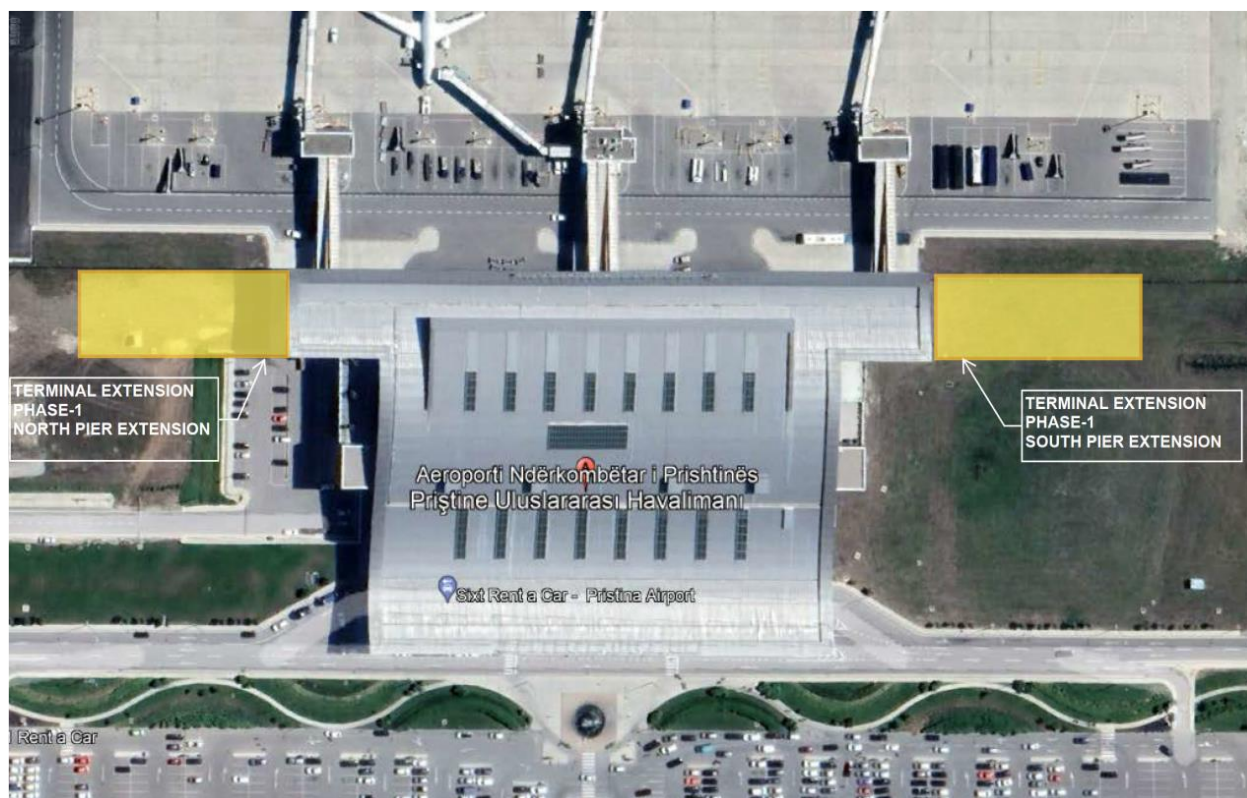


“Limak Kosovo International Airport” J.S.C. SH.A. Prishtinë



RAPORT I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

Për aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore



Korrik, 2023

“Limak Kosovo International Airport” J.S.C. SH.A. Prishtinë

RAPORT I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

**Për aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit
Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore**

Hartues i VNM-së:

Dr.sc. Raif Bytyçi, inxhi. i mjedisit, person fizik i licencuar

**“Eko inxhiniering” sh.p.k.
Prishtinë**

**Aplikon për Pëlqim Mjedisor:
Limak Kosovo International Airport J.S.C.**

Korrik, 2023

PËMBAJTJA

1. HYRJE.....	5
2. BAZA LIGJORE PËR HARTIMIN E VNM-së	6
2.1 Rregullativa ligjore	6
2.2. Metodologjia e punës	8
3. PËRSHKRIMI I LOKACIONIT DHE MJEDISIT.....	9
3.1. Potencialet ekzistuese	9
3.2. Pozita gjeografike e lokacionit.....	10
3.3. Popullsia dhe vendbanimet	14
3.4. Kushtet klimatike	14
3.5. Karakteristikat hidrologjike	14
3.6. Ajri	15
3.7. Toka	15
3.8. Natyra dhe biodiversiteti	16
3.9. Peizazhi	17
4. PËRSHKRIMI I ANEKS OBJEKTEVE DHE PROCESI I FUNKSIONIMIT TE TYRE	18
4.1. Përshkrimi i përgjithshëm	18
4.2. Zgjerimi i terminalit të pasagjerëve – Faza 1	19
4.3. Funksionet	21
4.4. Aspektet teknike – strukturale	21
4.5. Sistemet mekanike – elektrike	24
4.6. Alternativat e projektit	24
5. PËRSHKRIMI I NDIKIMEVE NE MJEDIS	25
5.1 Ndotja e ajrit	25
5.2. Ndotja e tokës	26
5.3. Ndotja e ujit	26
5.4. Ndikimet në florë dhe faunë.....	26
5.5. Zhurma.....	27

5.6. Aksidentet mjedisore, shëndeti i punëtorëve dhe siguria	27
5.7. Ndikimet në vendbanime dhe popullatë	27
5.8. Ndikimi mjedisor nga mbeturinat dhe menaxhimi i tyre	28
5.9. Përshkrimi i pasojave të mundshme mjedisore të projektit	29
5.9.1. Rreziqet e mundshme në mjedis, shëndetin e njeriut nga fatkeqësitë ose katastrofat.	29
5.9.2. Ndikimet e mundshme në trashëgiminë kulturore	29
6. MASAT E MBROJTËS SË MJEDISIT	30
6.1. Masat mbrojtëse të ujërave	31
6.2. Masat mbrojtëse të tokës	32
6.3. Masat për mbrojtjen e ajrit	34
6.4. Masat e marra për mbrojtjen nga zhurma	34
6.5. Masat tjera shtesë dhe mbrojtja nga rreziqet aksidenciale	35
7. PROGRAMI I MONITORIMIT DHE RAPORTIMI	35
8. MASAT REHABILITUESE PAS PËRFUNDIMIT TË PROJEKTIT	36
9. PËRMBLEDHJA JO TEKNIKE E INFORMATIVE	37
9.1. Ndikimet në mjedis	37
9.2. Masat mjedisore	37
10. PËRFUNDIME	41

1. HYRJE

Për hartimin e Raportit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, nevojitet të bëhet analizë e ndikimeve të mundshme në mjedis, që të përcaktohen ndikimet në mjedis dhe masat për zvogëlimin e këtyre ndikimeve.

Përmes këtij raporti të VNM-së do të përkufizohen të gjitha ndikimet relevante që mundë të paraqiten në relacionin *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore* dhe mjedisit jetësor duke marrë parasysh edhe mjedisin e gjerë.

Hartimi i raportit për vlerësimin e ndikimit në mjedis bëhet me qëllim që në mënyrë profesionale dhe transparente të paraqitet ndikimi në mjedis nga *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, me të gjitha veprimtarit punuese, në mënyrë që të mundësohet ruajtja e mjedisit.

Ky vlerësim i ndikimit në mjedis për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, është punuar duke u bazuar në projektin teknik ndërtimor të investitorit, për këtë qëllim, duke u bazuar në karakteristikat e lokacionit, gjendjen ekzistuese të mjedisit rreth lokacionit ku planifikohet të ushtroj ky aktivitet.

Detyra e përgatitjes së këtij raporti të VNM-s për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, kryesisht ka për qëllim identifikimin e burimeve të ndotjes, vlerësimin e ndikimit të tyre në mjedis si dhe propozimin e masave për parandalimin apo së paku zvogëlimin e vlerave të ndotjes gjër në kufijtë e lejuar. Me rastin e hartimit të Raportit VNM-së për këtë janë marrë për bazë ndikimet në mjedis dhe masat për zvogëlimin e ndikimeve gjatë fazës së realizimit të ndërtimi dhe procesit të funksionimit të *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*.

Raporti mjedisor nevojitet për marrjen e pëlqimit mjedisore, që është kërkuar nga Ministria e Mjedisit, planifikimit hapësinor dhe Infrastrukturës. Raporti i VNM-se i referohet ligjeve përkatës ne fuqi të Republikës së Kosovës.

2. BAZA PËR HARTIMIN E RAPORTIT TE VNM-së

Raporti i VNM-së përfshin vlerësimin e gjendjes mjedisore, ndikimet mjedisore të projektit dhe propozimin e masave mbrojtëse për mjedisin gjatë realizimit të ndërtimit dhe funksionimit të procesit për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, dhe atë:

- Identifikimin e burimit që rrezikon mjedisin
- Vlerësimin e ndikimit në mjedis
- Propozimin e masave themelore për minimizimin apo zvogëlimin gjer në kufijtë e lejuar.

2.1 Rregullativa ligjore

a) Dokumentacioni normativ

Me rastin e hartimit të Raportit të VNM-së për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, janë marrë për bazë ligjet me te rëndësishme të aplikuara që do të shënohen më poshtë:

- Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 03/L-025
- Ligji nr. 08/L-181 për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (2023)
- Ligji për mbrojtjen e ajrit nga ndotja Nr. 08/L-025 (2022)
- Ligji për Mbeturinat Nr.08/L-071 (2022) për ndryshim dhe plotësimin e ligjit Nr. 04/L-060 (2012) për mbeturina
- Ligji për ujërat e Kosovës Nr. 04/L-147
- Ligji për planifikim hapësinor Nr. 04/L-174
- Ligji për ndërtim Nr. 04/L-110
- Ligji për tokën bujqësore Nr. 02/L- 26
- Ligji për mbrojtjen e natyrës Nr. 03/L-233
- Ligji Nr. 03/L-120 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit për rrugë Nr. 2003/11
- Ligji për kimikate Nr. 04/L-197
- Ligji për mbrojtjen nga zhurma Nr. 02/L-102
- Ligji për mbrojtjen nga zjarri Nr. 04/L-012

- Ligjit Nr. 03/L-138, për ndryshim dhe plotësim të Ligjit Nr. 02/L-89 për tregti me naftë dhe derivate të naftës në Kosovë
- Udhëzimi administrativ (MMPHI) Nr.02/2022 për kushtet, mënyrat, parametrat dhe vlerat kufizuese të shkarkimit të ujërave të ndotura në rrjetin e kanalizimit publik dhe në trupin ujor
- Udhëzim administrativ (QRK) Nr. 07/2021 për rregullat dhe normat e shkarkimeve në ajër nga burimet e palëvizshme të ndotjes
- Udhëzim administrativ (QRK) – NR. 03/2021 për menaxhimin mbeturinave të rrezikshme
- Udhëzim administrativ (QRK) – NR. 08/2017 për menaxhimin e deponive të mbeturinave
- Udhëzimi administrativ Nr.13/2013 për katalogun shtetëror të mbeturinave
- Udhëzimi administrativ MMPH, Nr.10/2015 për trajtimin e mbeturinave nga produktet medicinale
- Udhëzimi administrativ Nr. 07/2012 për cilësinë e karburanteve të lëngëta të naftës
- Udhëzimi administrativ Nr.05/13. për menaxhimin e vajrave të përdorura dhe mbeturine.

b) Dokumentacioni teknik

- Projekti i ndërtimit të për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore,*
- Certifikata e regjistrimit të biznesit,
- Certifikata mbi të drejtat e pronës,
- Kopja e planit të ngastrës,
- Plani i situacionit,
- Informata nga Komuna e Lipjanit për lokacionin e projektit.

Duke marrë parasysh faktin se një pjesë e madhe e specifikave mjedisore nuk janë përfshirë në kuadër të rregullativës së sipërshtënëuar për nevojat e hartimit të këtij raporti është shfrytëzuar edhe rregullativa relevante ndërkombëtare si dhe direktivat përkatëse si që është direktiva e VNM-së (85/337/EEC).

2.2. Metodologjia e punës

Metodologjia e punës me të cilat bëhet vlerësimi i ndikimit në mjedis për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, bëhet në disa faza edhe atë:

a). Informatat themelore që nënkupton identifikimet siç janë:

- burimet themelore të ndikimeve në mjedis
- popullata ekzistuese me karakteristikat demografike.
- karakteristikat e dheut, topografia dhe peizazhi në lokacionin e ndërtimit të objektit.
- klima e lokacionit me të dhënat meteorologjike,
- kualiteti i ajrit dhe ujit në lokacionin më të gjerë,
- bota bimore dhe shtazore në terrenin e analizuar.

b) Vlerësimi i ndikimeve sipas këtyre kualifikimeve

- madhësia dhe lloji i ndotjes
- karakteristikat dhe dominimi i materialit ndotës
- gjendja e mjedisit në terrenin e analizuar
- vlerësimi i shpërndarjes në hapësirën e materies ndotëse.

c) Analiza e rrezikimit të

- njeriut
- vlerave materiale
- vlerave natyrore.

d) Përcaktimi i masave mbrojtëse sipas rezultateve të arritura mbi vlerësimin e ndikimit në mjedis në lokacionin e *Aneks objekteve - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*.

Pjesa më e rëndësishme e analizës së këtij raporti i kushtohet kvantifikimit dhe vlerësimin të gjendjes ekzistuese.

Hulumtimi karakterizohet me faktin se kemi të bëjmë me vendin që ka të bëjë me potencial të shprehur ekologjik. Rezultati i këtyre analizave paraqet një dëshmi mbi gjendjen aktuale të mjedisit në këtë lokacion.

3. PËRSHKRIMI I LOKACIONIT DHE MJEDISIT

Karakteristikat themelore të gjendjes ekzistuese të lokacionit janë bazë themelore për hartimin e Raportit të VNM-s. Hulumtimi dhe vlerësimi i gjendjes ekzistuese është bërë duke i shfrytëzuar hulumtimet studimore të bëra në këtë teren.

Për të definuar gjendjen ekzistuese në mënyrë të kënaqshme dhe për të u krijuar një bazë reale për hulumtim të ndikimeve të mundshme, në kuadër të gjendjes ekzistuese janë prezantuar edhe të dhënat relevante që kanë të bëjnë me të dhënat ekzistuese morfologjike, gjeologjike, hidrologjike, hidrografike dhe meteorologjike.

3.1. Potencialet ekzistuese

Njëri nga elementet kyçe të hulumtimi i gjendjes ekzistuese të mjedisit është hulumtimi i potencialit ekzistues, e që konsiston në analizën e mirëfilltë të tërësisë hapësinore në zonën më të gjerë të lokacionit ku shtrihet aktiviteti, me qëllim që në bazë të pasojave të njohura të vlerësohen mundësitë e rrezikut ekologjik dhe në bazë të tyre të rekomandohen masat për zvogëlimin e tyre gjatë nivelin e lejuar ose edhe eliminimin e tyre.

Karakteristikat e potencialit ekologjik përbëhen nga kombinimi i ndikimeve të ndërsjella të faktorëve natyror si që janë toka, uji, ajri, reliefi, flora dhe fauna.

Çdonjëra nga potencialet ekologjike në këtë mënyrë posedon funksione të caktuara, që në esencë kanë rëndësi të dorës së parë analizën e problematikës së tërësishme të mbrojtjes së mjedisit.

Ndikimi i ndërsjellë i faktorëve të veçantë si dhe ndikimi i tyre në formimin e potencialit ekologjik dhe i funksioneve të tyre themelore me interes për analizën në fjalë, së bashku me kompleksin e marrëdhënieve të mundshme, është e qartë që faktorët natyror formojnë disa potenciale natyrore karakteristikat funksionale të të cilave duhen marrë parasysh gjatë valorizimit të ndikimit të aktivitetit të *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" në pjesën veriore dhe jugore.*

3.2. Pozita gjeografike e lokacionit

Komuna e Lipjanit ka pozitë të përshtatshme gjeografike sepse gjendet në pjesën qendrore të Republikës së Kosovës dhe në udhëkryqin e rrugëve më të rëndësishme të rajonit.

Kufizohet me komunat: Ferizaj, Fushë Kosovë, Graçanicë, Prishtinë, Drenas, Suharekë, Malishevë, Shtime, Ferizaj, Gjilan dhe Artanë.

Në komunën e Lipjanit jetojnë rreth 57605 banorë, në qytetin e Lipjanit jetojnë rreth 10,000 banorë, ndërsa pjesa tjetër jetojnë në zonat rurale (fshatra).

Territori administrativ i komunës është i pozicionuar në jug të Prishtinës dhe mbulon sipërfaqen prej 338.47 km².

Dendësia e popullsisë 169.59 b/km², ndërkaj dëndësia mesatare e popullsisë në shkallë vendi 205 b/km², 3.2% e territorit të shtetit.

Pjesa më e madhe e popullsisë janë shqiptarë (90 %), ndërsa rreth 10% të tjerë. Mosha e popullsisë është e re, nga kjo rreth 40% janë të moshës 0 -14 vjeç, 45% janë të moshës 15 -65 vjeç dhe 15% janë të moshës mbi 65 vjeç.

Mesatarja e madhësisë së familjeve është pesë anëtarë. Ka mundësi të volitshme të shfrytëzimit të trafikut rrugor – hekurudhor e përmes Vrellës edhe atij ajror, për shkak se Aeroporti i vetëm ndërkombëtarë gjendet në territorin e Komunës së Lipjanit dhe është nga qendra vetëm 15 km.

Në anën perëndimore shtrihet rezervati Blinaja që do të mund të zhvillohej në një qendër rekreative dhe atraktive për tërë rajonin në vendbanimin Gadime gjendet Shpella e mermerit që paraqet një atraksion të rëndësishëm turistik jo vetëm për Komunën e Lipjanit por për tërë Kosovën.

Parku kulturo-historik në Kleçkë dhe Divjakë, si dhe qyteza e vjetër Janjeva po ashtu konsiderohet si vend atraktiv për vizitorë.

Kjo makro-pozitë e territorit të Komunës si dhe e vetë qytetit Lipjan paraqet rrethanën mjaft të përshtatshme për zhvillimin e mëtejshëm të Komunës.

Përmes territorit të Komunës së Lipjanit kalon hekurudha e cila lidhë këtë territor në të gjitha drejtimet me rajonin në tërësi.

Komuna e Lipjanit ka 62 fshatra, ku numër më i madh i tyre janë të koncentruar në fushëgropën e Kosovës që paraqet pjesën qendrore të Komunës së Lipjanit, ndërsa vendbanimet e tjera shtrihen në pjesën lindore dhe perëndimore të kufijve morfologjik-pjesëve kodrinore malore të Komunës së Lipjanit, ku një numër i tyre është i koncentruar në pjesën qendrore ndërsa të tjerat në pjesën lindore dhe perëndimore të kufijve morfologjikë – pjesëve kodrinore malore të Komunës, gjithashtu kjo Komunë gjendet në afërsi të drejtpërdrejtë të qendrave më të mëdha të Republikës së Kosovës.



Figura 1. Pozita e Komunës e Lipjanit në tersin gjeografike të Kosovës



Figura 2. Lokacioni i projektit ANP

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës (lokacioni i projektit) - është i vendosur 15 kilometra në jugperëndim të Prishtinës, kryeqytetin e Kosovës.

Aeroporti frekuentohet nga rreth 2 milionë pasagjerë në vit dhe me mundësi reale të tejkalimit të këtyre vlerave dhe është porti i vetëm i hyrjes për udhëtarët ajrorë në Kosovë. Pas çlirimit të vendit dhe formimit të Shtetit të Kosovës, ky aeroport është emëruar në nder të Adem Jasharit, heroit legjendar - themeluesit të Ushtrisë Çlirimtare të Kosovës.

Pista është ndërtuar më 1965 ndërsa më 1985 aeroporti është pajisur sipas standardeve të ICAO-së. Deri në qershor 1999, aeroporti ka pasur vetëm trafik të brendshëm.

Që nga ajo kohë, Aeroporti i Prishtinës ka arritur të krijoj lidhje të rregullta për shkëmbim të udhëtarëve dhe mallrave. Terminali i ri i Aeroportit të Prishtinës në *Sllatinë*, është ndërtuar në vitin 2015 .

Struktura e udhëtarëve përbëhet nga diaspora e Kosovës, punëtorët e organizatave të huaja dhe ushtarëve të NATO-s, dhe pushuesve të qendrave turistike të Mesdheut gjatë muajve të verës. Si rezultat, disa prej linjave janë vetëm sezonale.

Lokacioni i projektit - *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" në pjesën veriore dhe jugore*, gjendet ne zonën kadastrale Vrellë e Goleshit - Komuna Lipjanit (dokumentat ne shtojce): Nr.P-71409016-00427-0, P-71409016-00428-0, P-71409016-00084-0, P-71409016-00085-0, P-71409016-00425-2.



Figura 3. Lokacioni i Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" Lipjan

Lokacioni i projektit gjendet në largësi të mjaftueshme nga vendbanimet, me infrastrukturën rrugor, ujore, të energjisë elektrike etj. Duke qenë një objekt ekzistues, me funksion të plote si aeroport ndërkombëtarë, hapësira dhe infrastruktura është e përshtatur plotësisht ne funksionim te aeroportit, duke e përfshirë hapësirën e mjaftueshme operues dhe distancën nga vendbanimet. Andaj projekti objekt trajtimi i kësaj VNM-je: *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit në pjesën veriore dhe jugore*, nuk paraqet asnjë shqetësim shtese për mjedisin jetësore (shih figurën me larte dhe planin e stacionit te projektit në shtojcë.

3.3. Popullata dhe vendbanimet

Popullata, zhvillimet demografike, si dhe vendbanimet, paraqesin disa nga veçoritë kryesore të cilat duhet të konsiderohen në procesin e vlerësimit të ndikimit në mjedis. Kjo për shkak se afërsia e vendbanimeve, dhe popullatës, ndaj aktiviteteve janë ndër faktorët kryesor, të cilët i ekspozohen ndikimeve në mjedis. Pozita e çdo lokaliteti apo fshati varet prej veçorive fizike, gjeografike, shoqërore, natyrore e tjera. Sipas të dhënave nga Enti i Statistikës së Kosovës të regjistrimi i vitit 2011 tregoi një popullsi prej 57.605 në territorin e komunës së Lipjanit.

Sa i preket lokacionit ku është vendosur projekti ne fjale ka një numër i vogël i objekteve banimi gjenden në distance te largët disa kilometra dhe nuk ndikohen nga ky projekt.

Është me rëndësi të thuhet se projekti nuk parasheh zhvendosjen e ndonjë shtëpie banimi, dhe ndikimet e drejtpërdrejta në popullatë dhe vendbanim janë minimale.

Pra projekti në pikëpamje mjedisore nuk pritet të ketë ndonjë ndikim të theksuar në popullatë (zhvendosje).

3.4. Kushtet klimatike

Rajoni i Komunës së Lipjanit ka klimë të mesme kontinentale me dimra relativisht të butë dhe verëra mesatarisht të nxehta dhe te thata.

Temperaturat mesatarja vjetore e Lipjanit, është rreth 10.5 gradë celsius sipas IHMK, kështu që në viset malore, zbritni në 9 gradë celsius.

Muajt më të nxehtë janë korriku dhe gushti më temperaturë mesatare 20,6 dhe 20,5 gradë celsius, ndërsa më i ftohti është janari më –1,4 gradë celsius.

Maksimumi absolut i temperaturës së ajrit është në gusht 37,3 gradë celsius, ndërsa minimumi – 26,0 gradë celsius.

3.5. Karakteristikat hidrologjike

Në aspektin hidrografik ujërat ne komunën e Lipjanit i takojnë pellgut të Detit të Zi, ndërsa lumenjtë më të mëdhenj janë lumi Sitnica dhe Drenica të cilët janë edhe nën degë të lumit Ibër.

Në përgjithësi rrjeti hidrografik është i pasur dhe me potencial ujorë të varfër, i kushtëzuar nga sasia e vogël e reshjeve mesatare shumëvjeçare (600mm).

Lumi Sitnica është lumi më i madhe në komunë e Lipjanit i cili degët më të zhvilluara i ka në anën lindore, ndërsa degët kryesore hidrografike të anës lindore janë: Lumi Janjevka, Lumi i Zhegovcit, Lumi i Gadimës dhe Lumi Sazlisë ndërsa, në anën perëndimorë lumi më i zhvilluar është Lumi i Vërshevcit.

Sasitë më të mëdha të reshurave janë gjatë muajit prill dhe maj - periudha pranverore është ajo kur paraqiten vërshimet, posaçërisht në tokat të cilat nuk e lëshojnë ujin.

3.6. Ajri

Ajri i pastër është me rëndësi jetike për shëndetin. Që nga revolucioni industrial kualiteti i ajrit që e thithim ka rënë konsiderueshëm.

Ngritja e prodhimit industrial dhe energjetik, djegia e karburanteve fosile, si dhe rritja dramatike e trafikut kanë shtuar edhe më shumë ndotjen e ajrit, çka si rrjedhojë mund të shkaktojë probleme shëndetësore serioze. Problemi kryesor mjedisor këto edhe në komunën e Lipjanit.

Kjo ndotje mund të vijë nga trafiku urban, dhe në varësi të drejtimit të erës mund të ndotet edhe nga shkarkimet që lirohen nga termocentralet e Kosovës A dhe B.

Kësaj gjendjeje i kontribuojnë edhe dukuri të tilla si djegia e pyjeve dhe e hamulloreve, në disa raste edhe e mbeturinave të ngurta, duke e rritur edhe më shumë rrezikun për banorët e zonës.

3.7. Tokat

Tipet më të përfaqësuara të tokave në territorin e Komunës së Lipjanit janë smonicat me më tepër se 25.24% të cilat me përjashtim të smonicave të eroduara sipas cilësive të veta dhe karakteristikave prodhuese janë toka mjaft të mira, të thella, kryesisht të përbërjes së argjilës së pasura me humus dhe Kalium aktiv.

Pjesët në të cilat janë të koncentruara vendbanimet janë toka aluviale. Në perëndim dhe veri të vendbanimeve janë zonat që përmbajnë tokat të tipit smonicë.

Në verilindje të vendbanimit janë pjesët me smonicë jo-karbonate. Pjesa më e madhe e tokave i përket klasës së bonitetit II, III dhe IV.

Në territorin e Komunës së Lipjanit tokat e klasës së bonitetit (I) dhe (II) përfshijnë 23% të sipërfaqes së përgjithshme bujqësore. Struktura e sipërfaqeve është relativisht e përshtatshme meqenëse në tokat bujqësore bëjnë pjesë më tepër se 60 % e sipërfaqes së përgjithshme të

territorit të Komunës, ato pyjore rreth 35 % dhe në tokat jo pjellore 19 % të cilat i takojnë klasave të bonitetit VII dhe VIII, të cilat nuk janë të përshtatshme për prodhimtarinë bujqësore të cilat do të kishin leverdi ekonomike, ato toka janë nën pyje ose të zhveshura të cilat mund të shfrytëzohen për aktivitete industriale duke respektuar kushtet mjedisore.

3.8. Natyra dhe biodiversiteti

Në kuadër të komunës së Lipjanit prej trashëgimisë natyrore me rëndësi është uji termal në fshatin Baincë, rezervati blinaja, bukurit e bukura të pasazheve Shalë - Kleçkë dhe vargmalet e zhegovcit.

Në komunën e Lipjanit ekzistojnë vetëm disa monumente historike apo gërmadha historike. Pjesët më të vjetra historike datojnë që nga koha e Ilirëve shekulli 5 dhe 3 para erës sonë, duke pasuar më pastaj gërmadhat e romakëve nga shekulli 3 dhe 4.

Monumentet më të vonshme datojnë nga koha e mesjetës. Ndërsa vetëm disa monumente historike datojnë nga koha otomane.

Objektet historike me rëndësi të veçantë kulturore janë:

Qyteza në fshatin Gadime e Epërme, Bicë, Kleçkë, Kisha e Noter Damit Lipjan Rrënojat e Manastirit Sllovi, Xhami e vjetër në Shalë dhe Shtëpia Muze e At Shtjefën Gjeçovit në Janjevë.

Monumenti më i rëndësishëm natyror në komunë është shpella e Gadimes e cila tashmë është pikë joshëse e turizmit.

Ajo që e bën këtë shpellë më unike është mermeri i paraqitur natyror dhe pjesët horizontale të kristalit në tavanin e shpellës.

Shpella e Gadimës gjendet në fshatin Gadime në afërsi të Lipjanit, Kosovë ajo është e gjatë 1500 metra.

Ne shpellë janë kati i mesëm që është për vizitorë, kati nënujor dhe kati i sipërm. Gjatë verës temperatura në brendi të shpellës është konstante 13 gradë celsius dhe gjatë dimrit 11-13 gradë.

Flora dhe Fauna - bazuar në të dhënat ekzistuese nga raportet komunale, në afërsi të fshatrave mund të gjendet vegjetacion i vrazhdë. Biotopet natyrore gjenden afër lumit Sitnica dhe përfshijnë livadhet e lagështa, komunitetin e llojeve të bimëve barishtore, dhe llojet e drurit të pishës, lisit, shkurret etj., që gjinden në perëndim.

3.9. Peizazhi

Peizazhi, paraqet një nga veçoritë e rëndësishme të cilat duhet trajtuar në kuadër të vlerësimit të ndikimeve në mjedis.

Edhe pse si definicion, paraqet një tërësi të elementeve natyrore, me vlerë vizuale dhe relaksuese, që d.m.th. në kuptimin e ndotjes dhe emisioneve nuk paraqet efekte direkte në shëndet, megjithatë kjo duhet trajtuar dhe vlerësuar me kujdes.

Peizazhi në territorin e komunës si peizazh është shpallur i mbrojtur Blinaja në bazë të legjislacionit në fuqi.

Vend gjuetia me rëndësi të veçantë “Blinaja” shtrihet në pjesën perëndimore të ultësirës së Kosovës, në jug-perëndim të Prishtinës në largësi prej 32 km dhe ngrihet në lartësitë 600-850 m mbi nivelin e detit, në një rajon kodrinor të vend-gjuetie.

Sipas de stinimit, është zonë gjuetie me rëndësi të veçantë, e themeluar në vitin 1955 dhe ri themeluar në shkurt të vitit 2009 me sipërfaqe të përgjithshme prej 2.794 ha.

Bota e gjallë bimore e kësaj njësie menaxhimi përfaqësohet nga një numër i madh llojesh autoktone, si dhe nga fauna e egër.

Vegjetacioni është i begatshëm dhe i llojlojshëm si rezultat i proceseve historike evolutive dhe kushteve mjaft të përshtatshme gjeografike, orografike, klimatike, gjeologjike dhe pedologjike. Karakterizohet me një terren të brezit kodrinor me thyerje mesatare dhe pa pjerrësi të theksuara. Pjesa dërrmuese e sipërfaqes pyjore (mbi 90%) janë pyje cungishte, ndërsa pjesa e mbetur e sipërfaqes janë pyje të lartë, livadhe, kullota, sipërfaqe ujore etj.

Pjesëmarrja e llojeve në vëllimin e përgjithshëm në nivel të njësisë menaxhuese dominohet kryesisht nga dushqet, ku qarri ka pjesëmarrjen më të madhe 49%, bunga 33% e më pak shparthi me 6%, po ashtu lloje të tjera fletorësh si ahu, bliri etj., zënë rreth 11% dhe pjesën e mbetur e zë pisha e zezë.

Llojet më reprezentativë që kultivohen në njësinë menaxhuese të Blinaja-s, janë kaprolli (*Capreolus capreolus*), derri i egër (*Sus scrofa*), dreri bri lopatë (*Dama dama*), derri i rëndomtë (*Cervus elaphus*) etj.

4. PËRSHKRIMI I ANEKS OBJEKTEVE DHE PROCESI I FUNKSIONIMIT TE TYRE

Lokacioni dhe pozita e situacionit të gjerë - lokacioni i parcelës për të cilin është bërë projekti për *Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”* në pjesën veriore dhe jugore, Komuna e Lipjanit, si aneks i objektit ekzistues. Deri tek objekti arrihet përmes oborrit të aeroportit i cili është i kompletuar me të gjithë infrastrukturën e nevojshme.

4.1. Përshkrimi i përgjithshëm

Ky koncept i dizajnit është përgatitur për të përshkruar parametrat e projektimit të Projektit të Zgjerimit të Terminalit të Pasagjerëve për Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP) “Adem Jashari”, në Kosovë.

Siç përcaktohet në Master Planin Përfundimtar të përgatitur nga Limak në prill 2012, ndërtimi i terminalit të ri të pasagjerëve përfundoi në vitin 2013 për të mundësuar zgjerime të ardhshme. Terminali i ri i pasagjerëve fillimisht kishte përmasa për të trajtuar 2,5 milionë pasagjerë në vit dhe zhvillimet e ardhshme u planifikuan në faza bazuar në studimet e trafikut dhe parashikimit të tregut.

Zhvillimi i parë i planifikuar për vitin 2020 nuk mundi të realizohej për shkak të bllokimeve të aplikuara gjatë pandemisë Covid 19 dhe humbjeve si pasojë e pësuar nga funksionimi i aeroportit. Siç dihet, zgjerimi i pistës, shtimi i rrugëve lidhëse të daljeve të shpejta dhe përmirësimi i sistemeve të navigimit/AGL të propozuara në master planin përfundimtar përfunduan në vitin 2022 dhe të gjitha objektet e pistës ajrore u zhvilluan për t'i shërbyer avionëve të kodit E.

Si rezultat i rritjes së shpejtë të trafikut ajror pas pandemisë dhe zhvillimeve në aeroport, numri i pasagjerëve në Aeroportin e Prishtinës pothuajse arriti në 3 milionë. Prandaj, zgjerimi i parë brenda ndërtesës së terminalit është planifikuar si shtesa në sallonet e largëta të pritjes së pasagjerëve të avionëve në përputhje me nevojat urgjente që shihen në funksionimin e aeroportit.

Katër porta të reja dhe sallone pritjeje të largëta të avionëve do të ndërtohen në **skajet veriore dhe jugore** të seksionit të aneksit të ndërtesës së terminalit.

4.2. Zgjerimi i terminalit të pasagjerëve – Faza 1

Faza e parë e zgjerimit të terminalit të pasagjerëve përfshin shtimin e katër dhomave të largëta të mbajtjes së avionëve dhe punimeve plotësuese përkatëse.

Dhomat e reja të mbajtjes së avionëve në distancë do të jenë ngjitur me dhomat ekzistuese të mbajtjes së avionëve të largët dhe do të vendosen në **skajet veriore dhe jugore** të bllokut si aneks, siç shihet nga figura 4, në vijim.

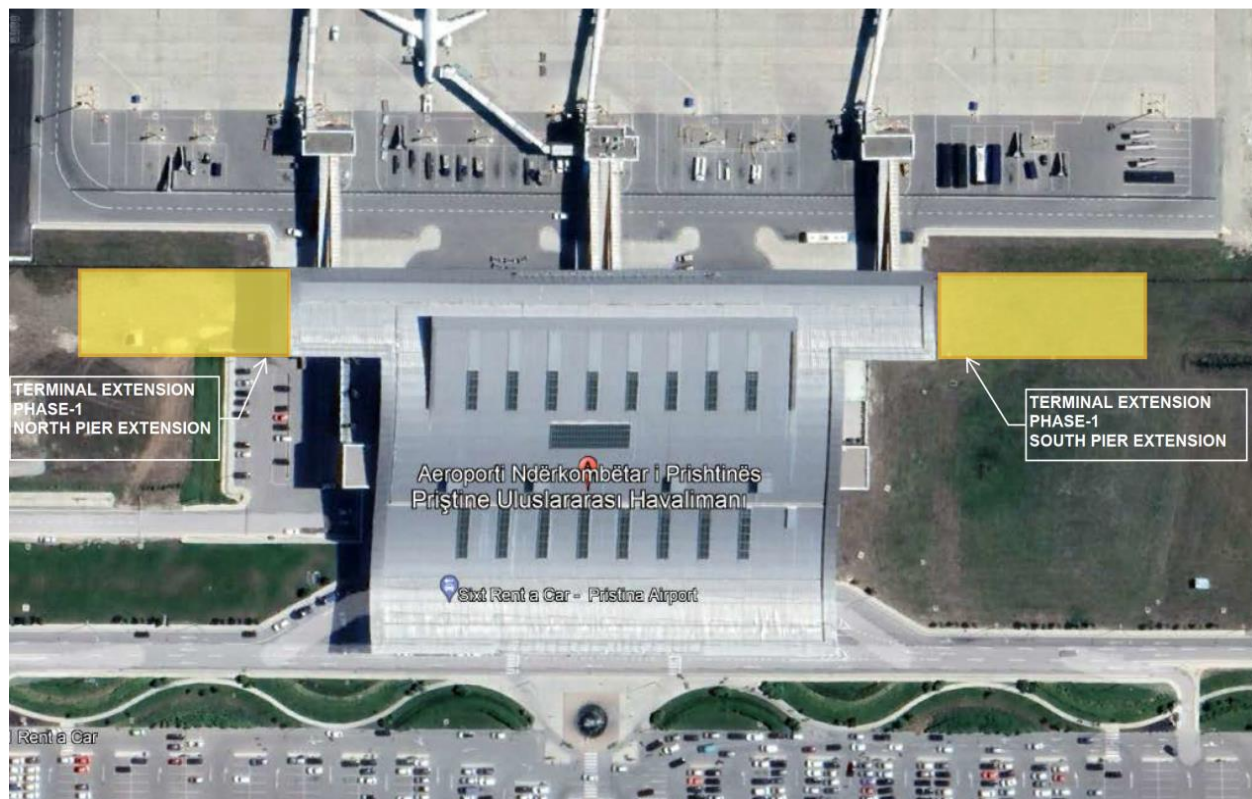


Figura 4. Zgjerimet e ndërtesës së terminalit të ANP-së në pjesën veriore dhe jugore

IATA nuk rekomandon dhoma të mbyllura të mbajtjes së një fluturimi. Përkundrazi, rekomandon hapësira të hapura që lejojnë hapësirën e përbashkët midis portave të shumta. Prandaj, çdo zonë e re e dhomës së mbajtjes së avionit të largët do t'i shërbejë dy portave pa mbyllje midis portave. Për më tepër, dhomat e reja të mbajtjes së avionëve në distancë do të lidhen me sallat ekzistuese të pritjes së avionëve të largët në mënyrë që të krijohet një hapësirë e përbashkët për të katër portat në secilin fund, shih figurën 5, në vijim.



Figura 5. Pamje 3D e zgjerimit - aneksit të ri

Ndërtesa ekzistuese e aneksit është shtrirë 37 metra në secilën anë për të mbajtur të njëjtën pamje modulare të sallave ekzistuese të pritjes së avionëve të largët. Në këtë rast, sipërfaqja bruto e ndërtimit të çdo zgjerimi do të jetë $(37 \times 17,14) = 634,18 \text{ m}^2$. Dhe 54.60 m^2 zonë e hapur për duhanpirës do të bëhet në çdo anë të terminalit në ndërtesat e zgjerimit verior dhe jugor.

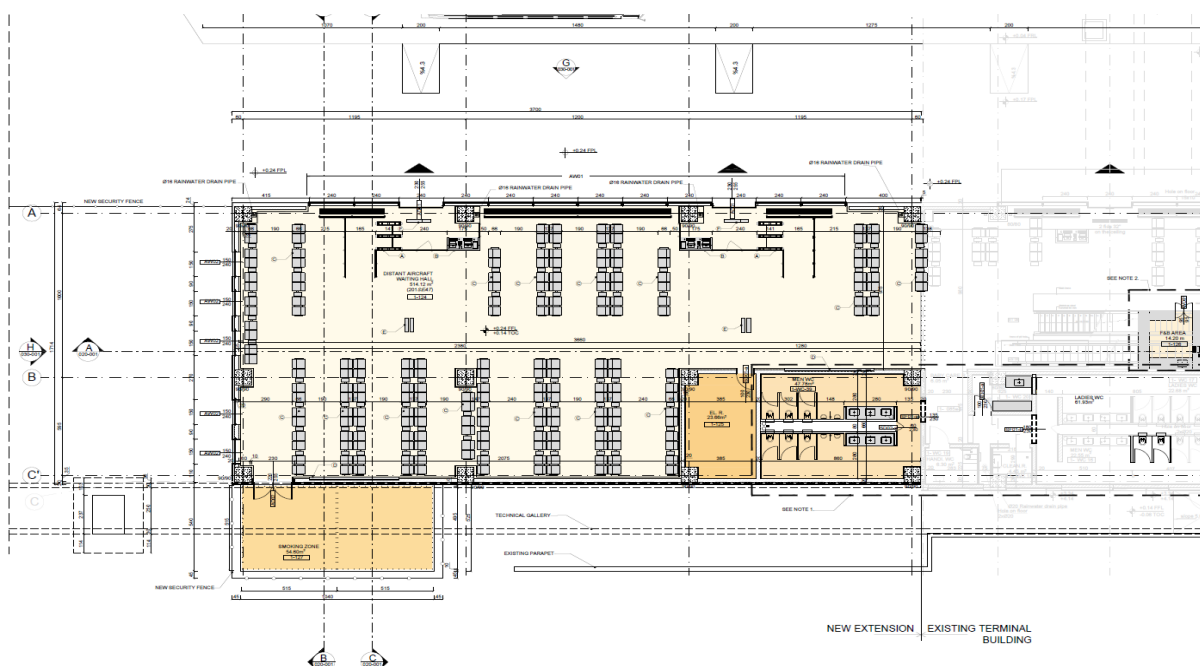


Figura 6. Plani i zgjerimit të aneksit të Veriut

[illegible]

4.3. Funksionet

- Vende të përshtatshme për të akomoduar ngarkesat e parashikuara të pasagjerëve,
- Shfaqet informacioni i fluturimit për secilën portë,
- Tavalina ajrore për çdo portë,
- Objektet e tualetit,
- Sistemet e adresave publike për të shpallur informacionin e portës dhe/ose hipjet.

Zgjerimet e reja të Ndërtesës së Terminalit janë **ndërtesa njëkatëshe** në secilën anë të blloqeve ekzistuese të aneksit, me kornizë betoni të armuar, të izoluara nga ndërtesa kryesore ekzistuese e terminalit.

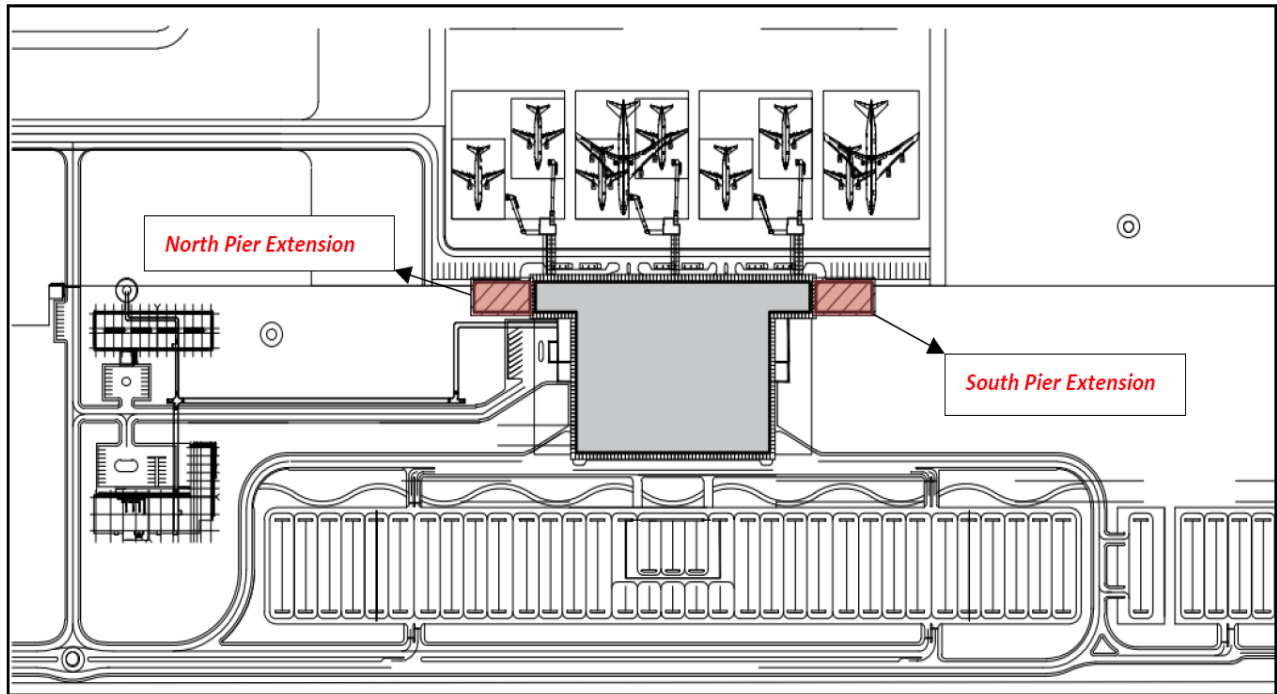


Figura 8. Ndërtesat e reja të zgjerimit të terminalit në çdo anë të aneksit

Ndërtesat e zgjerimit të terminalit janë ndërtesa njëkatëshe dhe kanë sistem të kornizave të strukturuar me beton. Lloji i pllakës përdhës është pllakë në shkallë, dhe është 150 mm i trashë. Themelet janë projektuar si bazamente shiritore me gjerësi 200 & 220/210 cm dhe thellësi 50 cm.

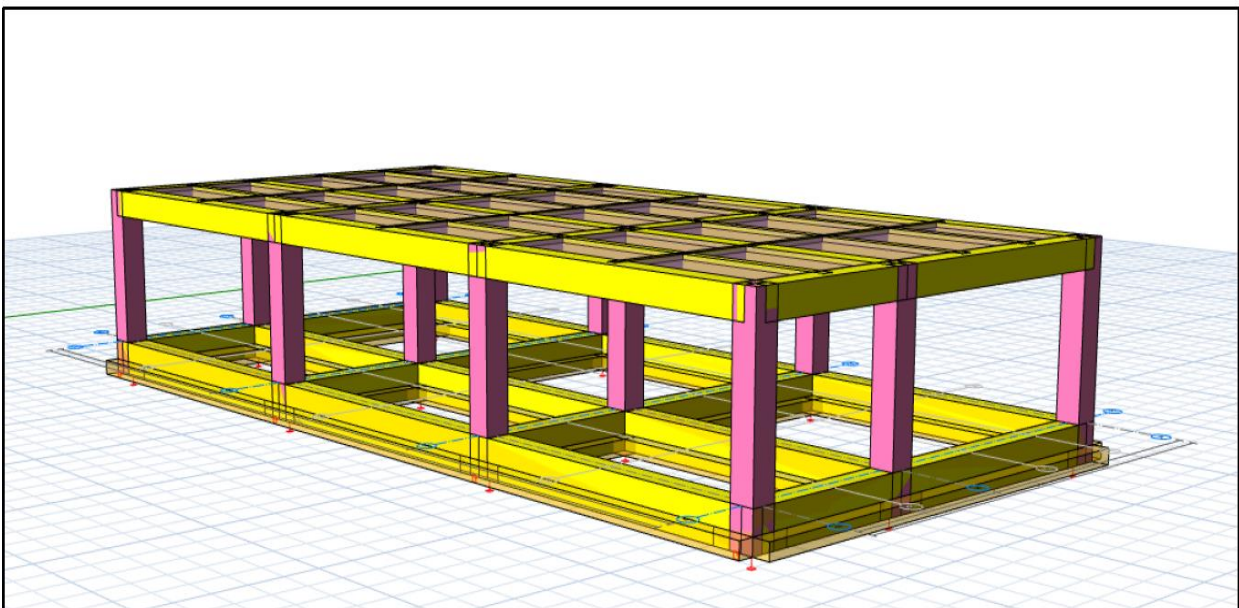


Figura 9. Modeli 3D i strukturës së betonit

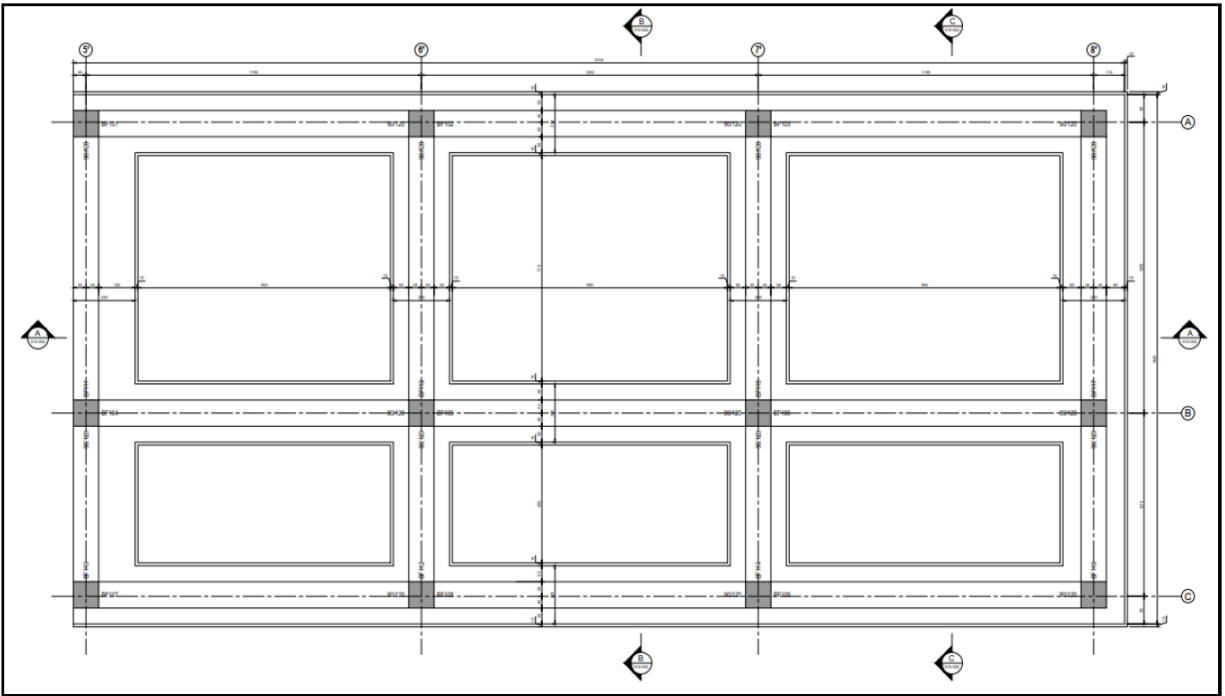


Figura 10. Plani i kallëpit për themelin e aneksit

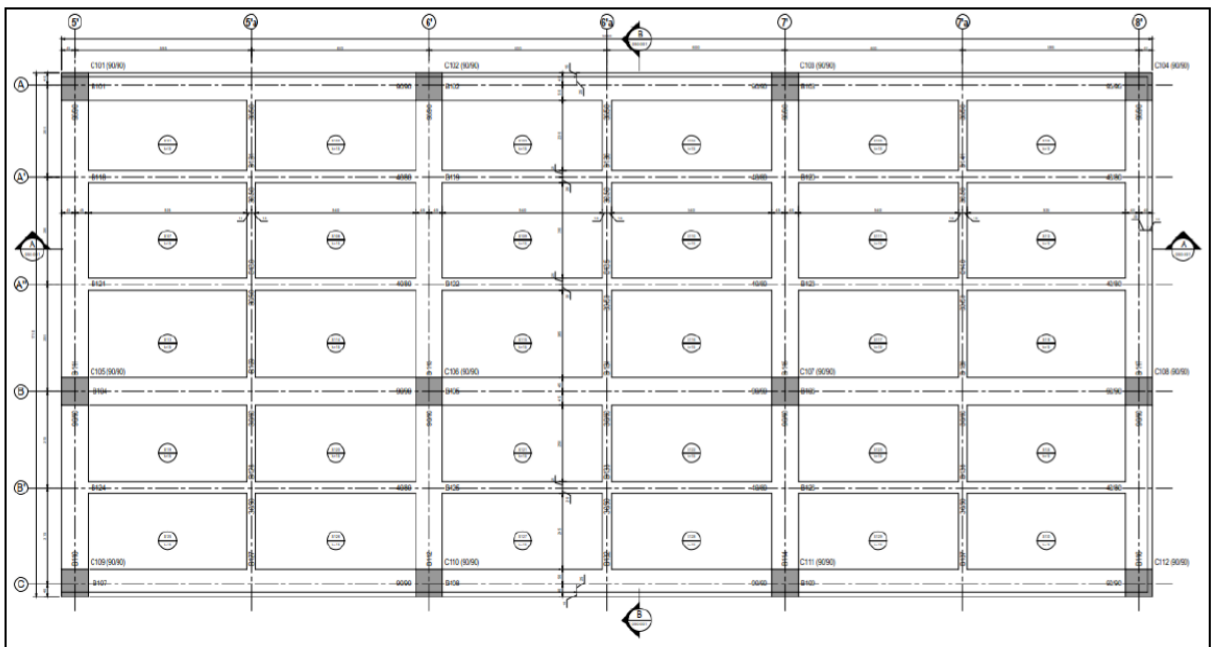


Figura 11. Plani i kallëpit të aneksit

4.5. Sistemet mekanike - elektrike

Të gjitha sistemet elektrike të nevojshme për zgjerimet shtesë do të sigurohen nga ndërtesa ekzistuese e terminalit me lidhjet e duhura me sistemet e furnizuara nga ndërtesa ekzistuese MEP (Mechanical Electrical Plant) përmes galerisë së shërbimeve.

Sistemet mekanike të kërkuara për zgjerimet shtesë do të sigurohen nga ndërtesa ekzistuese e terminalit me lidhjet e duhura me sistemet e furnizuara nga ndërtesa ekzistuese MEP (Mechanical Electrical Plant) përmes galerisë së shërbimeve dhe nga sisteme të pavarura si VRF.

4.9. Alternativat e projektit

Janë analizuar alternativat tjera të mundshme, por marrë parasysh gjendjen aktual të Objekteve të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Lipjan , është arritur në përfundim se kërkohet zgjerim dhe si me i përshtatshëm dhe funksional do të jenë: Aneks objektet - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore të tije, si në përshkrimin më lartë.

Përparësi e këtij varianti është se kërkohet të shfrytëzohet objekti ekzistues, lidheshmeria me të, qasja në infrastrukturën ekzistuese si në hapësirat ekzistuese dhe funksionet tjera aktuale. Alternativat në aspektin e sigurisë, po ashtu në këtë lokacion vlerësohen me përparësi të dukshme. Alternativat e këtij varianti në aspektin mjedisor, janë të qëndrueshme, sepse kemi të bëjmë me objekte ekzistuese dhe fitojmë hapësirë shtesë të nevojshme dhe funksionale.

Po ashtu është shqyrtuar edhe alternativat e tipi të ndërtimit dhe është zgjedhur ky projekt, i cili plotëson standardet e sigurisë teknike dhe ndikimeve minimale në mjedis.

Gjithashtu, alternative e qëndrueshme e këtij projekti është edhe aspekti ekonomik, i zhvillimit i aktivitetit, në harmoni me mjedisin dhe sigurinë – pra zhvillimin e qëndrueshëm.

5. PËRSHKRIMI I NDIKIMEVE NË MJEDIS

Janë analizuar dhe shqyrtuar me kujdes të gjitha efektet në mjedisin jetësor, cilat do çofshin ato efekte evidente.

Efektet gjatë fazës së para ndërtimit - aktivitetet që do të kryhen gjatë fazës së para-ndërtimit (përgatitjes së punishtes), të paraqesin disa efekte negative në mjedis, të cilat me një përkujdesje do të mund të minimizoheshin.

Gjatë kësaj faze fillestare efektet në mjedis do të mund ndikoheshin kryesisht nga:

- Emisionet e zhurmës nga automjetet
 - Emisionet e pluhurit, si rezultatet i largimit dhe heqjes së dheut (mbeturinave) dhe
 - Kontaminimi eventual i tokës nga rrjedhjet aksidentale të vajrave nga makina.
- **Efektet gjatë fazës së ndërtimit** - gjatë fazës së ndërtimit të këtij objekti do të mund të krijohen efekte negative në mjedis, por me një menaxhim të mirë të këtyre efekteve, nuk do të kishim ndonjë dëm mjedisor.

Në vijim janë të përmbledhura efektet (ndikimet) e mundshme të projektit në mjedis.

5.1. Ndotja e ajrit

Ndotja e ajrit vije si rezultat i emisioneve të pluhurit nga aktivitetet punuese dhe nga lirimt i gazrave të automjeteve nga djegia e karburanteve. Spërkatja me ujë e zonës - rrugëve është e nevojshme.

Para fazës së ndërtimit në këtë zonë nuk kemi pasur ndonjë ndotje të jashtëzakonshme përveç atyre që janë shkaktuar nga ndërtimet në afërsi ose nga automjetet.

Dihet që procesi i ndërtimit shkakton ndotje të ajrit me grimcat e pluhurit dhe përdorimi i makinerive. Mirëpo ky ndikim është menduar të minimizohet me përdorimin e pajisjeve dhe makinerive duke përdorë teknologji bashkëkohore.

Po ashtu gjatë ndërtimit të objektit pune kryerësi do të kujdeset që kohë pas kohe të behet spërkatja e objektit me ujë në mënyrë që mos të kemi ndotje të ajrit me grimcat e pluhurit.

Pas ndërtimit te objektit cilësia e ajrit do të përmirësohet nga sipërfaqet e parapara për gjelbërim si të ulet ashtu edhe të lartë , si dhe planifikimi i mjaftueshëm i shtigjeve të këmbësorëve që do të minimizoj lëvizjen me automjete deri në hyrje të njësive banesore.

Monitorimi dhe pastrimi, përkatësitë spërkatja e hapësirave përreth është i nevojshëm.

5.2. Ndotja e tokës

Si rezultat i aktiviteteve punuese do të vij deri te dëmtimi i tokës në zonën e ndërtimit, me këtë rast do të vije deri te mihja e shtresës humusore ne këtë parcel - shih plani i situacionit, fletën poseduese, kopjen e planit, bashkangjitur ne raport.

Po ashtu nga aktivitet e makinave, mund të kemi kontaminime të lehta të tokës. Kjo mund të vije si rezultat i rrjedhjes së karburanteve dhe materieve tjera në gjendje të lëngët nga automjetet.

Deri te ndotja e tokës mund vije edhe si rezultat i deponimit jo adekuat të mbeturinave të ndryshme që krijohen nga ndërtimi (materialet ndërtimore, etj).

Krijimi i mbeturinave - si rezultat i aktiviteteve punuese mund të kemi gjenerim të mbeturinave të ngurta, sidomos inerteve dhe mbetjeve metalore te cilat duhet te klasifikohen dhe deponohen me kujdes.

5.3. Ndotja e ujit

Gjatë ndërtimit mund të vijë deri tek një ndotja e vogël eventuale e ujërave sipërfaqësor edhe pse nuk do të ketë aktivitete qe ndotin ujin apo token në masë të madhe ose që mund të paraqesin shqetësim për mjedisin.

Aktivitetet e ndërtimit (puna me çimento dhe muratimi) gjithashtu mund të ndikojnë në shkarkimin e ujërave me ndotje eventuale në mjedisin përreth.

Pas ndërtimit ujërat do të kontrollohen përmes të pusetave dhe kanaleve përmbledhëse të ujërave atmosferike kurse toka do të punohet dhe mirëmbahet si gjelbërim i ulet dhe i lartë.

Uji qe do te përdorët për nevojat gjate ndërtimit te objektit do te merret nga pusi që do të hapet në këtë lokacion.

5.4. Flora dhe Fauna

Para realizimit te projektit, flora dhe fauna kanë qenë të limituara apo më mirë me thënë se ka ekzistuar pake apo s'ka ekzistuar fare. Prandaj realizimi i projektit nuk është se do të ketë ndonjë

ndikim në të. Realizimi i kësaj ndërtese do të përcillet me zhvillimin e strukturave përkrahëse të cilat janë paraparë nga plani rregullues për këtë lagje – infrastruktura mbështetëse - rrugë, furnizim me energji, trajtimi i mbeturinave ose ujërave të zeza, etj.

5.5. Zhurma

Si rezultat i punimeve pritët të kemi edhe emisione të zhurmës. Zhurma kryesisht është si rezultat i punës së automjeteve punuese dhe trafikut të tyre. Zhurma paraqet një faktor me rëndësi hapësinore e cila ka ndikim të madh në dëmtimin e të dëgjuarit, në sistemin e nervor, në hipertension, në koncentrimin e njeriut në punë etj.

Koha e veprimit të zhurmës është në funksion të angazhimit të aktiviteteve, gjegjësisht orarit të punës. Për arsye të zvogëlimit të nivelit të zhurmës në përputhshmëri me mundësit teknike duhet në mënyrë kontinuele të përcillen këto burime potenciale të krijimit të zhurmës.

Sipas gjendjes faktike në fazën e ndërtimit të objektet, mund të ketë zhurmë, ndërsa pas përfundimit të objektit – gjatë fazës së shfrytëzimit të tij, në lokacionin e analizuar mund të konstatojmë se niveli i zhurmës nuk ka ndonjë ndikim të theksuar në mjedis.

5.6. Aksidentet mjedisore, shëndeti i punëtorëve dhe siguria

Shëndeti i punëtorëve mund të rrezikohet si rezultat i mungesës së pajisjeve adekuate të punëtorëve si dhe nga aksidentet eventuale.

Aksidentet mund të ndodhin për arsye të ndryshme gjatë punës me ekskavatorë dhe kamionë dhe mjete tjera. Shembujt për rreziqe potenciale janë:

- Ndriçim joadekuat për punë gjatë natës, ose dukshmëri e dobët gjatë kohës me stuhi e bën gjykimin e vozitësit më të vështirë si dhe detektimin e kushteve të vështira.
- Operimi me pajisje pa respektuar masat e sigurisë.
- Përdorimi i kamionit, automjeteve të rënda me gjendje jo të mirë teknike dhe
- Mungesa e koncentrit dhe seriozitetit gjatë punës.

5.7. Ndikimet në vendbanime dhe popullatë

Ndikime negative mjedisore në popullatë në aspektin e ndotjes së ajrit ndotjes së tokës, ujit, krijimit të zhurmës, rritjes së numrit të mjeteve transportuese në komunikacion, më aplikimin e

masave që do të përshkruhen në këtë raport – ndikimet do të minimizohen ose eliminohen në mase të pranueshme.

Pasi kemi të bëjmë me një mjedis me aktivitete ekzistuese, si është Aeroporti i Prishtinës, toka është e shpronësuar nga pronaret privat, infrastruktura ekzistuese do shfrytëzohet edhe për këtë projekt, qytetaret janë të mësuar me këtë gjendje dhe si e tillë nuk do të sjell shqetësime të reja fare ose do të jënë minimale.

5.8. Ndikimi mjedisor nga mbeturinat dhe menaxhimi i tyre

Përshkrimi i llojit të mbeturinave dhe klasifikimi i tyre - mbeturinat të cilat gjenerohen gjatë aktivitetit të objektit, të ashtuquajtura mbeturinat komunale deponohen në kontejner dhe pastaj bartën me kamionë nga kompanitë e licencuar, të cilat i dërgojnë në djeponit regjionale për trajtim të mbeturinave.

Mbeturina	Emiri i mbeturinës	Shkalla e rrezikshmërisë	Lloji i deponimit
	Letër	Jo të rrezikshme	Kontejner
170203	Plastike	Jo të rrezikshme	Kontejner për mbeturina
150101 200101 200108	Mbeturine të ngurtë komunale	Jo të rrezikshme	Kontejner për mbeturina

Përshkrimi i magazinimit apo deponimit të mbeturinave - gjatë aktivitetit të objektit, bëhet magazinimi i përkohshëm i mbeturinave të ngurta komunale të cilat grumbullohen dhe vendosen në kontejnerë të posaçëm të pajisur me kapak për mbulim.

Mbetjet urbane deponohen në kontejner dhe menaxhohen nga kompania lokale e qytetit, si mbetjet urbane tjera.

Menaxhimi i mbeturinave - klasifikimin dhe mënyrën e magazinimit të përkohshëm të mbeturinave Kompania Stacioni i karburanteve e bënë në bazë të rregullave dhe kushteve të

përcaktuara me Ligji për Mbeturinat Nr.08/L-071 (2022) për ndryshim dhe plotësimin e ligjit Nr. 04/L-060 (2012) për mbeturina.

Mbeturinat e ngurta komunale, grumbullohen, klasifikohen dhe të vendosen në kontejnerë të posaçëm të pajisur me kapak për mbulim me qëllim të mbrojtjes së tokës dhe ujërave nëntokësor.

5.9. Përshkrimi i pasojave të mundshme mjedisore të projektit

Ndikimet mjedisore me pasoja të mundshme nga ushtrimi i aktivitetit të *Aneks objekteve - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" në pjesën veriore dhe jugore*, teorikisht janë të mundshme, andaj janë analizuar ndikimet specifike dhe në bazë të shkallës së mundshme të ndikimit, do të propozohen masat përkatëse për zvogëlimin e ndikimeve në mjedis.

5.9.1. Rreziqet e mundshme në mjedis - shëndetin e njeriut nga fatkeqësitë ose katastrofat

Në rast fatkeqësisë ose katastrofave, në aspektin e mbrojtjes së mjedisit gjatë aktiviteteve dhe funksionit të objekteve, që rrezikon mjedisin, prandaj është e nevojshme që të bëhet sanimi i ndotjes sipas metodave adekuate në parandalimin e këtyre rasteve dhe metodave përkatëse për sanimin dhe rehabilitimin e pasojave, nëse ndodhe diçka e tillë.

Si rreziqe të mundshme janë ato nga energjia elektrike, zjarret, derdhje e materieve ndotëse dhe faktorët natyrore si dukuri që mund të ndodhin. Masat parandaluese dhe masat për zbutjen e këtyre rreziqeve janë përfshirë në projektin kryesor dhe si të tilla janë të mjaftueshme dhe konform standardeve teknike përkatëse, të nivelit të avancuar evropian.

5.9.2. Ndikimet e mundshme në trashëgiminë kulturore

Si pas hulumtimit të materialeve përkatëse dhe nga informatat e siguruar në terren, në lokacionin e ngushtë, të projektit, nuk kemi monumente të trashëgimisë kulturore, historike e natyrore të cilat eventualisht do të ndikoheshin apo rrezikoheshin nga ushtrimi i veprimtarisë së objektit. Në lokacionin më të largët përreth Aeroportit, aktivitetet gjatë funksionimit të këtyre objekteve nuk kanë ndikime mjedisore dhe rreziqe ekcesiale në hapësirë.

6. MASAT PËR MBROJTJEN E MJEDISIT

Sipas vlerësimit të bërë mbi ndikimin e objektit në me veprimtarinë përkatëse në lokacionin ku do te veproj si pas analizave dhe vlerësimeve te bëra nuk rrezikon mjedisin nëse respektohen rekomandimet dhe ndermirën masat adekuate të përshkruara ne VNM, për parandalimin apo së paku zvogëlimin e ndikimeve negative që shpijnë deri te rrezikimi i mjedisit jetësor, gjer ne vlerat kufitare të lejuara.

Me qëllim të zvogëlimit të ndikimeve potenciale negative në mjedis, rekomandohet ndërmarrja e masave të cilat bëjnë pjesë në domenin e menaxhimit të rregullt te mjedisit.

▪ **Masat gjatë fazës së para ndërtimit**

Në vend-ndërtim, duhet të bëhet rrethimi dhe sinjalizimi i vend-ndërtimit sipas praktikave më të mira dhe legjislacionit në fuqi (Ligji i Ndërtimit i Kosovës, etj.).

Në punë përgatitore përfshihet pastrimi i terrenit-lokacionit të ngushtë nga mbeturinat dhe gjësendet e dëmtuara nëpër sipërfaqet ndërtimore të parapara me projekt (platformat dhe shtigjet ekzistuese), e që nënkupton nivelimin e terrenit.

Mbeturinat e krijuara gjatë kësaj faze duhet të barten nga punë kryerësi ose nga kompanitë e kontraktuara për në deponinë e autorizuar për këtë lloj deponimi.

Menaxhimi me inerte dhe mbeturina te tjera, gjatë përgatitjes së terrenit, mbetjet inerte do të menaxhohen si në vijim:

- Një pjesë do të përdoret për nivelimin në lokacionin e hapësirës ekzistuese,
- Pjesa tjetër do te distribuohen ne vende të caktuara me kërkesë të personave privat, në pronat e tyre (praktika tregon se gjithherë ka kërkesa të tilla) për mbushje të këtyre hapësirave.
- Mbeturinat inerte të cilat do të krijohen gjatë nderimit do të seleksionohen, grumbullohen dhe në përfundim të ndërtimit do të hedhen në lokacionin te përzgjedhur me kujdes qe te mos vjen deri te ndikimet negative ne mjedis.
- Mbeturinat sanitare, pas lëshimit në funksion të objektit, do të menaxhohen (sipas praktikave aktuale – vendosja e kontinjerve), duke lidhur kontrate me kompaninë përgjegjëse për menaxhimin e mbeturinave sanitare – kompaninë lokale / komunale për menaxhimin e mbeturinave.

▪ **Masat tjera gjatë fazës së ndërtimit**

Është tejet e rëndësishme që lokacioni i operimit të shqyrtohet në lidhje me kushtet e pasigurta. Bazuar në këto shqyrtime, duhet të përgatiten rregullat për pikat e ndryshme të operimit. Në rast të ndryshimit të kushteve, atëherë duhet që edhe llogaritjet dhe rregullat e përmendura të revidohen.

Para fillimit të operimit, dhe gjatë punës në ndërrime, operatorët dhe mbikëqyrësit e tyre duhet të kontrollojnë në formë rutine zonën e operimit në lidhje me kushtet e pasigurta. Kushte të tilla duhet menjëherë të raportohen dhe të korrigjohen.

Në këtë kontekst punë kryesi duhet të ndërmarr këto masa:

- Mbikëqyrja e punimeve të bëhet rregullisht për të garantuar se kushtet e pasigurta janë duke u korrigjuar dhe se janë duke u respektuar praktikat e sigurta.
- Dheu i mihur, para së gjithash ai me përmbajtje humusi, të depozitohet, të ruhet dhe të përdoret pas ndërtimit të objektit për nivelim teknik dhe biologjik - rregullim të zonës.
- Të jepen udhëzimet për operatorët e automjeteve të rënda gjatë operimit dhe mirëmbajtjes.
- Sigurimi i komunikimit mes punëtorëve në pikat e qasjes së automjeteve të rënda.
- Sigurimi që pajisjet janë mirë të mirëmbajtura dhe që pajisjet e sigurisë janë funksionale.
- Sigurimi i zonës së ndërtimit nga qasja e personave të pa autorizuar
- Vendosja e sinjalizimit dhe shenjave drejtuese të komunikacionit
- Pastrimin e automjeteve me rastin e daljes nga vend punishtja, nëse ato bartin ndotje.
- Te vendoset rrethoja e përkohshme rreth objektit, si mase sigurie - për kalimtarët e rastit dhe si mase mjedisore – për pamjen vizuale gjatë kësaj faze.
- Spërkatja me ujë çdo here kur pluhuri emetohet në mjedis.
- Respektimi i kohës – orarit të punës, në përputhshmëri me legjislacionin.

6.1. Masat mbrojtëse të ujërave

Distribuími i ujërave gjatë dhe pas ndërtimit të objektit do të menaxhohet si në vijim:

Gjatë fazës së ndërtimit, me rastin shfaqjes së ujërave nëntokësore dhe grumbullimin e atyre sipërfaqësore eventuale - do të krijohen puse natyrore (me dimensione në varshmëri të sasisë së ujit) të cilat mundësojnë dekantimin e materieve të ngurta dhe kullimin e ujarëve të cilat do të

sjellën deri në atë gjendje që të jenë të pranueshme për mjedisin pranues, përkatësisht pompimin e tyre dhe shkarkimin në kanalizimin publik.

Ujërat e zeza pas lëshimit në funksion të objektit do të menaxhohen sipas praktikave ekzistuese, duke lidhur – bashkangjitur ujësjellës kanalizimit ekzistuese që ka kompania për këtë qëllim, prej nga do të furnizohet objekti me ujë dhe do të shkarkohen ujërat e zeza në kanalizimin publik.

6.2. Masat mbrojtëse të tokës

• *Gjelbërimi i hapësirës për rreth objektit*

Gjelbërimi duhet që ti përgjigjet kushteve konkrete të lagjes, sipas llojit dhe gjerësisë së rrugëve, nga ngarkesa e lëvizjes, nga etazhiteti, lloji dhe karakteri i tyre, nga faktorët e klimës si dhe nga kushtet sanitaro-higjenike. Si faktor kryesor që ndikon në mënyrën e projektimit të gjelbërimit rrugor kemi marrë orientimin e rrugëve dhe rrugicave ekzistuese rreth objekteve.

Gjelbërimi i rrugëve të orientuara lindje-perëndim është mirë të bëhet në këtë mënyrë, sipas parimeve të përgjithshme:

- në anën veriore të rrugës, mund të mos mbillen drunjë,
- në anën jugore, drunjtë duhet të mbillen në të dy anët e trotuarit për të mbrojtur këmbësorët nga rrezet e dëmshme të diellit në ditët e nxehta.

Gjelbërimi i rrugëve të orientuara veri-jug, të bëhet në këtë mënyrë:

- në anën perëndimore të rrugës të mbillen në të dy anët e trotuarit afërt drunjë të lartë dhe të mëdhenj,
- në anën lindore mund të mbillen një varg me drunjë ndërmjet trotuarit dhe pjesës së kalimit.

Brezat e gjelbërimit të vazhdueshëm gjatë gjithë trotuarit duhet të kenë një gjerësi për një varg jo më të vogël se 1.5-2.0 m dhe për dy rreshta jo më të vogla se 5.0 m, ndërsa për shkurret brezi i gjelbër duhet të jetë i gjerë 0.8-1.50 m.

Lloji i gjelbërimit duhet të zgjidhet në varësi të arkitekturës dhe lartësive të objekteve. Ritmet dhe largësia ndërmjet drunjëve duhet të merret e tillë që të mos mbulojë krejtësisht fasadat e objekteve, por duhet që, me formën dhe madhësinë e tyre të theksojnë vlerat arkitektonike.

Drunjtë duhet të jenë të tillë që të mirëmbahen lehtë dhe ti përshtaten kushteve klimatike të vendit. Drunjët duhet të jenë fidan dyvjeçare.

- ***Teknika e mbjelljes së fidanëve***

Koha më e përshtatshme për mbjelljen e fidanëve është vjeshta, pasi që rrënja është aktive gjatë dimrit si dhe ekziston sasi optimale e lagështisë, kështu që bima në stinën e pranverës ka start me të suksesshëm. Para mbjelljes është mirë që toka të punohet në thellësi deri në 70 cm.

Për mbjellje duhet të hapën gropat të cilat duhet të jenë aq të mëdha sa sistemi rrënjor i fidanit të vendoset lirshëm në gropë, në dimensione 60 x 60 cm gjerësi dhe deri 40 cm thellësi.

Nëse nuk behët qelizma e tokës atëherë gropa duhet të hapet duke e ndarë dheun e shtresës se sipërme në njërën anë dhe pjesën tjetër në anën tjetër.

Përgatitja e tokës është mirë të bëhet se paku një muaj para mbjelljes.

- ***Mbjellja***

Mbjelljen e fidanit e bëjnë zakonisht dy punëtor. Njëri e mban fidanin, ndërsa tjetri e mbulon sistemin rrënjor të futur në gropë në atë mënyrë që sistemi rrënjor të shpërndahet njëlloj në të gjitha drejtimet.

Në fund të gropës hidhet 150 gr. pleh mineral NPK që shërben si ushqim e pastaj hidhet një sasi e dheut të imët në formë koni e pastaj vendoset sistemi rrënjor i fidanit. Mbi rrënjë vendoset shtresa tjetër e dheut e cila me këmbë ngjeshët mirë e mirë.

Mbi këtë shtresë vendosen 10-15 kg pleh organik, por duke mos pasur kontakt direkt me rrënjët. Mbi pleh vendoset prapë shtresë e dheut e cila ngjeshët mirë e mirë duke mos lënë ajër në mes rrënjëve dhe dheut.

Fidanët duhet të mbillen në atë thellësi në të cilën ka qenë në fidanishte. Fidanët përforcohen për hua duke i lidhur me shpagë në formë të numrit tetë dhe në të është e vendosur etiketa e llojit të fidanit.

Ndër drunjtë që përdoren më së shumti për shëtitore janë: bliri, gështenja e egër, pisha e butë, ahu etj; ndërsa për rrugë banimi janë: pisha e butë, shelgu, robinja etj. Përveç drunjtëve ne këto hapësira është e preferuar edhe mbjellja e barit.

Bari krijon mbulesë të mirë bimore dhe peizazh atraktivit për komunitetin. Me një plan detal gjelbërimi, munde te përshtatet ky plan gjelbërimi, por te merren ne konsiderate kriteret e këtij raporti mjedisore.

- **Lloji i barit të propozuar:**

Loietto Perenne “Ventoux” 15.0 %, Dactylis Glomerata “Amba” 10.0 %, Festuca Arundinacea “Fuego” 20.0 %, Festuca Ovina “Ridu” 10.0 %, Festuca Rubra “Echo” 10.0 % Festuca Pratense “Senu P.” 10.0 %, Fleolo Pratense “Alma” 5.0 %, Ginestrino “Leo” 5.0 %, Bromus Inermis 5.0 %, Trifoglio Ibrido “Aurora” 5.0 %, Poa pratensis “Balin” 5.0.

Përkujdesja për bimët në vitet pas mbjelljes

Masat e përkujdesjes janë: ujitja, plehërimi, krasitja, kositja, mbrojtja e bimëve nga sëmundjet dhe dëmtuesit dhe rrethimi i plantacionit.

- **Ujitja.** Është një faktor me rëndësi në kultivimin e bimëve. Zhvillimi dhe rritja e mirë e bimës sigurohet përmes ujitjes së bollshme. Bimët kanë kërkesa të mëdha për ujitje, prandaj koha me e përshtatshme për ujitje është gjatë periudhës së rritjes aktive e sidomos në kohën me temperatura të larta – në stinën e verës.
- **Plehërimi** Bima për rritje dhe zhvillim normal ka kërkesa të veçanta për lëndë ushqyese. Në të ushqyerin e tyre rëndësi të veçantë ka përbërja e plehut, sasia (doza) dhe shpeshësia e plehërimit. Përdorimi i plehrave organike dhe minerale përben një nga kushtet vendimtare për rritjen e bimëve.

Kositja. Krasitja e barit si masë agroteknike ka rëndësi të veçantë në atë se me anë të kësaj mase realizojmë përfitimin e masës vegjetative si dhe ndikojmë në ripërtëritjen e kulturave livadhore. Lloji i drunjtëve munde të jete edhe alternative.

6.3. Masat e marra për mbrojtjen e ajrit

Gjatë punës me makina për gjermim, ngarkuese dhe transportuese të gjitha sipërfaqet manipuluese të spërkatën me ujë posaçërisht në kohëra me erëra dhe temperatura të larta. Duhet të behët kontrollimi i rregullt teknik i makinave ngarkuese dhe transportuese që konsumojnë lëndë të lëngëta djegëse me qëllim që liri i gazrave nga automjetet e punës të jetë sa më kualitativ. Gjithnjë pastrimi dhe spërkatja e sipërfaqeve punuese, rrugëve dhe rrugicave , ndihmon në uljen e emetimit të pluhurit.

6.4. Masat e marra për mbrojtjen nga zhurma

Aktivitetet që gjenerojnë zhurmë, duhet të përcillen dhe ato të jenë brenda standardeve të

lejuara për kushtet specifike të lokacionit. Mekanizimi i përdorur gjatë punimeve tokësore dhe procesit të nderimit të objektit, duhet të lirojë zhurmë brenda kufijve të lejuar. Në raste kur kjo është më e lartë duhet të përdoren panela anësore brenda - rreth zonës së punimit për të zvogëluar nivelin e zhurmës.

6.5.Masat tjera shitesë dhe mbrojtja nga rreziqet aksidenciale

Për arsye të punës specifike në gërmim dhe ndërtim në afërsisë me ndërtesës, ekziston mundësit e paraqitjes së incidenteve dhe rreziqeve. Aplikimi i masave adekuate ligjore mbrojtës si për punëtorët në punishte dhe persona të tjerë që lëvizin në afërsi.

Qasja e personelit, dhe personave të tjerë në objekt, veçanërisht personave me nevojë të veçanta, duhet të rregullohet në bashkëpunim edhe me institucionet tjera në mënyrë që pengesat e këtyre kategorive të jenë sa më minimale (këtu hyjnë orientimi i të moshuarve, fëmijëve, personave me nevojë të veçanta dhe kategorive tjera).

Me qëllim të mos cenimit të gjitha objekteve të veçanta të trashëgimisë kulturore që eventualisht mund të gjenden në gjatë zhvillimit të punimeve duhet patjetër që gjatë fazës së implementimit të projektit, në raste që hasen objekte specifike që mund të bartin vlera kulturore historike – duhet të ndërpriten punimet deri sa të konsultohet institucionet përkatëse - drejtoria komunale përkatëse dhe Instituti i Kosovës për trashëgiminë kulturore.

7. PROGRAMI I MONITORIMIT DHE RAPORTIMI

Ndikimet direkt nga ndërtimi dhe funksionimi i *Aneks objekteve - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, bazuar në vlerësimet profesionale priten të jenë ndikime minimale në mjedis përkatësisht në ajër, tokë dhe ujë. Këto ndikime janë relativisht minimale në mjedis pas marrjes së masave për zvogëlimin e këtyre ndikimeve, dhe si të tilla mund të monitorohen.

Për këtë arsye parashihet një monitorim vizual nga vet kompania – me tepër nga ndonjë ndotje eventuale, eksciale mjedisore si zjarre, shkarkim eventuale të ujërave të zeza, pluhuri nga aktivitet përreth objektit. Pastrimi dhe spërkatja e hapësirave përreth konsiderohet një masë relevante, etj.

Raportimi për ndonjë ndotje ose eksces mjedisor eventual duhet të kryhet nga udhëheqja e kompanisë së Aeroportit gjegjësisht nga ekspertët e kompanisë ne baze të legjislacionit mjedisore dhe kërkesave të Ministrisë së Mjedisit Planifikimit Hapësinorë dhe Infrastrukturës. Ku do të paraqiten të dhënat relevante nga të gjitha monitorimet e bëra brenda, të cilat do të raportohen autoriteteve përkatëse, sipas kërkesës së tyre, kërkesave ligjore dhe me transparencë ndaj komuniteti lokal.

8. MASAT REHABILITUESE PAS PËRFUNDIMIT TË PROJEKTIT

Pas përfundimit të jetë gjatësisë së Objekteve të Aeroportit dhe në këtë kuadër edhe *Aneks objekteve - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në pjesën veriore dhe jugore*, kjo varet nga vendimmarrja shtetërore - investitori, se sa do të vazhdojë me këtë projekt, apo do të zhvillojë aktivitet tjetër, konform rregulloreve dhe legjislacionit të vendit. Pas afatit të përfundimit të çdo aktiviteti, objektet ekzistuese duhet të riparohen, rindërtohen, ri destinohet ose të largohen nga lokacioni, bazamentet si dhe platot nga betoni duhet të shkatërrohen, imtësohen dhe të dërgohen në deponin regjionale.

Të gjitha mbetjet e mbeturinave nga proceset për riciklimin e mbeturinave të plastikës dhe prodhimin e produkteve të plastikës, mbetjet e mbeturinave të ngurta dhe ato të inerteve që ekzistojnë në sipërfaqet e lokacionit, si shtresa e dheut të kontaminuar pa tjetër duhet të largohen. Të bëhet zëvendësimi, me një shtresë të humusit prej 0,5m trashësi të analizuar nga aspekti agrokimik, pastaj duhet të bëhet ngjeshja e kësaj shtrese të humusit (dheut) me qëllim që të jetë shtresa më kompakte, ashtu që të krijohet një substrat produktiv i përshtatshëm për rikultivim. Rikultivimi i këtyre sipërfaqeve të dëmtuara përfshin rivitalizimin në tërësi të hapësirave të dëmtuara nga realizimi i projektit.

Zgjedhja e modelit të rikultivimit varet nga:

Qëllimi i rikultivimit i cili nënkupton sipërfaqeve të degraduara, prapë të kthehet funksioni i saj primar (prodhimi i biomasës), të kthehet në gjendje të përafërt me ambientin rrethues, dhe të mbijellën bimësi që kultivohen në rrethin të lokalitetit, që të kthehet një gjendje e pranueshme mjedisore. Në kohën duhur, pas vendimmarrjes së autoriteteve përkatëse, hartohet projekti detaj për riparimin, rindërtimin, ridestinimin ose shkatërrimin e objekteve ekzistuese dhe masat konkrete rehabilituese të mjedisit – me qëllim që tokës të kthehet funksioni i natyreshëm primar.

9. PËRMBLEDHJA JO TEKNIKE E INFORMATIVE

9.1. Ndikimet në mjedis

Gjatë fazës së para ndërtimit aktivitetet që do të kryhen gjatë fazës së para-ndërtimit (përgatitjes së punishtes), të paraqesin disa efekte negative në mjedis, të cilat me një përkujdesje do të mund të minimizoheshin. Gjatë kësaj faze fillestare efektet në mjedis do të mund ndikoheshin kryesisht nga: emisionet e zhurmës nga automjetet, emisionet e pluhurit si rezultatet i largimit dhe heqjes së dheut (mbeturinave) dhe kontaminimi eventual i tokës nga rrjedhjet aksidentale të vajrave nga makina.

Gjatë fazës së ndërtimit gjatë fazës së ndërtimit të këtij objekti do të mund të krijohen efekte negative në mjedis, por me një menaxhim të mirë të këtyre efekteve, nuk do të kishim ndonjë dëm mjedisor. Në vijim janë të përmbledhura ndikimet e mundshme të projektit në mjedis.

Ndotja e ajrit - vjen si rezultat i emisioneve të pluhurit nga aktivitetet punuese dhe nga lirimet e gazrave të automjeteve nga djegia e karburanteve. Spërkatja me ujë e zonës - rrugëve është e domosdoshme.

Para fazës së ndërtimit në këtë zonë nuk kemi pasur ndonjë ndotje të jashtëzakonshme përveç atyre që janë shkaktuar nga ndërtimet në afërsi ose nga automjetet. Dihet që procesi i ndërtimit shkakton ndotje të ajrit me grimcat e pluhurit dhe përdorimi i makinerive. Mirëpo ky ndikim është menduar të minimizohet me përdorimin e pajisjeve dhe makinerive duke përdorë teknologji bashkëkohore. Po ashtu gjatë ndërtimit të objektit pune kryerësi do të kujdeset që kohë pas kohe të behet spërkatja e objektit me ujë në mënyrë që mos të kemi ndotje të ajrit me grimcat e pluhurit.

Pas ndërtimit të objektit cilësia e ajrit do të përmirësohet nga sipërfaqet e parapara për gjelbërim si të ulet ashtu edhe të lartë, si dhe planifikimi i mjaftueshëm i shtigjeve të këmbësorëve që do të minimizoj lëvizjen me automjete deri në hyrje të njësive banesore. Monitorimi dhe pastrimi, përkatësitë spërkatja e hapësirave përreth është i nevojshëm.

Ndotja e tokës - si rezultat i aktiviteteve punuese do të vij deri te dëmtimi i tokës në zonën e ndërtimit, me këtë rast do të vije deri te mihja e shtresës humusore në këtë parcelë.

Po ashtu nga aktivitetet e makinave, mund të kemi kontaminime të lehta të tokës. Kjo mund të vije si rezultat i rrjedhjes së karburanteve dhe materieve tjera në gjendje të lëngët nga automjetet.

Deri te ndotja e tokës mund vije edhe si rezultat i deponimit jo adekuat të mbeturinave të ndryshme që krijohen nga ndërtimi (materialet ndërtimore, etj).

Krijimi i mbeturinave - si rezultat i aktiviteteve punuese mund të kemi gjenerim të mbeturinave të ngurta, sidomos inerteve dhe mbetjeve metalore te cilat duhet te klasifikohen dhe deponohen me kujdes.

Ndotja e ujit, gjatë ndërtimit mund të vijë deri tek një ndotja e vogël eventuale e ujërave sipërfaqësor edhe pse nuk do të ketë aktivitete që ndotin ujin apo token në masë të madhe ose që mund të paraqesin shqetësim për mjedisin. Aktivitetet e ndërtimit (puna me çimento dhe muratimi) gjithashtu mund të ndikojnë në shkarkimin e ujërave me ndotje eventuale në mjedisin përreth. Pas ndërtimit ujërat do të kontrollohen përmes të pusetave dhe kanaleve përmbledhëse të ujërave atmosferike kurse toka do të punohet dhe mirëmbahet si gjelbërim i ulët dhe i lartë.

Zhurma - si rezultat i punimeve pritët të kemi edhe emisione të zhurmës. Zhurma kryesisht është si rezultat i punës së automjeteve punuese dhe trafikut të tyre. Zhurma paraqet një faktor me rëndësi hapësinore e cila ka ndikim të madh në dëmtimin e të dëgjuarit, në sistemin e nervor, në hipertension, në koncentrimin e njeriut në punë etj. Koha e veprimit të zhurmës është në funksion të angazhimit të aktiviteteve, gjegjësisht orarit të punës. Për arsye të zvogëlimit të nivelit të zhurmës në përputhshmëri me mundësit teknike duhet në mënyrë kontinuele të përcillen këto burime potenciale të krijimit të zhurmës. Sipas gjendjes faktike në fazën e ndërtimit të objektet, mund të ketë zhurmë, ndërsa pas përfundimit të objektit – gjatë fazës së shfrytëzimit të tij, në lokacionin e analizuar mund të konstatojmë se niveli i zhurmës nuk ka ndonjë ndikim të theksuar në mjedis.

9.2. Masat për mbrojtjen e mjedisit

▪ Masat gjatë fazës së para ndërtimit

Në vend-ndërtim, duhet të bëhet rrethimi dhe sinjalizimi i vend-ndërtimit sipas praktikave më të mira dhe legjisllacionit në fuqi. Në punë përgatitore përfshihet pastrimi i terrenit-lokacionit të ngushtë nga mbeturinat dhe gjësendet e dëmtuara nëpër sipërfaqet ndërtimore të parapara me projekt (platformat dhe shtigjet ekzistuese), e që nënkupton nivelimin e terrenit.

Mbeturinat e krijuara gjatë kësaj faze duhet të barten nga punë kryerësi ose nga kompanitë e kontraktuara për në deponinë e autorizuar për këtë lloj deponimi.

Menaxhimi me inerte dhe mbeturina te tjera, gjatë përgatitjes së terrenit, mbetjet inerte do të menaxhohen si në vijim:

- Një pjesë do të përdoret për nivelimin në lokacionin e hapësirës ekzistuese,
- Pjesa tjetër do të distribuohen në vende të caktuara me kërkesë të personave privat, në pronat e tyre (praktika tregon se gjithherë ka kërkesa të tilla) për mbushje të këtyre hapësirave.
- Mbeturinat inerte të cilat do të krijohen gjatë nderimit do të seleksionohen, grumbullohen dhe në përfundim të ndërtimit do të hedhen në lokacionin të përzgjedhur me kujdes që të mos vjen deri te ndikimet negative në mjedis.
- Mbeturinat sanitare, pas lëshimit në funksion të objektit, do të menaxhohen (sipas praktikave aktuale – vendosja e kontinjerve), duke lidhur kontrate me kompaninë përgjegjëse për menaxhimin e mbeturinave sanitare – kompaninë lokale / komunale për menaxhimin e mbeturinave.

▪ **Masat tjera gjatë fazës së ndërtimit**

Në këtë kontekst punë kryesi duhet të ndërmarr këto masa:

- Mbikëqyrja e punimeve të bëhet rregullisht për të garantuar se kushtet e pasigurta janë duke u korrigjuar dhe se janë duke u respektuar praktikat e sigurta.
- Dheu i mihur, para së gjithash ai me përmbajtje humusi, të depozitohet, të ruhet dhe të përdoret pas ndërtimit të objektit për nivelim teknik dhe biologjik - rregullim të zonës.
- Të jepen udhëzimet për operatorët e automjeteve të rënda gjatë operimit dhe mirëmbajtjes.
- Sigurimi i komunikimit mes punëtorëve në pikat e qasjes së automjeteve të rënda.
- Sigurimi që pajisjet janë mirë të mirëmbajtura dhe që pajisjet e sigurisë janë funksionale.
- Sigurimi i zonës së ndërtimit nga qasja e personave të pa autorizuar
- Vendosja e sinjalizimit dhe shenjave drejtuese të komunikacionit
- Pastrimin e automjeteve me rastin e daljes nga vend punishtë, nëse ato bartin ndotje.
- Të vendoset rrethoja e përkohshme rreth objektit, si mase sigurie - për kalimtarët e rastit dhe si mase mjedisore – për pamjen vizuale gjatë kësaj faze.
- Spërkatja me ujë çdo herë kurë pluhuri emetohet në mjedis.
- Respektimi i kohës – orarit të punës, në përputhshmëri me legjislacionin.

Ujërat - distribuimi i ujërave gjatë dhe pas ndërtimit të objektit do të menaxhohet si në vijim:

Gjatë fazës së ndërtimit, me rastin shfaqjes së ujërave nëntokësore dhe grumbullimin e atyre sipërfaqësore eventuale - do të krijohen puse natyrore (me dimensione në varshmëri të sasisë së ujit) të cilat mundësojnë dekantimin e materieve të ngurta dhe kullimin e ujarëve të cilat do të sjellën deri në atë gjendje që të jenë të pranueshme për mjedisin pranues, përkatësisht pompimin e tyre dhe shkarkimin në kanalizimin publik.

Ujërat e zaza pas lëshimit në funksion të objektit do të menaxhohen sipas praktikave ekzistuese, duke lidhur – bashkangjitur ujësjellës kanalizimit ekzistuese që ka kompania për këtë qëllim, prej nga do të furnizohet objekti me ujë dhe do të shkarkohen ujërat e zeza në kanalizimin publik.

Tokat - gjelbërimi i hapësirës për rreth objekti, duhet që ti përgjigjet kushteve konkrete të lagjes, sipas llojit dhe gjerësisë së rrugëve, nga ngarkesa e lëvizjes, nga etazhiteti, lloji dhe karakteri i tyre, nga faktorët e klimës si dhe nga kushtet sanitaro-higjenike. Si faktor kryesor që ndikon në mënyrën e projektimit të gjelbërimit rrugor kemi marrë orientimin e rrugëve dhe rrugicave ekzistuese rreth objekteve.

Gjelbërimi i rrugëve të orientuara lindje-perëndim është mirë të bëhet në këtë mënyrë, sipas parimeve të përgjithshme (të përshkruara në kapitullin 6).

Masat e marra për mbrojtjen e ajrit - gjatë punës me makina për gërmim, ngarkuese dhe transportuese të gjitha sipërfaqet manipuluese të spërkatën me ujë posaçërisht në kohëra me erëra dhe temperatura të larta. Duhet të bëhet kontrollimi i rregullt teknik i makinave ngarkuese dhe transportuese që konsumojnë lëndë të lëngëta djegëse me qëllim që lirimi i gazrave nga automjetet e punës të jetë sa më kualitativ. Gjithnjë pastrimi dhe spërkatja e sipërfaqeve punuese, rrugëve dhe rrugicave, ndihmon në uljen e emetimit të pluhurit.

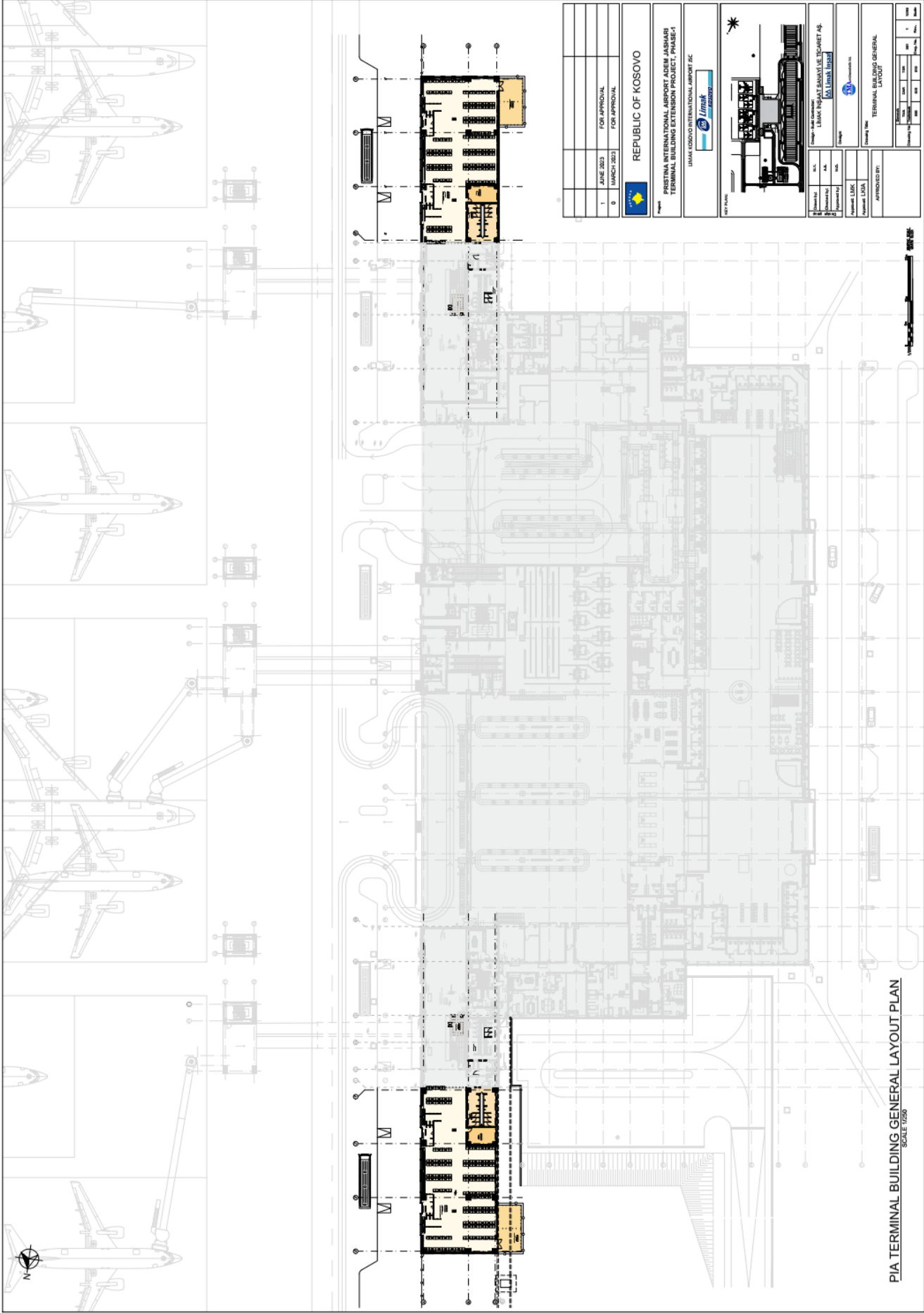
Masat e marra për mbrojtjen nga zhurma - aktivitetet që gjenerojnë zhurmë, duhet të përcillen dhe ato të jenë brenda standardeve të lejuara për kushtet specifike të lokacionit. Mekanizimi i përdorur gjatë punimeve tokësore dhe procesit të ndërtimit të objektit, duhet të lirojnë zhurmë brenda kufijve të lejuar. Në raste kur kjo është më e lartë duhet të përdoren panela anësorë brenda - rreth zonës së punimit për të zvogëluar nivelin e zhurmës.

10. PËRFUNDIM

Ndikimi në Mjedis i *Aneks objekteve - zgjerimet e ndërtesës së terminalit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari"* në pjesën veriore dhe jugore, do të jetë në nivelin e vlerave të standardeve të caktuara me ligjet dhe aktet nënligjore të aplikueshme.

Ndikimet në ajër, tokë dhe ujë si dhe ndikimet tjera mund të kontrollohen. Këto ndikime do të monitorohen dhe nëse evidentohen probleme mjedisore do të raportohet në Ministrinë e Mjedisit. Pas punimit të këtij raporti të VNM-s, mund të konkludohet se Aeroporti i Prishtinës, përkatësisht aneks objektet ne fjale, gjatë ndërtimit dhe funksionimit nuk kanë potenciale të rrezikimit të shëndetit të njerëzve, gjithashtu ndikimet në ajër, tokë, ujë dhe peizazh, pas identifikimit dhe zbatimit të gjitha masave mbrojtëse të rekomanduara në këtë raport të VNM-s, konstatojmë se ato mund të zvogëlohen në nivel të lakmueshëm, edhe të synohet eliminimi i tërësisht në fazën e rehabilitimit të hapësirave të degraduara gjatë ndërtimit dhe realizimit të projektit.

Gjithashtu ky aktivitet do të ketë edhe ndikime pozitive socio ekonomike dhe rritje të cilësisë së shërbimeve që ofron Aeroporti. Mendojmë se këto të dhëna janë të mjaftueshme dhe i mundësojnë zyrtarëve të Ministrisë së Mjedisit Planifikimit hapësinor dhe Infrastruktues dhënien e vendimit lidhur me Pëlqimin Mjedisor.



REPUBLIC OF KOSOVO	
	
PRISTINA INTERNATIONAL AIRPORT ADRIAN PASHARI	
TERMINAL BUILDING EXTENSION PROJECT, PHASE 1	
UNIK KOSOVO INTERNATIONAL AIRPORT SC	
	
UNIK KOSOVO	
1 JUNE 2023 FOR APPROVAL	
0 MARCH 2023 FOR APPROVAL	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	
61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	
91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	
101	
102	
103	
104	
105	
106	
107	
108	
109	
110	
111	
112	
113	
114	
115	
116	
117	
118	
119	
120	
121	
122	
123	
124	
125	
126	
127	
128	
129	
130	
131	
132	
133	
134	
135	
136	
137	
138	
139	
140	
141	
142	
143	
144	
145	
146	
147	
148	
149	
150	
151	
152	
153	
154	
155	
156	
157	
158	
159	
160	
161	
162	
163	
164	
165	
166	
167	
168	
169	
170	
171	
172	
173	
174	
175	
176	
177	
178	
179	
180	
181	
182	
183	
184	
185	
186	
187	
188	
189	
190	
191	
192	
193	
194	
195	
196	
197	
198	
199	
200	
201	
202	
203	
204	
205	
206	
207	
208	
209	
210	
211	
212	
213	
214	
215	
216	
217	
218	
219	
220	
221	
222	
223	
224	
225	
226	
227	
228	
229	
230	
231	
232	
233	
234	
235	
236	
237	
238	
239	
240	
241	
242	
243	
244	
245	
246	
247	
248	
249	
250	
251	
252	
253	
254	
255	
256	
257	
258	
259	
260	
261	
262	
263	
264	
265	
266	
267	
268	
269	
270	
271	
272	
273	
274	
275	
276	
277	
278	
279	
280	
281	
282	
283	
284	
285	
286	
287	
288	
289	
290	
291	
292	
293	
294	
295	
296	
297	
298	
299	
300	
301	
302	
303	
304	
305	
306	
307	
308	
309	
310	
311	
312	
313	
314	
315	
316	
317	
318	
319	
320	
321	
322	
323	
324	
325	
326	
327	
328	
329	
330	
331	
332	
333	
334	
335	
336	
337	
338	
339	
340	
341	
342	
343	
344	
345	
346	
347	
348	
349	
350	
351	
352	
353	
354	
355	
356	
357	
358	
359	
360	
361	
362	
363	
364	
365	
366	
367	
368	
369	
370	
371	
372	
373	
374	
375	
376	
377	
378	
379	
380	
381	
382	
383	
384	
385	
386	
387	
388	
389	
390	
391	
392	
393	
394	
395	
396	
397	
398	
399	
400	
401	
402	
403	
404	
405	
406	
407	
408	
409	
410	
411	
412	
413	
414	
415	
416	
417	
418	
419	
420	
421	
422	
423	
424	
425	
426	
427	
428	
429	
430	
431	
432	
433	
434	
435	
436	
437	
438	
439	
440	
441	
442	
443	
444	
445	
446	
447	
448	
449	
450	
451	
452	
453	
454	
455	
456	
457	
458	
459	
460	
461	
462	
463	
464	
465	
466	
467	
468	
469	
470	
471	
472	
473	
474	
475	
476	
477	
478	
479	
480	
481	
482	
483	
484	
485	
486	
487	
488	
489	
490	
491	
492	
493	
494	
495	
496	
497	
498	
499	
500	
501	
502	
503	
504	
505	
506	
507	
508	
509	
510	
511	
512	
513	
514	
515	
516	
517	
518	
519	
520	
521	
522	
523	
524	
525	
526	
527	
528	
529	
530	
531	
532	
533	
534	
535	
536	
537	
538	
539	
540	
541	
542	
543	
544	
545	
546	
547	
548	
549	
550	
551	
552	
553	
554	
555	
556	
557	
558	
559	
560	
561	
562	
563	
564	
565	
566	
567	
568	
569	
570	
571	
572	
573	
574	
575	
576	
577	
578	
579	
580	
581	
582	
583	
584	
585	
586	
587	
588	
589	
590	
591	
592	
593	
594	
595	
596	
597	
598	
599	
600	
601	
602	
603	
604	
605	
606	
607	
608	
609	
610	
611	
612	
613	
614	
615	
616	
617	
618	
619	
620	
621	
622	
623	
624	
625	
626	
627	
628	
629	
630	
631	
632	
633	
634	
635	
636	
637	
638	
639	
640	
641	
642	
643	
644	
645	
646	
647	
648	
649	
650	
651	
652	
653	
654	
655	
656	
657	
658	
659	
660	
661	
662	
663	
664	
665	
666	
667	
668	
669	
670	
671	
672	
673	
674	
675	
676	
677	
678	
679	
680	
681	
682	
683	
684	
685	
686	
687	
688	
689	
690	
691	
692	
693	
694	
695	
696	
697	
698	
699	
700	
701	
702	
703	
704	
705	
706	
707	
708	
709	
710	
711	
712	
713	
714	
715	
716	
717	
718	
719	
720	
721	
722	
723	
724	
725	
726	
727	
728	
729	
730	
731	
732	
733	
734	
735	
736	
737	
738	
739	
740	
741	
742	
743	
744	
745	
746	
747	
748	
749	
750	
751	
752	
753	
754	
755	
756	
757	
758	
759	
760	
761	
762	
763	
764	
765	
766	
767	
768	
769	
770	
771	
772	
773	
774	
775	
776	
777	
778	
779	
780	
781	
782	
783	
784	
785	
786	
787	
788	
789	
790	
791	
792	
793	
794	
795	
796	
797	
798	
799	
800	
801	
802	
803	
804	
805	
806	
807	
808	
809	
810	
811	
812	
813	
814	
815	
816	
817	