndodhje ku do të kryhen aktivitete ndërtimore më të mëdha, si themelet e kolonave të urës në lumin Buna. Operacionet e pastrimit, heqja e shtresës së sipërme të dheut dhe punimet tokësore do të sjellin humbje të dherave për shkak të erozionit. Risqet për erozion do të mbeten gjatë gjithë operimit të autostradës nëse dherat lihen pa struktura mbrojtëse dhe/ose pa bimësi.

Nuk pritet efekt i konsiderueshëm për erozion të tokës dhe prodhim të sedimenteve, përveç prerjeve tërthore dhe prerjeve rrethore. Në themelet e kolonave të urës do të jetë disi i pranishëm efektiv i erozionit, të cilat mund të gërmohen në periudhat e prurjeve hidrologjike maksimale në lumenjve ose të mbushen nga depozitimet e gërryera. Megjithatë, në përgjithësi, erozioni në këtë zonë nuk do të rritet ndjeshëm, dhe sidomos për shkak të korridorit të rrafshët, numri i prerjeve do të jetë minimal, por nivelet e pritshme të larta të ujit të lumenjve përreth dhe të rrjedhave ujore do të bëjnë që një përqindje të madhe e autostradës të ngrihet në një nivel të sigurt. Ky duhet të jetë problemi kryesor për t'u zgjidhur, në lidhje me rrëshqitjet e pritshme të tokës në argjinatura. Duke pasur parasysh mënyrat e propozuara të ndërtimit dhe sistemit të shpateve, pritet që risku për rrëshqitje të tokës të jetë minimal.

Risku për kontaminim të dheut gjatë punimeve ndërtimore lidhet me rrjedhjet dhe derdhjet aksidentale të hidrokarbureve nga mjetet dhe makineritë e ndërtimit, si dhe përdorimi i lubrifikantëve, bojërave, tretësve, rrëshirës ose acideve. Gjithashtu, kontaminimi i dherave mund të ndodhë nëse dherat tashmë të kontaminuara ndeshen gjatë punimeve ndërtimore.

Në fazën operacionale të autostradës, nuk priten ndikime në strukturat gjeologjike.

### 2.2 Ndikimet në trupat ujorë

Ndikimet e mundshme të fazës së ndërtimit do të ishin zbatimi i aktiviteteve të projektit pranë ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore, si dhe prania e punëtorëve në kantierin e ndërtimit (gjenerimi i mbetjeve të lëngëta dhe të ngurta). Si rrjedhojë e aktiviteteve në kantierin e ndërtimit, pritet të gjenerohen ujëra teknike, sanitare dhe të shiut, që mund të sjellin përkeqësim të cilësisë



së ujërave nëntokësore dhe të cilësisë së trupave ujorë sipërfaqësore. Korridori i autostradës kryqëzohet disa herë me trupa lumorë dhe kanale kulluese. Ujërat e ndotura sanitare (mbetje të lëngëta) do të gjenerohen si rrjedhojë e pranisë së punëtorëve të ndërtimit dhe vizitorëve. Gjatë kryerjes së aktiviteteve të projektit, manipulimi jo i duhur i materialeve (depozitimi dhe manipulimi i materialeve të tepërta, lëndëve të para dhe shtesë, mbetjeve dhe kimikateve, sikurse janë lubrifikantët, bojërat, tretësit, acidet, rrëshira ose betoni i pakuar) mund të shkaktojë rrjedhje aksidentale në sipërfaqe të tokës dhe më pas të depërtojë dhe të bjerë në kontakt indirekt me ujërat nëntokësore dhe direkt me trupat ujorë sipërfaqësorë, duke ndikuar kështu te cilësia e trupave ujorë nëntokësorë dhe e trupave ujorë sipërfaqësorë. Lëndët e ngurta pezull mund të krijohen edhe nga produkte si betoni, bentoniti ose finoja që përdoren në ndërtimin e urave, mureve mbajtëse, etj., që çlirohen ose hidhen aksidentalisht gjatë pastrimit të pajisjeve që i kanë mbajtur këto produkte. Ndryshimet në rrjetin kullues ekzistues mund të ndodhin për shkak të pengimit ose ridrejtitimit të rrjedhave ujore natyrore, me qëllim ndërtimin e strukturave kulluese ose të nënstrukturës së urave.

Në fazën operacionale të autostradës, mund të priten emetime në trupat ujorë sipërfaqësorë dhe nëntokësorë. Emetimet e ndotësve në trupat ujorë sipërfaqësorë dhe nëntokësorë mund të jenë rrjedhojë e ujërave të shiut që shpëllajnë autostradën, si rezultat i rrjedhjes së mundshme të lëndëve djegëse dhe/ose vajrave nga mjetet që përdorin autostradën. Gjatë mirëmbajtjes së rregullt të autostradës, mund të ketë nevojë për përdorim të mekanizimit të ndërtimit dhe mirëmbajtjes me ndikim të mundshëm në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore. Gjithashtu, mund të priten ndikime nga largimi i bojërave, mirëmbajtja e bimësisë dhe punimet riparuese.

### 2.3 Ndikimet në ajër

Punimet për zbatimin e këtij projekti mund të cenojnë cilësinë e ajrit. Gjatë fazës së ndërtimit, pritet që të ketë emetime fluturuese të pluhurit si pasojë e lëvizjes së automjeteve, makinerive dhe punimet tokësore. Gjithashtu, pritet edhe rritje e emetimeve të komponimeve organike të paqëndrueshme (në përdorimin e asfaltit dhe bitumit, pra në fazën e asfaltimit).

Pjesa më e madhe e emetimeve të pluhurit ka të ngjarë të ndodhë gjatë orarit të punës së aktivitetit të ndërtimit, d.m.th. gjatë zbatimit të këtyre aktiviteteve. Një pjesë e vogël e pluhurit mund të lidhet me zona të hapura të pakontrolluara, zona magazinimi gjithashtu, të konsideruara si burime të hapura të emetimeve të arratisura ose sasi mbetjesh të pamenaxhuara. Megjithatë, duke pasur parasysh llojin e aktiviteteve, këto nuk pritet të kenë prodhim intensiv të pluhurit. Në varësi të kushteve klimatike vendore, ka të ngjarë që pjesa më e madhe e pluhurit të depozitohet në zonën e studimit (menjëherë duke rrethuar burimin deri në 200 m larg) me ulje të shpejtë të përqendrimit më pas. Prandaj, pronat brenda 200 metrave nga kantieret e ndërtimit mund të konsiderohen si lokacione të ndjeshme dhe kanë më shumë gjasa të përjetojnë shqetësime, pa masat e duhura zbutëse. Për shkak të natyrës së pluhurit të ndërtimit, efektet janë zakonisht shqetësuese dhe zvogëlimi i dukshmërisë, jo domosdoshmërisht efekte negative për shëndetin e njeriut, por këto të fundit nuk mund të mos konsiderohen plotësisht. Megjithatë, shqetësimi do të jetë i përkohshëm dhe me kusht që të zbatohen masat zbutëse specifike në vend, nuk duhet të priten efekte të rëndësishme të pluhurit.



Ekziston risku i mundshëm që transportimi i materialeve të ndërtimit ose mbeturinave të shkaktojë përkeqësim të cilësisë së ajrit vendor përgjatë rrugëve të transportit.

Potenciali më i madh për ndikimet në cilësinë e ajrit vendor nga trafiku i lidhur me ndërtimin e Projektit do të jetë në zonat me afersi me rruget kryesore të aksesit për trafikun e ndërtimit. Në zonat e ndërtimit, emetimet vendore të ndotësve të ajrit nga automjetet mund të rriten përkohësisht gjatë periudhave më të ngarkuara të aktivitetit të ndërtimit. Megjithatë, çdo ndikim në shëndetin e njeriut në lidhje me cilësinë e ajrit do të ishte i përkohshëm (d.m.th. vetëm gjatë periudhës së punimeve të ndërtimit), me kohëzgjatje të shkurtra

Në fazën operacionale do të ketë ndikime në cilësinë e ajrit si pasojë e lëvizjes së mjeteve rrugore, përdorimit të autostradës nga përdoruesit e saj.

#### **2.4 Ndikimet si pasojë e ndryshimeve klimatike**

Burimet e emetimit të karbonit gjatë ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugës përfshijnë materialet e ndërtimit, karburantin e konsumuar nga makineritë e ndërtimit, si dhe nga transporti i materialeve dhe fuqisë punëtore, dhe largimi i bimësisë. Megjithatë, edhe pse objekti përfshin aktivitete të ndryshme, si pastrimi i terrenit, përgatitja e tabanit të dheut, prodhimi dhe transportimi i materialeve të ndërtimit, dhe përdorimi i makinerive të ndërtimit, ndërtimi/mirëmbajtja e rrugës zë vetëm një përqindje të vogël të emetimeve totale të gazeve sere të prodhuara gjatë ciklit të jetës së projektit rrugor. Kërkuesit kanë zbuluar se vetë ndërtimi kontribuon në më pak se 2 deri në 5 për qind të emetimeve totale gjatë ciklit të jetës së një projekti rrugor.

Operimi i rrugës është faza e vetme që kontribuon më shumë të emetimet e gazeve sere gjatë gjithë ciklit të jetës së projektit rrugor. Kjo mund të lidhet me faktin se rrugët janë zakonisht funksionale për dekada, por po aq i rëndësishëm është edhe fakti se pjesa më e madhe e flotës aktuale të mjeteve në vend punon me produkte derivat të naftës së papërpunuar, si benzinë dhe naftë e përpunuar.

#### **2.5 Ndikime në zhurma dhe vibrime**

Çdo punim ndërtimor shoqërohet me një nivel të rritur zhurme. Përdorimi i makinerive të ndërtimit, si buldozerët, niveluesit, kamionët transportues të materialeve, etj., do të kontribuojë te niveli i rritur i zhurmës. Punimet ndërtimore në disa zona duhet të kryhen gjatë ditës, ndërsa në zona të tjera mund të kryhen ditën dhe natën. Nivelet e rritura të dridhjeve mund të shkaktojnë dëmtime në banesave që ndodhen pranë gjurmës së autostradës. Nivelet e zhurmës gjatë fazës së ndërtimit pritet të ndryshojnë në varësi të metodave të ndërtimit, makinerive të përdorura, përcaktimit të objektit të aktiviteteve, vendndodhjes dhe orarit të punës.

Për ndërtimin e autostradës pritet të nevojiten makineri të rënda dhe mjete transporti, përfshirë mjetet e rënda të mallrave, që do të rezultojë në futjen e një burimi të konsiderueshëm zhurme që do të rrisë materialisht nivelet ekzistuese të zhurmës në sfond.

Zhurma e ndërtimit dhe vibrimi, duke e konsideruar atë si afatshkurtër dhe të vazhdueshme, zakonisht shfaqet si një shqetësim dhe jo një kërcënim potencial negativ për shëndetin dhe kështu

ndjeshmëria e receptorit konsiderohet të jetë mesatare. Duke pasur parasysh se nivelet e zhurmës parashikohen të kalojnë kufijtë e përcaktuar në distanca të tilla, magnituda e ndikimit konsiderohet të jetë e lartë, gjë që nënkupton ndikim mesatar deri në madhor.

Në fazën operacionale të autostradës, priten dridhje, si rrjedhojë e lëvizjes së përdoruesve të rrugës dhe mjeteve të transportit. Zhurma dhe dridhjet për shkak të rrugës mund të prekin receptorët e ndjeshëm, pra zona do të ekspozohet ndaj zhurmës së qarkullimit. Nivelet e rritura të zhurmës dhe dridhjeve mund të prekin popullsinë vendase dhe mund të shkaktojnë edhe ndikime te bota e egër.

### 2.6 Menaxhimi i mbetjeve

Menaxhimi i papërshtatshëm i mbetjeve të gjeneruara mund të ketë ndikim te cilësia e ajrit duke qenë burim i emetimeve fluruese të pluhurit, te dherat ose te ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore nëpërmjet rrjedhjes dhe kontaminimit me substanca inerte dhe/ose të rrezikshme, te biodiversiteti nëpërmjet pengimit të lëvizjes, ndikimi pamor dhe higjiena jo e duhur.

Në fazën operacionale të autostradës, do të gjenerohen pjesë të ndryshme mbetjesh si pasojë e mirëmbajtjes së autostradës, transportit të pasagjerëve dhe mallrave. Menaxhimi i papërshtatshëm i mbetjeve mund të shkaktojë ndikime negative te cilësia e habitateve dhe mjedisit.

### 2.7 Ndikimet në biodiversitet

Ndikimet e mundshme kryesore te receptorët e biodiversitetit gjatë fazës së ndërtimit të projektit përfshijnë:

- Humbjen e habitateve tokësore - shkatërrim direkt dhe ndryshim i habitateve - për shkak të kërkesave për marrje të tokës (duke përfshirë rrugë lidhëse dhe elemente të tjera shtesë). Për shkak të pakthyeshmërisë, ky konsiderohet si ndikim kyç në biodiversitet. Ai lidhet edhe me zonat pyjore, habitatet breglumore, ekosistemet ujore dhe ligatinat, lëndinat, kullotat, livadhet, etj.
- Humbjen e florës dhe faunës tokësore.
- Shqetësimin e specieve (shumimi, gjetja e ushqimit, folezimi) për shkak të punimeve ndërtimore.
- Depozitimi i pluhurit gjatë ndërtimit ka mundësi që të shkaktojë ndryshime te komunitetet e bimëve.
- Ndryshimet negative te habitatet ujore për shkak të ndotjes / punimeve ndërtimore (p.sh. derdhje, depozitim materialesh, vendgrumbullim mbeturinash dhe mbetjesh).
- Riskun për zjarre në pyje që sjell shterimin e burimeve të biodiversitetit

Përrenj të vegjël kalimtarë që përshkojnë gjurmën e Projektit dhe janë aktivë gjatë sezonit të lagësht do të devijohen duke përdorur kanale dhe infrastrukturë tjetër kullimi. Këto përrenj nuk karakterizohen nga habitate dhe specie ujore. Prandaj habitatet ujore dhe speciet që dalin nga

pastrimi i habitatit pritet të jenë të një rëndësie të neglizhueshme. Nuk ka ndryshime të rëndësishme në hidrologjinë sipërfaqësore të ligatinave (tipari kritik i kualifikimit të habitatit, rrugët ujore dhe ligatinat e lidhura brenda Peizazhit të Mbrojtur të Lumit Buna. Prandaj, speciet kritike të peshkut që kualifikohen për habitatin, p.sh. ngjala evropiane) nuk do të preken.

Depozitimi i sedimenteve në mjediset ujore mund të rezultojë në humbje të lokalizuara të habitateve bentike dhe makrofiteve të cilat mbyten nga sedimentet nëse nuk zbuten dhe mund të dëmtojnë aftësinë biologjike të faunës, p.sh. makro-jovertebrorët dhe disa specie peshqish.

Ekziston gjithashtu risku i ndotjes së ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore nëpërmjet derdhjeve aksidentale ose rrjedhjeve të substancave të rrezikshme (d.m.th. naftë, karburant, bitum etj.) dhe sistemet gri ose septike (d.m.th. tualete) gjatë ndërtimit mund të kontaminojnë habitatet ujore dhe të përbëjnë risk për cilësinë e ujit në rrjedhën e poshtme dhe biodiversitetin ujor.

Ndërtimi i rrugës mund të çojë në disa ndikime të mundshme negative në faunën e shpendëve në zonë. Ndërtimi i rrugëve shpesh përfshin pastrimin e bimësisë dhe ndryshimin e peizazheve, duke çuar në humbjen e drejtpërdrejtë të habitateve të foleve dhe kërkimit të ushqimit të shpendëve. Shqetësimi është një nga ndikimet më të mëdha në popullatën e shpendëve.

Nuk pritet që operimi i autostradës të shkaktojë ndikime të një rëndësie të madhe. Në këto faze rëndësia e ndikimeve konsiderohet të jetë e neglizhueshme deri në e moderuar.

## 2.8 Ndikimet në pejsazh

Aktivitetet e ndërtimit që do të sjellin ndikime në peizazh dhe pamore, përveç atyre të ndodhura gjatë operimit, do të përfshijnë aktivitetet e mëposhtme:

- Hapja e gurore për nxjerrjen e lëndës së parë.
- Kantieret e ndërtimit - vendbanime të përkohshme që mund të prekin peizazhin pas përfundimit të punimeve ndërtimore (në disa raste).
- Prania e komplekseve të ndërtimit, venddepozitimeve dhe vendgrumbullimeve, dhe e aktiviteteve brenda tyre.
- Lëvizja e makinerive të ndërtimit, impianteve dhe mjeteve të shpërndarjes në rrjetin rrugor ekzistues dhe rrugët e përkohshme të transportit nga zonat e gropave të nxjerrjes.
- Prania e pajisjeve të mëdha për lëvizjen e dherave.

Sipërfaqja brenda zonave të ndërtimit, e krijuar në korridorin e propozuar të projektit, do të ndryshojë përkohësisht gjatë fazës së ndërtimit. Këto zona, së bashku me vendndodhjet ku do të depozitohen materialet e ndërtimit, do të jenë të dallueshme vizualisht, dhe do të sjellin ndryshim në estetikën e zonës. Ndikimi të fushat e përmbytshme breglumore të Bunës dhe të pyjet në zonën e Bërdicës do të jenë më të larta për shkak të aktiviteteve të vazhdueshme të ndërtimit në brigjet e lumit Buna, ku do të ndërtohet ura e madhe. Ndikimi i ndërtimit të hekurudhës të elementet e peizazhit bujqësor do të jetë i konsiderueshëm për popullsinë vendase. Megjithatë, këto ndryshime do të jenë afatshkurtra (gjatë ndërtimit).

Duke pasur parasysh tokën kryesisht bujqësore përgjatë përvijimit të projektit, efektet në zonat e mbrojtura dhe të rëndësishme konservative brenda zonës së interesit do të jenë të një rëndësie të vogël.

Nisur nga fakti se autostrada është më shumë një zgjatim i rrugës rajonale ekzistuese sesa një strukturë e prezantuar së fundmi në peizazh, nuk priten ndryshime të konsiderueshme të pamja fizike e zonës në shqyrtim dhe të objektet e saj funksionale.

## 2.9 Ndikimet në mjedisin social

Aktivitetet e ndërtimit sjellin risqe të mundshme për mirëqenien e punëtorëve të ndërtimit, nëse nuk menaxhohen si duhet. Ekziston risku për ndikime negative për shëndetin dhe sigurinë në punë (ShSP) lidhur me aksidente ose lëndime personale në kantiere ndërtimi të projektit, duke përjashtuar ekspozimin ndaj rreziqeve fizike për shkak të përdorimit të pajisjeve të rënda, makinerive dhe vinqave; ekspozimin ndaj rreziqeve elektrike për shkak të përdorimit të mjeteve dhe makinerive; rreziqeve të pengimit ose rënies, duke përfshirë të punuarit në lartësi; rreziqet kimike; ekspozimin ndaj zhurmës në ndërtim; rënien e objekteve; të punuarit mbi ujë.

Projekti do të sjellë edhe ndikime pozitive në mjedisin social:

- Mundësi punësimi gjatë fazës së ndërtimit (krijimi i vendeve të punës). Gjatë ndërtimit, Projekti do të gjenerojë mundësi punësimi të përkohshme, qofshin ato pozicione për punonjës të kualifikuar, gjysmë të kualifikuar apo të pakualifikuar.
- Angazhimi i shtuar i kompanive vendore si furnizues për Kontraktorin (Ekonomia Vendore dhe Mundësitë e Zinxhirit të Furnizimit). Ndërtimi i projektit do të ofronte mundësi për kompanitë në nivel kombëtar dhe veçanërisht në atë rajonal për ta furnizuar Kontraktorin me mallra dhe shërbime. Blerjet vendore të mallrave dhe shërbimeve direkt nga Projekti dhe punëtorët gjatë ndërtimit do të nxisnin ekonominë vendore.

## Shëndeti dhe siguria

Gjatë fazës së ndërtimit, punëtorët do të ekspozohen direkt ndaj risqeve lidhur me aktivitetet e kryera në kantieret e ndërtimit. Ndikimet e mundshme mund të përfshijnë, por pa u kufizuar te:

- Risqet lidhur me punimet pranë ose në rrugët me trafik aktiv mund të përfshijnë përplasje ndërmjet mjeteve që operojnë brenda kantierit, përplasje të mjeteve që kalojnë aty me makineritë e kantierit, pajisjet dhe punëtorët (në rast se kantieri nuk është pajisur me sinjalistikën e duhur dhe nuk është mbrojtur fizikisht);
- Lëndimet nga makineritë e ndërtimit, siç janë lëndimet për shkak të rrokullisjes së pajisjeve dhe objekteve që bien në pajisje, shembja e pajisjeve në përdorim për shkak të mbingarkesës, dhe avaritë për shkak të teknikave të dobëta të varjes për pajisjet ngritëse;
- Risqet e shpërthimit mund të ndodhin nga përdorimi i tretësve dhe ndezja e shkëndijave, energjia elektrike statike, atmosferat shpërthyes dhe risqet për zjarr që mund të shkaktohen nga përdorimi i lëngjeve të ndezshme, teknikat e saldimit ose prerjes abrazive që përdoren në vende që nuk janë përgatitur posaçërisht për këto punime, gazet e lëngëta që përdoren me materiale me flakë të hapur, të ndezshme dhe të djegshme.

- Afërsia me poligonin e qitjes për trajnime ushtarake përbën risk të papërfillshëm për punëtorët e ndërtimit.

Zbatimi i Projektit, në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe të tërthortë, do të kontribuojë në zhvillimin ekonomik të vendit, pra do të mundësojë lidhjen me Korridorin Rrugor Adriatiko-Jonian (KAJ).

Përfitimë të tjera pozitive sociale dhe socio-ekonomike gjatë fazës operative janë:

- Rrugë vendore të asfaltuara. Disa rrugë të pashtuara që kalojnë nëpër zonë për të arritur në fusha, tani do të mbulohen me asfalt dhe do të mundësojnë transport më të mirë për në dhe nga fusha dhe prona të tjera;
- Përmirësimi i sigurisë së trafikut në rrugën ekzistuese. Siguria në qarkullim në rrugën nacionale SH1 do të përmirësohet ndjeshëm. Rruga aktuale ofron shpejtësi të kufizuar dhe është e ngarkuar me trafik, veçanërisht gjatë periudhës së verës;
- Koha më e shkurtër e udhëtimit. Koha e udhëtimit drejt/nga Shkodra, Lezha dhe Republika e Malit të Zi do të jetë më e shkurtër;
- Rritja e punësimeve për mirëmbajtjen e autostradës. Krijimi i vendeve të përhershme të punës për njerëzit që do të mirëmbajnë autostradën, si dhe për ata që do të punojnë në mbledhjen e tarifave të rrugës, veçanërisht për banorët e vendbanimeve të afërta.
- Përmirësimi i zhvillimit ekonomik vendor. Më shumë kompani do t'i afrohen zonës aktuale për të ndërtuar kapacitetet e tyre prodhuese dhe objektet e tjera për shkak të përmirësimit të rrjetit të rrugëve vendore dhe aksesit të mundshëm të drejtpërdrejtë në rrugën e shpejtë;
- Përmirësimi i aksesit për banorët e fshatrave të prekura në zonën sociale të ndikimit të projektit, dhe rrjedhimisht akses më i mirë në objektet arsimore, shëndetësore dhe sociale.

## **Blerja e Tokës, Risistemimi i Pavullnetshëm dhe Zhvendosja Ekonomike**

**Ndikimet në fazën e parandërtimit.** Pjesa më e madhe e seksionit të autostradës kalon përmes fushave dhe rrjedhimisht shmang prekjën e zonave të populluara. Pritet zhvendosje e ulët fizike e njerëzve, por mund të ketë ndikim të dallueshëm të mjetet e jetesës.

**Ndikimet në fazën e ndërtimit.** Pritet të ketë ndikim negativ në infrastrukturën lokale, sidomos në rrjetin rrugor ekzistues dhe në sistemin ujitës. Pritet që rrugët lokale të kenë shtim të numrit të mjeteve të transportit me ngarkesë, për shkak të aktiviteteve të projektit, dhe që rrjedhimisht shkaktojnë ulje të cilësisë së shërbimit të rrugëve lokale. Disa nga rrugët do të devijohen dhe fermerët pronarë të tokës mund të përballen me humbje ekonomike.

Gjithashtu rreth 10 ose më shumë kulla të linjave të transmetimit të energjisë bien brenda gjurmës së autostradës. Të gjitha këto kulla të transmetimit të energjisë ka shumë të ngjarë të preken dhe ato duhet të zhvendosen. Gjithashtu, do të duhet të zhvendosen linjat e prekura të transmetimit të energjisë dhe kjo do të sjellë shqetësime të mëdha në operatorin e këtyre linjave të transmetimit të energjisë në vend dhe në tërë sistemin energjetik.



Ekziston një probabilitet i lartë që projekti i autostradës të pësojë vonesë në fillimin e punimeve të planifikuara civile. Kjo vjen si rezultat i çështjes së pazgjidhur me pronësinë.

Gjatë ndërtimit është e mundur, në rast të aktiviteteve të menaxhimit dhe magazinimit jo të duhur të mbetjeve, si dhe kryerjes së papërshtatshme të punimeve civile pranë rrjetit të ujitjes dhe ujëmbledhësit në lumin që përdoret për ujitje, mund të ketë risk që të ketë ndikim negativ në sistemin e ujitjes duke ndikuar kështu dhe cilësinë e ujitjes që kalon nëpër këtë rrjet ujitës. Ky ndikim në fazën e ndërtimit konsiderohet si rajonal, me kohëzgjatje të gjatë, probabilitet të ulët të ndodhjes, i kthyeshëm dhe intensiteti i tij pritet të jetë i ulët. Rëndësia e ndikimit do të konsiderohet si e vogël.

### **Ndikimet në fazën operative.**

- Humbja e mjeteve të jetesës për shkak të ekzistencës së elementëve të autostradës. Mjetet e jetesës të bizneseve që kanë përjetuar efekte negative gjatë ndërtimit do të vazhdojnë të kenë efekte negative edhe gjatë fazës së operimit. Ky ndikim në fazën operative konsiderohet i kufizuar, me kohëzgjatje të gjatë, probabilitet të lartë ndodhjeje, i pakthyeshem dhe intensiteti i tij pritet të jetë më i lartë (E). Rëndësia e ndikimit do të konsiderohet si e madhe për shkak të aspekteve shumë të ndjeshme të të prekurve që mund të humbasin mjetet e jetesës.
- Humbja e të ardhurave për shkak të zhvendosjes (uljes) të trafikut të devijuar në autostradë. Dytësor, por jo më pak i rëndësishëm është fakti që ato biznese që ndodhen në rrugën aktuale do të pësojnë (pak a shumë) humbje në të ardhurat/mjetet e jetesës për shkak të devijimit të trafikut në autostradë, në vend të rrugës aktuale. Ky ndikim në fazën operative konsiderohet i kufizuar, me kohëzgjatje të gjatë, probabilitet të lartë të ndodhjes, i pakthyeshem dhe intensiteti i tij pritet të jetë më i lartë.

### **2.10 Ndikime në trashëgiminë kulturore**

Gjatë ndërtimit nuk pritet të hasen burime arkitekturore apo kulturore dhe drejtimi i propozuar i rrugës është mjaftueshem i distancuar nga monumentet shpallura të trashëgimisë kulturore (si p.sh nga Rana e Hedhun). Duke qenë se zona e projektit ka qenë e populluar prej kohësh, gjatë punimeve ndërtimore mund të ndodhin disa zbulime aksidentale të trashëgimisë kulturore ose objekteve që kanë vlerë historike. Gjatë punimeve të ndërtimit, mund të ndodhin, por jo me siguri, dëmtime dhe humbje të zonës së pazbuluar arkeologjike. Ky ndikim mund të ketë ndikim të drejtpërdrejtë dhe vendor, me një probabilitet të kufizuar ndodhjeje, me përmasa mesatare por me efekt të pakthyeshem, i vlerësuar të ketë një rëndësi të ulët.

Nuk priten ndikime të lidhura me trashëgiminë kulturore në fazën operative.

## **3. Planet për manaxhimin mjedisor dhe social**

Manaxhimi mjedisor dhe social i Projektit përfshin një sërë masash ose specifikimesh që janë krijuar në vijim të rezultateve të VNMS-së së Projektit, por edhe masa që konsiderohen se pasqyrojnë GIP.

ARRSH merr përgjegjësinë e përgjithshme për zbatimin e masave zbutëse dhe kompensuese mjedisore dhe sociale të Projektit. Zbatimi efektiv i këtyre specifikimeve përpara dhe gjatë fazës së ndërtimit do të mbikëqyret nga një Konsulent i cili do të emërohet nga ARRSH. ARRSH do të jetë përgjegjëse dhe do të marrë në pronësi masat që lidhen me fazën e operimit dhe mirëmbajtjes së Projektit.

PMMS përcakton masat e kërkuara gjatë dy fazave kryesore të zhvillimit të Projektit:

- Para-ndërtimi dhe ndërtimi; dhe
- Operimi

### **Cikli i jetës së projektit**

- Faza para ndërtimit

Çdo kërkesë që rezulton nga procesi i marrjes së një vendimi specifik të lidhur me projektin (miratimi, leja, pëlqimi) nga palët e interesit/organet kompetente kombëtare dhe/ose vendore statutore (bashkitë, ministritë, agjencitë, etj.) dhe/ose Huadhënësi(t)/IFN gjatë fazës së para-ndërtimit, do të përfshihet në dokumentacionin përfundimtar për ndërtimin.

- Faza e Ndërtimit

Kontraktori(ët) do të zhvillojnë Planin e tyre të Menaxhimit Mjedisor dhe Social të Ndërtimit (PMMS) i cili do të përafrohet me VNMS/VNM-në e detajuar dhe PMMS-në përkatëse. PMMS do të përfshijë planet shoqëruese të menaxhimit (nën-plane) ose procedura për të adresuar çështjet MS gjatë periudhës së ndërtimit. Zhvilluesi i Projektit (ose një Konsulent që do të emërohet nga Zhvilluesi i Projektit) do t'i shqyrtojë dhe miratojë këto dokumente.

Do të jetë detyrë e Kontraktorit(ve) të emëruar që të detajojnë më tej çështjet e trajtuara në PMMS, në varësi të ecurisë së planifikimit të projektit, deri dhe gjatë ndërtimit (p.sh. krijimi i zonave të ndërtimit, objektet e përkohshme për fuqinë punëtore, detajet për ruajtjen e materialeve të ndërtimit dhe të tjera, aspektet e trafikut dhe transportit, çështjet e mbrojtjes së mjedisit dhe menaxhimit të mbeturinave, çështjet e punës, shëndetin dhe sigurinë në punë dhe komunitetin, gatishmërinë për emergjenca, etj).

- Faza e operimit

Faza e operimit do të nisë me vënien në punë të plotë të autostradës. Në atë fazë, të gjitha punët do të jenë marrë përsipër nga Kontraktori nga Zhvilluesi / Operatori i Projektit i cili do të zbatojë shumicën e masave të menaxhimit MS për të siguruar përputhjen me strategjinë zbutëse të Projektit. Veprimet e menaxhimit MS për fazën e dekomisionimit të Projektit nuk mund të planifikohen në momentin aktual për shkak të jetëgjatësisë së pritshme të autostradës.

Pas ndërtimit, Projekti do të bëhet pjesë integrale e rrjetit rrugor shtetëror shqiptar. Si e tillë, jetëgjatësia e autostradës mund të jetë më e gjatë se koha e parashikuar, në varësi të gjendjes së saj, rinovimit dhe kërkesave të ardhshme të rrjetit rrugor.

### **Përdoruesit**

Qëllimi i këtyre dokumenteve (PMMS, PVMS) është t'i komunikojë Ekipit të Projektit (përfshirë kontraktorëve dhe nënkontraktorëve), çështjet e mundshme mjedisore, shëndetësore, të sigurisë dhe sociale (EHSS) që lidhen me Projektin dhe procedurat dhe masat zbutëse që kërkohet të zbatohen.

ARRSH do të përdorë PMMS dhe PVMS gjatë ekzekutimit të projektit për të arritur menaxhimin e duhur dhe efektiv të MSHSN. PMMS dhe PVMS duhet të lexohen në lidhje me dokumentacionin tjetër mbrojtës të MS të përgatitur si pjesë e këtij VNMS.

ARRSH do të jetë përgjegjëse për të siguruar që Kontraktorët e tyre ta zhvillojnë këtë PMMS në një Plan të Menaxhimit Mjedisor dhe Social të Ndërtimit (PMMS) për projektin.

### **Rolet dhe përgjegjësitë**

Roli i gjerë i secilës palë të përfshirë në projekt në lidhje me PMMS dhe PVMS është identifikuar në këto dokumente dhe burimet minimale të MSHSN që do t'u kërkohet të caktojnë për të siguruar zbatimin efektiv të kërkesave të projektit MSHSN.

ARRSH do të ketë përgjegjësinë përfundimtare për Projektin dhe do të mbikëqyrë zbatimin e kërkesave të Huadhënësve gjatë ndërtimit duke mbikëqyrur kontraktorin e ndërtimit, nënkontraktorët e ndërtimit dhe palët e treta të tyre të përfshira. ARRSH do të jetë përgjegjëse për krijimin e Njësisë së Zbatimit të Projektit për zbatimin e Projektit.

#### “Njësia e Zbatimit të Projektit - NJZP)

NJZP do të jetë përgjegjëse për zbatimin, menaxhimin financiar dhe realizimin e përgjithshëm të Projektit.

#### Konsulenti mbikëqyrës

ARRSH do të caktojë një Konsulent Mbikëqyrës, që zotëron ekspertizë për të mbikëqyrur aktivitetet e Kontraktorit në baza ditore.

#### Kontraktori

Kontraktori do të jetë kryesisht përgjegjës për të siguruar që e gjithë puna dhe aktiviteti i stafit të tyre të jenë në përputhje me legjislacionin, politikat dhe standardet për MSHSN dhe lejet e dhëna nga rregullatorët kombëtarë (dhe vendorë) dhe kërkesat e projektit MSHSN.

#### Huadhënësit

Huadhënësit do të kërkojnë paraqitjen e raporteve të progresit që monitorojnë performancën MSHSN të Projektit kundrejt grupit të Kërkesave të Performancës (PR) / Standardeve specifike për fushat kryesore të qëndrueshmërisë mjedisore dhe sociale.

### **Organizimi i Menaxhimit Mjedisor dhe Social**

Struktura kryesore (indikative) dhe organizimi i menaxhimit mjedisor dhe social të Projektit është paraqitur në Figurën e mëposhtme.

Dokumentet burimore përfshijnë:

- Politikat dhe standardet mjedisore dhe sociale të Huadhënësit(ve)/IFN;
- Kërkesat ligjore shqiptare;
- Dokumentacioni i detajuar teknik (projektimi i detajuar), i përgatitur për qëllime të marrjes së lejes së ndërtimit dhe dokumenteve të tjera pëlqyese;
- Dokumentacioni i detajuar i VNMS/VNM, i përgatitur për të përmbushur standardet ndërkombëtare të MS dhe rregulloret shqiptare të VNM.

Dokumentet që duhen prodhuar janë:

- PMMSP i përgatitur nga Kontraktori(ët) për të arritur objektivat e performancës MS gjatë ndërtimit të Projektit;
- Sistemi i Menaxhimit Mjedisor dhe Social (SMMS) i Përfituesit të Projektit kërkohet të zbatohet dhe monitorohet veprimet e menaxhimit të përshkruara në VNMS/VNM;
- Planet ose procedurat e detajuara të menaxhimit MS që kërkohen për të adresuar masat zbutëse dhe kompensuese të identifikuarra përmes VNMS/VNM të detajuar; dhe
- Dokumente të ndryshme që do të prodhohen dhe do të publikohen gjatë rrjedhës së zbatimit të Projektit për të informuar mbi aktivitetet e ndërtimit dhe operimit të Projektit dhe rezultatet e aktiviteteve të monitorimit mjedisor dhe social.

### **Menaxhimi dhe Realizimi i Projektit**

Rolet, përgjegjësitë dhe sistemet e monitorimit për realizimin e masave të shmangies, zbutjes dhe menaxhimit detajohen në Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS) të Projektit, Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social (PVMS), VNM, Planin e Monitorimit Mjedisor (PMM) dhe Planin e Menaxhimit të Biodiversitetit (PMB). Zbatimi i këtyre masave kërkon personel, burime financiare, pajisje dhe sisteme mbështetëse të përshtatshme. Përgjegjësia e kontraktorëve dhe furnizuesve të Projektit do të përcaktohet përmes termave dhe kushteve standarde të kontratës, konsistente me angazhimet e parashtruara në PMB, PMMS dhe PMM.

Janë zhvilluar masat që duhen marrë gjatë zbatimit të projektit për të eliminuar ndikimet negative mjedisore dhe sociale, për t'i kompensuar ato ose për t'i reduktuar në nivele të pranueshme. Ai është përgatitur bazuar në gjetjet e kësaj VNMS për të siguruar që projekti të zbatohet në përputhje me ligjet dhe rregulloret në fuqi të Shqipërisë dhe kërkesat mjedisore dhe sociale të BERZH-it.

PMMS dhe PVMS janë një dokument kyç që rendit kërkesat dhe veprimet mjedisore dhe sociale, duke përfshirë risqet shëndetësore dhe të sigurisë, dhe detajon procedurat operacionale të nevojshme për menaxhimin e çështjeve të rëndësishme që lidhen me aktivitetet e Projektit.

PMMS dhe PVMS do të zbatohen gjatë para-ndërtimit, ndërtimit dhe operimit/mirëmbajtjes së Projektit. Si të tilla, këto mund të përdoren si dokumente të pavarura gjatë fazave të ndryshme të Projektit nga palët kryesore të interesit të projektit.

### **Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social**

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

Objektivat e këtij Plani të Menaxhimit Mjedisor dhe Social PMMS janë:

- Përcaktimi i çështjeve ose ndjeshmërive kryesore mjedisore dhe sociale që lidhen me Projektin (siç janë identifikuar në VNMS);
- Sigurimi që Projekti do të jetë në përputhje me Direktivën e BE-së për VNM, legjislacionin përkatës shqiptar për mjedis, shëndetësi, siguri dhe social dhe kërkesat e aplikueshme të Huadhënësve, duke përfshirë Politikën Mjedisorë dhe Sociale (ESP) dhe Kërkesat e Performancës (PR) dhe Politikën Mjedisorë dhe Sociale të BEI-ve (ESP) dhe standardet MS.
- Përshkrimi i masave zbutëse dhe procedurave të menaxhimit (siç janë identifikuar në VNMS);
- Përcaktimi se si do të monitorohet efektiviteti i masave zbutëse dhe procedurave të menaxhimit;
- Identifikimi i roleve dhe përgjegjësi për masat zbutëse dhe procesin e menaxhimit;
- Lehtësimi i shqyrtimit të vazhdueshëm të aktiviteteve të Projektit bazuar në të dhënat e performancës dhe komentet e konsultimit;
- Zbatimi i veprimeve korigjuese ose procedurave të menaxhimit adaptiv, sipas nevojës.

Do të jetë detyrë e Kontraktorit(ve) të emëruar që të detajojnë më tej çështjet e trajtuara në PMMS, në varësi të ecurisë së planifikimit të projektit, deri dhe gjatë ndërtimit (p.sh. krijimi i zonave të ndërtimit, objektet e përkohshme për fuqinë punëtore, detajet për ruajtjen e materialeve të ndërtimit dhe të tjera, aspektet e trafikut dhe transportit, çështjet e mbrojtjes së mjedisit dhe menaxhimit të mbeturinave, çështjet e punës, shëndetin dhe sigurinë në punë dhe komunitetin, gatishmërinë për emergjenca, etj).

### **Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit**

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

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



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

### **Mekanizmi i Ankesave**

Mekanizmi i Ankimimit të Projektit do të jetë i hapur për të gjithë palët e interesit dhe do të lehtësojë trajtimin e shqetësimeve dhe ankesave të tyre, veçanërisht lidhur me performancën mjedisore dhe sociale të Projektit.

Kontraktori do të sigurojë një mekanizëm të ankesave për punëtorët (dhe organizatat e tyre, aty ku ato ekzistojnë) për të ngritur shqetësime të arsyeshme në vendin e punës. Kontraktori do të informojë punëtorët mbi mekanizmin e ankesave në kohën e punësimit dhe qasjen për lehtësimin e tyre. Mekanizmi duhet të përfshijë një nivel të përshtatshëm të menaxhimit dhe adresimin e shqetësimeve menjëherë, duke përdorur një proces të kuptueshëm dhe transparent, i cili siguron reagime për ata që janë të interesuar pa asnjë ndëshkim. Mekanizmi nuk duhet të pengojë qasjen në mjetet e tjera gjyqësore ose administrative që mund të jenë në dispozicion sipas ligjit ose nëpërmjet procedurave ekzistuese të arbitrazhit, ose zëvendësimin e mekanizmave të ankesave të siguruara nëpërmjet marrëveshjeve kolektive.