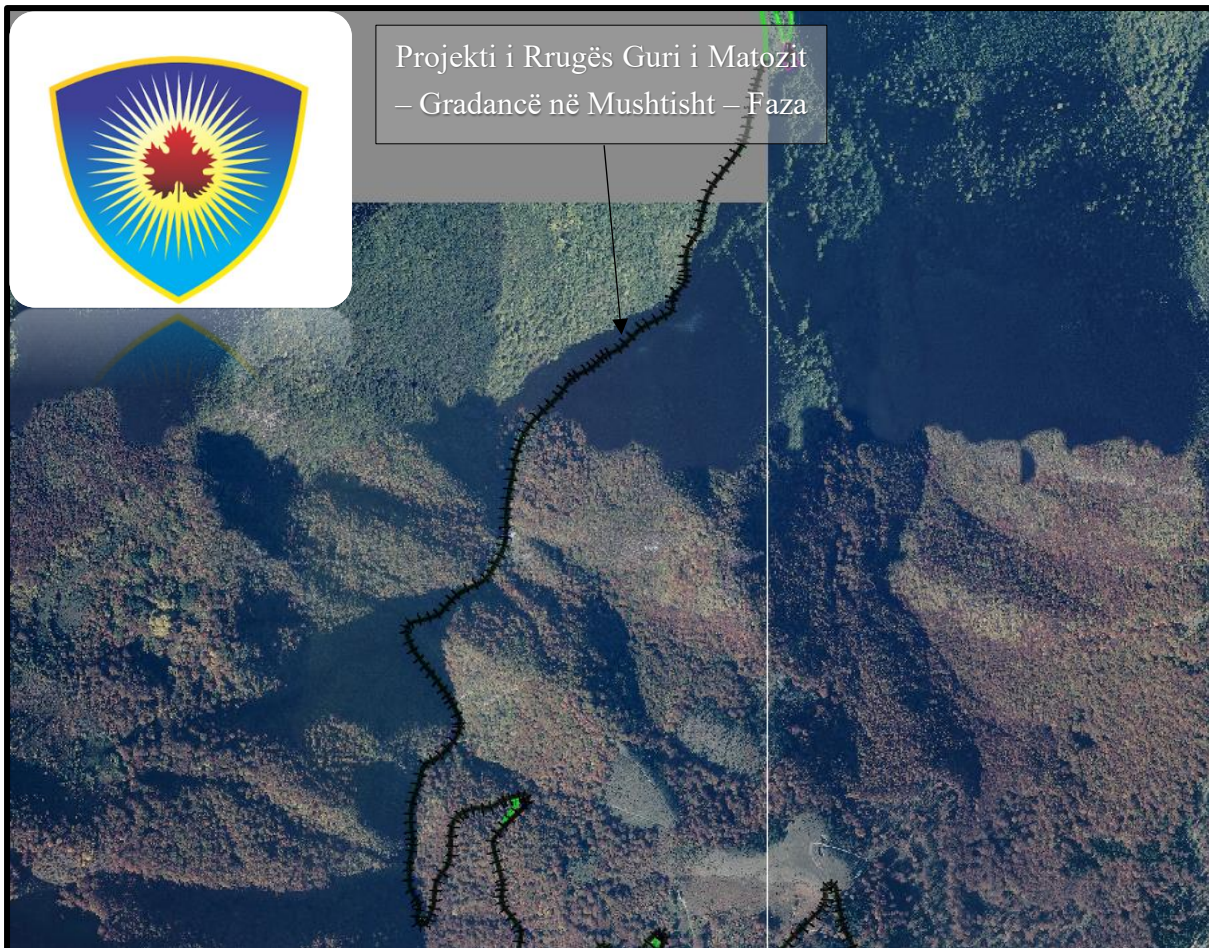


---

**INVESTITORI**  
**KOMUNA E SUHAREKËS**  
Drejtoria e Shërbimeve publike, Mjedis dhe Emergjencë  
Rr. Brigada 123, Suharekë 23 000



**PROJEKTI I PËRZGJEDHJES**  
**RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS PËR NDËRTIMIN E**  
**RRUGËS “GURI I MATOZIT – GRADANCË” NË MUSHTISHT, FAZA I**  
**ME GJATESI L= 2,113.0 m’**

Prill - 2025

---

**Projekt i Përzgjedhjes**  
**RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS PËR NDËRTIMIN E**  
**RRUGËS “GURI I MATOZIT – GRADANCË” NË MUSHTISHT, ME**  
**GJATESI L = 2,113.0 m’**

|                              |                                                                        |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Investitori:</b>          | <b>KOMUNA E SUHAREKËS</b>                                              |
| <b>Personi i Autorizuar:</b> | Enver Shabani<br>Drejtoria e Shërbimeve publike, Mjedis dhe Emergjencë |
| <b>Adresa:</b>               | Rr. Brigada 123, Suharekë 23000                                        |
| <b>Lokacioni:</b>            | Guri i Tanozit - Gradancë                                              |
| <b>Tel:</b>                  | 029 / 271 263, 029 271 282, 038 200 45 017                             |
| <b>Email:</b>                | komuna.suhareke@rks-gov.net                                            |

**Hartuese e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis**

|                        |                                                                                                                                                                  |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Emri:</b>           | Bsc. Hidro. Blerina Bajraktari                                                                                                                                   |
| <b>Email:</b>          | <a href="mailto:Blerinabajraktari1@gmail.com">Blerinabajraktari1@gmail.com</a><br><a href="mailto:Blerinabajraktari3@gmail.com">Blerinabajraktari3@gmail.com</a> |
| <b>Tel:</b>            | +383 49 588 634                                                                                                                                                  |
| <b>Nr. i Licencës:</b> | 07/20                                                                                                                                                            |

**KOMUNA SUHAREKËS**  
Drejtori i Drejtorisë së Shërbimeve publike,  
Mjedis dhe Emergjencë

**Bsc. Hidro. Blerina Bajraktari**

\_\_\_\_\_  
Nënshkrimi

\_\_\_\_\_  
Nënshkrimi

## PËRMBAJTJA:

|                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. HYRJE .....                                                                                               | 5  |
| 2. KORNIZA LIGJOR PËR HARTIMIN E RAPORTIT TË VLERSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS .....                           | 6  |
| 3. PËRSHKRIMI I PROJEKTIT TE NDERTIMIT TE RRUGËS “GURI I MATOZIT – GRADANCË” FAZA 1.....                     | 7  |
| 3.1 Përshkrimi i Lokacionit.....                                                                             | 7  |
| 3.1 Përshkrimi i veçorive Fizike të Projektit .....                                                          | 8  |
| 3.2 Përshkrimi i Veçorive Kryesore të Fazës Operative .....                                                  | 9  |
| 3.3 Përshkrimi i procesit te punës .....                                                                     | 10 |
| 3.5 Përlllogaritja sipas llojit dhe sasisë të mbetjeve dhe emetimeve të pritura gjatë fazës së operimit..... | 12 |
| 4. PËRSHKRIMI I ALTERNATIVAVE TË ARSYESHME PËR NDËRTIMIN E RRUGËS KRYESORE “GURI I MATOZIT – GRADANCË” ..... | 14 |
| 5. GJENDJA AKTUALE E MJEDISIT .....                                                                          | 15 |
| 5.1. Hidrografia .....                                                                                       | 15 |
| 5.2. Kushtet klimatike .....                                                                                 | 16 |
| 5.3. Zonat e Mbrojtura .....                                                                                 | 17 |
| 5.4. Flora, fauna dhe persazhi .....                                                                         | 17 |
| 5.5. Ndotja dhe degradimi.....                                                                               | 18 |
| 6. IDENTIFIKIMI DHE PËRSHKRIMI I NDIKIMEVE NË MJEDIS .....                                                   | 19 |
| 6.3. Ndikimet në ajër.....                                                                                   | 19 |
| 6.2 Ndikimet në tokë.....                                                                                    | 19 |
| 6.3 Ndikimet në ujë.....                                                                                     | 19 |
| 6.4 Ndikimet në peizazh .....                                                                                | 20 |
| 5.5 Ndikimet në Florë dhe faunë.....                                                                         | 20 |
| 6.6 Ndikimet në vendbanime dhe popullatë .....                                                               | 20 |
| 6.7 Ndikimet nga zhurma.....                                                                                 | 21 |
| 6.8. Ndikimet në raste të aksidenteve mjedisore.....                                                         | 21 |
| 7. PËRSHKRIMI I PASOJAVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS .....                                                        | 22 |
| 8. PERSHKRIMI I METODAVE PER VLERSIMIN E PASOJAVE MJEDISORE .....                                            | 23 |
| 9. PERSHKRIMI I MASAVE PËR ZVOGËLIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS .....                                             | 24 |

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 9.1 Masat për zvogëlimin e ndikimeve në ajër .....                                                                                    | 24 |
| 9.2. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në ujë .....                                                                                    | 25 |
| 9.3. Masa për Zvogëlimin e Ndikimeve në Tokë .....                                                                                    | 25 |
| 9.4. Masat për mbrojtje nga zhurma .....                                                                                              | 26 |
| 9.5. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në peizazh, florë dhe faunë .....                                                               | 26 |
| 9.6. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në vendbanime dhe popullatë .....                                                               | 26 |
| 9.7. Masat për mbrojtje nga rreziqet dhe aksidentet mjedisore .....                                                                   | 26 |
| 9.8. Menaxhimi i mbeturinave .....                                                                                                    | 27 |
| 9.9. Komponentët mjedisor, potenciali për ndikim, veprimet që shkaktojnë ndikimet dhe masat për parandalimin e këtyre ndikimeve ..... | 28 |
| 10. PËRSHKRIMI I PASOJAVE NEGATIVE MJEDISORE .....                                                                                    | 29 |
| 11. MONITORIMI DHE RAPORTIMI .....                                                                                                    | 29 |
| 12. PËRMBLEDHJE E PËRGJITHËSHME .....                                                                                                 | 30 |
| 12.3. Përfitimet .....                                                                                                                | 30 |
| 13. ANALIZA KOST – BENEFITE E PROJEKTIT NË FORMË TABELARE .....                                                                       | 32 |
| 14. LITERATURA E PERDORUR .....                                                                                                       | 33 |

#### **LISTA E FIGURAVE:**

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1. Situacioni i Trasesë se Rrugës .....                        | 7  |
| Figura 2 Raporti i rrugës me zonat e veçanta .....                    | 8  |
| Figura 3 Profili tërthor i rrugës me infrastrukture mbështetëse ..... | 11 |
| Figura 4. Rrjeti Hidrografik i zonës ku do të ndërtohet rruga .....   | 16 |

## 1. HYRJE

Ky raport i vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) është hartuar për projektin e ndërtimit të rrugës “Guri i Matozit – Gradancë” në Mushtisht, Faza I me gjatësi totale prej **2,113.0** metrash. Ky projekt është pjesë e rrjetit themelor rrugor të Komunës së Suharekës dhe ndërlidhet me Parkun Kombëtar “Sharri”, duke e bërë atë një segment të rëndësishëm për zhvillimin e infrastrukturës lokale dhe rajonale, ky projekt i ndërtimit të kësaj rruge është i parapare në planin hapësinor të Parkut Kombëtarë “SHARRI”.

Qëllimi kryesor i këtij raporti është të identifikojë dhe të vlerësojë ndikimet e mundshme të projektit në mjedis, duke analizuar faktorët si cilësia e ajrit, biodiversiteti, resurset ujore, përdorimi i tokës dhe ndikimi në komunitetin lokal. Gjithashtu, raporti paraqet masa për të minimizuar ndikimet negative dhe për të siguruar që projekti të zbatohet në përputhje me standardet mjedisore dhe legjislacionin në fuqi.

Ky dokument përbën një hap të rëndësishëm në procesin e vendimmarrjes dhe në garantimin e një zhvillimi të qëndrueshëm të infrastrukturës rrugore në këtë zonë me rëndësi ekologjike dhe ekonomike.

Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis (VNM-së) për projektin me interes - Ndërtimi i rrugës Guri i Matozit – Gradancë në Parkun e Sharrit, është strukturuar për të ndjekur një format të vlerësimit të pranuar në përgjithësi dhe reflekton fazat e hartimit të VNM-së komform procedurave dhe ligjeve në fuqi për mjedisin të Republikës së Kosovës, Bashkimit Evropian dhe Konventave e marrëveshjeve ndërkombëtare. Tereni ku shtrihet rruga është i kodrinor me pjerrësi të theksuara, hapësira-lokaliteti respektivisht zona ku është realizuar projekti i takon Parkut Nacional Sharri, dhe është zonë e mbrojtur e natyrës. Zonat e mbrojtura definojnë si “zona relativisht të mëdha e të administruara nga shteti ose një agjenci shtetërore për ruajtjen e trashëgimisë kulturore dhe natyrore, rekreacion dhe kënaqësi”. Definicioni i IUCN12 për zonat e mbrojtura është se, zonë e mbrojtur është: një zonë e tokës/ujit posaçërisht e dedikuar mbrojtjes dhe përkujdesjes së diversitetit biologjik dhe resurseve natyrore dhe kulturore, si dhe menaxhimi përmes ligjeve dhe metodave tjera efektive. Janë 6 kategori kryesore sipas IUCN-it. Raporti përshkruan gjendjen e përgjithshme në dhe rreth lokacionit të projektit, kushtet mjedisore ekzistuese, përshkrimin teknik të projektit që është realizuar, ndikimet e mundshme të projektit në mjedis, si dhe masat për parandalimin apo minimizimin e ndikimeve në mjedis. Identifikimi i ndikimeve potenciale në mjedis, identifikimi i masave për zbutjen e këtyre ndikimeve si dhe ndërmarrja e masave adekuate për të ndikuar në evitimin apo minimizimin e ndikimeve të këtij projekti në mjedis, janë komponentët kryesorë të këtij raporti.

## 2. KORNIZA LIGJOR PËR HARTIMIN E RAPORTIT TË VLERSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

Bazuar në karakteristikat e Rrugës “Guri i Matozit – Gradancë” në Mushtisht, Faza I me gjatësi totale prej **2,113.0** metrash me të gjithë infrastrukturën përcjellëse dhe sipas gjendjes ekzistuese (vendndodhja, madhësia e shtrirjes, ndikimet e mundshme në mjedis etj.), dhe pasi që ky projekt ndodhet në zonën e mbrojtur të parkut kombëtar Sharri është kërkuar nga Inspektorati i MMPHI-së që të hartohet Elaborati i vlerësimit të ndikimit në mjedis, Ligjit me nr. 08/L-181 për vlerësimin e ndikimit në mjedis, i cili është bazë kryesore ligjore ku jemi referuar.

Për përgatitjen e këtij raporti janë konsultuar edhe ligje të tjera relevante, si:

-  Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit Nr. 03/L-025
-  Ligji për VNM Nr.08/L-181
-  Ligjin nr. 04/L-060 për mbeturina,
-  Ligjin nr. 08/L-071 për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit nr. 04/L-060 për mbeturina
-  Ligji për mbrojtjen e Ajrit nga Ndotja Nr. 08/L-025
-  Ligji për ujërat e Kosovës Nr. 04/L-147
-  Ligji për Planifikim Hapësinor Nr. 04/L-174
-  Ligji për Mbrojtjen e Natyrës Nr. 03/L-233
-  Ligji për Mbrojtje nga Zhurma Nr. 02/L-102
-  Ligji për Ndërtim Nr.04/L-110

Pasi që për këtë veprimtari është kërkuar që të bëhet vlerësimi i ndikimit në mjedis (VNM), atëherë për të adresuar ndikimet mjedisore të mundshme, masat për zvogëlimin e ndikimeve dhe përputhshmërinë ligjore, investitori ka vendosur që të kryej një studim përkatës të vlerësimit të ndikimit në mjedis, të përgatis raportin dhe të aplikoj për pëlqim mjedisor në Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë (MMPHI).

**Bazuar në Ligji për Mbrojtjen e Natyrës Nr. 03/L-233, në Neni 11 Parku kombëtar paragrafët me poshtë;**

*1. Parku kombëtar është zonë e gjerë e tokës dhe/ose ujit, me vlera të jashtëzakonshme dhe të shumëllojshme natyrore, përfshin një ose më shumë ekosisteme natyrore të ruajtura ose pak të ndryshuara dhe kryesisht dedikohet për ruajtjen e vlerave burimore të natyrës.*

### 3. PËRSHKRIMI I PROJEKTIT TE NDERTIMIT TE RRUGËS “GURI I MATOZIT – GRADANCË” FAZA 1

#### 3.1 Përshkrimi i Lokacionit

Ndërtimi i rrugës automobilistike qe lidhe lokacionin Gradanc në veri të Parkut Nacional Sharri (komuna e Suharekës) deri te Guri i Matozit me rrugën regjionalë R118, e ku do te jete ndërtim ne funksion të pushimit, rekreimit dhe rehabilitimin shëndetësor . Kjo rrugë do ndërtohet neper këto parcela: 03768-0 dhe 03769-0 të cilat janë rruge ekzistuese, këto parcela janë ne zonën kadastrale qe i përkasin Maleve te Sharrit. 1.5 km e para te kësaj rruge qe do te ndërtohet janë përgjatë lumit Mushtisht i cili është degë e lumit Grejkoc.

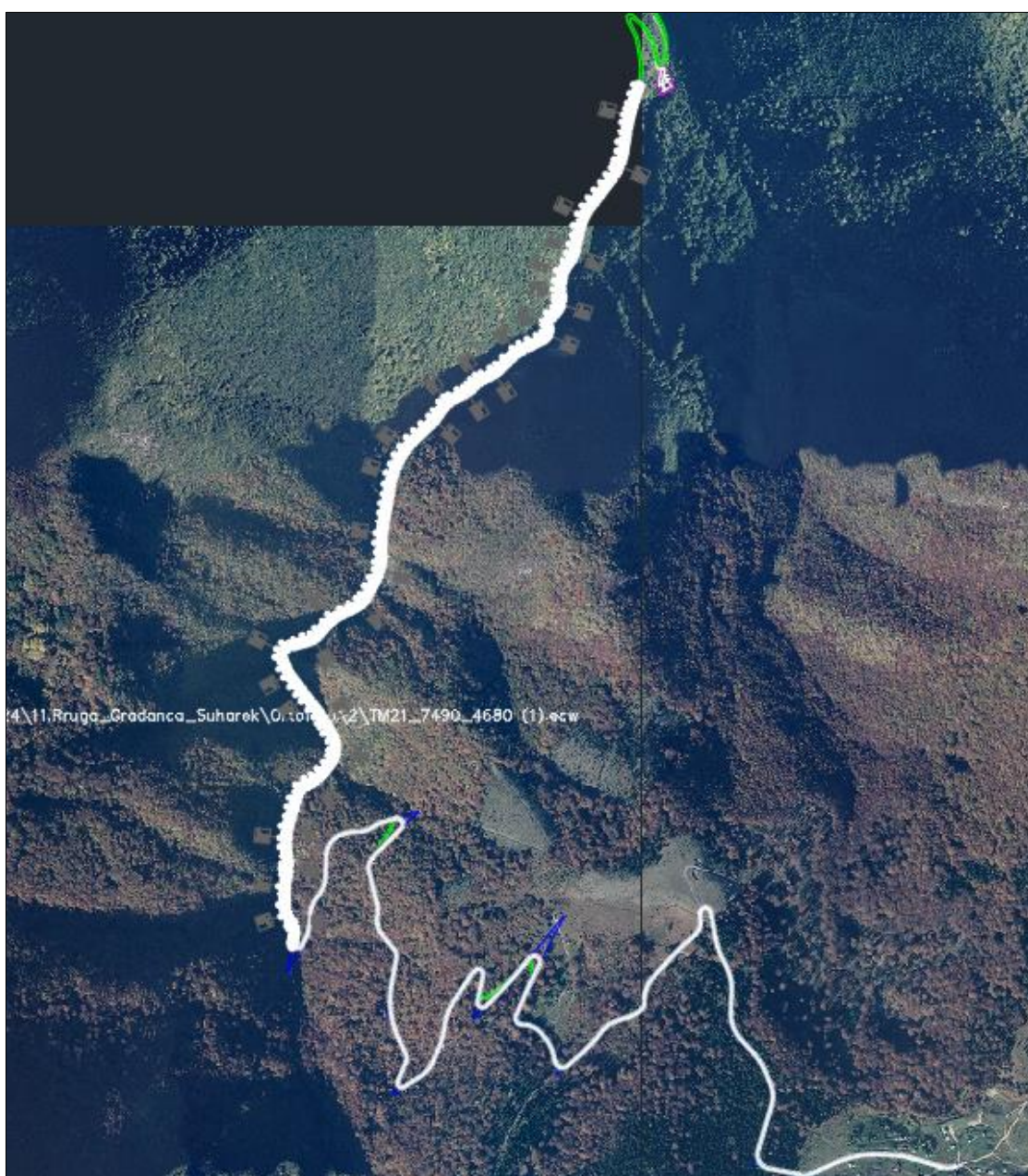


Figura 1. Situacioni i Trasesë se Rrugës

Përgjatë trasesë se rrugës qe do te ndërtohet , nuk ka shtëpi banimi apo ndonjë veprimtari biznesi, ndërsa zona te mbrojtura , komplet trasa e rrugës është e shtire ne zone te mbrojtur qe është Parku Nacional Sharri, po ashtu afër rrugës ku do ndërtohet kemi zona te veçanta , si Lëndina e Shenjte mbi 300 m dhe ne distance mbi 1.3 km është Rezervuari Rusenica.

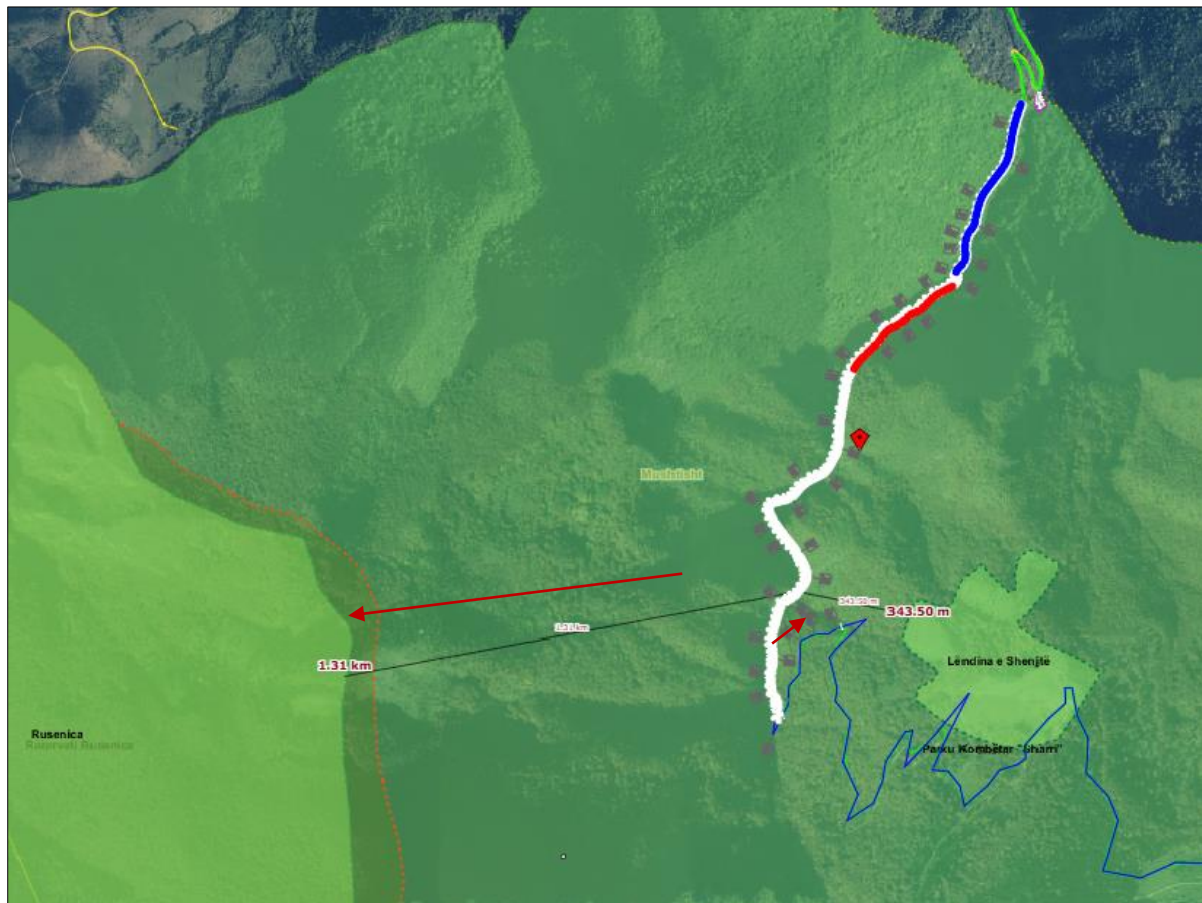


Figura 2 Raporti i rrugës me zonat e veçanta

### **3.1 Përshkrimi i veçorive Fizike të Projektit**

Projekti i rrugës “Guri i Matozit – Gradancë” në Mushtisht ka një gjatësi totale prej **2,113.0 metrash** dhe është projektuar për të siguruar një lidhje të rëndësishme brenda rrjetit rrugor të **Komunës së Suharekës** dhe **Parkut Kombëtar Sharri**. Rruga do të përmirësojë qasjen e banorëve dhe do të ndikojë në zhvillimin ekonomik dhe turistik të zonës.

#### **1. Gjendja ekzistuese**

Aktualisht, traseja e planifikuar për rrugën përfshin një terren kryesisht malor, ku trasa është **rrugë fshati me sipërfaqe të pa asfaltuar dhe shtigje të ngushta** të cilat janë të vështira për qarkullim, sidomos në kushte atmosferike të pafavorshme. Në te gjithë pjesën e trasesë, rruga ndjek gjurmët ekzistuese, ndërsa në disa pjesë të tjera kërkohet zgjerimi i trasesë.

#### **2. Karakteristikat teknike të rrugës**

- Gjatësia e përgjithshme: 2,113.0 metra

- Gjerësia e rrugës: 5.0 metra
- Bankinat  $2 \times 0.3 = 0.6$  m, me materiali Tampon – fraksion 0-31.5mm.
- Shtresa rrugore: Materiali mbushës - fraksion 0-150mm CBR>15% me trashësi te shtreses  $d=0.3$  cm duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 60 \text{ Mn/m}^2$ ). Tamponit - fraksion 0-63mm me trashësi te shtresës  $d=25$ cm (ne gjendje te ngjeshur), duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 80 \text{ Mn/m}^2$ ). Tamponit - fraksion 0-31,5mm me trashësi te shtresës  $d=10$ cm (ne gjendje te ngjeshur), duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 80 \text{ Mn/m}^2$ ).
- Shtresa e asfaltit: Dy shtresa asfalti me trashësi totale prej 12 cm. Asfalt betoni nga materiali i njëtrajtshëm AB 16 me trashësi  $t=4,0$ cm në shiritin e qarkullimit të automjeteve me dimensione sipas projektit duke përfshirë lyerjen me emulsion  $0,50 \text{ kg/m}^2$ , dhe bitozhavorrit nga materiali i njëtrajtshëm BZH 22 me trashësi  $t=8,0$ cm në shiritin e qarkullimit të automjeteve me dimensione sipas projektit duke përfshirë lyerjen me emulsion  $0,50 \text{ kg/m}^2$ .

Pjerrësia maksimale: Përputhet me standardet teknike për rrugë malore, duke siguruar qasje të sigurt dhe efikase për automjetet, pjerrësia gjatësore maksimale 14.53 %, ndërsa pjerrësia tërthore maksimale 5.0 %.

Rrezet e kthesave: Projektuar për të garantuar qarkullim të lehtë dhe të sigurt për të gjitha kategoritë e automjeteve. Rrezja minimale është 9.5 ndërsa maksimale 1000.

### 3. Struktura ndihmëse dhe masat mbrojtëse

- **Kanalizimi i ujërave atmosferikë:** Sistemi i drenazhimit për menaxhimin e ujërave të shiut dhe mbrojtjen e rrugës nga erozioni, rigolle me gjersi 0.5cm dhe trashësi 0.15cm.
- **Muret mbajtëse:** Në zona të pjerrëta për të parandaluar rrëshqitjet e dheut.

### 3.2 Përshkrimi i Veçorive Krvesore të Fazës Operative

Pas përfundimit të ndërtimit, rruga “Guri i Matozit – Gradancë” do të hyjë në fazën operative, e cila përfshin përdorimin, mirëmbajtjen dhe ndikimin e saj në qarkullim, mjedis dhe zhvillimin ekonomik të zonës.

**Funksionaliteti dhe Përdorimi** - Rruga do të shërbejë si një arterie e rëndësishme për lëvizjen e banorëve lokalë, turistëve dhe mjeteve transportuese në rajon. Do të zvogëlojë kohën e

udhëtimit dhe do të përmirësojë aksesin në zonat malore dhe fshatrat përreth. Projektuar për të përballuar një volum të moderuar të trafikut, duke përfshirë automjetet e lehta, mjetet bujqësore dhe ato të transportit të mallrave.

**Mirëmbajtja dhe Siguria Rrugore** - Periodikisht do të kryhet mirëmbajtja e shtresës asfaltike për të parandaluar dëmtimet. Pastrimi i kanaleve dhe sistemit të kullimit për të shmangur përmytjet dhe erozionin. Do të vendosen tabela orientuese dhe sinjalizime të nevojshme për sigurinë e qarkullimit. Monitorim për të parandaluar rrëshqitjet e dheut dhe dëmtimet strukturore.

**Ndikimi në Ekonomi dhe Zhvillimin e Zonës** - Për të minimizuar ndikimin, do të inkurajohet përdorimi i automjeteve me efikasitet të lartë dhe respektimi i shpejtësisë së lejuar. Monitorimi i zonave të ndjeshme ekologjike dhe ndërtimi i vendkalimeve për kafshët nëse është e nevojshme. Do të vendosen kosha për mbeturina në pika strategjike për të ruajtur pastërtinë e zonës. Në përfundim, faza operative e rrugës do të ketë një ndikim të rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë së jetës së banorëve dhe zhvillimin ekonomik, duke u siguruar që ndikimet mjedisore të menaxhohen në mënyrë të qëndrueshme.

### **3.3 Përshkrimi i procesit të punës**

Ndërtimi i rrugës “**Guri i Matozit – Gradancë**” do të kalojë në disa faza kryesore, duke përfshirë përgatitjen e terrenit, ndërtimin e shtresave rrugore dhe vendosjen e infrastrukturës mbështetëse. Procesi do të realizohet sipas standardeve teknike dhe mjedisore për të siguruar një ndërtim cilësor dhe të qëndrueshëm.

#### **1. Faza e përgatitjes së terrenit**

Kjo fazë përfshin punët përgatitore për të krijuar kushte të përshtatshme për ndërtimin e rrugës.

- Shënimi i traseve: Kryhet matja dhe vendosja e pikave referente për ndërtimin e rrugës.
- Pastrimi i terrenit: Largimi i bimësisë, gurëve dhe objekteve që mund të pengojnë ndërtimin.
- Gërmimi dhe formësimi i terrenit: Përdorimi i mjeteve të rënda për të krijuar profilin e rrugës sipas projektit

#### **2. Ndërtimi i shtresave rrugore**

Pas përgatitjes së terrenit, fillon ndërtimi i shtresave rrugore që sigurojnë qëndrueshmërinë dhe jetëgjatësinë e rrugës.

- Vendosja e materiali mbushës - fraksion 0-150mm CBR>15% me trashësi të shtresës  $d = 0.3$  cm duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 60 M_n/m^2$ ).

- Vendosja e tamponit - fraksion 0-63mm me trashësi te shtresës d=25cm (ne gjendje te ngjeshur), duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 80 \text{ Mn/m}^2$ ).
- Vendosja e tamponit - fraksion 0-31,5mm me trashësi te shtresës d=10cm (ne gjendje te ngjeshur), duke e përfshirë edhe ngjeshjen me cilindër vibrues deri në masë densiteti të kërkuar sipas normave dhe standardeve në fuqi për këtë lloj pune ( $M_t \geq 80 \text{ Mn/m}^2$ ).
- Vendosja e shtresa e Asfaltbetoni nga materiali i njëtrajtshëm AB 16 me trashësi t=4,0cm në shiritin e qarkullimit të automjeteve me dimensione sipas projektit duke përfshirë lyerjen me emulsion 0,50kg/m<sup>2</sup>, dhe
- Vendosja e bitozhavorrit nga materiali i njëtrajtshëm BZH 22 me trashësi t=8,0cm në shiritin e qarkullimit të automjeteve me dimensione sipas projektit duke përfshirë lyerjen me emulsion 0,50kg/m<sup>2</sup>.

### 3. Infrastruktura mbështetëse dhe siguria rrugore

- Ndërtimi i kanaleve anësore dhe vendosja e tubacioneve për të shmangur përmytjet dhe dëmtimin e rrugës.
- Në zona të pjerrëta, vendosen mure betoni ose gurësh për të parandaluar rrëshqitjet e dheut.
- Vendosja e tabelave të qarkullimit, shenjave horizontale dhe vertikale për të rritur sigurinë e përdoruesve të rrugës.
- Ndërtimi i zonave të përshtatshme për lëvizjen e sigurt të banorëve dhe kafshëve.

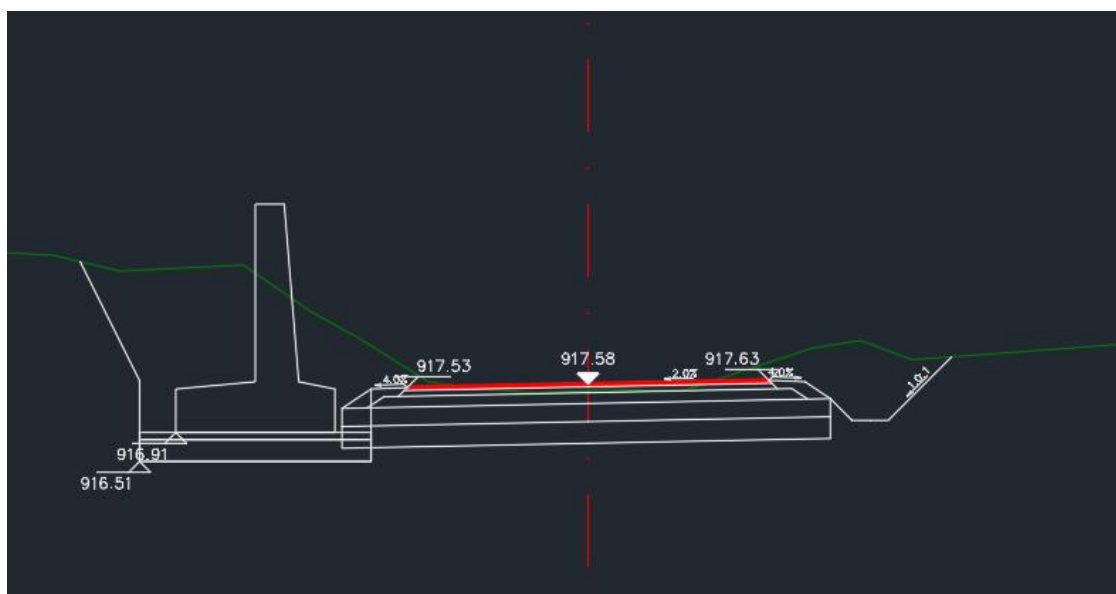


Figura 3 Profili tërthor i rrugës me infrastrukture mbështetëse

#### 4. Testimi dhe Finalizimi

- Para se rruga të vihet në funksion, kryhen disa kontrole teknike për të siguruar cilësinë dhe sigurinë e saj: Kontrolli i sipërfaqes së rrugës për të verifikuar qëndrueshmërinë dhe uniformitetin e asfaltit. Testimi i sistemit të drenazhimit për të vlerësuar funksionalitetin e tij në largimin e ujërave. Inspektimi i sinjalistikës rrugore për të garantuar se është e vendosur sipas standardeve. Pranim teknik dhe dorëzimi i projektit për përdorim të plotë nga komuniteti.

#### 5. Menaxhimi i mbetjeve dhe rinatyalizimi

Pas përfundimit të ndërtimit, do të kryhen këto veprime për të reduktuar ndikimin në mjedis. Largimi i mbeturinave ndërtimore dhe transportimi i tyre në vendet e përshtatshme. Rikuperimi i sipërfaqeve të prekura përmes mbjelljes së bimësisë së re dhe stabilizimit të dheut. Monitorimi i hershëm i stabilitetit të rrugës për të identifikuar çdo problem potencial.

Ky proces siguron një ndërtim efikas, të sigurt dhe të qëndrueshëm të rrugës **“Guri i Matozit – Gradancë”**, duke garantuar që ajo të përmbushë nevojat infrastrukturore dhe të ndikojë pozitivisht në zhvillimin lokal.

#### **3.5 Përlllogaritja sipas llojit dhe sasisë të mbetjeve dhe emetimeve të pritura gjatë fazës së operimit**

Gjatë fazës operative të rrugës **“Guri i Matozit – Gradancë”**, do të prodhohen mbetje dhe emetime të ndryshme që lidhen kryesisht me trafikun, mirëmbajtjen dhe përdorimin e rrugës nga automjetet dhe komuniteti lokal. Këto mbetje dhe ndotës ndahen në mbetje të ngurta, mbetje të lëngëta dhe emetime ajrore, të cilat kërkojnë masa të veçanta menaxhimi për të reduktuar ndikimin e tyre në mjedis.

**Ajer:** Trafiku i automjeteve do të gjenerojë emetime të gazrave të dëmshëm, kryesisht dioksid karboni (CO<sub>2</sub>), monoksid karboni (CO), okside të azotit (NO<sub>x</sub>) dhe grimca PM10 dhe PM2.5. Bazuar në intensitetin e trafikut dhe kategorinë e mjeteve, vlerësohet se gjatë një viti mund të lëshohen në atmosferë:

- 300-500 ton CO<sub>2</sub>, si rezultat i djegies së karburanteve.
- 20-40 ton NO<sub>x</sub>, që kontribuojnë në formimin e smogut dhe ndotjen e ajrit.
- 5-10 ton grimca të imëta PM10 dhe PM2.5, të cilat ndikojnë në cilësinë e ajrit

**Ujë :** Gjatë operimit të rrugës, një ndër burimet kryesore të ndotjes së ujit janë vajrat dhe derivatet e naftës që mund të rrjedhin nga automjetet. Pritet që këto rrjedhje të jenë në intervalin **500-1000 litra në vit**, sidomos në pikat ku trafiku është më i dendur ose në rastet e aksidenteve.

Për minimizimin e ndikimit të tyre, do të ndërtohen kanale kullimi dhe sisteme filtrimi për të parandaluar ndotjen e ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore.

**Dhe:** Gjatë fazës operative të rrugës **“Guri i Matozit – Gradancë”**, ndotja e tokës ndodhë për shkak të mbetjeve të ngurta, rrjedhjeve të lëngëta nga automjetet dhe materialeve të shpërndara nga trafiku i rënduar. Kjo ndotje mund të ndikojë cilësinë e tokës, biodiversitetin dhe burimet ujore nëntokësore, prandaj është e rëndësishme të vlerësohet dhe menaxhohet me kujdes.

**Flora dhe Fauna:** Rruga "Guri i Matozit – Gradancë" kalon në një zonë me rëndësi ekologjike, pasi ndodhet brenda Parkut Kombëtar të Sharrit. Kjo zonë karakterizohet nga një biodiversitet i pasur me lloje të ndryshme bimësh dhe kafshësh, të cilat mund të ndikohen nga ndërtimi dhe operimi i rrugës. Në këtë seksion do të përshkruhen llojet kryesore të florës dhe faunës, si dhe ndikimi i mundshëm i projektit në to. Megjithatë, me masa të përshtatshme mbrojtjeje dhe monitorimi të vazhdueshëm, ndikimet negative mund të minimizohen, duke siguruar një zhvillim të qëndrueshëm të infrastrukturës dhe mbrojtjen e natyrës.

**Ndikimet sociale dhe ekonomike** – Ndërtimi dhe operimi i rrugës **"Guri i Matozit – Gradancë"** do të ketë ndikime të rëndësishme sociale dhe ekonomike për komunitetin lokal. Përmirësimi i lidhjeve tregtare, rritja e investimeve dhe punësimi janë disa nga përfitimet kryesore, ndërsa zhvendosja e komuniteteve, ndotja dhe rreziqet për habitatet natyrore janë sfidat kryesore. Për të siguruar që ky projekt të ketë një ndikim pozitiv dhe të qëndrueshëm, nevojiten masa të kujdesshme menaxhuese dhe bashkëpunim i ngushtë me komunitetin dhe autoritetet lokale.

#### 4. PËRSHKRIMI I ALTERNATIVAVE TË ARSYESHME PËR NDËRTIMIN E RRUGËS KRYESORE “GURI I MATOZIT – GRADANCË”

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" në Mushtisht është rezultat i një analize të kujdesshme të nevojave infrastrukturore dhe karakteristikave të zonës. Alternativat e arsyeshme për ndërtimin e kësaj rruge janë shqyrtuar duke marrë parasysh disa faktorë kyç, si terreni, funksioni rekreativ i zonës dhe lartësia mbidetare e favorshme.

- Terreni i zonës luan një rol të rëndësishëm në nevojën për përmirësimin e infrastrukturës rrugore. Rruga e propozuar do të lehtësojë qarkullimin dhe do të mundësojë një lidhje më të sigurt dhe efikase midis lokaliteteve. Në mungesë të kësaj rruge, lëvizshmëria e banorëve dhe transporti i mallrave do të mbeten të kufizuara, duke ndikuar negativisht në zhvillimin ekonomik dhe social të zonës.
- Zona ka një potencial të lartë për aktivitete rekreative dhe turizëm. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore do të krijojë qasje më të lehtë për vizitorët dhe do të nxisë zhvillimin e aktiviteteve natyrore si ecja malore, eksplorimi dhe turizmi rural. Kjo do të ndikojë pozitivisht në zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik, duke sjellë përfitime për komunitetin lokal dhe bizneset që operojnë në sektorin e turizmit dhe rekreacionit.
- Lartësia mbidetare e zonës është e përshtatshme dhe ndërtimi i rrugës është i justifikueshëm nga pikëpamja inxhinierike dhe mjedisore. Lartësia mbidetare favorizon kushte klimatike të qëndrueshme dhe ofron mundësi për zhvillim të qëndrueshëm të infrastrukturës pa rrezik të lartë nga faktorë natyrorë, si erozioni apo përmbytjet.
- Rruga ekzistuese mund të jetë e dëmtuar ose jo e përshtatshme për lëvizje të sigurt, veçanërisht në kushte të pafavorshme atmosferike. Ndërtimi i rrugës së re me standarde më të mira do të zvogëlojë rrezikun e aksidenteve dhe do të përmirësojë kushtet e transportit për banorët dhe vizitorët.

Duke marrë parasysh këta faktorë, ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" paraqitet si një alternativë e arsyeshme dhe e nevojshme për të përmirësuar qasjen, për të nxitur zhvillimin ekonomik dhe për të krijuar një infrastrukturë të qëndrueshme që i shërben komunitetit dhe mjedisit përreth.

## 5. GJENDJA AKTUALE E MJEDISIT

Mjediti në Parkun Kombëtar “Sharri” është një nga më të pasurit dhe më të rëndësishmit në Kosovë, duke ofruar një biodiversitet të jashtëzakonshëm, peizazhe të mrekullueshme dhe ekosisteme të ruajtura natyralisht. Ky park shquhet për relievin e tij malor, me majat e larta të Sharrit, lugina të thella dhe pllaja alpine që krijojnë një peizazh të larmishëm dhe unik. Parku Kombëtar “Sharri” është një pasuri natyrore e jashtëzakonshme, ai përballlet me sfida mjedisore si shpyllëzimi i paligjshëm, ndotja dhe ndërhyrjet njerëzore. Për të mbrojtur këtë ekosistem të çmuar, janë marrë masa për ruajtjen e biodiversitetit dhe zhvillimin e qëndrueshëm të turizmit, duke promovuar praktika që nuk dëmtojnë mjedisin.

### 5.1. Hidrografia

PN ‘Mali Sharr’ e karakterizojnë sasitë e mëdha të reshjeve atmosferike të cilat i japin atrakcion këtij territori. Karakteristikë e përgjithshme është se rrjedhjet e ujërave sipërfaqësore, nga burimi deri në grykëderdhje, janë shumë të shpeshta. Pos rrjedhjeve të shpeshta dhe të pasura, me ujë të përrunjve dhe lumenjve malorë, me numër të shprehur të ujëvarave dhe rrjedhjeve të rrëkeve, këtë territor e presin në të gjitha drejtimet. Rajoni i Malit Sharr është i pasur edhe me disa liqeje akullnajorë (glacial). Pothuajse i tërë territori i parkut nacional i takon dy pellgjeve të lumenjve më të mëdhenj – Lepencit dhe Lumbardhit të Prizrenit. Për nga atraksioni i vet dallohet Lepenci përkatësisht degët e djathta të tij të cilat njëkohësisht kalojnë edhe nëpër pjesët më të bukura dhe shtigjet kryesore të skijimit të Malit Sharr. Lepenci buron dhe krijohet me bashkimin e rrjedhjeve të cilat burojnë nga malet e Cerevës dhe Jezercit. Në rrjedhjen e vetë nëpër territorin e Parkut Nacional atij i bashkëngjiten disa degë nga ana e majtë dhe e djathtë. Posaçërisht janë të rëndësishme degët e djathta të përrunjëve dhe lumenjëve siç janë lumi i Thatë, Murzhica me degët e veta tejet atraktive Proska e Dulës, Bllateshtica, lumi i Bollonjskës dhe Kallugjerica. Këta lumenj, degët burimore të të cilëve vijnë nga malet më të larta në pjesët më jugore të parkut nacional, janë të shpejta me një numër të ujëvarave dhe rrjedhjeve të rrëkeve. Derisa rrjedhja e Lepencit zë pjesën më të madhe verilindore të Parkut Nacional, derdhja e Lumbardhit të Prizrenit mbulon pjesët jugperëndimore të tij. Pjesën më të madhe të këtij pellgu lumor, janë degët e majta, të cilat burojnë nga malet e larta të Majës së Zezë, Koblicës, Kara Nikollës etj, dhe si të tilla rrjedhjet e sipërme të tyre janë shumë të shpejta dhe atraktive. Posaçërisht dallohet dega e proskës së Lubinit me degët e veta. Liqenet glaciale paraqesin njërën nga bukuritë më të mëdha të Malit Sharr. Në lartësinë mbidetare mbi 1,900 m ka disa liqeje të cilët posaçërisht dallohen sipas bukurisë dhe madhësisë. Këtu vlen të përmenden para së gjithash Liqeni i Livadicës dhe Liqeni i Jazhincës e pastaj edhe të tjerë si:

Liqenet e Gornjasellës, Karanikollës, Miskovës, Bezdankës etj. Liqeni më i madh është ai i Livadicës, i cili shtrihet nën majën malore me po të njëjtin emër në l.m. prej 2,173 m. Ka formë të zgjatur, me gjatësi prej 230 m, gjerësi 120 m, dhe thellësinë më të madhe prej 7.3 m. Në kohën e verës temperatura e ujit ndonjëherë arrinë edhe deri në 20°C. Liqeni i Jazhincës shtrihet në pjesën shkëmbore të Sharrit – nën majën e Bistrës. Është më i vogël se Liqeni i Livadicës, ka gjatësinë prej rreth 120m, gjerësinë 80m dhe thellësi deri në 11m. Liqenet e Gornjësellës (i Epërm dhe i Poshtëm), shtrihen mbi burimin e Bistricës së Prizrenit dhe është i madh – gjatësia 100 m, gjerësia 53 m ndërsa thellësia 1.5 m. Ngjyra e ujit liqenor shkon prej të kaltrës deri në të gjelbërt..

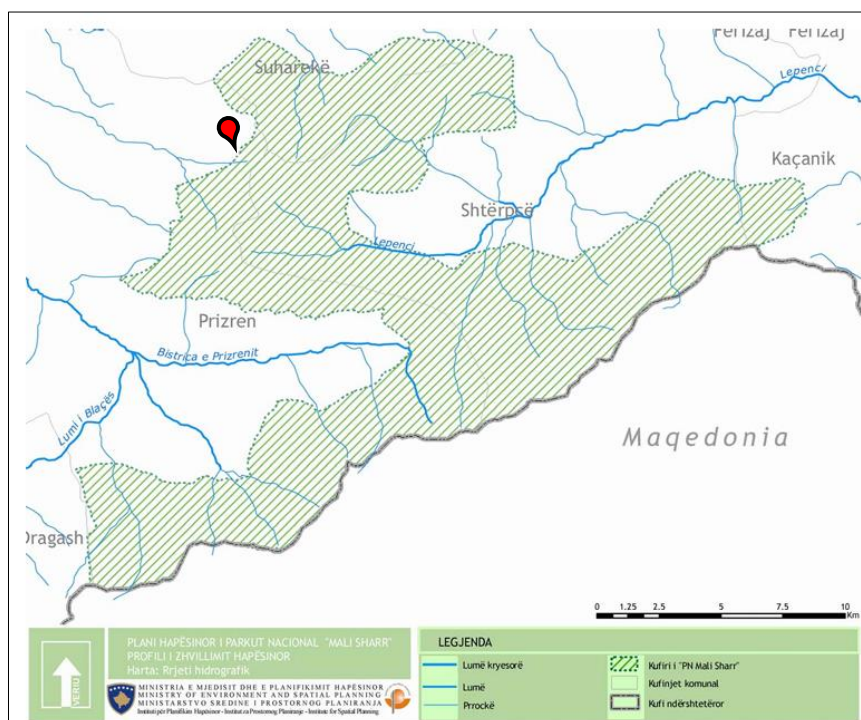


Figura 4. Rrjeti Hidrografik i zonës ku do të ndërtohet rruga

## **5.2. Kushtet klimatike**

Parku Nacional "Mali Sharr" sipas klasifikimit klimatik të Kosovës hynë në klimën lindore kontinentale. Kurse, në vet Parkun Nacional dominojnë klimat alpke dhe ajo kontinentale, e cila herëpashere ndikohet nga klima e mesme kontinentale. Faktorët kryesor që ndikojnë në klimën e një rajoni janë elementet dhe dukuritë meteorologjike. Në hapësirën e Parkut Nacional, është vetëm një vend-matje (apo stacion meteorologjik) në Brezovicë, me lartësi mbidetare 860 m, i cili daton që nga viti 1949. Ndërsa, stacioni tjetër më i afërt, është ai i Jazhincës me lartësi mbidetare të vend-matjes 950 m dhe gjendet në Republikën e Maqedonisë, i cili ka raportuar të dhëna meteorologjike gjatë viteve 1949 - 1991. Nga analiza e bazës së të dhënave në sektorin e meteorologjisë në IHMK, për këto dy stacione (vend-matje) rezulton që temperatura mesatare vjetore shumë vjeçare është 8.4 gradë celsius. Muaji me i ftohtë është

Janari me -1.8 dhe -1.3 gradë celsius, kurse vlerat ekstreme të temperaturës në të dy vend-matjet janë ato të vitit 1963 me -33 dhe -34 °C dhe se temperatura mesatare ditore luhet nga 18 – 20°C. Vlera mesatare e lagështisë relative është 67-70 % për dy vend-matjet. Erërat arrijnë shpejtësinë nga 1-16 m/s, dominojnë drejtimet e erës nga ana e Jugut, jugperëndimit dhe juglindjes. Sasia e reshjeve si vlerë mesatare në Shtërpçë dhe Jazhincë variojnë nga 670 deri në 1200 mm. Në muajin shkurt dhe mars shpesh herë shkaktohen edhe ortehtët e borës ku si pasojë kanë humbur jetën edhe disa qytetar. Ditë me diell në këtë rajon janë 220 deri në 280. Vranësirat dhe lidhshmëria me rrezatimin e diellit dukshëm mund të ndikojnë në valorizimin turistik të ndonjë territori e sidomos malor. Mirëpo, për shkak të paraqitjes së inverzionit të temperaturës si dhe paraqitjet e shpeshta të mjegullës në luginat rreth e rrotull, rrezatimi diellor në Malin Sharr zgjat me tepër gjatë dimrit, sidomos në pjesët e ekspozuara kah diell.

### **5.3.Zonat e Mbrojtura**

Në lokacionin ku do të ndërtohet impianti, nuk ka zona të mbrojtura mjedisore. Ky informacion është i rëndësishëm për vlerësimin e mundësive të zhvillimit të impiantit, pasi mungesa e zonave të mbrojtura lehtëson ndërtimin dhe operimin e projektit pa u penguar nga kufizime ligjore apo mjedisore që mund të aplikohen në zona të mbrojtura.

### **5.4. Flora, fauna dhe persazhi**

Për nga aspekti floristik, PN “Mali Sharr” bën pjesë në malet më të begatshme të Gadishullit Ballkanik. Këtu vërehet prezenca e një numri të llojeve drunore endemike dhe relikte, siç janë arneni i bardh, rrobulli, panja malore, bresheu i rëndomt, kërleka, lloj i rëndësishëm për pyllëzimin e sipërfaqeve të erodura si dhe Rododendra ferrigineum . Në rajonin e lartë malor, duhet të përmenden llojet e rëndësishme të maleve të larta, areali i të cilave është i lidhur, kryesisht për malet e larta të Europës jugore dhe të mesme (Alpe, Apenine, Karpate, Pirinej, Tatra). Kështu prej këtyre llojeve do të ceken: Troli europian, Zhabinorja malore, Zhabinorja ura-ura, Zhabinorja maledashëse, Karafili pyjor, Xërxelja alpine, Shelgu i fletëtopitur, Shelgu i rrjetëzuar, Empetri, Mlaka malore, Iriqëza gjethekundrejtë, Iriqëza arëtoje, Iriqëza si thonjë, Genciana pranverore, Genciana, Kulmaku i çarë tresh, Elyna myosuroides, Presja, Presja e zezë, Flokëza e vogël, Tërshëra) dhe shumë lloje tjera. Llojet bimore mjekësore janë: barpezmi mijëfletësh, rrush arushe, helmarina, lulebalsami, zhumbrica, shtara e bardhë, lloji i sarëzës etj. Përkundrejt llojeve bimore që janë banorë të viseve të larta, ku bimët zhvillohen thuaja se në borë, në pjesët e ulta, si pasojë e veprimt të Mesdheut, përgjatë Lumbardhit të Prizrenit, respekti vishte Grykës së Kaçanikut, në po këtë mal jetojnë edhe lloje të tjera siç janë: Salvia officinalis, Ruta, Arrësi barëmajasëlli, Ferrëmi, Këleria e shëndritshme, Pendëkaposhi

mesdhetar, Parenticella gjethegjërë, Linaria e peliserit, Armiza e stërhapur, Derdhja, Kokoçelli, e tjera. E gjithë kjo që është cekur me specifitetet dhe begatinë e florës së PN “Malit Shar”, flet për rëndësinë e jashtëzakonshme të tij në aspektin floristik.

**Fauna** - Territori i Sharrit me biotopet e ndryshme është shumë i pasur në pikëpamje faunistike. Në të janë prezentë lloje të veçanta të shtazëve, të cilat ekskluzivisht janë të lidhura për biotope specifike, që d.m.th. se përhapja e tyre është e ngushtë dhe i përkasin llojeve endemike. Ndërsa llojet e tjera që hasen në biotope të ndryshme janë të përhapjes së gjerë. Fauna e Sharrit dhe në përgjithësi fauna e Kosovës deri sot nuk është hulumtuar sa duhet., deri më tani janë evidentuar: 7 lloje peshqish, 9 lloje amphibie, 10 lloje reptil, 154 lloje shpend dhe 30 lloje gjitarësh.

### **5.5.Ndotja dhe degradimi**

Në territorin e PN nuk ka monitorim të mjedisit, për këtë arsye kemi mungesë të informatave, sa i përket shkallës së ndotjes të elementeve mjedisorë (ajrit, ujit dhe tokës) brenda Parkut. Degradimi i pyjeve, është më e shprehura si dukuri negative, ku si shkaktar kryesor janë prerja ilegale dhe djegëjet. Kështu pyjet e rrobullit që shtrihen në pjesën e Oshllakut, Koxhaballkan dhe Pashallare me siperfaqe prej 10 %, janë të dëmtuara si pasojë e zjarrit pyjor të vitit 2000 dhe zhvillimit intenziv të insekteve dëmtuese që janë shfaqur në mënyrë masive pas djegëjes. Në kuadër të saj tërësisht të dëmtuara janë 4.5 %. Ndërsa sipërfaqet me pyje të ulta dhe shkurre janë të dëmtuar për rreth 45 % si pasojë e prerjes së pakontrolluar. Nga kjo dukuri, në komunën e Suharekës, në rajonin e Dellocit dhe Mushtishtit, janë degraduar pyjet e ahut me rreth 20 ha. Degradimi i tokës është i shprehur në disa pika në kuadër dhe përreth Parkut, në formën e grryerjës së sipërfaqës së tokës dhe përpunimit të mëtutjeshëm të këtij materiali. Kjo formë e intervenimit është shumë e dëmshme për shkak se: dëmton konfiguracionin e terrenit, e shkatrron pejsazhin dhe cka është më e rëndësishmja për shkak të zhurmës së krijuar, ndikon në largimin dhe zhdukjen e florës dhe faunës. Në bazë të hulumtimit u vërtetua se në kuadër ose në afërsi të Parkut (sipas shënimeve të mbledhura të vitit 2002, 2004 dhe 2007) ekzistojnë trembëdhjetë gurëthyes që dallojnë për nga madhësia dhe teknika e shfrytëzuar. Momentalisht pjesa më e madhe e tyre e kanë shuar aktivitetin duke i përjashtuar dy prej tyre që ende funksionojnë. Fjala është për gurëthyesin që ndodhet në pjesën veriore të Rezervatit të Rusenicës (fillimi Grykës së Rusenicës), në largësi prej 1.5 km në JP të fshatit Mushtisht që si territor i takon komunës së Suharekës. Dhe, gurëthyesi tjetër që gjendet rrëzë malit Oshlak, në afërsi të fshatit Gornjasella, në të majtë të rrugës Prizren – Shtërpçë, në largësi prej 250 metra nga rruga në brendi të Parkut dhe si territor i takon komunës së Prizrenit.

## 6. IDENTIFIKIMI DHE PËRSHKRIMI I NDIKIMEVE NË MJEDIS

Ndërtimi i rrugës "**Guri i Matozit – Gradancë**" në **Mushtisht** sjell ndikime të ndryshme në mjedis, të cilat mund të jenë **pozitive dhe negative**. Këto ndikime varen nga fazat e ndërtimit dhe përdorimit të rrugës, duke ndikuar në cilësinë e ajrit, tokën, biodiversitetin, burimet ujore dhe aspektet socio-ekonomike.

### **6.3.Ndikimet në ajër**

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" do të ndikojë në cilësinë e ajrit gjatë fazës së ndërtimit dhe pas përfundimit të saj. Gjatë ndërtimit, makineritë e rënda dhe aktivitetet e gërmimit do të gjenerojnë pluhur dhe grimca të ngurta, të cilat mund të ndikojnë në shëndetin e punëtorëve dhe komunitetit lokal. Gjithashtu, do të ketë emetim të gazeve ndotëse si dioksidi i karbonit (CO<sub>2</sub>), oksidet e azotit (NO<sub>x</sub>) dhe monoksidi i karbonit (CO), të cilat rrjedhin nga motorët me djegie të brendshme. Ndotja e ajrit do të vazhdojë edhe pas përfundimit të rrugës për shkak të rritjes së trafikut, duke sjellë emetime të vazhdueshme të gazeve nga automjetet, të cilat mund të ndikojnë në cilësinë e ajrit dhe ndryshimet klimatike në nivel lokal. Për të reduktuar ndikimet negative, është e nevojshme të zbatohen masa si kontrolli i pluhurit gjatë ndërtimit, përdorimi i mjeteve të teknologjisë së pastër dhe krijimi i sipërfaqeve të gjelbërta përgjatë rrugës për të përmirësuar cilësinë e ajrit

### **6.2 Ndikimet në tokë**

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" do të ndikojë në cilësinë dhe strukturën e tokës për shkak të gërmimeve, prerjeve dhe lëvizjes së masave të dheut. Procesi i ndërtimit mund të shkaktojë erozion dhe humbje të pjellorisë së tokës si pasojë e ekspozimit të shtresave të sipërme ndaj faktorëve atmosferikë. Ndryshimet në topografi dhe përdorimi i materialeve ndërtimore mund të çojnë në përkeqësimin e strukturës së tokës dhe rritjen e rrezikut të rrëshqitjeve, sidomos në terrenet me pjerrësi. Gjithashtu, ndotja nga derdhja e hidrokarbureve dhe materialeve ndërtimore mund të ndikojë në cilësinë e tokës, duke ndikuar negativisht në ekosistemet dhe aktivitetet bujqësore në zonë. Për të minimizuar këto ndikime, është e nevojshme të merren masa për stabilizimin e terrenit, parandalimin e erozionit dhe menaxhimin e mbetjeve ndërtimore në mënyrë të kontrolluar.

### **6.3 Ndikimet në ujë**

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" mund të ndikojë negativisht në burimet ujore përmes rritjes së sedimentimit, ndotjes kimike dhe ndryshimeve në rrjedhën natyrore të ujit. Aktivitetet e gërmimit dhe prerja e vegjetacionit mund të shkaktojnë erozion, duke rritur përqendrimin e grimcave të ngurta në lumenj dhe burime ujore, gjë që mund të ndikojë në

cilësinë dhe qartësinë e ujit. Përdorimi i makinerive të rënda dhe materialeve ndërtimore rrit rrezikun e ndotjes nga derdhja e karburanteve, vajrave dhe kimikateve të tjera, të cilat mund të depërtojnë në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore. Ndryshimet në strukturën e terrenit dhe ndërtimi i kanalizimeve të reja mund të ndryshojnë rrjedhën natyrore të ujërave, duke ndikuar në furnizimin me ujë të komuniteteve dhe ekosistemeve lokale. Për të minimizuar këto ndikime, është e rëndësishme të përdoren barrierat mbrojtëse ndaj erozionit, të monitorohet cilësia e ujit dhe të zbatohet një menaxhim i kujdesshëm i mbetjeve dhe kimikateve gjatë gjithë fazës së ndërtimit.

#### **6.4 Ndikimet në peizazh**

Fragmentimi i peizazhit mund të ndikojë negativisht në vazhdimësinë e ekosistemeve dhe të pengojë lëvizjen natyrore të faunës. Gjithashtu, depozitimi i materialeve ndërtimore dhe mbetjeve në hapësira të pambrojtura mund të përkeqësojë cilësinë estetike të mjedisit. Për të minimizuar këto ndikime, është e nevojshme që punimet të kryhen me kujdes duke ruajtur sa më shumë mbulesën bimore, të realizohet rehabilitimi i zonave të prekura pas ndërtimit dhe të përdoren teknika të integritit të rrugës në peizazh për të ruajtur harmoninë natyrore të mjedisit..

#### **5.5 Ndikimet në Florë dhe faunë**

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" do të ndikojë në florën dhe faunën e zonës përmes shpyllëzimit, fragmentimit të habitatit dhe ndotjes mjedisore. Prerja e pyjeve dhe largimi i bimësisë natyrore do të shkaktojë humbje të habitateve për shumë lloje bimore dhe shtazore, duke ndikuar në biodiversitetin lokal. Fragmentimi i ekosistemeve do të pengojë lëvizjen e kafshëve të egra, duke vështirësuar qasjen e tyre në burimet ushqimore dhe zonat e shumimit. Zhurmat dhe aktivitetet ndërtimore do të shkaktojnë stres dhe zhvendosje të specieve të ndjeshme, ndërsa ndotja nga pluhuri, mbetjet ndërtimore dhe kimikatet mund të ndikojë negativisht në cilësinë e tokës dhe ujit, duke dëmtuar më tej florën dhe faunën. Për të minimizuar këto ndikime, është e nevojshme të zbatohen masa si krijimi i korridoreve ekologjike, mbrojtja e zonave të ndjeshme dhe rehabilitimi i habitateve pas përfundimit të ndërtimit të rrugës.

#### **6.6 Ndikimet në vendbanime dhe popullatë**

Në fazën e ndërtimit, mund të ndodhin shqetësime për banorët për shkak të zhurmës, pluhurit dhe rrugëve të mbyllura ose të përkohshme, të cilat mund të pengojnë qasjen në shtëpitë dhe burimet e tjera të rëndësishme, si spitalet dhe shkollat. Aktivitetet ndërtimore mund të shkaktojnë gjithashtu rritje të trafikut dhe aksidenteve, duke paraqitur rrezik për sigurinë e

banorëve dhe përdoruesve të rrugës. Pas përfundimit të ndërtimit, mund të përmirësohet aksesibiliteti dhe lidhja e zonës me pjesë të tjera të rajonit, duke sjellë mundësi ekonomike dhe përfitime për komunitetin, si rritja e mundësive për transport dhe tregti. Megjithatë, rritja e trafikut mund të çojë në ndotje të ajrit dhe zhurmë, duke ndikua negativisht në cilësinë e jetesës. Në përgjithësi, ndikimet pozitive mund të përfshijnë zhvillimin ekonomik, por për të minimizuar ndikimet negative, është e nevojshme të zbatohen masa të menaxhimit të trafikut dhe ndotjes pas përfundimit të ndërtimit.

#### **6.7 Ndikimet nga zhurma**

Gjatë ndërtimit, makineritë e rënda, si ekskavatorët, kamionët dhe mjetet e tjera të ndërtimit, do të shkaktojnë nivele të larta të zhurmës, që mund të shqetësojnë banorët dhe ndikojnë negativisht në cilësinë e jetës. Zhurma mund të shkaktojë stres të shtuar, probleme me gjumin dhe shqetësime psikologjike për komunitetin lokal. Për kafshët e egra, zhurma mund të shkaktojë zhvendosjen e tyre nga habitatet natyrore dhe të ndikojë në proceset e shumimit dhe migrimit. Pas përfundimit të ndërtimit, rritja e trafikut do të sjellë një rritje të vazhdueshme të zhurmës, e cila mund të ndikojë edhe në jetën e përditshme të banorëve, duke e bërë zonën më të pakëndshme për të jetuar. Për të zvogëluar ndikimet e zhurmës, është e rëndësishme të merren masa të menaxhimit të trafikut, si përdorimi i rrugëve të reja për kalimin e mjeteve dhe instalimi i barrierave akustike për të reduktuar ndotjen e zhurmës në zonat e banuara..

#### **6.8.Ndikimet në raste të aksidenteve mjedisore**

Aksidentet mjedisore gjatë ndërtimit dhe funksionimit të rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" mund të shkaktojnë dëme serioze për mjedisin dhe komunitetin lokal. Aksidentet mund të përfshijnë derdhje të substancave të rrezikshme, si karburante, vajra, kimikate ndërtimore, ose mbetje të tjera të dëmshme që mund të depërtojnë në tokë dhe ujë, duke shkaktuar ndotje dhe dëme afatgjata në ekosisteme. Për shembull, derdhja e naftës ose kimikateve mund të ndotë ujërat sipërfaqësorë dhe nëntokësorë, duke ndikuar në cilësinë e ujit dhe biodiversitetin e zonës. Gjithashtu, aksidentet që përfshijnë shkatërrimin e makinerive ose dështimin e sistemeve të menaxhimit të mbetjeve mund të shkaktojnë rritje të ndotjes ajrore dhe tokës, duke rritur rrezikun për shëndetin e popullatës dhe faunës. Në raste të tilla, është thelbësore që të ndërmerren masa të menjëhershme për menaxhimin e pasojave, si dhe për rikuperimin dhe pastrimin e zonës, duke përdorur teknika të specializuara dhe duke siguruar mbështetje për komunitetin dhe ekosistemet e prekura. Implementimi i planeve për reagimin ndaj emergjencave dhe trajnimi i punonjësve për të menaxhuar situata të tilla do të ndihmojë në minimizimin e ndikimeve negative nga aksidentet mjedisore.

## 7. PËRSHKRIMI I PASOJAVE TË MUNDËSHME NË MJEDIS

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" mund të sjellë pasoja të ndryshme mjedisore gjatë fazave të ndryshme të projektit. Pasojat mund të jenë afatshkurtra ose afatgjata dhe mund të ndikojnë në ajër, tokë, ujë, florë dhe faunë, si dhe në cilësinë e jetesës për popullatën e zonës.

**Ndikimet në ajër:** Gjatë ndërtimit, makineritë e rënda dhe proceset e gërmimit mund të shkaktojnë ndotje nga pluhuri dhe gazra të dëmshëm (si dioksidi i karbonit, oksidet e azotit, dhe monoksidi i karbonit). Pas përfundimit të ndërtimit, trafiku i rritur do të shkaktojë emetime të vazhdueshme që mund të ndikojnë negativisht në cilësinë e ajrit dhe të kontribuojnë në ndryshimet klimatike lokale

**Ndikimet në tokë:** Gërmimi dhe ndërtimi i rrugës mund të shkaktojë humbje të tokës bujqësore dhe ndryshime në strukturën e saj, duke çuar në erozion dhe përkeqësimin e cilësisë së tokës. Depozitimi i materialeve të ndërtimit dhe mbetjeve mund të ndikojë negativisht në stabilitetin e tokës dhe mund të shkaktojë rrëshqitje ose rritje të rrezikut të përmblyjeve.

**Ndikimet në ujë:** Aktivitetet e ndërtimit mund të shkaktojnë sedimentim dhe ndotje të ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore nga pluhuri, kimikatet, dhe substanca të tjera të lëshuara nga makineritë dhe materialet ndërtimore. Ky ndotje mund të ndihmojë në përkeqësimin e cilësisë së ujit dhe mund të ndikojë në ekosistemet ujore dhe burimet e ujit të pijshëm.

**Ndikimet në florë dhe faunë:** Shpyllëzimi dhe prishja e habitateve natyrore do të ndikojnë negativisht në florën dhe faunën lokale. Ndryshimi i habitatit mund të çojë në zhvendosjen e specieve dhe humbjen e biodiversitetit. Gjithashtu, rritja e trafikut pas përfundimit të ndërtimit do të shkaktojë shqetësime për kafshët e egra, duke u penguar ato në migrim dhe kërkim ushqimi.

**Ndikimet në vendbanime dhe popullatë:** Ndërhyrjet dhe aktivitetet ndërtimore mund të shkaktojnë shqetësime për banorët e zonës për shkak të zhurmës, pluhurit dhe përkohësisht pengimin e qasjes në shtëpitë e tyre. Pas përfundimit të ndërtimit, trafiku i rritur mund të shkaktojë ndotje të ajrit dhe zhurmë, duke ndikuar negativisht në cilësinë e jetesës.

**Ndikimet nga zhurma:** Gjatë ndërtimit dhe pas përfundimit të rrugës, niveli i zhurmës mund të rritet ndjeshëm. Zhurma nga makineritë dhe trafiku mund të shkaktojë shqetësime të shëndetit mendor dhe fizik të banorëve të zonës, si dhe ndikim në kafshët që banojnë aty.

Për të minimizuar këto pasoja, është e nevojshme të zbatohet një menaxhim i kujdesshëm i ndotjes gjatë të gjitha fazave të projektit dhe të merren masa për mbrojtjen e natyrës dhe sigurinë e komunitetit lokal.

## 8. PERSHKRIMI I METODAVE PER VLERSIMIN E PASOJAVE MJEDISORE

Vlerësimi i pasojave mjedisore të projektit të ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" është një proces i rëndësishëm për të identifikuar dhe minimizuar ndikimet negative mbi mjedisin. Për këtë qëllim, përdoren disa metoda dhe teknika të ndryshme për të siguruar që efektet e mundshme të projekti të jenë të qarta dhe të menaxhuara. Disa nga metodat kryesore për vlerësimin e pasojave mjedisore përfshijnë:

**Vlerësimi i ndikimeve mjedisore (VNM):** Kjo metodë përfshin analizën sistematike të mundësive dhe pasojave të mundshme mjedisore që mund të ndodhin gjatë fazave të ndryshme të projektit, si ndërtimi dhe funksionimi. Kjo metodë shqyrton ndikimet në ajër, ujë, tokë, florë dhe faunë dhe përdor praktika për të parandaluar ose lehtësuar këto ndikime. VIM gjithashtu identifikon masat për zvogëlimin e ndikimeve dhe monitorimin e vazhdueshëm gjatë dhe pas përfundimit të projektit.

**Matja e ndotjes (monitorimi i ndotjes):** Kjo metodë përfshin përdorimin e pajisjeve dhe instrumenteve për matjen e niveleve të ndotjes së ajrit, ujit, dhe tokës gjatë dhe pas ndërtimit të rrugës. Matjet mund të përfshijnë nivelet e pluhurit, gazrave të dëmshëm (si CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>), dhe substancave kimike që mund të derdhen gjatë ndërtimit. Ky proces ndihmon në identifikimin e burimeve të ndotjes dhe vlerësimin e ndikimeve të mundshme.

**Vlerësimi i rrezikut për shëndetin e njeriut dhe biodiversitetin:** Kjo metodë përfshin vlerësimin e mundësive për ndikime të dëmshme në shëndetin e popullatës dhe ekosistemet natyrore. Analiza e rrezikut mund të përfshijë vlerësimin e mundësisë së përhapjes së sëmundjeve të lidhura me ndotjen e ujit dhe ajrit, si dhe ndikimet negative për kafshët dhe bimët lokale që mund të rrezikohen nga ndryshimet në habitatet e tyre.

**Modelet e simulimit dhe analizat GIS:** Përdorimi i modeleve kompjuterike dhe Sistemeve të Informacionit Gjeografik (GIS) ndihmon në vlerësimin e ndikimeve mjedisore dhe në parashikimin e pasojave të mundshme për mjedisin dhe shëndetin e njeriut. Këto mjete mund të simulojnë ndryshimet në ekosistemet natyrore dhe të parashikojnë rrjedhën e ujërave, erozionin, dhe ndotjen nga aktivitetet e ndërtimit dhe funksionimit të rrugës.

**Vlerësimi i ndikimeve kumulative:** Kjo metodë shqyrton ndikimet kumulative të projektit të rrugës në bashkëpunim me projektet e tjera të zhvillimit në zonë. Ky vlerësim është i rëndësishëm për të kuptuar efektet e mundshme të grumbullimit të ndryshimeve mjedisore, si

ndotja e ajrit dhe e ujit, humbja e biodiversitetit, dhe rritja e trafikut, që mund të kenë një ndikim më të madh sesa pasojat individuale të secilit projekt.

**Angazhimi i komunitetit dhe pjesëmarrja publike:** Pjesëmarrja e komunitetit lokal dhe grupeve të interesit në procesin e vlerësimit të ndikimeve mjedisore është një metodë e rëndësishme për të siguruar që shqetësimet dhe nevojat e banorëve të zonës janë të përfshira. Konsultimet publike mund të ndihmojnë në identifikimin e shqetësimeve lokale dhe mund të ofrojnë sugjerime për masa të përshtatshme për lehtësimin e ndikimeve.

Përdorimi i këtyre metodave të vlerësimit të pasojave mjedisore ndihmon në minimizimin e ndikimeve negative dhe siguron që projektet e ndërtimit janë të qëndrueshme dhe të sigurt për mjedisin dhe shëndetin e komunitetit.

## 9. PERSHKRIMI I MASAVE PËR ZVOGËLIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS

Për të zvogëluar ndikimet negative të mundshme të ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" në mjedis, janë të nevojshme një sërë masash mbrojtëse dhe menaxhuese. Këto masa do të ndihmojnë për të minimizuar dëmet mbi ajrin, ujërat, tokën, florën dhe faunën, si dhe për të siguruar qëndrueshmërinë e mjedisit dhe shëndetin e komunitetit.

### **9.1 Masat për zvogëlimin e ndikimeve në ajër**

Ndikimet Për të zvogëluar ndikimet negative të pluhurit gjatë ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" në Mushtisht, disa masa specifike janë të nevojshme për kontrollin e pluhurit. Këto përfshijnë:

-  Përdorimi i shpërndarësve të ujit - Përdorimi i shpërndarësve të ujit për të lagur rrugët dhe sipërfaqet e punës do të ndihmojë në mbajtjen e pluhurit nën kontroll. Ky proces duhet të realizohet rregullisht gjatë periudhave të thata dhe me erë, duke minimizuar kështu ngritjen e pluhurit dhe përmirësuar cilësinë e ajrit.
-  Mbulimi i materialeve të pluhurosura - Materialet që mund të krijojnë pluhur, si dhe ato që transportohen, duhet të mbulohen me mbulesa të përshtatshme. Kjo masë do të parandalojë shpërndarjen e pluhurit nga materialet e hapura gjatë transportit dhe grumbullimit, duke mbajtur nivelet e pluhurit sa më të ulëta të mundshme.
-  Ruajtja e materialeve në mënyrë të sigurtë - Materialet ndërtimore që mund të krijojnë pluhur duhet të ruhen në vende të mbuluara dhe të kontrolluara, për t'u siguruar që ato nuk do të shpërndajnë pluhur në ajër. Përdorimi i magazinave ose kontenierëve të mbyllur për mbajtjen e materialeve të pluhurosura është një masë e rëndësishme për të parandaluar ndotjen e ajrit.

### **9.2. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në ujë**

Për të reduktuar ndikimet negative në ujë gjatë ndërtimit të rrugës, duhet të merren masa parandaluese dhe korrigjuese për të mbrojtur ujërat sipërfaqësorë dhe nëntokësorë nga ndotja.

Masat specifike përfshijnë:

- ✚ Duhet të sigurohet përdorimi i masave për të parandaluar derdhjet aksidentale të vajrave dhe karburanteve nga makineritë dhe automjetet e ndërtimit. Përdorimi i grykave të kapjes për derdhje dhe mbajtja e një plani të mirëorganizuar për trajtimin e derdhjeve mund të minimizojë ndikimet në ujë.
- ✚ Gjatë periudhës së ndërtimit, duhet të krijohen sisteme efikase për kanalizimin e ujërave të shiut që mund të shoqërohen me grumbullimin e ndotësve. Kjo përfshin instalimin e kanaleve të drenazhit dhe bërjen e sigurtë që uji të derdhet vetëm në zona të sigurt dhe të kontrolluara, larg nga burimet ujore.

Kanalet e drenazhit dhe rrjetet e ujërave të shiut duhet të pastrohen dhe mirëmbahen rregullisht për të parandaluar bllokimin dhe përhapjen e ndotësve në ujërat sipërfaqësorë.

### **9.3. Masa për Zvogëlimin e Ndikimeve në Tokë**

Ndikimet Për të zvogëluar ndikimet negative në tokë gjatë ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" në Mushtisht, është e rëndësishme të merren disa masa specifike. Këto masa do të ndihmojnë në mbrojtjen e stabilitetit të tokës dhe do të kontribuojnë në reduktimin e ndotjes dhe erozionit. Masat që duhen marrë për të adresuar këto ndikime janë:

- ✚ Dheu që nxirret nga gërmimi i traseve duhet të depozitohet në zona të përcaktuara dhe të mbuluara për të parandaluar shpërndarjen e tij gjatë erës ose të reshurave. Gjithashtu, duhet të sigurohet që dheu të mos depozitohet në mënyrë të papërshtatshme nëpër zona të ndjeshme.
- ✚ Dheu i grumbulluar mund të përdoret për mbulimin e sipërfaqeve të ndjeshme dhe për krijimin e barrierave që pengojnë shpërndarjen e materialeve të ndotura.
- ✚ Gjatë periudhës së ndërtimit, duhet të mbulohen sipërfaqet e hapura për të parandaluar erozionin e dheut. Kjo mund të bëhet duke përdorur bari ose materialeve mbrojtëse për të parandaluar shpërndarjen e dheut.
- ✚ Mbeturinat e ngurta që krijohen gjatë ndërtimit duhet të menaxhohen me kujdes, duke i grumbulluar dhe depozituar në vende të caktuara dhe të sigurt.
- ✚ Mjetet dhe makineritë që përdoren gjatë ndërtimit duhet të jenë të pajisura me sisteme që parandalojnë rrjedhjen e vajrave dhe karburanteve. Derdhja e këtyre

substancave në tokë mund të çojë në ndotje të saj dhe të ndikojë në cilësinë e ujërave.

#### **9.4. Masat për mbrojtje nga zhurma**

Të bëhet matjet e zhurmës në përputhje me ligjet dhe rregullat mbi mbrojtjen nga zhurma. Në raste se zhurma e mesit nga matjet tejkalon at të lejuarën atëherë duhet të merren të gjitha masat që niveli i zhurmës të bihet në nivelin e lejuar sipas rregullave në fuqi.

#### **9.5. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në peizazh, florë dhe faunë**

Për të reduktuar ndikimet në florë, faunë dhe peizazh gjatë ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" në Mushtisht, duhet të merren disa masa që do të ndihmojnë në mbrojtjen e biodiversitetit dhe në ruajtjen e pamjes vizuale të zonës. Këto masa janë të rëndësishme për të minimizuar dëmtimet dhe për të ruajtur ekosistemet që mund të ndikohen nga ndërtimi.

- ✚ Ruajtja e zonave të rëndësishme për florën dhe faunën dhe restaurimi i habitatit pas ndërtimit është një masë thelbësore për të mbrojtur biodiversitetin dhe për të minimizuar ndikimet e mundshme negative që mund të sjellë ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit - Gradancë".
- ✚ Para fillimit të ndërtimit, duhet të bëhet një vlerësim i detajuar i zonave të rëndësishme për florën dhe faunën, përfshirë habitatet e rrezikuara, dhe ato të mbrojtura. Ky vlerësim do të ndihmojë në identifikimin e zonave të ndjeshme që duhet të ruhen nga ndërhyrjet e ndërtimit.
- ✚ Mbeturinat dhe ndotja gjatë ndërtimit duhet të menaxhohen në mënyrë që të mos prekin këto zona të ndjeshme.
- ✚ Pas përfundimit të ndërtimit, duhet të realizohet një plan i restaurimit të habitatit për të rikthyer vegjetacionin natyror dhe për të krijuar kushte të përshtatshme për kafshët dhe bimët që ishin të pranishme para ndërtimit.

#### **9.6. Masat për zvogëlimin e ndikimeve në vendbanime dhe popullatë**

Është e rëndësishme që të kryejnë monitorimin e vazhdueshëm të ndikimit të tyre në mjedis, duke përfshirë ndotjen e ajrit, ujërave, dhe tokës, si dhe nivelet e zhurmës. Vlerësimi i këtyre të dhënave është i rëndësishëm për të identifikuar ndikimet negative dhe për të marrë masa për t'i zvogëluar ato. Në realitet rruga do të ketë ndikim pozitiv për rregullimin e infrastrukturës.

#### **9.7. Masat për mbrojtje nga rreziqet dhe aksidentet mjedisore**

Për të siguruar ndërtimin e qëndrueshëm të rrugës dhe minimizimin e ndikimeve negative në mjedis, është e domosdoshme të zbatohen masa parandaluese dhe mbrojtëse gjatë gjithë fazës

së ndërtimit. Këto masa përfshijnë menaxhimin e mbetjeve, mbrojtjen e burimeve natyrore dhe sigurimin e kushteve të përshtatshme për punëtorët dhe komunitetin përreth.

Zbatimi i këtyre masave është thelbësor për të siguruar mbrojtjen e punonjësve, mjedisit dhe komunitetit nga rreziqet dhe aksidentet mjedisore. Një qasje proaktive dhe e organizuar do të ndihmojë në krijimin e një ambienti të sigurt dhe të qëndrueshëm për të gjithë.

#### **9.8. Menaxhimi i mbeturinave**

Menaxhimi i mbeturinave gjatë ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" është një aspekt thelbësor për minimizimin e ndikimeve negative në mjedis. Ky proces përfshin disa hapa të rëndësishëm për të siguruar trajtimin e duhur të mbeturinave dhe për të mbrojtur mjedisin përreth. E para është grumbullimi i mbeturinave, i cili duhet të bëhet në mënyrë të rregullt dhe të organizuar, duke përdorur konteinerë të përshtatshëm për lloje të ndryshme mbeturinash, si ato të biodegradueshme, plastika, metale dhe mbeturina të tjera të rrezikshme. Mbeturinat e grumbulluara duhet të dërgohen në venddepozitim të licencuar dhe të menaxhuar në përputhje me rregullat mjedisore. Po ashtu, gjatë ndërtimit është e rëndësishme që të zvogëlohen mbeturinat e krijuara përmes përdorimit të materialeve të ricikluara dhe të ripërdorura, si dhe duke minimizuar mbetjet e pa nevojshme gjatë punimeve. Riciklimi është një pjesë e rëndësishme e menaxhimit të mbetjeve, pasi mund të ndihmojë në uljen e ndikimeve në mjedis, duke përdorur materialet e grumbulluara për qëllime të tjera. Në të njëjtën kohë, është e nevojshme që të sigurohet trajtimi i duhur i mbetjeve të rrezikshme, siç janë mbeturinat e naftës dhe kimikatet e tjera të përdorura gjatë ndërtimit. Këto mbetje duhet të ruhen dhe trajtohen në mënyrë të sigurt, në përputhje me standardet mjedisore, për të parandaluar ndotjen e ujërave dhe tokës. Një tjetër masë e rëndësishme është edukimi i punonjësve për menaxhimin e duhur të mbetjeve dhe ndërgjegjësimi i komunitetit lokal për rëndësinë e mbajtjes së pastër mjedisit dhe për përdorimin e mundësive të riciklimit. Implementimi i një plani të mirë-organizuar për menaxhimin e mbeturinave është thelbësor për zvogëlimin e ndikimeve negative në mjedis gjatë procesit të ndërtimit të rrugës.

**9.9.Komponentët mjedisor, potenciali për ndikim, veprimet qe shkaktojnë ndikimet dhe masat për parandalimin e këtyre ndikimeve**

| <b>Komponenti mjedisor</b> | <b>Potenciali për ndikim negativ</b>                                          | <b>Veprimi që shkakton ndikimin</b>                                                                                                                                                 | <b>Masat që duhet të ndërmerren</b>                                                                                                                                                             |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ajri</b>                | Potencial për ndotjen e kualiteti të ajrit të jashtëm është minimal.          | Mund të ndotet në minimum nga lëvizja e makinave gjatë ndërtimit të rrugës dhe aktivitetet gjatë ndërtimit                                                                          | Përdorimi i shpërndarësve të ujit për të mbajtur pluhurin në kontroll. Mbulimi i materialeve të pluhurosura dhe ruajtja e tyre në mënyrë të sigurtë për të parandaluar shpërndarjen e pluhurit. |
| <b>Ujë dhe Tokë</b>        | Potencial për ndikimin te dheu, ujërave sipërfaqësore dhe ujërat nëntokësore. | Mund të ndoten ujërat nëntokësor vetëm nga derdhja aksidentale e vajrave.                                                                                                           | Për të parandaluar rrezikun e ndotjes së ujit kërkohet planifikim, mirëmbajtje dhe menaxhim i incidenteve gjatë jetës së tyre funksionale për të kufizuar rrezikun e dëmtimit të ujit           |
| <b>Flora dhe Fauna</b>     | Potencial minimal                                                             | Ndikim vetëm në heqja të barishteve gjatë ndërtimit të rrugës dhe pluhura që shkaktohet gjatë ndërtimit dhe prerja e ndonjë druri, zhurma gjatë ndërtimit mund ti shqetësoj kafshët | Ruajtja e zonave të rëndësishme për florën dhe faunën dhe restaurimi i habitatit pas ndërtimit.                                                                                                 |
| <b>Zhurma</b>              | Potencial minimal                                                             | Ndikimet janë gjatë lëvizjes së makinave dhe gjatë ndërtimit                                                                                                                        | Aplikimi i rregullave përgjithësisht të pranuara teknologjike do të sigurojnë sigurinë gjatë ndërtimit                                                                                          |

## 10. PËRSHKRIMI I PASOJAVE NEGATIVE MJEDISORE

Sa i përket aksidenteve apo katastrofave të mëdha që lidhen me ndërtimin e rrugës nuk kemi rreziqe të mëdha mjedisore, rreziqet me të mëdha mund të jenë nga rrëshqitja e dheut, aksidentet rrugorë, prishja e makinave etj.

## 11. MONITORIMI DHE RAPORTIMI

Monitorimi dhe Raportimi janë komponentë të rëndësishëm për menaxhimin efektiv të ndikimeve mjedisore gjatë dhe pas ndërtimit të rrugës "Guri i Matozit - Gradancë" në Mushtisht. Këto procese ndihmojnë në sigurimin e përputhshmërisë me masat e miratuara për zvogëlimin e ndikimeve negative, si dhe në vlerësimin e efikasitetit të masave të marra. Këtu janë disa aspekte kyçe që duhen përfshirë në monitorimin dhe raportimin e ndikimeve mjedisore – Shihet Monitorimi dhe raportimi janë aspekte thelbësore të menaxhimit mjedisor për ndërtimin dhe operimin e një impianti për përpunim, thërrmim dhe seperimin e gurit gëlqeror të mermerizuar. Këto procese ndihmojnë në sigurimin e përputhshmërisë me rregulloret mjedisore, në vlerësimin e ndikimeve mjedisore dhe në përmirësimin e vazhdueshëm të praktikave mjedisore. Më poshtë është një përshkrim i metodave dhe praktikave për monitorimin dhe raportimin mjedisor.

### Monitorimi i Ndikimeve në Mjedis

Monitorimi i ndikimeve mjedisore duhet të realizohet gjatë të gjithë fazave të ndërtimit dhe pas përfundimit të projektit. Kjo përfshin monitorimin e ndikimeve në ajër, ujë, tokë, florë, faunë, dhe peizazh, si dhe vlerësimin e ndikimeve sociale dhe ekonomike. Një plan i detajuar monitorimi duhet të hartohet dhe të miratohet para fillimit të ndërtimit. Ky plan duhet të përfshijë metoda të qarta për matjen dhe vlerësimin e ndikimeve, frekuencën e monitorimit, dhe përgjegjësitë e individëve ose organizatave që do të realizojnë monitorimin. Mjetet për monitorimin mund të përfshijnë matjen e zhurmës, ndotjes së ajrit, analizën e ujërave dhe tokës, si dhe vlerësimin e ndikimeve në florën dhe faunën lokale. Është e nevojshme që monitorimi të jetë i vazhdueshëm gjatë fazës së ndërtimit dhe për një periudhë të caktuar pas përfundimit të projektit.

### Raportimi i Ndikimeve Mjedisore

Raportet e monitorimit duhet të përfshijnë informacion të detajuar mbi të gjitha aspektet e ndikimeve mjedisore që janë vërejtur, si dhe masat që janë marrë për të zvogëluar këto ndikime. Raportet duhet të përmbajnë gjithashtu vlerësimin e efikasitetit të masave të marra dhe çdo korrigjim të mundshëm që mund të jetë i nevojshëm. Raportet duhet të jenë të qarta, të detajuara dhe të lehta për t'u kuptuar nga palët e interesuara, duke përfshirë autoritetet lokale, autoritetet

mjedisore dhe komunitetin lokal. Raportet duhet të përmbajnë të dhëna dhe analiza të plota për çdo ndikim të mundshëm të identifikuar, si dhe rekomandime për përmirësime të mundshme në menaxhimin e ndikimeve. Raportimi duhet të bëhet në periudha të rregullta dhe të jetë në përputhje me kërkesat e autoriteteve lokale dhe rregullatorëve mjedisorë. Në rast se ndikimet mjedisore janë më të mëdha se ato të pritura, raportet duhet të pasqyrojnë veprime të menjëhershme dhe korrigjuese që janë ndërmarrë.

Në raport, eventualisht do të përfshihen të dhënat për monitorimin e te gjitha parametrave te cilët do të jenë kërkuar në Pëlqimin Mjedisor (lejen mjedisore e cila lëshohet pasi të pajisemi me Pëlqim Mjedisor nga MMPHI).

## 12. PËRMBLEDHJE E PËRGJITHËSHME

Kjo rrugë është e parapare ne planin hapësinor te parkut kombëtar “SHARRI”.

Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis për ndërtimin e rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" identifikon dhe analizon ndikimet potenciale që ky projekt mund të ketë në mjedis, si dhe masat e nevojshme për minimizimin e tyre. Gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit, rruga mund të ndikojë në cilësinë e ajrit, ujërave, biodiversitetin dhe peizazhin natyror. Për këtë arsye, është e domosdoshme zbatimi i masave parandaluese dhe mbrojtëse për të siguruar një zhvillim të qëndrueshëm dhe në përputhje me standardet mjedisore.

Masat për mbrojtjen e tokës, ujit, ajrit dhe biodiversitetit, si dhe sigurimi i kushteve të përshtatshme për punëtorët dhe komunitetin përreth, janë thelbësore për të reduktuar ndikimet negative. Zbatimi i teknologjive moderne, menaxhimi i mbetjeve ndërtimore dhe rehabilitimi i zonave të prekura do të ndihmojnë në ruajtjen e ekosistemit dhe në ofrimin e një infrastrukture të sigurt dhe funksionale.

Bazuar në vlerësimin e bërë, ndërtimi i kësaj rruge mund të realizohet me ndikim të menaxhueshëm në mjedis, për sa kohë që respektohen masat e rekomanduara për mbrojtjen dhe ruajtjen e ekuilibrit ekologjik. Implementimi i një monitorimi të vazhdueshëm gjatë gjithë ciklit të ndërtimit dhe operimit do të sigurojë që ndikimet negative të mbeten brenda kufijve të pranueshëm dhe që rruga të përmbushë funksionin e saj pa dëmtuar mjedisin dhe komunitetin përreth.

### 12.3. Përfitimet

Ndërtimi i kësaj rruge sjell një sërë përfitimesh ekonomike, sociale dhe mjedisore, të cilat ndikojnë drejtpërdrejt në zhvillimin e zonës dhe mirëqenien e banorëve.

Përfitimet Ekonomike janë:

- Rritja e zhvillimit ekonomik lokal
- Punësimi i përkohshëm dhe afatgjatë
- Ulja e kostove të transportit

#### Përfitimet Sociale

- Ulja e kostove të transportit
- Lidhja më e mirë mes komuniteteve
- Rritja e sigurisë në rrugë

#### Përfitime për Mjedisin dhe Infrastrukturën

- Reduktimi i ndotjes nga rrugët e dëmtuara
- Reduktimi i ndotjes nga rrugët e dëmtuara
- Më shumë mundësi për zhvillimin e turizmit

Ndërtimi i rrugës "Guri i Matozit – Gradancë" është një investim strategjik që sjell përfitime të shumta për komunitetin, ekonominë dhe mjedisin. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore lehtëson lëvizjen e njerëzve dhe mallrave, rrit mundësitë ekonomike dhe siguron një zhvillim më të qëndrueshëm të zonës. Me zbatimin e masave të duhura për mbrojtjen e mjedisit, ky projekt do të jetë një hap pozitiv drejt modernizimit dhe mirëqenies së përgjithshme.

**13. ANALIZA KOST – BENEFITE E PROJEKTIT NË FORMË TABELARE****TABELA E KOST – PËR NDËRTIMIN E RRUGËS**

| <b>Nr.</b>                    | <b>Emri</b>                                           | <b>Çmimi (€)</b>    |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>1.</b>                     | Punët e Rrugës                                        | 759,296.80 €        |
| <b>2.</b>                     | Punët e Trotuarit dhe Shtigjeve të Ecjes              | 68,320.50 €         |
| <b>3.</b>                     | Punët e lëshesës pllakore                             | 16,512.48 €         |
| <b>4.</b>                     | Ndërtimi i 4 verandave në lokacionin “Guri i Matozit” | 10,843.20 €         |
| <b>5.</b>                     | Muret Rezistuese                                      | 114,760.75 €        |
| <b>Shuma totale investive</b> |                                                       | <b>969,733.73 €</b> |

**KOMUNA E SUHAREKËS**

#### 14. LITERATURA E PERDORUR

Lista e bibliografisë (referencave) së burimeve të përdorura për përshkrimet dhe vlerësimet e përfshira në raport.

- Te dhënat nga Investitori,
- [Plani Hapesinore\\_PHPK\\_Sharri.pdf](#)
- [Fillimi - KGP](#)
- [LIGJI NR. 08/L-181 PËR VLERËSIMIN E NDIKIMIT NË MJEDIS \(rks-gov.net\)](#)