

# PËRMBLEDHJE JOTEKNIKE PËR RAPORTIN E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

## Porti i Integruar i Durrësit në Porto Romano

Raporti I Përmbledhjes Joteknike të VNM-së

Klienti: Autoriteti Portual Durrës

Reference: BI1884-ABK-ZZ-ZZ-RP-Z-0004

Status: S0/[2] S2 P01

Date: 26 Tetor 2022





HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85  
3068 AX Rotterdam  
Water & Maritime  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 T  
info@rhdhv.com E  
royalhaskoningdhv.com W

Titulli i Dokumentit: **Porti i Integruar i Durrësit në Porto Romano**

Nentitulli: Raporti I Përmbledhjes Joteknike të VNM-së  
Reference: BI1884-ABK-ZZ-ZZ-RP-Z-0004  
Status: [2] S2 P01/S0  
Date: 26 October 2022  
Emri I Projektit: Porto Romano  
Numri I Projektit: BI1884  
Autor(s): R. Biba; E. Sopaj; V. Marko; N. Fairburn; F. Bego; T Bino; A. Beqiraj; K. Zaimi; S. Shumka; A. Proko; B. Islamaj; R. Kumanaku

Kontrolluar nga: Abkons

Date: Tetor 2022

Aprovuar nga: Redion Biba

Date: Nëntor 2022



Classification

Project related

*Unless otherwise agreed with the Client, no part of this document may be reproduced or made public or used for any purpose other than that for which the document was produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability whatsoever for this document other than towards the Client.*

*Please note: this document contains personal data of employees of HaskoningDHV Nederland B.V.. Before publication or any other way of disclosing, consent needs to be obtained or this document needs to be anonymised, unless anonymisation of this document is prohibited by legislation.*

## Përmbajtja

<b>1</b>	<b>Hyrje</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Vështrim i Përgjithshëm mbi Projektin</b>	<b>8</b>
2.1	Përmbledhje e projektit	8
2.2	Justifikimi i Projektit	9
2.3	Kuadri ligjor	10
2.4	Konsultimet publike, publikimi dhe trajtimi i kundërshtimeve	11
2.5	Vendndodhja dhe Gjurma e Projektit	11
2.6	Alternativat e shqyrtuara të projektit	12
2.7	Lidhja me infrastrukturën tokësore	13
2.7.1	Autostrada	13
2.7.2	Rrjeti hekurudhor	14
2.8	Afatet kohore të zbatimit të Projektit	14
<b>3</b>	<b>Përmbledhje e Kushteve Mjedisore dhe Sociale</b>	<b>15</b>
3.1	Mjedisi Fizik	15
3.1.1	Klima dhe meteorologjia	16
3.1.2	Cilësia e ajrit	16
3.1.3	Niveli i zhurmave	16
3.1.4	Topografia dhe gjeomorfologjia	16
3.1.5	Gjeologjia dhe toka	17
3.1.6	Prania e burimeve ujore në zonën e projektit	17
3.2	Mjedisi Biologjik	20
3.2.1	Habitatet	20
3.2.2	Flora	20
3.2.3	Fauna tokësore	21
3.2.4	Avifauna (fauna e zogjve)	22
3.2.5	Ekologjia ujore dhe detare	23
3.2.5.1	Habitatet detare	23
3.2.5.2	Bimët ujore	26
3.2.5.3	Invertebrorët detarë	26
3.2.5.4	Peshqit dhe Peshkimi	26
3.2.5.5	Ekologjia ujore në kanalet e kullimit	26
3.3	Zonat e mbrojtura	27
3.4	Mjedisi social ekonomik	28
3.4.1	Popullsia dhe ndarja administrative	28
3.4.2	Pronësia dhe Përdorimi i Tokës	28
3.4.3	Jetesa dhe përdorimi i burimeve natyrore	29
3.4.4	Turizmi	29



3.4.5	Ekonomia dhe Punësimi	29
3.4.5.1	Aktivitet kryesore ekonomike	29
3.4.5.2	Punësimi	30
3.4.6	Të ardhurat	30
3.4.7	Infrastruktura dhe shërbimet	31
3.4.8	Trashëgimia kulturore	31
3.5	Instalimet ekzistuese të portit që mund të ndikojnë në impaktin kumulativ	31
3.5.1	Terminali i AV Gas	31
3.5.2	Terminali Multi Buoy Mooring (MBM)	31
3.5.3	Instalime të tjera	32
<b>4</b>	<b>Ndikimet kryesore mjedisore dhe sociale dhe masat shoqëruese zbutëse</b>	<b>33</b>
4.1	Faza e ndërtimit	33
4.2	Faza e funksionimit	39
<b>5</b>	<b>Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar</b>	<b>45</b>
<b>6</b>	<b>Rekomandimet dhe Konkluzionet</b>	<b>45</b>

## Lista e tabelave

Tabela 2-1: Personeli i terminalit të kontejnerëve, pozicionet e punës dhe nr. i përgjithshëm i punonjësve	10
Tabela 2-2: Raportimi Personeli i përgjithshëm i terminalit të ngarkesave, pozicionet e punës dhe nr. i përgjithshëm i punonjësve	10
Tabela 2-3: Legjislacioni shqiptar për një VNM	10
Tabela 3-1: Ndërmarrjet aktive 2020 bashkia Durrës sipas aktivitetit ekonomik	29
Tabela 4-1: Impaktet dhe masat gjatë fazës së ndërtimit	33
Tabela 4-2: Impaktet dhe masat gjatë fazës së ndërtimit	39

## Lista e Figurave

Figura 2-1 Planimetria kryesore e Porto Romanos	8
Figura 2-2 Kufijtë tokësorë të zhvillimit të portit të ri në Porto Romano	11
Figura 2-3 Foto ajrore e zonës së projektit	12
Figura 2-4 Ortofoto e zonës së projektit	12
Figura 2-5 Konceptet kryesore për zhvillimin alternativ të portit	13
Figura 2-6 Rrjeti ekzistues i autostradave afër zonës së projektit	14
Figura 2-7 Faza 1 e Planvendosjes së Portit	15
Figura 3-1 Harta Hidrologjike	18
Figura 3-2 Harta Hidrogeologjike e luginës së Lumit Erzen	19
Figura 3-3 Harta e mbulesës së tokës	21
Figura 3-4 Kanali kullues i shkallës së dytë me kallamë Phragmites australis përgjatë kufirit lindor të zonës së Projektit, në afërsi të Sektori Rinia (ËP011, kapitulli S)	22
Figura 3-5 Harta e habitateve në zonën e projektit	23
Figura 3-6 MB2.54 Kullotat Posidonia oceanica (filmime nënujore: 41°23'03.2" N, 19°23'09.28"E)	24
Figura 3-7 Cystoseira spp.	25
Figura 3-8 Cymodocea nodosa	25
Figura 3-9 Harta e zonave të mbrojtura	28
Figura 3-10 Statusi i punësimit i personit të anketuar në NjF të anketuara	30
Figura 3-11 Terminalet AV Gas dhe MBM në skajin jugor të portit	32

## Lista e shkurtimeve

Në këtë dokument përdoren shkurtesat e mëposhtme:

°C	Gradë Celsius
ABK	ABKONS
AKM	Agjencia Kombëtare të Mjedisit
APD	Autoriteti Portual Durrës
AV	AV Gas
BE	Bashkimi Evropian
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
CCTV	kamera të sigurisë
CO	Oksid Karboni
CO <sub>2</sub>	Dioksid Karboni
CR	Rrezikuara në Mënyrë Kritike
DD	Mangësi të dhënash
EAAA	East Asian Anthropological Association
EN	Specie të Rrezikuara
EPA	U.S. Environmental Protection Agency
H <sub>2</sub> S	Acidi Sulfidrik
HEC	Hidrocentral
IBA	Important Bird Areas
IFC	International Finance Corporation
IFN	Institucion Financiar Ndërkombëtar
INSTAT	Instituti i Statistikave
IUCN	International Union for Conservation of Nature
JL	Jug-Lindje
LC	Shqetësimi më i vogël
LPG	Gaz i lëngshëm i naftës
MBM	Shoqëria konçesionare Porti MBM
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MM	Ministria e Mjedisit
MSHS	Mjedisore, të Shëndetit dhe Sigurisë në Punë
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
NJA	Njësi Administrative
NO	Oksid Nitrik
NOT	Ndërto, Opero dhe Transfero
NT	Pothuajse të kërcënuar
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
ONP	Organizata Ndërkombëtare e Punës
PAGI	Plan i Angazhimit të Grupeve të Interesit
PIN	Palëve të Interesuara dhe të Ndikuara
PJT	Përmbledhje Jo Teknike
PM	Pjesë për Milion
PM10	Pjesë për Milion 10

## Project related



PM2.5	Pjesë për Milion2.5
PMB	Plani i Menaxhimit të Biodiversitetit
PMIN	Praktika e Mirë e Industrisë Ndërkombëtare
PMMN	Plani i Menaxhimit Mjedisor për Ndërtimin
PMMS	Plani i Menaxhimit të Mjedisit dhe Social
PMMSHS	Plani i Menaxhimit të Mjedisit, Shendetit dhe Sigurisë
PMP	Plan i Menaxhimit Personal
PMRP	Plan Menaxhimi të Rekrutimit dhe Punësimit
PMSHSP	Plani i Menaxhimit të Shendetit dhe Sigurisë në Punë
PMTN	Plani i Menaxhimit të Trafikut gjatë Ndërtimit
PVB	Plani i Veprimit të Biodiversitetit
PVZH	Plani Vendor i Zhvillimit
RNM	Raporti Ndërveprimit me Mjedisin
SHSM	Shendetit, Sigurisë dhe Mjedisit
SHSP	Shendetit dhe Sigurisë në Punë
SO	Sulfur monoxide
SST	Sëmundjet Seksualisht të Transmetueshme
TEU	Njëzet Njësi Pajisjesh
TK	Trashëgimia Kulturore
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
VNMS	Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor dhe Social
VOC	Komponimet Organike të Paqëndrueshme
VTS	Kontrollues të trafikut ajror
VU	E cenueshme
ZEE	Zonë Ekskluzive Ekonomike
ZZHP	Zona e Zhvillimit të Projektit



## 1 Hyrje

Ndërtimi i Portit të Durrësit në Porto Romano është një projekt i Autoritetit Portual Durrës i cili ka lidhur një kontratë konsulence me nr. 4314 datë 24.12.2021 me bashkimin e operatorëve "HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.; ADEC ENGINEERING CONSULTANCY L.L.C.; ABKONS SH.P.K.; TAULANT SH.P.K.; GEO-ENG SH.P.K.", për përgatitjen e projektit teknik dhe dokumenteve të tenderit për ndërtimin e Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano si edhe pajisjeve/superstrukturës për trajtimin e ngarkesave.

Autoriteti Portual Durrës (APD) është themeluar në vitin 2003, në bazë të Ligjit për Autoritetin Portual nr.9130 08.09.2003. Ky ligj i krijon kushtet APD të ushtrorë aktivitetin si një autoritet i pavarur vetë financues, duke rritur në këtë mënyrë mundësitë për t'iu përgjigjur më shpejt dhe direkt nevojave të përdoruesve të Portit dhe sfidave të reja si vend kandidat në BE. APD është i vetmi autoritet përgjegjës për aktivitetet në port si: ngarkim – shkarkimi, mirëmbajtja e infrastrukturës dhe superstrukturës, mirëmbajtja e akuariumit, mirëmbajtja e pajisjeve dhe ndërtesave dhe në bashkëpunim me kompanitë private shpërndarëse bën magazinimin dhe shpërndarjen e mallrave. Autoriteti Portual Durrës është përgjegjës për planifikimin e strategjisë dhe hartimin e planeve të ndryshme për zhvillimin e Portit të Durrësit, duke marrë parasysh interesat e industrisë sipas sektorëve, biznesit dhe tregtisë. Autoriteti Portual Durrës është angazhuar që të punojë me standardet dhe parimet më të larta në praktikën e Shëndetit, Sigurisë dhe Mjedisit (SHSM).

Projekti Teknik është përgatitur bazuar në Master Planin e hartuar dhe miratuar me Vendimin nr.10 datë 26.02.2021 të Bordit Drejtues të APD "Master Plani Strategjik Durrës – Porto Romano 2030", të rishikuar në kuadrin e kontratës së konsulencës për përgatitjen e projektit të detajuar teknik. Ndërtimi do të ofrojë infrastrukturën e nevojshme në plan afatshkurtër dhe afatgjatë për veprimtaritë portuale që do të zhvendosen nga vendndodhja aktuale në portin e Durrësit në vendndodhjen e re të Porto Romanos gjë që do të do të garantojë përpunimin e volumeve sipas parashikimeve afatshkurtra dhe afatmesme.

Bazuar në kërkesat ligjore të Ligjit Nr. 10440/2011, "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" i ndryshuar, Shtojca I, Pika 8, b) *Portet tregtare, kalatat për ngarkim-shkarkim të lidhura me tokën dhe portet e jashtme (me përjashtim të kalatave të trageteve) që mund të marrin anije me mbi 1,350 tonë, projekti duhet t'i nënshtrohet procedurës së thelluar të VNM. Kjo procedurë (VNM e thelluar) është konfirmuar dhe nga shkresa për Njoftim për vazhdim procedurë për VNM të Thelluar "AUTORITETI PORTUAL DURRËS (APD)" nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe AKM në aplikimin me AN190920220011 datë 06.10.2022. Ky dokument është një Përmbledhje Jo Teknike (PJT) që shpjegon në një gjuhë jo-teknike projektin dhe përfitimet nga zbatimi i tij, por gjithashtu edhe ndikimet e mundshme në aspektin mjedisor, social dhe trashëgiminë kulturore dhe masat përkatëse zbutëse dhe angazhimin me palët e interesit. Informacioni në këtë Përmbledhje Jo Teknike bazohet në rezultatin e Raporteve Mjedisore dhe Sociale të përgatitura për Projektin nga Abkons sh.p.k (Abkons). Abkons ka kryer vizita të shumta studimore në terren dhe ka identifikuar dhe vlerësuar ndikimet e mundshme mjedisore dhe sociale që ndërlidhen me aktivitetet e propozuara për zhvillimin e projektit duke kryer një proces objektiv dhe të pavarur të VNMS-së në të gjithë zonën e ndikimit të projektit. Në këtë mënyrë institucionet do të mund të marrin një vendim për një produkt që ka kaluar përmes një procesi informues dhe konsultues dhe mendimet e Palëve të Interesuara dhe të Ndikuara (PIN) janë mbledhur dhe përcjellë te Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (MTM), dhe Agjencia Kombëtare e Mjedisit.*

Për çdo pyetje, ankesë ose shqetësim në lidhje me Projektin në përgjithësi, ose për të marrë informacion të mëtejshëm, ju lutemi kontaktoni:

Autoriteti Portual Durrës	Abkons
Ardit Omeri Email: <a href="mailto:a.omeri@durresport.al">a.omeri@durresport.al</a>	Redion Biba Email: <a href="mailto:rbiba@abkons.com">rbiba@abkons.com</a>



## 2 Vështrim i Përgjithshëm mbi Projektin

### 2.1 Përmbledhje e projektit

Porti i Integruar i Durrësit në Porto Romano do të bëhet qendra komerciale e aktiviteteve portuale në Shqipëri dhe ka mundësinë të shërbejë si portë hyrëse detare e Ballkanit Perëndimor. Realizimi i infrastrukturës së re portuale garanton një rritje social ekonomike të konsiderueshme për Shqipërinë dhe e vendos atë si një hallkë kyçe në rrjetin e transportit rajonal.

Kapaciteti vjetor i parashikuar	> 2 Milion TEU (Kontejnerë); > 50 Milion ton (mallra të tjera); > 1 Milion pasagjerë.
Kategoria	Infrastrukturë Detare
Sipërfaqja	300 ha
Vendndodhja	Njësia Administrative Katund i Ri, Bashkia Durrës, Qarku Durrës
Objektet kryesore	30+ vend bregëzime; 400+ ha sipërfaqe për терминаlet; Lidhje me infrastrukturën tokësore; Bazë autonome për Forcën Detare; Terminal logjistik dhe zonë ekonomike.
Lidhja Infrastrukurore	Përmirësimi i lidhjes tokësore që mund të sjellë rritje volumesh. Integrim më të mirë me rrjetin ekonomik të Ballkanit Perëndimor dhe infrastrukturës parësore të Bashkim Evropian. Me interes të veçantë janë: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korridori nr.8 (Porto Romano - Shkup &amp; Bullgari);</li> <li>• Korridori Porto Romano - Kosovë / Prishtinë.</li> </ul>



Figura 2-1 Planimetria kryesore e Porto Romanos

## 2.2 Justifikimi i Projektit

Qeveria Shqiptare me vendimin nr.1 datë 14 tetor 2020 të Këshillit Kombëtar të Territorit ka miratuar “Planin Sektorial Kombëtar për Transportin Detar dhe Infrastrukturën Portuale”. Plani synon të zhvillojë dhe përmirësojë lidhjen e transportit detar dhe aksesin e Shqipërisë në Evropë dhe ka prioritet zbatimin dhe finalizimin e disa projekteve strategjike që kontribuojnë në:

- Forcimin e strukturave ekzistuese portuale të porteve me rëndësi kombëtare dhe rajonale me synim rritjen e kapaciteteve të tyre në nivele konkurruese për rajonin e Ballkanit dhe Mesdheut. Rritjen e marinave turistike me qëllim zhvillimin e një sektori elitare të turizmit bregdetar.
- Zhvillimin e 4 porteve kryesore të Shqipërisë si pikënisje të autostradave detare.

Përmirësimi i infrastrukturës portuale në Portin e Durrësit po kryhet në përmbushje të vizionit të Qeverisë Shqiptare për krijimin e një porti detar që respekton parametrat ndërkombëtarë, i cili në vitet në vazhdim do të jetë në gjendje të përballojë kërkesat në rritje për të gjithë vendet e rajonit. Qëllimi final është ai i krijimit të një hapësire logjistike që do të shërbejë si një qendër për rritjen e mëtejshme ekonomike për zonën Tiranë – Durrës.

Sa i përket zhvillimit të zonës aktuale të portit, Autoriteti Portual i Durrësit ka paraqitur një vizion për krijimin e një zonë ujore të nivelit të lartë me zhvillime përkatëse të pasurive të paluajtshme, marina dhe lehtësira lundrimi. Investitorët janë gjetur tashmë dhe APD është e angazhuar në realizimin e hapave të përcaktuar për të konkretizuar zbatimin. Kjo gjë thekson më tej nevojën e zhvendosjes së objekteve dhe përballimin e ngarkesave në mënyrë graduale për t’iu përshtatur afateve të propozuara të zhvillimit të portit ekzistues të Durrësit.

Faktorët mjedisorë dhe kufizimet që e kanë bërë të domosdoshme zhvendosjen e aktiviteteve portuale nga zona aktuale janë:

- Porti përmban me shumicë mallra ndotës si qymyr, çimento dhe skrap pranë zonave urbane në Durrës. Këto operacione ulin cilësinë e ajrit duke shkaktuar pluhur dhe për rrjedhojë kanë një ndikim edhe në kushtet e jetesës për qytetarët aty pranë;
- Porti ka infrastrukturë të vjetër dhe hapësirë të kufizuar për t’u zgjeruar pasi është i rrethuar nga zona urbane;
- Porti ka kufizime ndaj lidhjes me zonën në brendësi;
- Ka mungesë të shërbimeve logjistike si magazina rezervë e portit dhe mungesë hapësire për zhvillimin e shërbimeve të tilla në afërsi;

Plani afatgjatë i Zhvillimit (Master Plani) të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano përgatitur nga APD (Vendimi nr.10, datë 26 shkurt 2021 i Bordit Drejtues të Autoritetit Portual Durrës), i rishikuar dhe përditësuar në kuadër të përgatitjes të Projektit të Detajuar Teknik, parashikon që Zona detare e Portit të Durrësit të jetë me funksione mikse dhe Porti Industrial i Porto Romanos si pjesë e zonës detare të Portit të Durrësit të lidhet me infrastrukturën adekuate dhe të plotësohet me funksionet mbështetëse. Në zbatim të këtij vendimi, Autoriteti Portual Durrës (APD), nën drejtimin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, është angazhuar në kryerjen e projektit të detajuar teknik të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano i cili do mundësojë fillimin e punimeve për infrastrukturën e re dhe rialokimin e aktiviteteve portuale në zonën industriale të Spitallës në Porto Romano.

Portet luajnë një rol të rëndësishëm si në shkëmbimin e mallrave në tregun e brendshëm, ashtu edhe në lidhjen e zonave periferike me kontinentin. Ato nuk janë thelbësore vetëm për lëvizjen e mallrave, por sjellin zhvillim ekonomik dhe punësim.

Vlerësimet tregojnë se do të ketë një rritje të numrit të pozicioneve të punës dhe për rrjedhojë edhe numrit të punonjësve për shkak edhe të natyrës së punës me turne në porte ku për një pozicion pune ka më shumë se një punonjës dhe gjithashtu llogariten dhe pushimet vjetore me pagesë dhe festat zyrtare ashtu siç janë përcaktuar me ligjin e punës.

Tabela 2-1: Personeli i terminalit të kontejnerëve, pozicionet e punës dhe nr. i përgjithshëm i punonjësve

Përshkrimi	2026	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Personeli dhe pozicionet e punës	101	130	135	149	155	169	178	201
Punonjës gjithsej	348	447	469	519	540	592	621	712

Burimi: analiza RHDHV

Tabela 2-2: Raportimi Personeli i përgjithshëm i terminalit të ngarkesave, pozicionet e punës dhe nr. i përgjithshëm i punonjësve

Përshkrimi	2026	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Stafi dhe pozicionet e punës	74	78	79	79	81	82	82	83
Punonjës gjithsej	254	270	273	273	278	281	281	284

Burimi: analiza RHDHV

## 2.3 Kuadri ligjor

Raporti i VNMS është hartuar në përputhje me kërkesat e legjislacionit shqiptar dhe Politikës Mjedisore dhe Sociale të BERZH (2019); Legjislacioni i BE për VNM-të; Standardet e Performacës së IFC-së; Udhëzimet e IFC-së për Angazhimin e Palëve të Interesit, për Çështjet Sociale dhe Mjedisore.

Kuadri ligjor dhe procedural shqiptar i rëndësishëm për ndërmarrjen e VNM-së është dhënë në Tabelën më poshtë.

Tabela 2-3: Legjislacioni shqiptar për një VNM

Legjislacion	Përmbledhje	Lidhja Me Projektin
Ligji Nr. 10431 (09.06.2011) Ndryshuar	"Për Mbrojtjen e Mjedisit" (i ndryshuar) - Ky ligj përcakton kuadrin ligjor të mbrojtjes së mjedisit, korvizën dhe kompetencat institucionale, parimet e vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe lejet mjedisore. Ligji bazohet në parimet e Bashkimit Evropian dhe praktikatat më të mira të menaxhimit të mjedisit.	Duhet të kryhet VNM-ja dhe të merret leja mjedisore përpara se të fillohet një Projekt. Ligji përcakton kërkesat monitoruese për të identifikuar ndikimet e projektit gjatë ndërtimit dhe fazës operacionale.
Ligji Nr. 10440 (07.07.2011) ndryshohet	"Për vlerësimin e ndikimit në mjedis" (i ndryshuar) përcakton parimet e një VNM-je, përcakton kategoritë e projekteve me ndikim në mjedis dhe përcakton përgjegjësitë dhe të drejtat e institucioneve dhe publikut në procedurën e VNM-së. Ligji përcakton kompetencat e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (AKM) dhe Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit (MTM) për sa i përket procedurës, shqyrtimit e raportit të VNM-së dhe miratimin përfundimtar të tij.	VNM për Projektin do t'i paraqitet MTM dhe AKM për kontroll, shqyrtim dhe miratim.
Ligji Nr. 10448 (14.07.2011) Ndryshuar	"Për lejet mjedisore" (i ndryshuar) - përcakton kushtet dhe termat e dhënies së lejeve mjedisore për operatorët industrialë dhe përcakton masat për parandalimin dhe kontrollin e shkarkimit të ndotjeve dhe menaxhimin në mënyrë të sigurtë të kimikateve. Në përgjithësi, objekti i kuadrit rregullator është: të parandalojë dëmtimin e mjedisit; të garantojë përputhjen me standardet e shëndetit; dhe mbrojtjen nga çdo detyrim i mbetur.	Deklarata e mjedisit zbatohet për ndërtimin e projektit (rregulluar me ligjin 10440/2011)
VKM 686 (29.07.2015) Ndryshuar	"Për miratimin e rregullave, të përgjegjëseve e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore", të ndryshuar - Akti përcakton rregullat specifike dhe të hollësishme për procedurën, kuadrin dhe strukturën e raportit dhe shtojcave të VNM-së, afatin kohor të procedurës, kërkesën për aprovim, vendimin përfundimtar dhe monitorimin e ndikimit dhe raportimin gjatë ekzekutimit të projektit.	Raporti i VNM është përgatitur në përputhje me këtë VKM.
VKM Nr. 247 (30.04.2014)	"Për përcaktimin e rregullave, të kërkesave e të procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut në vendimmarrjen mjedisore" - Akti përcakton kërkesat specifike për konsultimin me grupet e interesit, duke u fokusuar në konsultimet me komunitetet lokale.	Grupet e interesit do të angazhohen / konsultohen gjatë procesit të VNM; një Plan i Angazhimit të Grupeve të Interesit (PAGI) është zhvilluar dhe

Legjislacion	Përmbledhje	Lidhja Me Projektin
	Gjithashtu jep detaje mbi procedurën që duhet ndjekur, afatin kohor dhe botimin në media.	zbatuar nga zhvilluesi dhe konsulenti.

## 2.4 Konsultimet publike, publikimi dhe trajtimi i kundërshtimeve

Procesi i angazhimit të palëve të interesit ka filluar në Maj 2022 kur u zhvillua faza fillestare e konsultimit dhe angazhimit. Procesi vijoi në nivel kombëtar (Ministri dhe Agjenci Kombëtare) dhe u pasua nga procesi i angazhimit në nivel Rajonal dhe Vendor me Drejtoritë Rajonale, Kompanitë publike të Ujësjetës Kanalizimeve, Bashkinë Durrës, Qarkun Durrës, Prefektin e Qarkut Durrës si edhe me komunitetin e zonës.

Gjatë fazës fillestare u kryen 3 Intervista me Persona Kyç, 1 takim konsultues në bashki dhe një seminar me Pedagogë dhe Studentë nga Universiteti i Durrësit.

Në fazën e dytë të konsultimeve të zhvilluar në periudhën Korrik – Gusht 2022 u realizuan 27 takime zyrtare me përfaqësues të Institucioneve Shtetërore dhe Publike në nivel qendror, rajonal dhe lokal.

Faza e studimit të VNMS-së shërbeu gjithashtu si një fushatë informuese ku ekipi shpërndau fletëpalosje për 202 familje të intervistuar në zonën e ndikimit të projektit. Angazhimi i Palëve të Interesit do të vijojë më tej me takime dhe grupe të fokusuar dhe organizimin e dëgjësës Publike.

## 2.5 Vendndodhja dhe Gjurma e Projektit

Porti i Durrësit në Porto Romano do të ndërtohet në zonën e Porto Romanos në Shqipëri e cila ndodhet në koordinatat 41°23'N 9°25'E në bregun lindor të detit Adriatik. Zona ndodhet në një gji midis kodrës së fundit në veri të qytetit të Durrësit me lartësi 90 m dhe kodrës së parë të vargmalit të Kepit të “Bishtit të Pallës”. Zona e ndërtimit të projektit ndodhet rreth 10 km në veri të Portit aktual të Durrësit. Vendndodhja e Portit në Porto Romano është përcaktuar në Vendimin Nr.1 datë 14 Tetor 2020 të Këshillit Kombëtar të Territorit dhe në Termat e Referencës të Detyrës së projektimit.

Zona e interesit në brendësi të tokës për Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano ka një sipërfaqe prej 300 ha dhe shtrihet në anën veriore dhe lindore të pozicionit të propozuar.



Figura 2-2 Kufijtë tokësorë të zhvillimit të portit të ri në Porto Romano  
Burimi: APD

Sipërfaqja aktuale ku parashikohet të zhvillohet projekti i Portit të Durrësit në Porto Romano, konsiston kryesisht në toka bujqësore të përfituara nga bonifikimi i ish-kënetës së Durrësit. Kullimi i ujërave sipërfaqësore garantohet nga një sistem kanalesh kulluese të hapura, të cilët konvergojnë në pikën me kuotën më të ulët të zonës, aty ku aktualisht ndodhet stacioni i pompimit të Hidrovorit. Në pjesën perëndimore të bregdetit, zhvillohen aktivitete sezonale që lidhen me turizmin si plazhe private, bare dhe restorante. Në pjesën veriore janë instaluar depozitat e shoqërisë së hidrokarbureve Royal Trade sh.a, ndërsa në jug zona kufizohet nga dy hapësirat koncesionare të porteve private, Romano Port sh.a dhe MBM sh.a. Në kufijtë e zonës së zhvillimit, nga ana lindore, ndodhet fshati Rinia.

Në një distancë prej rreth 2-3km më në jug ndodhet zona e parashikuar për realizimin e parkut fotovoltaik të Spitallës.

Pranë portit të ri, në verilindje dhe jugperëndim të fshatit Rinia, janë parashikuar ndërtime rezidenciale. Gjithashtu pranë portit ndodhet dhe Parku Olimpik/Parku Ekologjik.



Figura 2-3 Foto ajrore e zonës së projektit

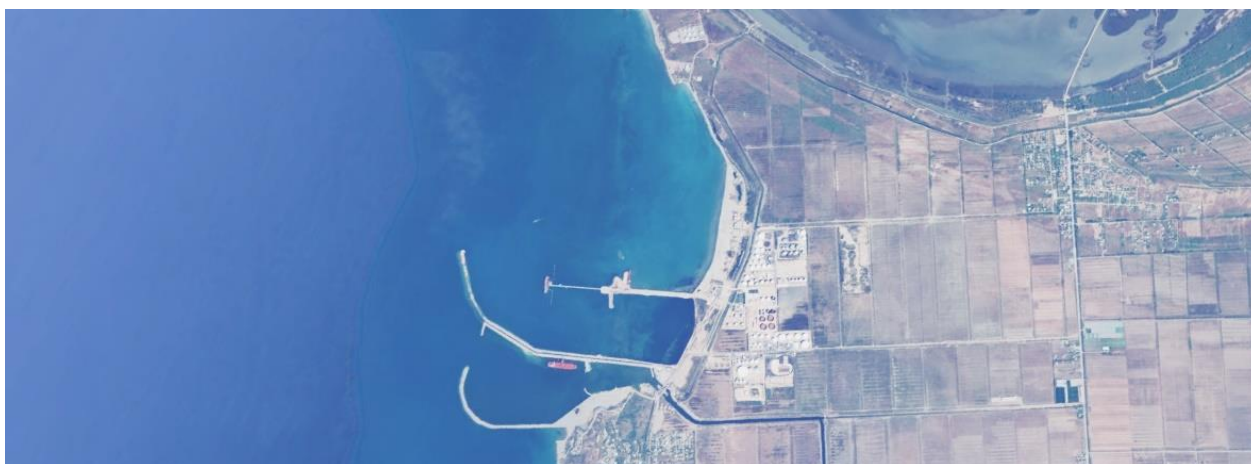


Figura 2-4 Ortofoto e zonës së projektit

Qendrat e banuara në zonën ku propozohet të zbatohet projekti ndodhen në distancë 500-1000 metra nga gjurma e parashikuar e portit të ri në një territor që administrohet nga Bashkia Durrës.

## 2.6 Alternativat e shqyrtuara të projektit

Për zhvillimin e portit janë zhvilluar dy koncepte kryesore alternative (Figura 2-5):

- Koncepti C1: Zhvillimi në det kryesisht në perëndim (në drejtim të detit) të vijës së thyerjes
- Koncepti C2: Zhvillimi në breg në lindje (në drejtim të tokës) të vijës së thyerjes

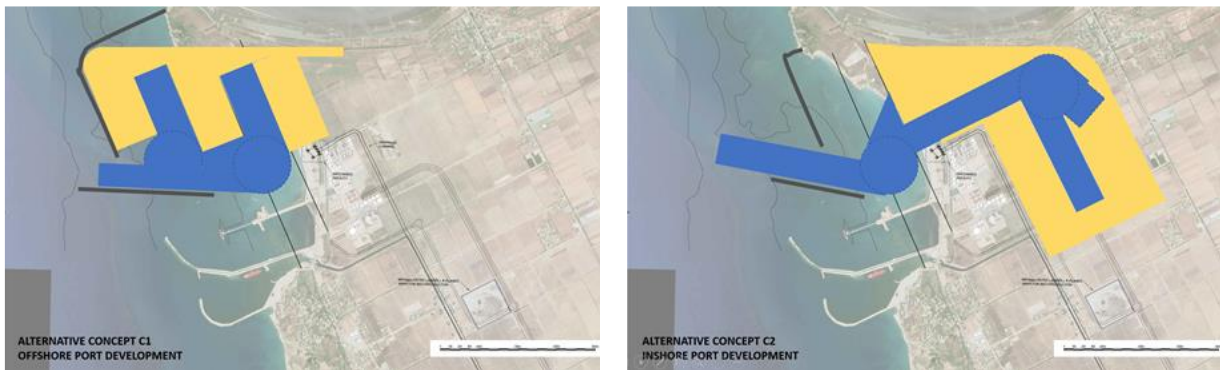


Figura 2-5 Konceptet kryesore për zhvillimin alternativ të portit

Kostoja kapitale e konceptit të zhvillimit të portit në det do të jetë më e lartë se sa për zhvillimin e portit në breg, pasi dallgëthyesja do të jetë në thellësi më të mëdha uji dhe do të kërkojen vëllime të konsiderueshme për bonifikimin me mbushje nga një burim rëre në det (ende i paidentifikuar). Koncepti i zhvillimit të portit në breg kërkon më shumë shpronësime të tokës dhe dragazh (gërmim dhe pastrim). Megjithatë, dragazhi i brendshëm duhet të bëhet në rërë të imët, që mund të përdoret në mënyrë të dobishme për të mbushur tokën për zhvillimin e portit në tokë.

Prandaj, koncepti alternativ i zhvillimit të portit C2 u miratua për planimetrinë portuale për arsyet e mëposhtme:

- Një port i brendshëm është opsioni më pak i kushtueshëm i zhvillimit;
- Kostoja e ndërtimit të dallgëthyesëve në ujërat e thella në det është e konsiderueshme (për një dallgëthyesë me burime nga rrënojat, kostoja rritet afërsisht me dyfishin e thellësisë së ujit);
- Kostoja e bonifikimit në det për të formuar tokën për zhvillimin e portit është gjithashtu e konsiderueshme;
- Megjithëse vëllimi i dragazhit të kërkuar për të siguruar akses lundruar do të jetë më i madh për zhvillimin e portit në brendësi, një pjesë e këtij dragazhi do të jetë me rërë, e cila mund të përdoret në mënyrë të dobishme për të mbushur zonat tokësore të ulëta për zhvillimin e portit;
- Aktualisht parashikohet që materiali i gërmuar nga basenet e brendshme do të jetë rërë e imët baltore, e cila mund të përdoret për të formuar platformën e re portuale me mbushje hidraulike të zonave të ulëta të tokës. Kjo do të ulë koston bonifikimit me mbushje dhe nevojën për asgjësimin e materialit të gërmuar në zonat e derdhjes në det;

Çdo strukturë portuale e ndërtuar në det larg vijës së thyerjes do të kërkonte akses në tokë (mundësisht në formën e një rruge të ngritur apo bankine) e cila do të rrezikohej për shkak të thyerjes tektonike.

## 2.7 Lidhja me infrastrukturën tokësore

### 2.7.1 Autostrada

Autostrada SH49 ndodhet rreth 4.4 km në lindje të zonës së projektit dhe lidhet drejtpërdrejt me autostradën SH2 Durrës-Tiranë dhe prej andej me autostradën SH4 nëpërmjet SH2.

Autostrada SH4 139 km e gjatë është një korridor i rëndësishëm transporti veri-jug në Shqipëri që lidh Durrësin me Greqinë dhe është një pjesë thelbësore e autostradës së Adriatik-Jonit dhe e Korridorit VIII Pan-Evropian. Ajo përbëhet nga dy korsitë trafiku me një korsitë emergjence në çdo kah drejtimi.

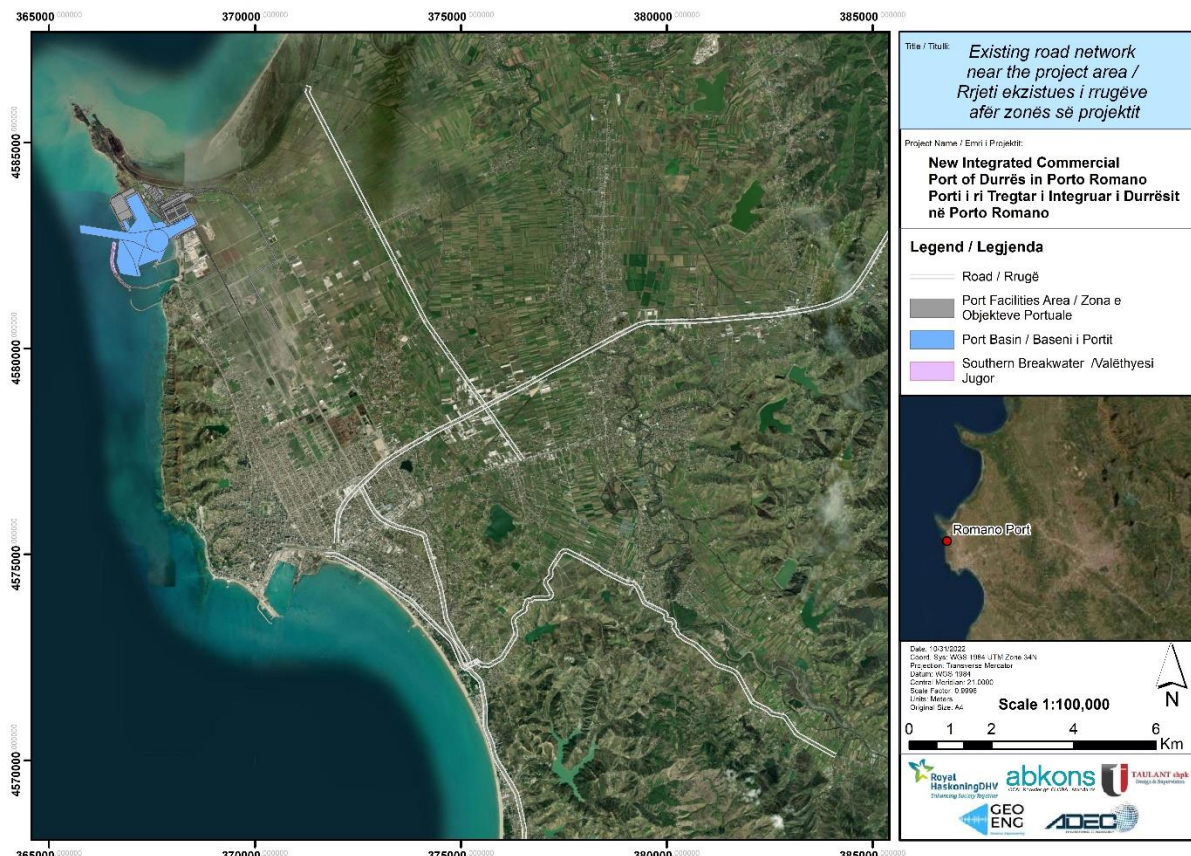


Figura 2-6 Rrjeti ekzistues i autostradave afër zonës së projektit

Gjithashtu në prill 2020, qeveria shqiptare shpalli tenderin për ndërtimin e 2.1 km rrugë që lidhin qytetin e Durrësit me terminalin e naftës në Porto Romano. Ndërtimi i rrugës së kategorisë B me dy karrexhata lidh rrugën kryesore ndërrbane SH85 nga K/Rr. nr.2 (Shkozet) me Porto Romanon. Gjithashtu në shtator 2020 ka filluar ndërtimi i një rruge që lidh Porto Romanon me rrugën urbane dytësore SH51 dhe parashikohet të përfundojë në fund të vitit 2021.

## 2.7.2 Rrjeti hekurudhor

Ne programet e MIE është planifikuar lidhja e zonës së Porto Romano me rrjetin hekurudhor kombëtar me një linjë hekurudhore të gjatë 8 km, por kjo është ende në fazën paraprake të përgatitjes së projektit. Projekti i ndërlidhjes hekurudhore të Porto Romanos u miratua me Vendimin e Ministrit të MIE nr. 40, datë 21.01.2020 për miratimin e Planit PKT3.

## 2.8 Afatet kohore të zbatimit të Projektit

Infrastruktura portuale konsiderohet të jetë e kushtueshme dhe financimi dhe ndërtimi do të ndahen në faza. Faza e parë e ndërtimit të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano parashikon ndërtimin e objekteve të mëposhtme:

- Terminali i kontejnerëve duke përfshirë lidhjen me infrasatrukturën rrugore, hekurudhore, rrjetin e kanalizimeve, energjisë elektrike dhe zgjidhjen e furnizimit me ujë. Është planifikuar që një koncesion 35-vjeçar që mbulon prokurimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e terminalit të kontejnerëve t'i jepet një operatori ndërkombëtar për terminalet.
- Ndërtimi i një objekti detar, fushëveprimi i të cilit është ende për t'u përcaktuar
- Krijimi dhe ndërtimi i Infrastrukturës dhe objekteve të përbashkëta portuale duke përfshirë Vendbregëzimet e shërbimeve detare dhe Ndërtesat e përbashkëta portuale si Ndërtesa e

administratës portuale, Ndërtesa e zyrave doganore dhe agjencive të tjera, porta kryesore e portit, objektet e sigurisë dhe mbrojtjes civile (stacioni zjarrfikës, qendra e emergjencës), zyrat e kapitenerisë së portit dhe kulla e kontrollit të VTS, nënstacione etj.

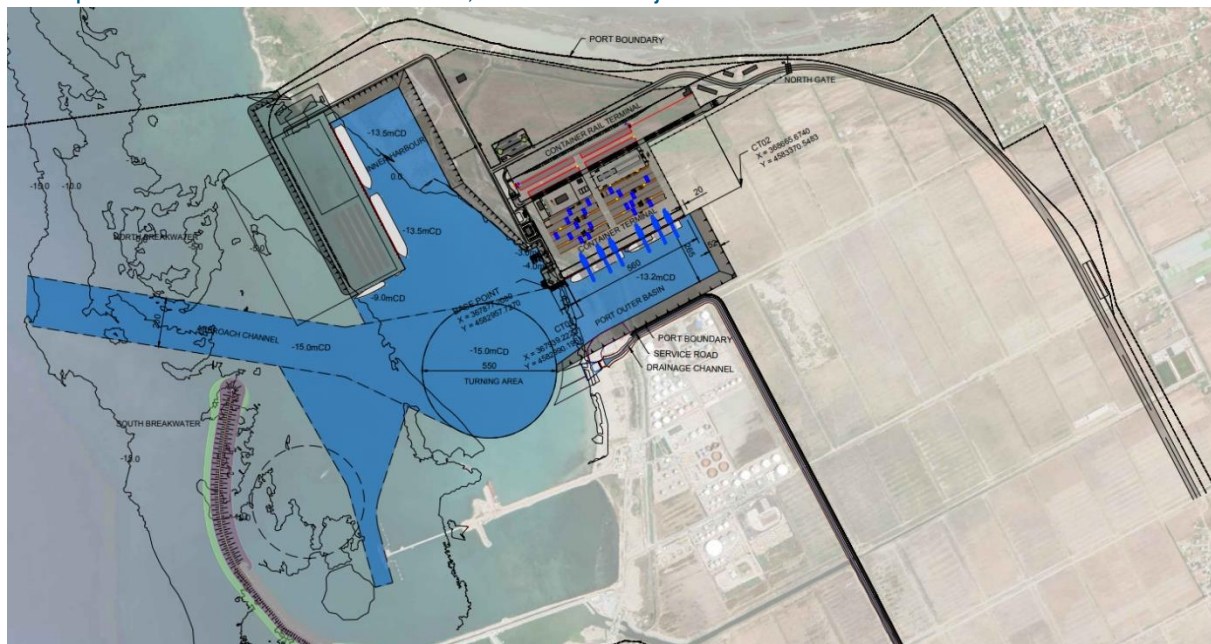


Figura 2-7 Faza 1 e Planvendosjes së Portit

Sa i përket afateve kohore supozimet janë si më poshtë:

- Deri në fillim të vitit 2026 do të përfundojnë dhe do të vihen në punë Vendbregëzimet e përgjithshme të ngarkesave. (Pjesë e këtij studimi)
- Terminali i kontejnerëve do të përfundojë dhe do të vihet në funksion deri në fillim të vitit 2026.
- Lidhja hekurudhore me portin e ri do të përfundojë deri në fillim të vitit 2030.
- Deri në vitin 2060 mund të jenë të nevojshëm tre Vendbregëzime, pasi mund të konstatohet që dy Vendbregëzime nuk do të jenë të mjaftueshme për të përballuar fluksin e parashikuar deri në vitin 2055.

### 3 Përmbledhje e Kushteve Mjedisore dhe Sociale

#### 3.1 Mjedi Fizik

Ky seksion paraqet gjendjen bazë të zonës së projektit sipas ndarjeve të mëposhtme:

- Klima dhe meteorologjia;
- Cilësia e ajrit;
- Zhurma në Zonën e Projektit;
- Morfologjia, Gjeologjia, Toka dhe Peizazhi;
- Hidrologjia;
- Topografia dhe relievi;

Të dhënat për gjendjen ekzistuese të mjedisit janë mbledhur në bazë të hulumtimeve të literaturës dhe ekzistuese si dhe të dhënave të mbledhura për cilësinë e ajrit, nivelet ekzistuese të zhurmës, ndotjen e tokës, ndotjen e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore, gjithashtu gjatë periudhës Mars-Qershor dhe Gusht Shtator 2022 janë bërë studime në terren për të vlerësuar ndotjen e cdo komponenti mjedisor dhe gjendjen e biodiversitetit në zonë.



### 3.1.1 Klima dhe meteorologjia

Qyteti i Durrësit karakterizohet nga një klimë mesdhetare (verë të nxehtë dhe të thatë dhe dimër të lagësht dhe të ftohtë). Temperatura mesatare vjetore në Durrës është 16.1°C. Në muajt e verës temperatura varion nga 23,6°C deri në 26°C, ndërsa temperatura mesatare në dimër është rreth 8,9°C. Qershori, korriku dhe gushti janë muajt më të nxehtë dhe më të thatë ndërsa muaji më i ftohtë i vitit konsiderohet janari. Temperatura maksimale varion nga 39-40°C.

Formimi i klimës ndikohet nga një sërë faktorësh rajonalë dhe lokalë. Faktori më aktiv në klimën e Durrësit është ndikimi i detit nëpërmjet qarkullimit të masave ajrore të Atlantikut dhe Mesdheut. Faktorët lokalë përfshijnë relievin dhe aktivitetin njerëzor, i cili ka ndikuar në kushtet natyrore të rajonit të Durrësit.

Zona jonë e studimit, për shkak të pozicionit gjeografik, ndikimit detar karakterizohet nga temperatura mesatare vjetore e ajrit në vlera të larta. Temperatura mesatare vjetore është 16°C. Temperatura mesatare e këtyre 25 viteve të fundit është c.a. 0.7°C më i lartë se më parë, pasojë e ngrohjes globale. Muaji më i ftohtë është janari. Reshjet mesatare janë 985 mm/vit, shumica e të cilave bien në periudhën tetor-shkurt (rreth 70%). Reshjet minimale vjetore për të njëjtën periudhë janë 640 mm dhe maksimale janë 1550 mm. Gjatë periudhës së verës, era është zakonisht e lehtë në zonën e Adriatikut, me një forcë mesatare 2 deri në 3 sipas shkallës Beaufort. Ndërsa gjatë dimrit forca mesatare e erës është afërsisht e barabartë me 4.

### 3.1.2 Cilësia e ajrit

Zona e Projektit është një zonë industriale me burime të emetimeve dhe për këtë arsye ekziston një cilësi përgjithësisht jo mirë e ajrit në zonë.

Në përgjithësi, në bazë të rezultateve, cilësia e ajrit të ambientit është konform normave kombëtare dhe ndërkombëtare të BE<sup>15</sup> dhe OBSH për parametrat e pluhurit (PM<sub>10</sub> dhe PM<sub>2.5</sub>). Gjithsesi, të dhënat e marra nga monitorimi i cilësisë së ajrit treguan nivele mbi normat e BE-së dhe ato shqiptare për ndotësit e ajrit si SO<sub>2</sub> dhe H<sub>2</sub>S. Niveli i lartë i SO<sub>2</sub> mund t'i atribuohet industrisë së naftës të pranishme në rajon.

Burimet kryesore të ndotjes së ajrit pranë zonës së projektit janë nga automjetet e transportit të përdorura në zonë, të tilla si nga Inter Gaz, Romano Port, Porti ne ndërtim MBM dhe disa depozita të tjera ku magazinohen lëndë djegëse në zonë dhe banorët e zonës. Këto aktivitete shkaktojnë pluhura (grimcat e ngurta, PM) dhe zhurmë. Gjendja e dobët e rrugëve, lëvizja pa një plan trafiku veçanërisht në zonat rurale, mund të krijojë sasi të mëdha pluhuri, veçanërisht në periudhat e thata (muajt e verës).

### 3.1.3 Niveli i zhurmave

Zhurmat janë një ndotës fizik i mjedisit që në nivele të caktuara mund të jete me pasoja në shëndetin e njerëzve dhe faunën. Përgjatë zonës së projektit nuk ka ndryshime dhe luhatje në nivelin e zhurmave në mjedis, pasi projekti shtrihet nëpër zona të pa kultivuara dhe të pazhvilluara.

Zhurma aktuale antropogjenë në afërsi të zonës së projektit lidhet kryesisht me aktivitetet e transportit (njerëzit që punojnë në industri, makineritë), trafikun e automjeteve përgjatë rrugëve. Në përgjithësi, për zonën, nivelet e zhurmave të mjedisit pritet të jenë më të larta gjatë sezonit të thatë për shkak të rritjes së lëvizjes së trafikut.

### 3.1.4 Topografia dhe gjeomorfologjia

Krahas evolucionit të tij natyror, bregdeti i Adriatikut gjatë 60 viteve të fundit ka qenë nën një presion në rritje nga një sërë aktiviteteve njerëzore, si bujqësia (veprat e bonifikimit, rezervuarët e ujit dhe skemat e kullimit dhe ujitjes), urbanizimi, turizmi, industria, etj. dhe ndërtimi. Rrjedhimisht, një pjesë e mirë e habitateve të ligatinave kanë humbur, modifikuar, ndryshuar dhe kthyer në habitate të krijuara nga njeriu ose artificiale përgjithmonë. Efektet kumulative të faktorëve të tillë kërcënojnë po vënë në rrezik një sërë habitatesh dhe zonash ligatinore bregdetare, integriteti ekologjik i të cilëve është prekur ndjeshëm. Për më tepër, skenarët e ndryshimeve klimatike dhe rritja e nivelit të detit parashikojnë se habitatet bregdetare të bregdetit të ulët të Adriatikut do të ndikohen ndjeshëm.



Sa i takon anës gjeomorfologjike, rajoni në studim është i ndërtuar sipas tre lloje relievesh:

- relievi kodrinor në qendër;
- Shelfi/cekëtina detare në perëndim;
- Zona fushore në lindje.

Prania e këtyre njësisve morfologjike në një zone të ngushtë është kryesisht rezultat i veprimit të faktorëve tektonike e neotektonike, kontekstit gjeologjik të zonës dhe e bashkëveprimit të agjentëve atmosferikë e atij detar.

### 3.1.5 Gjeologjia dhe toka

Tokat e zonës së studimit të projektit janë toka aluvionale dhe kënetore, në depresionin tektonik Para-Adriatik të Zonës Tektonike Jonike, të dominuar nga toka të ngopura me kripë, shtresat e sipërme të cilave janë thellësisht të ngopura me sasi të konsiderueshme kripërash minerale të tretshme në ujë, sidomos ato të natriumit. Pjesët e sipërme përfshijnë shtresa organike të ish-kënetës së Durrësit (Qh-m) ose depozitime aluviale dhe proluviale (Qhp), ndërsa përgjatë gjirit, tokat pranë sipërfaqes korrespondojnë me tokat detare ranore (Qh) dhe, më shumë në brendësi, me depozitimet aluviale. (Qh). Këto kripëra pengojnë rritjen e vegjetacionit të zakonshëm, por të dominuar nga bimët halofite (të cilat janë tolerante ndaj kripës me përqendrim të lartë).

### 3.1.6 Prania e burimeve ujore në zonën e projektit

Burimet ujore sipërfaqësore edhe nëntokësore në Porto Romano – Kepi i Bishtit të Pallës dhe në të gjithë zonën e Durrësit janë të pakta. Në zonën e studiuar nuk ndodhet asnjë rrjedhë natyrore ujore sipërfaqësore. Të vetmit trupa ujorë sipërfaqësorë janë kanalet kulluese të fushës së Durrësit që janë ndërtuar për përmirësimin e zonës rreth 25 vjet më parë. Për shkak të pjerrësisë së kufizuar të fushës, që ishte shkaku natyror i pranisë së kënetave, në skajin verior të kodrave të Durrësit u instalua një stacion i madh pompimi për kullimin e kanaleve në detin Adriatik. Sistemi i madh i kullimit të hapur u ndërtua për bonifikimin e ish-kënetës së Durrësit, por tani mbledh edhe ujërat e zeza të qytetit të Durrësit. Drejtimi i prurjes në kanal kryesor është në pjesën jugore të zonës në stacionin e pompimit të Porto Romanos, nga pjesa veriore në stacionin e pompimit në gjirin e Lalzit.

Në Rajonin Durrës – Kënetë – Porto Romano, burimet ujore përfaqësohen nga:

- Deti Adriatik;
- Lumi Erzen;
- Ish - zona kënetore;
- Rrjeti i lumit Erzen kanalizimeve dhe hidrovori.

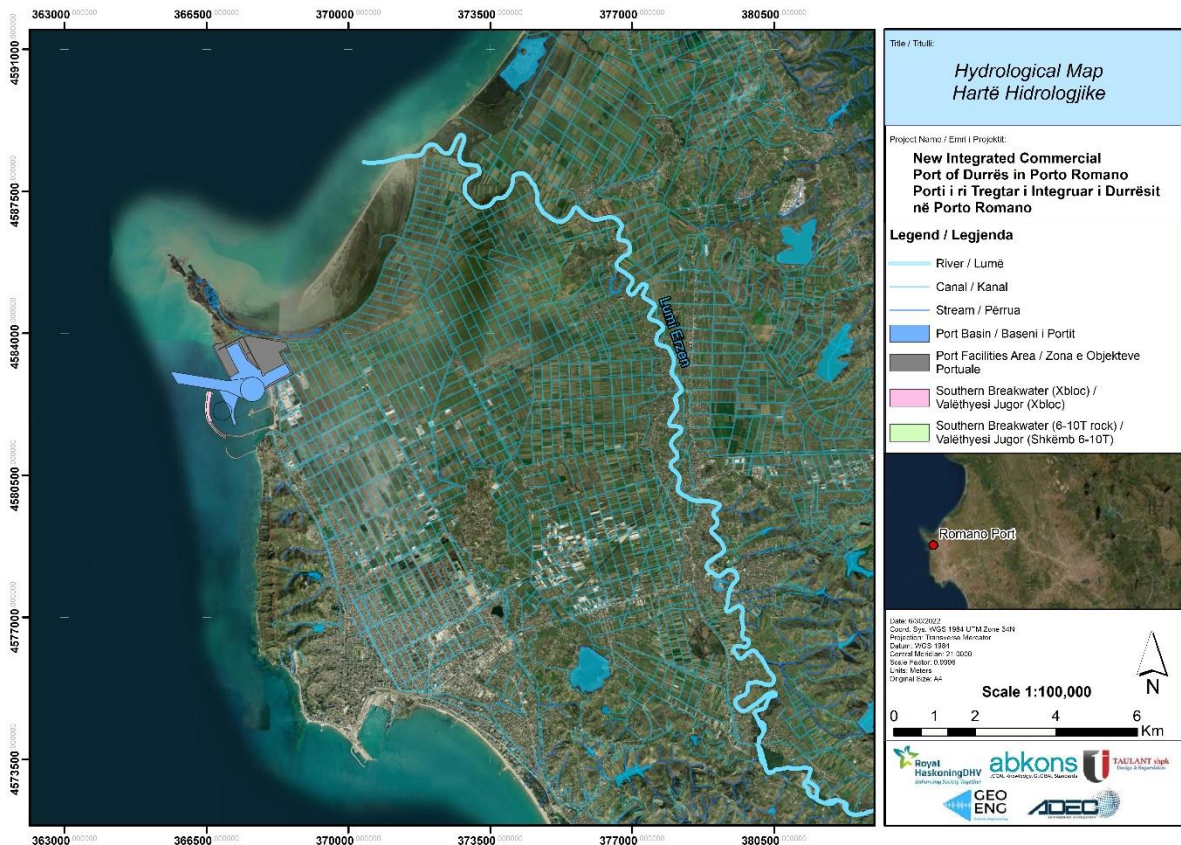


Figura 3-1 Harta Hidrologjike

### Sistemet e Ujitjes dhe Kullimit

Në pellgun e ligatinave të mëparshme ka disa rezervuarë, të cilët ndikojnë në regjimin uJOR, si Spitalla (1 dhe 2); Shkallnur, Metalla, Arapaj (1 dhe 2), Memaj, Xhafzotaj; Katundi i Ri (në njësinë administrative të fshatit Katundi i Ri).

Kapaciteti i tyre uJOR varion nga disa qindra mijë metra kub në disa milionë metra kub. Në këtë periudhë, vetëm një pjesë e vogël e tyre furnizon tokat e lagunës për shkak të degradimit të sistemit të ujitjes dhe mirëmbajtjes së dobët të digave dhe elementëve të tjerë të rezervuarit. Cilësia e ujit të pellgut ujëmbledhës konsiderohet se varion nga "e mirë" në "shumë e mirë".

### Hidrogeologjia

Rezervat e ujërave nëntokësore ndahen në dy grupe:

- Ujërat nëntokësore të shkëmbinjve ose kompleksi i depozitave Kuaternare.
- Ujërat nëntokësore të shkëmbinjve të ngjeshur ose shkëmbinjve Mollasë.

Në zonën e Porto Romanos dhe rrethinat përhapen tre tipa akuiferesh:

#### **Akuiferi i Erzenit me porozitet ndërkokrrizor me ujëpërcjellshmëri mesatare-të ulët**

Përfaqësohet nga zhavorre aluviale të lumit Erzen që kanë përhapje nga Hardhishta deri në bregdet. Shtresa zhavorrore shtrihet nën depozitimet suargjilore që kanë trashësi 25-30m. Trashësia e akuiferit zhavorr rritet nga 6-7m në afërsi të Hardhishtës deri në 50-60m në veri drejt Gjirit të Lalzit. Në veri shtresa e zhavorreve zhytet nga 20-30m (nën sipërfaqen e tokës) në jug deri në 60-110m në veri. Në përfundim në zonën e Kënetës së Durrësit kjo shtresë pykëzohet dhe zëvendësohet me argjilat lagunore jo ujëmbajtëse. Ujëmbajtja e zhavorreve të Kuaternarit ulet nga jugu drejt veriut.

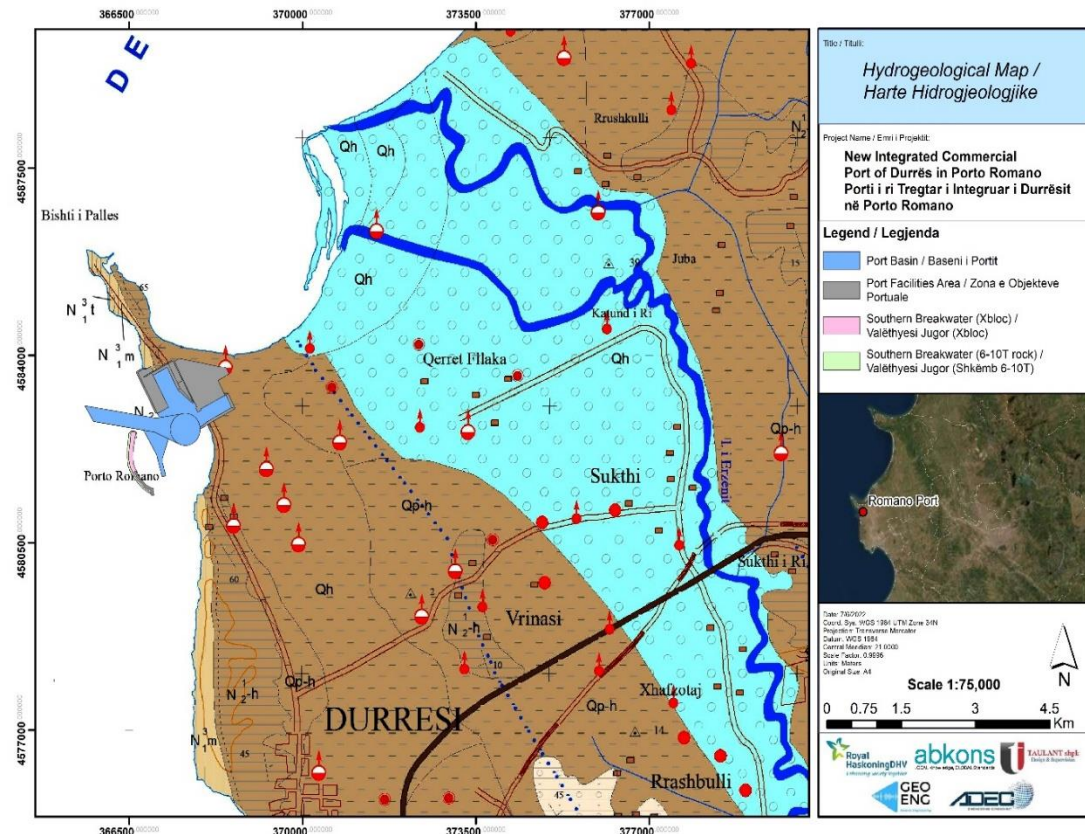
#### **Akuiferet me poro-çarje me ujëpërcjellshmëri mesatare**

Ky akuifer lidhet me depozitimet mollasike argjila, ranore, konglomerati të Neogjenit - suita Rrogozhinë. Akuiferi me poro-çarje me ujë përcjellshmëri mesatare - suita Rrogozhinë ka dalje të kufizuar në sipërfaqe dhe konkretisht ato dalin në jugpërfundim, që është vazhdimi i brezit të konglomeratëve të suitës

Rrogozhina drejt qytetit të Kavajës në formën e një rripi me drejtim veriperëndim-juglindje. Në luginën e Erzenit ato mbulohe nga depozitimet Kuaternare me trashësi 90-140m. Ato përfaqësohen prej konglomeratesh, ranore e argjilë që bien me kënd 30-35 gradë. Konglomeratet janë me çimentim mesatar dhe ranorët kanë çimentim të dobët. Trashësia e pakove konglomerate e ranore varion 5-10 m deri 25m.

**Akuiferët me poro-çarje me ujë përcjellshmëri të ulët-shumë të ulët**

Depozitimet të Mesinianit - N13m- konglomerate, ranorë, alevrolite. Ka dalje të ngushtë në breg të detit nga veriu i Durrësit në Porto-Romano. Ato formojnë shtresa ujëmbajtëse me çarje dhe poro-çarje me burime të ndryshueshme ujërash nëntokësore.



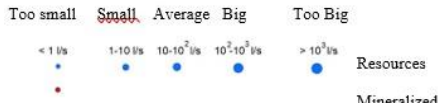
**Hydrogeological Units**

Aquifer	T [m <sup>2</sup> /d]
<b>With intergranular porosity</b>	
Aquifer with intergranular porosity and very high - high water conductivity (sand + gravel, sand + gravel + shale).	> 10 <sup>2</sup>
Aquifer with intergranular porosity and medium-low water conductivity (clay + sand + shale).	10 <sup>2</sup> - 10 <sup>-1</sup>
<b>With porous porosity - cracks</b>	
Aquifer with porous porosity - cracks and medium-low water conductivity (sand + clay + conglomerate)	10 <sup>2</sup> - 10
Aquifer with porous porosity - cracks and low - very low water conductivity (sandstone + siltstone).	10 - 10 <sup>-1</sup>
<b>Not aquifer</b>	
Rocks without sufficient intergranular or fissure porosity (clay, flysch, gypsum)	< 10 <sup>-1</sup>

**Lithology**

<b>Loose rocks</b>	Sand, gravel, clay
<b>Sediments</b>	Clay, sand, gravel
	Clay, siltstone, sand
<b>Compact rocks</b>	
<b>Sedimentary Rocks</b>	Clay, Clay, sandstone, conglomerate
	Sandstone and conglomerate
	Sandstone, marl, conglomerate, clay and different lumpy material
	Siltstones and rarely sandy clays
	Flysch
	Limestone
<b>Igneous and Metamorphic Rocks</b>	Ultrabasic intrusive

**Data on source**



**Drilling data**

- Drilling in a pressure aquifer
- Drilling in an unpressurized aquifer
- Drilling without results
- Drilling with mineralized water

**Groundwater data**

- Direction of groundwater movement (validated)
- Direction of groundwater movement (assumed)

**Works constructed for underground water exploitation**

- With an average flow of less than 10 l/s
- With an average flow of 10 - 100 l/s

Figura 3-2 Harta Hidrogeologjike e luginës së Lumit Erzen

**Niveli i ujërave nëntokësore**

Thellësia e ujërave nëntokësore nga sipërfaqja arrin 0,5 -3,0 m. Gjatë thatësirës në periudhën e verës, niveli i ujit zvogëlohet në një thellësi 3,0-5,0 m, ndërsa gjatë dimrit rritet afër sipërfaqes së tokës (0,2 - 0,3



m thellësi). Në rajonin perëndimor dhe lindor të Durrësit, ujërat nëntokësore gjenden me një shtrirje të thellë mbi 5.0 m nga sipërfaqja e tokës.

Në këto thellësi ujërat nëntokësore janë të tipit artezian, ato takohen në formacione rërë-konglomerate të cilat janë të izoluara nga sipërfaqja e tokës me një shtresë balte përshkruese, por gjatë shpimit këto ujëra ngrihen dhe dalin me vetëshkarkim në sipërfaqe.

Është e rëndësishme të theksohet se rezervat e ujërave nëntokësore në zonën e projektit janë të kripura për shkak të infiltrimit të ujit të detit Adriatik, për këtë arsye e gjithë toka në Porto Romano është joproductive dhe pa aktivitet bujqësor për shkak të kripëzimit të tokës.

## 3.2 Mjedisi Biologjik

### 3.2.1 Habitatet

Në zonën e studimit ekziston një ndryshueshmëri e habitateve tokësore dhe e karakterizuar nga një ndikim i madh njerëzor dhe nga praktikatat e paqëndrueshme të përdorimit të tokës. Dikur përdoren për veprimtari bujqësore, sot ato janë braktisur duke lënë vend për riinstalimin e bimësisë natyrore. Kështu, brenda Zonës së Studimit të Porto Romanos janë vërejtur (i) Zhvendosje dunash përgjatë vijës bregdetare me *Ammophila arenaria* ('dunat e bardha') (2120) (ii) \*stepat e kripura mesdhetare (*Limonietalia*) (Kodi 1510), (iii) Livadhet e kripura mesdhetare (*Juncetalia maritimi*) (kodi 1410), (iv) kanalet kulluese / kallamishtet (kodi 72A0), (v) livadhet me bar të ultësirës (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (kodi 6510), (vijat anësore të rrugës) , fshatra) dhe (vii) tokë e kultivuar bujqësore. E para dominohet nga *Limonium vulgare*, *Salicornia europaea*, e dyta nga *Juncus maritima* dhe *Tamarix hampeana*, ndërsa e treta nga bimët ujore *Phragmites australis*, *Typha angustifolia*, *Scirpus lacustris*, e katërta dominohet nga speciet e barit të gjatë dhe e gjashta nga speciet e barit të gjatë, speciet ruderales dhe pushtuese dhe e shtata janë zona ku zhvillohen praktikatat bujqësore.

Vëzhgimet në terren nuk përcaktuan praninë e bimëve vaskulare endemike dhe të kërcënuara globalisht (Kategoritë CR, EN, VU të IUCN). Megjithatë, është e rëndësishme të pranohet se janë përcaktuar tre lloje të kërcënuara në listën e kuqe të Shqipërisë dhe një specie nga Lista e florës shqiptare me interes për BE-në, pjesë e direktivës së habitatit.

### 3.2.2 Flora

Në përgjithësi zona e projektit ka një peizazh heterogjen me disa bashkësi bimësh të identifikuar në varësi të praktikave njerëzore në zonë, të cilat ndryshojnë nga *Salicornia* dhe bimët vjetore kolonizuese të baltës dhe rërës (në pjesën perëndimore të zonës së projektit) në habitatin e livadheve të kripës mesdhetare (*Juncetalia*) dhe në vegjetacion shkurrëzash halofile mesdhetare dhe termo - Atlantike (*Sarcocornetea fruticosi*). Livadhet e kripura krijohen pas bonifikimit të kënetave të kripura dhe janë një nga habitatet më të përhapura në zonën e zhvillimit të projektit, në fushën aluviale të ulët pas dunave ranore. Këto përmythen gjatë dimrit dhe thahen gjatë verës. Shpesh brenda këtij lloji habitati, mbulesa bimore alternohet me tokën e zhveshur e cila në zonat me kripësi të lartë, është e mbuluar me kripë të kristalizuara.

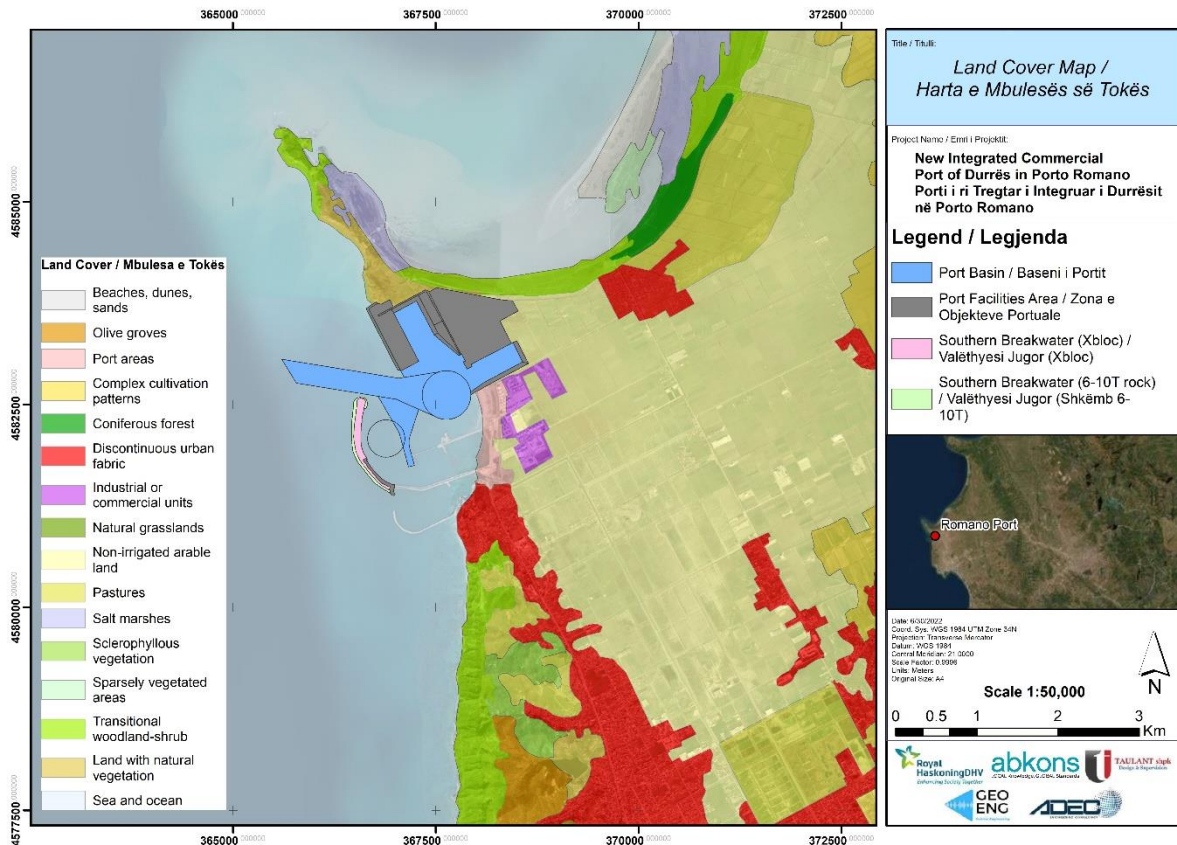


Figura 3-3 Harta e mbulesës së tokës

Nga speciet e inventarizuara, në zonën e studimit, rezultoi se janë gjithsej 80 lloje nën statusin e kërcënuar të IUCN, nga të cilat 77 specie janë nën kategorinë LC, 2 specie nën kategorinë DD dhe një specie nën kategorinë NT. (IUCN, 2021). Bazuar në listën e kuqe shqiptare, brenda zonës së interesit ka një specie nën kategorinë EN dhe një specie nën kategorinë VU. (MM, 2013). (Paraqitur në hartën me poshtë.)

### 3.2.3 Fauna tokësore

19 lloje gjitarësh nga 86 lloje gjitarësh tokësorë të Shqipërisë janë të strehuar potencialisht brenda zonës më të gjerë të studimit, nga të cilët 6 specie u regjistruan/vëzhguan gjatë studimeve në terren, ndërsa prania e specieve të tjera është e mundshme ose supozohet e pranishme për shkak të përshtatshmërisë së habitatit dhe prania në zonat afër. Dy lloje lakuriqësh nate nga katër që ndodhen në zonën më të gjerë të studimit (*Pipistrellus pipistrellus*, *P. kuhli*) u regjistruan përmes detektorimit të lakuriqëve të natës. Regjistrimet e lakuriqëve të natës gjatë natës tregojnë se zona e projektit përdoret si vend ushqimi për dhjetëra individë lakuriqësh që i përkasin specieve Pipistrelle.

- Pjesë të zonës së projektit të Porto Romanos ka të ngjarë të jenë pjesë e zonës së kërkimit të ushqimit për vjedullën / baldosën europiane (*Meles meles*), qelbësin (*Mustela putorius*) dhe çakallin (*Canis aureus*), të tre të listuar në listën e kuqe kombëtare të Shqipërisë (2013).

Rreth 7 lloje gjitarësh, duke përfshirë 4 lakuriq nate dhe 3 mishngrënës (*Meles meles*, *Mustela putorius*, *Canis aureus*) përmbushin kriteret e Tipareve Prioritare të Biodiversitetit, duke qenë ose Aneksi II dhe / ose Aneksi IV i Direktivës së BE-së për Habitatin, ose specie të listuara në Listën e Kuqe Kombëtare si specie të kërcënuara.

- Brigjet e kanaleve kulluese sigurojnë strehë, terrene shumimi dhe ushqimi për një numër zvarranikësh, breshkujzat europiane me njolla, breshkujzat qafë-vijëzuar, bolla/gjarpri i ujit, hardhuca e barit, hardhuca e mureve.
- Kanalet e kullimit janë habitate të rëndësishme dhe të ndjeshme për jetën ujore, duke përfshirë bretkosat, zhabat, breshkujzat dhe breshkat e pellgjeve, pasi ato ofrojnë terrene ujërash të ëmbla

për shumim dhe ushqim për një numër specimesh. Prezenca e bretkosës shqiptare të ujit (*Pelophylax shqipericus*) është konfirmuar gjatë muajit maj 2022 përgjatë kanaleve kulluese të kategorisë së dytë ndërmjet Sektorit Rinia dhe Spitallës. Kjo specie është një shqetësim global për ruajtje si e kërcënuar dhe me një gamë të kufizuar shpërndarjeje.



Figura 3-4 Kanali kullues i shkallës së dytë me kallamë *Phragmites australis* përgjatë kufirit lindor të zonës së Projektit, në afërsi të Sektorit Rinia (WP011, kapitulli S)

### 3.2.4 Avifauna (fauna e zogjve)

Zona e projektit strehon rreth 240 specie shpendësh të shpërndarë në katër tipa kryesore të habitatit për shpendët: (i) sipërfaqe të hapura me vegjetacion jo të shpeshtë, (ii) kanale kulluese (iii) laguna bregdetare dhe sipërfaqe ujore të njelmëta (iv) sipërfaqe ujore detare.

Sipërfaqet e hapura ose zonat bujqësore të abandonuara përdoren nga shpendë të shumtë më disa prej tyre të konsideruar si folezues të konfirmuar ose folezues të mundshëm. Shpendët folezues përfaqësohen më shumë prej harabelorëve që i bëjnë foletë në tokë.

Speciet më të zakonshme në këtë habitat përfaqësohen nga Drenja e përhimët *Calandrella brachydactyla*, Dervishi *Galerida cristata*, Dallëndyshja e detit *Glareola pratincola*, Bishtatundësi i verdhë *Motacilla flava* dhe Drenja e luadhit *Anthus campestris*. Në zonë shfaqen dhe pak specie grabitqare si Skifteri kthetrazi *Falco tinnunculus*, Shqiponja gjarpër ngrënëse *Circaetus gallicus*.

Gjashtë prej 241 specieve të pranishme në zonë konsiderohen globalisht të rrezikuara nga IUCN ndërsa 12 të tjerë konsiderohen si afërsisht të rrezikuar.

Speciet globalisht të rrezikuara janë:

- Kryekuqja e madhe (*Aythya ferina*) – Shpend dimëruar i rregullt i konsideruar me status Vulnerabël nga Lista e kuqe e IUCN-së. Vlera mesatare e individëve dimëruar të kësaj specie në vitet 1995-2020 është rreth 40 individë. Shifra më e lartë prej 720 individësh është regjistruar në Janar 2017.
- Turtulli (*Streptopelia turtur*) – Folezues i rregullt cilësuar si Vulnerabël nga IUCN.
- Skifteri këmbëkuq (*Falco vespertinus*) – Shpend shtegtar i cilësuar si Vulnerabël nga IUCN.
- Rosa e zezë krahëbardhë (*Melanitta fusca*) – Dimëruar e rregullt e konsideruar si Vulnerabël nga IUCN
- Lajmëtar i vogël i furtunës (*Puffinus yelkouan*) – Folezues i rregullt në Shqipëri i konsideruar si Vulnerabël nga IUCN.
- Pulëbardha e kepit (*Larus audouinii*) – Dimëruar e rregullt e konsideruar si Vulnerabël nga IUCN.

Gjashtë speciet e mëposhtme përmbushin kriteret për tu konsideruar si Veçori Parësore të Biodiversitetit bazuar në kriteret 2 (c) Specie VU sipas Listës së Kuqe të IUCN-së dhe (c) EAAA mban Specie VU.

### Specie Vulnerabël (Lista e Kuqe e IUCN)

- Kryekuqja e madhe (*Aythya ferina*) – Shpend dimërues i rregullt i konsideruar me status Vulnerabël nga Lista e kuqe e IUCN-së.
- Turtulli (*Streptopelia turtur*) – Folezues i rregullt cilësuar si Vulnerabël nga IUCN.
- Skifteri këmbëkuq (*Falco vespertinus*) – Shpend shtegtar i cilësuar si Vulnerabël nga IUCN.
- Rosa e zezë krahëbardhë (*Melanitta fusca*) – Dimëruese e rregullt e konsideruar si Vulnerabël nga IUCN
- Lajmëtari i vogël i furtunës (*Puffinus yelkouan*) – Folezues i rregullt në Shqipëri i konsideruar si Vulnerabël nga IUCN.
- Pulëbardha e kepit (*Larus audouinii*) – Dimëruese e rregullt e konsideruar si Vulnerabël nga IUCN.

Listës së specieve që përmbushin kriteret për Veçori Parësore të Biodiversitetit i shtohen dhe specie e mëposhtme ku dallojmë 11 Specie të Rrezikuara në Mënyrë Kritike (CR) dhe 21 Specie të Rrezikuara (EN) sipas Listës së Kuqe të Shqipërisë.

## 3.2.5 Ekologjia ujore dhe detare

### 3.2.5.1 Habitatet detare

Zona bregdetare shqiptare, në jug-lindje të detit Adriatik dhe në veri-lindje të detit Jon ka një gjatësi rreth 470 km. Ujërat territoriale shtrihen 12 milje detare në det të hapur dhe përfshijnë një gamë të gjerë të thellësive të ujit dhe kushteve të substratit. Grykëderdhjet dhe deltat e lumenjve, sistemi i lagunave, shtretërit e lumenjve të braktisur, kënetat, plazhet ranore, dunat e mbuluara me bimësi dhe pyjet e dendura janë të pranishme në bregdetin shqiptar.

Përgjatë bregdetit ekzistojnë ende më shumë se 390 km<sup>2</sup> zona ligatinore kalimtare që përbëjnë rreth 50% të ligatinave në të gjithë Shqipërinë. Ato dallohen për pasurinë e madhe dhe habitatet strehuese për florën dhe faunën, veçanërisht për peshqit dhe shpendët dimërues shtegtarë dhe të kërcënuar globalisht.

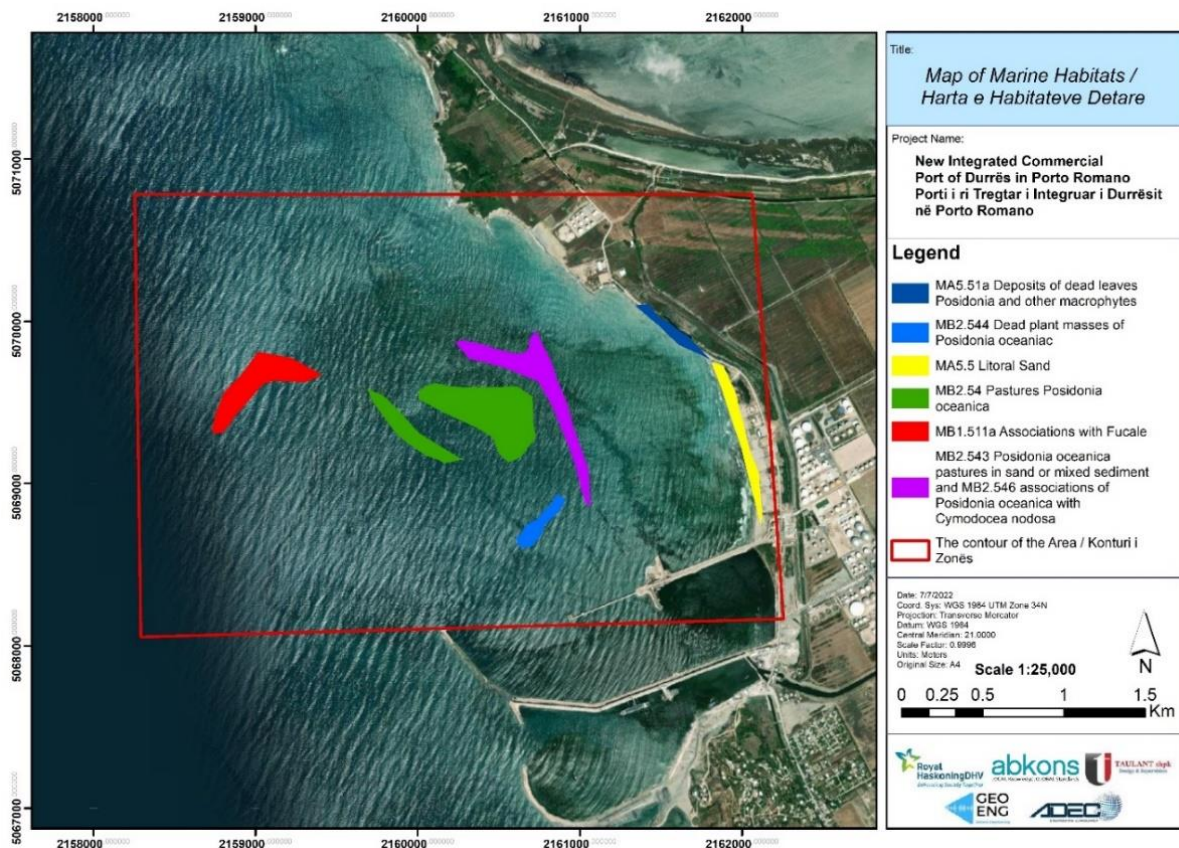


Figura 3-5 Harta e habitateve në zonën e projektit



### Litorali/Supralitorali dhe Mediolitorali

Zakonisht kjo zonë ndahet në substrate të forta dhe të buta që dominojnë në zonën e studimit. Substratet e butë në zonë shpesh janë të kombinuara me bimësi në gjendjen e tharjes së ngadaltë, me llojin më të zakonshëm që janë banketet *Posidonia* (*Posidonia oceanica*), ose formës së tharjes së shpejtë, e përbërë nga rërë dhe gjallesa që formojnë galeri.

Zona supralitorale karakterizohet nga organizma që kërkojnë pak lagështim me ujë deti, por jo zhytje. Prania e këtij habitati është konstatuar përgjatë gjithë seksionit ku shtrihet zona e projektit. Habitatet e bregut ranor formohen nga depozitimi i rërës dhe sedimenteve të imta si rezultat i erozionit të shkëmbinje themelorë. Ky lloj habitati mbizotërohet kryesisht nga kafshët gropëzuese, amfipodët, brumbujt dhe pleshtat e drurit. Pika më e lartë e arritur nga valët, duke formuar një nën-zonë të dukshme në shumicën e brigjeve ranore, mbledh material të bllokuar, i cili siguron një mjedis të freskët me lagështi për jo vertebrorët e vegjël, tokësorë dhe detarë (mizat, brumbujt, centipedët, merimangat, izopodët, amfipodët dhe gastropodët).



Figura 3-6 MB2.54 Kullotat *Posidonia oceanica* (filmime nënujore: 41°23'03.2" N, 19°23'09.28"E)

Ndryshe këto habitate njihen si banketet *Posidonia*. Në zonën e studimit në mënyrë të ngjashme si në zonat përreth të Adriatikut, shtratet e gjethëve të kullotave me leshterik deti (*Posidonia oceanica*) dhe mbeturinave të algave të detit depozitohen nga veprimi i dallgëve të detit. Këto bankete *Posidonia* mbështesin një komunitet interesant të specieve tokësore dhe detare, duke përfshirë amfipodët, kërmijtë, merimangat, mizat e brumbujve dhe të tjerë.

### MA5.52 Rëra Mediolitorale

Ky lloj i mediolitoralit shfaq kushte më të ashpra në krahasim me substratet e forta të cilat mungojnë në zonën e marrë në studim, pasi, përveç atyretributeve të përmendura më sipër, rëra është e lëvizshme. Në këtë zonë ka vetëm fauna, zakonisht baktere, krimba të llojeve të ndryshme, amfipodë, diatome dhe dinoflagjelat. Të gjitha këto zakonisht jetojnë brenda rërës (endobenthos) ose përndryshe këto kafshë gërmojnë brenda rërës. Gjatë vëzhgimeve tona llojet dominuese të molusqeve detare përfshijnë: *Donax trunculus* dhe *Macra glauca*.

### MA5.524 Facie me Bivalvia

Llojet dominuese të molusqeve detare të lidhur me këto habitate (facie) përfshijnë: *Acanthocardia paucicostata*, *Donax trunculus*, *Macra glauca* dhe *Venus verrucosa*.



Figura 3-7 *Cystoseira* spp.

### Infralitorali

Në fundet e forta, zona infralitorale është e vegjetuar me makroalga fotofilike (dritëdashëse) në rajonet e sipërme dhe komunitete shiafilike (të hijeve) në zonat me hije. Komunitetet më të dukshme dhe dominuese në këtë zonë janë 'pyjet' të dominuar nga speciet e algave kafe, përkatësisht *Cystoseira* spp., dhe nga *Dictyopterus* (*Dictyopterus membranacea*). Llojet e peshqve që lidhen me këtë habitat janë: *Coris julis*, *Sarpa salpa*, *Chromis chromis*, *Scorpaena porcusca*, *Symphodus mediterraneus*, *Labrus viridis* etj.



Figura 3-8 *Cymodocea nodosa*

### MB5.5 Rëra Infralitorale (Habitate e bura)

Grumbullimet e fundeve të buta dominohen kryesisht nga bimësia e detit, veçanërisht nga leshteriku i detit (*Posidonia oceanica*) dhe Neptuni i vogël (*Cymodocea nodosa*). Grumbullimet me funde të butë ndryshojnë nga ato me fund të fortë në një sërë mënyrash: organizmat kryesisht jetojnë në substrat; përveç barishteve detare, ka pak ose aspak bimësi fikse; mjedisi është më i njëtrajtshëm strukturor dhe hapësinor. Llojet e peshqve të lidhur me këtë habitat janë: *Mugilidae*, *Spicara maena*, *Gobius bucchichii*, *Diplodus vulgaris*, *Solea vulgaris*, *Spartus aurata*, *Mullus barbatus*

### MB2.5 Habitate Biogjene të Infralitoralit

Livadhet me posidone janë ndoshta lloji më i rëndësishëm i habitatit natyror detar në zonat e Adriatikut jugor për sa i përket produktivitetit dhe në lidhje me sigurimin e strehës dhe një vendi për shumim dhe ushqim për një sërë organizmash detarë.

Fundet e buta që ndodhen në ujërat e cekëta dhe të mbrojtura (5-10 m) përbëhen kryesisht nga livadhet *Cymodocea nodosa*, zakonisht në formën e gropave të rralla me copa rëre në mes. Në ujërat më të thella, livadhet që përbëhen nga leshteriku i detit (*Posidonia oceanica*).

Kullotat ose livadhet e Posidonias në nivel lokal ndeshen në zonën e mesme të infralitorali, ku një masë rizomash Posidonia së bashku me nivel të lartë sedimenti formojnë një breg të trashë ose 'gumë' disa metra mbi nivelin e fundit. Këto lokalitete janë vëzhguar dhe filmuar kur transparenca e ujit ishte e kënaqshme.

### 3.2.5.2 Bimët ujore

Livadhet me *Posidonia oceanica* përfaqësojnë komunitetin më të rëndësishëm nënujor. Në këtë zonë *Posidonia oceanica* rritet kryesisht në sediment të buta, por është gjithashtu e pranishme në rërë dhe funde shkëmbore. I gjithë fundi është i mbuluar nga sedimente që janë gjithashtu të pranishme në pezullim, gjë që rezulton në një pastërti të moderuar të ujit. Në rizomat dhe në pjesën e poshtme të mbuluar nga lastarët e dendur të *Posidonia* ka një komunitet sciafilik të zhvilluar mirë të dominuar nga algat si *Sphaerococcus coronopifolius*, *Utricularia macrophysa*, *Pseudolythophyllum expansum* etj.

### 3.2.5.3 Invertebrorët detarë

Molusqet janë përbërës të rëndësishëm të komuniteteve detare në mbarë botën, duke përbërë deri në 15-25% të makrofaunës bentike (Sabelli, Giannuzzi-Savelli, & Bedulli, 1990). Ato janë komponenti më dominues i faunës ujore edhe në pjesën bregdetare të zonës së ndikimit të projektit. Siç dihet, ato janë pjesë e rëndësishme e komuniteteve detare në Mesdhe, duke përbërë deri në 15-25% të makrofaunës bentike (Sabelli et al., 1990; Zenetos, 1997). Në fakt gjatë studimit tonë është vërtetuar se në zonat bregdetare mediolitorale dhe infralitorale këto kafshë që janë kryesisht bentike, luajnë një rol të rëndësishëm në strukturën e ekosistemeve dhe të biodiversitetit.

### 3.2.5.4 Peshqit dhe Peshkimi

Llojet e peshqve të vegjël pelagjikë janë të përhapur gjerësisht në detin Adriatik dhe luajnë një rol të rëndësishëm në peshkimin tregtar të të gjitha vendeve që ndodhen përgjatë bregut të detit Adriatik. Llojet kryesore të peshqve të vegjël pelagjikë janë sardelet (*Sardina pilchardus*), açuga (*Engraulis encrasicolus*), skumbri i Atlantikut (*Scomber scombrus*), skumbri japonez (*Scomber japonicas*) dhe sprati (*Sprattus sprattus*). Lloje të tjera të kapura herë pas here në peshkime të vogla pelagjike në detin Adriatik janë skumbri (*Trachurus trachurus*), skumbri mesdhetar (*Trachurus mediterraneus*), aterina (*Atherina boyeri*), kaçka e njollosur (*Spicara maena*), vopa (*Boops boops*), etj.

Shelfi kontinental i detit Adriatik është gjithashtu i pasur me faunë jovvertebrore, ku disa nga speciet më të shpeshta janë sepjet (*Sepia officinalis* dhe *Sepia elegans*), oktapodët (*Eledone moschata*, *Eledone cirrhosa* dhe *Octopus vulgaris*), kallamarët (*Loligo vulgaris* dhe *Alloteuth. media*), çikale (*Squilla mantis*), karkaleca (*Solenocera membranacea* dhe *Parapenaeus longirostris*), karavidhe norvegjeze (*Nephrops norvegicus*) dhe freskoret (*Pecten jacobaeus* dhe *Chlamys opercularis*).

### 3.2.5.5 Ekologjia ujore në kanalet e kullimit

Prania e specieve të huaja të peshkut Peshku mushkonjë (*Gambusia holbroki*) është një veçori e këtyre habitateve. Në kanalin kryesor të kullimit janë regjistruar kallamishte (*Typha latifolia*) në një prani shumë të rrallë të shoqëruar me kallamishten e zakonshme (*Phragmites australis*). Është konfirmuar prania e specieve makro-jovvertebrore tipike për shkallën e lartë të ndotjes.

Këto vende janë të dominuara nga Habitatet Evropiane të cilat përfshijnë 72A0 shtretër kallamishtesh (Phragmito-Magnocaricetea). Zona e studimit karakterizohet nga kanale kulluese dhe vaditëse. Bimësia e kanaleve kulluese (sekondare) në zonën e projektit përbëhet nga specie bimore të zhytura. Llojet mbizotëruese ishin: bulshi i vogël (*Typha angustifolia*), kallamishtja e zakonshme (*Phragmites australis*), kërpudha (*Schoenoplectus lacustris*) dhe bima lundruese e rosës së zakonshme (*Lemna minor*). Nga disa bimë të zhytura, më mbizotëruesit ishin milfojla me dy gjethe (*Myriophyllum heterophyllum*) dhe hornëort (*Ceratophyllum demersum*).

Në kanalet terciare vërehen Habitatet Evropiane të cilat përfshijnë 72A0 shtretër kallamishtesh (Phragmito-Magnocaricetea) për shkak të mungesës së mirëmbajtjes tashmë të zëvendëuara në habitate: 1310



Salicornia dhe specie të tjera njëvjeçare që kolonizojnë baltën dhe rërën. Në çdo rast, mirëmbajtja e tyre është e rëndësishme për ruajtjen e këtyre habitateve.

Llojet makroinvertebrore, të shumta në kanalet kulluese sekondare dhe terciare, dominohen nga molusqet gastropodë, lloje si *Nephtys hombergi*, *Tubificoides sp.*, *Lumbricidae (Oligochaeta)*, *Idotea baltica* dhe *Chironomus salinus* etj., tipike për zona shumë të ndotura.

### 3.3 Zonat e mbrojtura

Pranë zonës së propozuar të projektit nuk ka zona të mbrojtura. Zona më e afërt e mbrojtur është "Rezervati Natyror i Menaxhuar i Rrushkullit", i cili ndodhet rreth 9.1 km në distancë ajrore nga zona e propozuar, në verilindje. Ky Rezervat Natyror i Menaxhuar klasifikohet në kategorinë IV (IUCN), sipërfaqe 650.0 ha, miratuar me Urdhrin e Ministrit të Bujqësisë nr.2, datë 26.12.1995. Sipërfaqja e saj përbëhet nga: pyje dhe shkurre (262,8 ha), ujë (323,8 ha) dhe sipërfaqe jo prodhuese rërë (63,4 ha)<sup>1</sup>.

Në afërsi të zonës së projektit gjenden monumente natyrore, të renditura si më poshtë:

- "Plazhi i Kallmit" – ndodhet në perëndim të zonës, rreth 0.5 m mbi nivelin e detit. Është një plazh i formuar nga aktiviteti akumulues i valëve të detit. Është 100 m i gjatë dhe 15 m i gjerë. Ka vlera shkencore gjeomorfologjike, didaktike<sup>2</sup>. Ky plazh natyror pozicionohet rreth 2.1 km distancë ajrore nga zona e propozuar, pjesa jugperëndimore;
- "Çinari i Balliasit" - ndodhet në fshatin me të njëjtin emër, komuna Xhafzotaj, rreth 30 m mbi nivelin e detit. Karakteristikë e tij është kompozimi me pemë panje me lartësi 32 m, diametër trugu 2,2 m, moshë mbi 500 vjeç. Ai përfaqëson vlera shkencore biologjike, shpirtërore, didaktike dhe turistike<sup>3</sup>. Ky monument ndodhet rreth 8.8 km në distancë ajrore nga vendi i propozuar, në anën juglindore;
- "Rrapi i Rubjekës" - ndodhet në njësinë administrative Maminas, rreth 20 m mbi nivelin e detit. Ka një trung dhe kurorë të veçantë, lartësia 17 m, perimetri i trugut 7 m dhe moshë 500-600 vjeç. Ka vlera shkencore biologjike, didaktike dhe turistike<sup>4</sup>. Ky monument natyror është i pozicionuar rreth 11.5 km larg nga zona e propozuar, në anën lindore.
- Zona e Rëndësishme e Zogjve dhe Biodiversitetit të Gjirit të Lalzit (AL015) – ndodhet rreth 3 km në veri-perëndim të zonës së zhvillimit të Projektit. Është një zonë me rëndësi për shpendët dhe veçanërisht për zogjtë ujorë dimëruar dhe migruar. Sipas të dhënave të mbledhura gjatë Regjistrimit Ndërkombëtar të Shpendëve të Ujit i cili mbulon zonat që nga viti 1995, mesatarisht 4,200 zogj uji dimërojnë këtu çdo vit. Shifra më e lartë është regjistruar në vitin 2017 me rreth 12,500 zogj uji të përbërë kryesisht nga pulëbardha, lejkët, shpendët ujorë dhe rosat.
- Rezervati Natyror i Menaxhuar i Rrushkullit – ndodhet rreth 8 km në veri-lindje të Zonës së Zhvillimit të Projektit. Kjo zonë u shall Rezervat Natyror i Menaxhuar në fund të viteve 1960 për shkak të rëndësisë së tij si një rezervë gjuetie për shpendët e ujit dhe si vend i përdorur për mbarëshkrimin intensiv artificial të fazanit të zakonshëm *Phasianus colchicus*. Zona ndodhet në veri të lumit Erzen dhe është një zonë tipike ligatinore me pyje bregore dhe zona të vogla uji të mbuluara me kallamishte. Zona është sërish e rëndësishme për shpendët shtegtarë, veçanërisht për kalimtarët e vegjël të cilët përdorin kallamat si stacion ushqimi si gjatë migrimit ashtu edhe gjatë dimërimit. Për më tepër, zona është gjithashtu e rëndësishme gjatë sezonit të shumimit për shpendët e ujit dhe kalimtarët e vegjël .

<sup>1</sup> [http://akzm.gov.al/ep-content/uploads/2020/02/Studimi\\_ZM\\_Draft\\_Dhietor\\_2019.pdf](http://akzm.gov.al/ep-content/uploads/2020/02/Studimi_ZM_Draft_Dhietor_2019.pdf)

<sup>2</sup> Perikli Qiriaz; Skënder Sala (2006). "Durrës District". Nature Monuments of Albania.

<sup>3</sup> Perikli Qiriaz; Skënder Sala (2006). "Durrës District". Nature Monuments of Albania.

<sup>4</sup> Perikli Qiriaz; Skënder Sala (2006). "Durrës District". Nature Monuments of Albania.

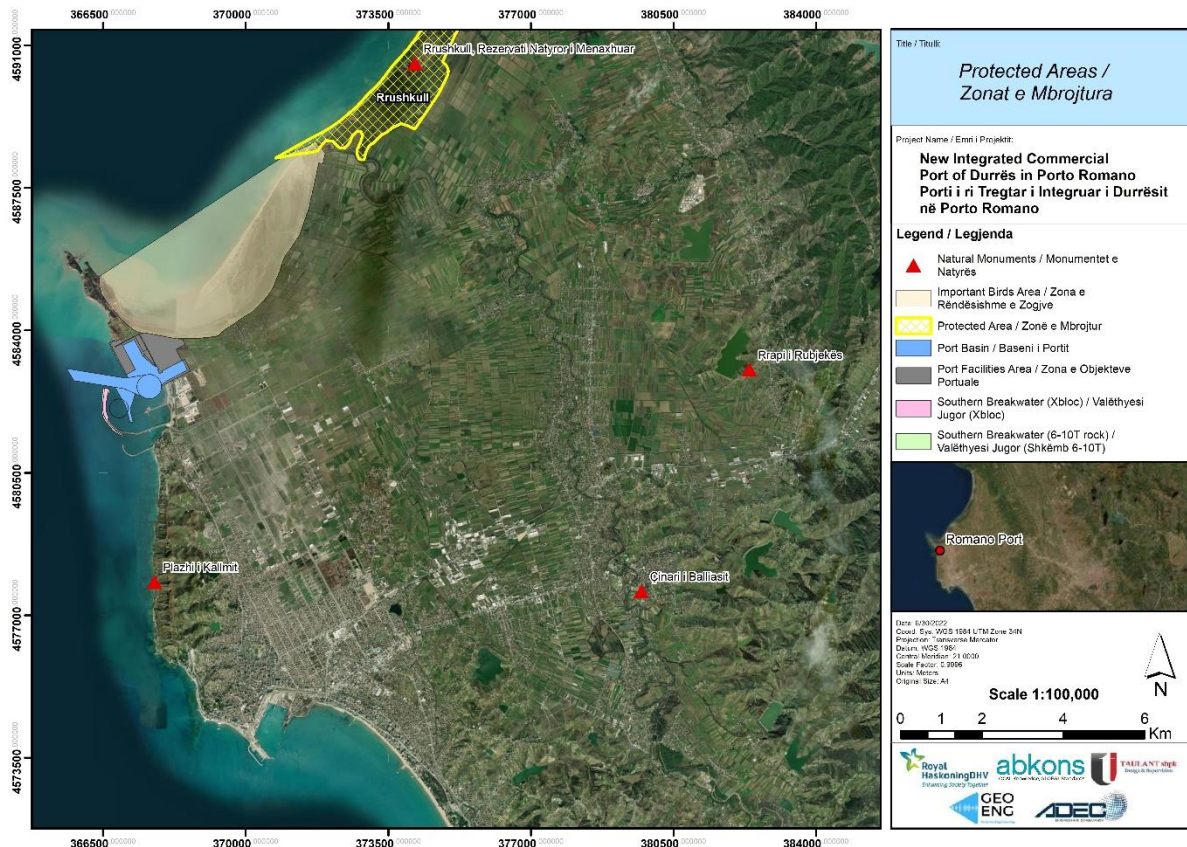


Figura 3-9 Harta e zonave të mbrojtura

### 3.4 Mjedisi social ekonomik

#### 3.4.1 Popullsia dhe ndarja administrative

Zona e Studimit të Projektit është pjesë e Bashkisë Durrës dhe përbëhet nga 6 Njësi Administrative (NJA): Durrës, Sukth, Ishëm, Katund i ri (KiR), Rrashull dhe Manëz. Në përbërjen e tyre, këto NJA përfshijnë gjithsej tre qytete: Durrës, Sukth dhe Manëz, si dhe 39 fshatra. NJA Durrës ose qyteti Durrës është i ndarë në gjashtë Nën NJA dhe 14 lagje.

Bashkia Durrës është pjesë e Qarkut Durrës dhe sipas INSTAT, rezulton të ketë rreth 10 % të popullsisë në shkallë vendi. Tirana dhe Durrësi janë dy qarqe që shënuan rritje të popullsisë për periudhat 2020-2021. Popullsia e ardhur në Bashkinë e Durrësit është vendosur kryesisht në pjesën veriore dhe lindore të qytetit, përkatësisht në zonat e njohura si Porto Romano, Këneta dhe Spitalla. Zona e studimit të projektit karakterizohet nga një popullsi e vendosur kryesisht pas viteve '90 si rezultat i zhvendosjeve të brendshme të popullsisë, por edhe për shkak të zhvendosjeve të detyruara. Kështu janë rreth 400 familje dhe 1733 banorë që janë vendosur në fshatrat Adriatik dhe Rinia, në zbatim të vendimin nr. 306, datë 30.6.1994 të Këshillit të Ministrave "Për masat që do të merren për zonat e përmbytura nga ndërtimi i HEC-eve në rrethet Kukës, Has, Tropojë dhe Pukë"; dhe Vendimin nr. 413, datë 27.7.2000 të Këshillit të Ministrave "Për trajtimin e problemeve të ngritura nga familjet që u janë përmbytur tokat nga ujëmbledhësi i HEC-it të Fierzës".

#### 3.4.2 Pronësia dhe Përdorimi i Tokës

Fondi i tokës bujqësore në rajonin e Durrësit ka ardhur në tkurrje. Zhvillimi i paplanifikuar urban e ka zvogëluar sipërfaqen në dispozicion dhe e ka fragmentuar atë. Për më tepër, në dekadat e fundit nuk është bërë asnjë investim në mirëmbajtjen e sistemeve të ujitjes dhe kullimit. Megjithatë, edhe pse aktiviteti ekonomik i bujqësisë, pylltarisë dhe peshkimit rezulton vetëm në 1.3% të subjekteve në Bashkinë Durrës,

ai është shumë i rëndësishëm për të ardhurat e banorëve në zonën e Katundit të Ri, ku sektori i bujqësisë zë pjesën më të madhe në 23.4% të punësimit.

Para viteve '90, në Shqipëri e gjithë toka zotërohej në mënyrë kolektive nga Shteti. Në vitin 1991 u hartua Ligji 7501/1991 Për Tokat, në bazë të të cilit u krye reforma dhe ndarja e tokës për familjet që jetonin në fshat.

Familjeve që u vendosën në zonat përreth projektit iu dha tokë në natyrë, por jo më shumë se 1800 m<sup>2</sup> për çdo familje. Me gjithë këtë mjetet kryesore të jetesës në zonën e studimit të projektit lidhen me posedimin e shtëpive në të cilat banorët zhvillojnë edhe ndonjë aktivitet ekonomik në shërbime dhe turizëm në nivelin e mbijetesës.

71% dhe 75% e familjeve të anketuara në zonën e studimit të projektit në vendbanimet Adriatik, Sektor Rinia, Rinia dhe Nën njësia nr.4 dhe nr.6 në qytetin e Durrësit nuk kanë në pronësi tokë bujqësore. Pjesa tjetër kanë një sipërfaqe të kufizuar nga 0.01ha – 1ha tokë bujqësore e cila përdoret për mbjelljen e foragjereve për blegtorinë.

### 3.4.3 Jetesa dhe përdorimi i burimeve natyrore

Referuar të dhënave të INSTAT aktivitet kryesore ku janë përqendruar ndërmarrjet aktive në Qarkun Durrës janë tregtia, shërbimet dhe akomodimi. Shumica e bizneseve aktive janë në pronësi/administrim të burrave dhe shumica e tyre kanë 1-4 të punësuar.

Të dhënat e përftuara nga anketimi në zonën e studimit, tregojnë se aktivitetet kryesore të punësimit të familjeve të ndikuara, janë të diversifikuara ku dominojnë niveli i lartë i grave që janë shtëpiake 40%, 25% e burrave të punësuar në shërbime, 17% pensionistë dhe 17% e burrave të papunë. Megjithëse të dhënat tregojnë se fushat kryesore të punësimit nuk lidhen me tokën bujqësore, duhet treguar kujdes me aktivitetet jetësore të cilat shërbejnë si mbështetje e të ardhurave familjare.

Në zonën e studimit të projektit, përdorimi i resurseve natyrore për aktivitet ekonomik është mjaft i ulët, ku 96% e të anketuarve në NjA Durrës dhe 97% e të anketuarve në fshatrat Adriatik, Sektor Rinia dhe Rinia janë përgjigjur se nuk i përdorin burimet natyrore.

### 3.4.4 Turizmi

Atraksionet turistike të Durrësit janë të larmishme. Ato i përkasin kulturës së hershme, për shkak të origjinës së lashtë të qytetit si qendra historike dhe arkeologjike si Amfiteatri, Rrethoja Bizantine, Torra Veneciane, Muri rrethues i Kalasë, por edhe qendra kulturore e fetare si rrënojat e Bazilikës në Arapaj, Kështjella e Rodonit etj. Durrësi është një nga destinacionet turistike më të preferuara për turistët për plazhet, detin dhe ofrimin e kapaciteteve akomoduese të bollshme dhe cilësore.

### 3.4.5 Ekonomia dhe Punësimi

#### 3.4.5.1 Aktivitet kryesore ekonomike

Të dhënat e bashkisë Durrës tregojnë se aktivitetet kryesore ekonomike janë në fushën e tregtisë dhe shërbimeve, ku dominojnë bizneset e administruara nga burrat dhe ndërmarrjet me 1-4 të punësuar.

Tabela 3-1: Ndërmarrjet aktive 2020 bashkia Durrës sipas aktivitetit ekonomik<sup>5</sup>

Aktiviteti ekonomik	Nr. Ndërmarrjeve aktive	Nr. Ndërmarrjeve aktive %
Bujqësia pyjet dhe peshkimi	583	6%
Industria	828	9%
Ndërtimi	539	6%
Tregtia	3,564	37%
Transporti e Magazinimi	532	6%
Akomodimi dhe shërbimi ushqimor	1,212	13%

<sup>5</sup> Burimi: INSTAT

Aktiviteti ekonomik	Nr. Ndërmarrjeve aktive	Nr. Ndërmarrjeve aktive %
Informacioni e Komunikacioni	141	1%
Shërbime të tjera	2,228	23%
Gjithsej	9,627	

### 3.4.5.2 Punësimi

Punësimi në zonën e studimit të projektit dominohet kryesisht nga aktivitetet e shërbimeve, ndërtimi, vetëpunësimi në shërbime e turizëm, etj. Në grafikun më poshtë jepet statusi i punësimit të personave të anketuar në zonën e studimit të projektit.

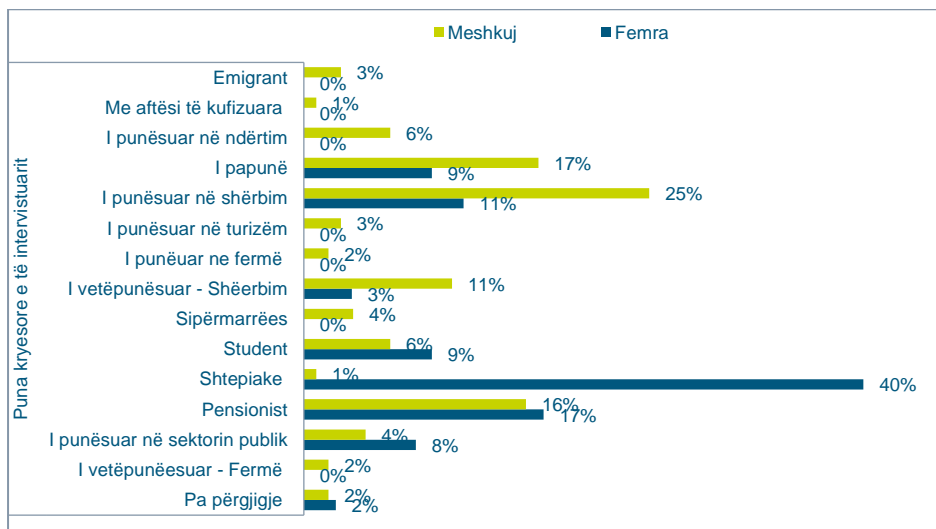


Figura 3-10 Statusi i punësimit i personit të anketuar në NjF të anketuara<sup>6</sup>

Shkalla zyrtare e papunësisë në Shqipëri është 12,3%<sup>7</sup>, por këto nivele zyrtare mund të mos përfshijnë ata që punojnë për ekzistencë në bujqësi. Referuar shifrave të INSTAT, niveli më i lartë i papunësisë është tek moshat 25-29 vjeç, ato mbi 50 vjeç dhe personave me nivel arsimor të ulët. Të dhënat e anketimit të zhvilluar në zonën e studimit të projektit tregojnë se personat e anketuar të papunë janë 9% për femrat dhe 17% për meshkujt.

### 3.4.6 Të ardhurat

Në NjA të Katundit të Ri, sektorët që përfshijnë numrin më të madh të punonjësve janë administrata publike, dhe sigurimet shoqërore të detyrueshme për të vetëpunësuarit në sektorët bujqësorë dhe jobujqësorë. Një veçori e kësaj NjA është vëllimi i të ardhurave nga taksa e tokës nga shoqëritë e magazinimit dhe tregtimit të hidrokarbureve me vendndodhje në zonën e Porto Romanos, si Kastrati sh.a., Romano Port sh.a., INter Gaz sh.a., EuroPetrol Durrës Albania - Elda SH.A., Prima Gaz Sh.A., Genklaudis Sh.A., etj.<sup>8</sup>

Shumica e NjF të anketuara raportojnë nivele të ardhurash mujore midis 15,001-40,000 dhe 40,001-70,000 lekë. Ky nivel i të ardhurave të raportuara, tregon se NjF të anketuara në zonën e studimit të projektit kanë të ardhura mesatare mujore në nivelin minimal dhe mesatar referuar nivelit të të ardhurave të familjes në Shqipëri.

<sup>6</sup> Burimi: Anketimi në NjF Maj 2022

<sup>7</sup> INSTAT, Tregu i Punës, 2018

<sup>8</sup> Programi i Zonës Funktionale Durrës Përgatitur nga: Instituti i Bashkëpunimit dhe Zhvillimit (CDI) Publikuar nga: Programi i Decentralizimit dhe Zhvillimit Lokal (dldp) HEL VETAS Säiss Intercooperation | Shqipëri Adresa: Rr. "Ibrahim Rugova", Pallati PLUS, Kati 2 / Nr. 3. Tiranë | Shqipëria ëëë.dldp.al | ëëë.km.dldp.al

### 3.4.7 Infrastruktura dhe shërbimet

Zona e studimit kryqëzohet me infrastrukturën aktuale publike të cilat janë në pronësi dhe administrim të Bashkisë Durrës.

Bashkia Durrës ka një rrjet rrugor total rrugor ku përfshihen rrugët urbane dhe rurale dhe pjesë e inventarit të saj të rrugëve me një gjatësi 209 km. Nga këto:

- 73 km i përkasin rrjetit rrugor rural;
- 136 km i përkasin rrjetit rrugor urban;

Shërbimi i mirëmbajtjes së rrugëve në bashkinë Durrës kryhet nga Ndërmarrja e Rrugëve në varësi të bashkisë. Në përgjithësi, infrastruktura rrugore në zonën e projektit është përmirësuar vitet e fundit, por problemet më të mëdha vërehen në rrugët rurale.

Shërbimi i furnizimit ofrohet nga Shoqëria e Ujësjellës - Kanalizimeve Durrës. Kjo shoqëri ka si qëllim arritjen e një performance të lartë në kryerjen e shërbimeve, rritjen e kapaciteteve njerëzore për të ofruar një shërbim sa më cilësor për konsumatorin, duke synuar përmirësimin e menaxhimit në Sektorin e Furnizimit me Ujë dhe Kanalizimeve në qytet. Kryesisht deri 90% e familjeve në zonën e projektit janë të lidhur me rrjetin e furnizimit me ujë. Në vitin 2021, Bashkia ka realizuar shpenzime për ndriçimin e hapësirave publike, si edhe mirëmbajtjen dhe investimet në sistemin ndriçues të hapësirave publike. Bashkia shpenzon rreth 5% të buxhetit të saj për këtë shërbim.

### 3.4.8 Trashëgimia kulturore

Zona e Porto Romanos konsiderohet se ndodhet brenda zonës së Kënetës së Durrësit, ku nuk ka mbetje të njohura arkeologjike. Ndodhen 3 site arkeologjike në afërsi të projektit, Muret Romake në Porto Romano, vendi i tempullit në Kodrën e Dardës dhe zona neolitike parahistorike në Kepin e Palit.

Zona e Tempullit ndodhet në jug të projektit në kodrën e Dardës në Durrës (e njohur historikisht si Dyrrachion), pranë Fabrikës së Tullave. Gjetjet arkeologjike tregojnë se ndoshta ka qenë një nga vendet e shenjta të Durrësit të lashtë dhe ndoshta i është kushtuar Zotit Artemis.

Vendi i trashëgimisë së Porto Romanos është një shtrirje e murit romak të vonë që është rreth 60 metra i gjatë dhe rreth 1,75 m i gjerë. Ai njihet si Muri i Portës. Ndodhet në jug të zonës së Projektit dhe tani është i pozicionuar në kufijtë e Portit MBM. Në veri të gjurmës së projektit, në gadishull, ndodhet vendi parahistorik neolitik në Kepin e Palit, i cili u gërmua pjesërisht në 2017.

Gjatë studimit me magnetometër dhe studimit me zhytje në zonën detare të projektit nuk u gjet asnjë mbetje e panjohur e trashëgimisë kulturore. Nuk u identifikua asnjë trashëgimi kulturore jo materiale në zonën e studimit dhe as në gjurmën e projektit.

## 3.5 Instalimet ekzistuese të portit që mund të ndikojnë në impaktin kumulativ

### 3.5.1 Terminali i AV Gas

Terminali AV Gas në Porto Romano është ndërtuar në vitin 2005-2009. Ai administrohet nga AV Gas (Romano Port sh.a.) dhe trajton produkte LPG dhe hidrokarbure. Terminali përbëhet nga një vend bregëzimi në formën e një bankine T afërsisht 950m larg bregut në fund të një moli me grumbull çaklli dhe mbajtëse e hyrjes. Bankina u përfundua në 2009, por një dallgëthyese në jug ishte një shtim i mëpasshëm (i përfunduar në 2012) për të strehuar vendin e bregëzimit nga dallgët jugore.

### 3.5.2 Terminali Multi Buoy Mooring (MBM)

Administrohet me një koncesion 35-vjeçar (e aprovuar me Ligjin Nr. 104/2015 date 23.9.2015 Kontratë e Koncesionit e Formës "NOT" (Ndërto, Opero dhe Transfero) e një Porti e tipit MBM në Porto Romano, Durrës) e Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës. Porti MBM i cili është në pronësi të Kastrati Grup (65%), Europetrol Grup (35%) dhe Salillari Sh.p.k. (1%).





Figura 3-11 Terminalet AV Gas dhe MBM në skajin jugor të portit  
 Burimi: Google Earth (1/11/21)

### 3.5.3 Instalime të tjera

Përgjatë bregut në veri të terminalit AV Gas ka disa vendpushime plazhi. Ekziston gjithashtu një cisternë e vogël për produktet e naftës në skajin verior të zonës, e cila është në pronësi të Royal Trade Co. (50% në pronësi të Albanian Gas Company dhe 50% Royal Trade). Cisterna ka një stacion ngarkimi të kamionëve dhe është e lidhur me një tubacion nëntokësor me cisternën AV Gas. AV Gas raportoi që ky tubacion është futur nën tokë afërsisht 1 m nën nivelin e tokës.

Sipërfaqja ekzistuese e tokës është më së shumti e pa kultivuar. Në jug të zonës së zhvillimit të portit është e rezervuar për zhvillimin e një parku fotovoltaik, si dhe po ndërtohet një eko-park.

## 4 Ndikimet kryesore mjedisore dhe sociale dhe masat shoqëruese zbutëse

### 4.1 Faza e ndërtimit

Faza e ndërtimit të Portit të Durrësit në Porto Romano në përgjithësi përfaqësojnë ndikimet kryesore në mjedis dhe komunitet. Ndikimet kryesore për fazën e ndërtimit dhe masat zbutëse shoqëruese paraqiten në tabelën e mëposhtme.

Tabela 4-1: Impaktet dhe masat gjatë fazës së ndërtimit

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
Faza e ndërtimit				
Ndikime në mjedis				
Ndikimet në cilësinë e ajrit	I Lartë	<p>Ndotja e ajrit do të jetë rezultat i pluhurit të krijuar gjatë gërmimeve, aktiviteteve të përzjerjes së betonit dhe tymit të shkarkimit nga automjetet e rënda tregtare që hyjnë në zonën e zhvillimit të projektit. Shkarkimet e automjeteve përmbajnë dioksid squfuri, monoksid karboni dhe hidrokarbure dhe së bashku me pluhurin e krijuar përbëjnë ndotës kryesorë që mund të ndikojnë në cilësinë e ajrit. Ndotësi më i rëndësishëm i konsideruar janë grimcat për shkak të rritjes së tyre potencialisht të konsiderueshme gjatë fazës së ndërtimit.</p> <p>Grimcat (PM10; PM2.5) mund të shkaktojnë sëmundje të frymëmarrjes, acarim të syve dhe ndikim në pamjen vizuale të punëtorëve, vizitorëve dhe banorët.</p> <p>Burimet e ndikimeve gjatë fazës së ndërtimit përfshijnë emetimet si më poshtë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emetimet e përkohshme të pluhurit nga punimet në tokë, pastrimi i bimësisë, gërmimet e tokës, rezervat, lëvizja e automjeteve mbi rrugë të asfaltuara dhe të paasfaltuara, trajtimi i materialeve, lëvizja/gradimi i dheut dhe aktivitete të tjera ndërtimi, etj. pranë zonës së Projektit të Portit të integruar Porto Romano. Kjo përfshin gjithashtu ndërtimin e kalatave, terminalëve dhe përditësimet e mundshme të rrugëve hyrëse;</li> <li>• Emetimet e përkohshme të gazrave të shkarkimit në atmosferë nga automjetet/ motorët e pajisjeve të ndërtimit të përfshira në ndërtimin e Projektit (d.m.th., emetimet nga ekskavatorët, buldozerët, kamionët, automjetet/ makinat);</li> <li>• Emetimet e gazrave të përkohshme (potenciale) nga përdorimi i pajisjeve, si gjeneratorë, gjatë aktiviteteve të punës. Ndikimet e mundshme gjatë fazës së ndërtimit.</li> </ul> <p>Emetimet e lidhura me ndërtimin nga disa lloje burimesh ndryshojnë në varësi të llojeve të aktiviteteve që lidhen me fazat tipike të një projekti ndërtimi. Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Mbrojtjen e Mjedisit (AP-42 "Emission Factor Guidance, EPA 1995), identifikon tre faza ndërtimi të një projekti referuar emetimeve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faza 1 - Heqja e mbetjeve të çdo pengese të krijuar nga njeriu ose natyrore mund të përfshijë shpërthimin, heqjen mekanike, ngarkimin/shkarkimin e materialit dhe trafikun e automjeteve mbi zona të paasfaltuara;</li> <li>• Faza 2 - Përgatitja e kantierit është nivelimi dhe stabilizimi i tokës, si dhe aktiviteteve të gërmimit dhe mbushjes, ngarkimin dhe shkarkimin e materialit/agregate, trafikun e automjeteve mbi zona të paasfaltuara;</li> <li>• Faza 3 - Ndërtimi i përgjithshëm është hapja e themeleve, krijimi i strukturës, tubacionet, punimet elektrike dhe rregullimi përfundimtar i peizazhit.</li> </ul> <p>Emetimet e gjeneruara nga këto aktivitete të zakonshme ndërtimi përfshijnë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emetimet nga lëndët djegëse (VOC, NOx, CO, SOx, PM10) nga makineritë e lëvizshme të rënda me karburant, pajisjet ndihmëse portative dhe udhëtimet e punëtorëve;</li> <li>• Pluhurat (PM10) nga gërmimet e tokës.</li> </ul>	<p>Mënyra më efektive për të menaxhuar dhe parandaluar prodhimin e pluhurit dhe emetimet nga automjetet dhe trafiku është përmes kontrollit efektiv të burimeve të mundshme; masat specifike të zbutjes dhe menaxhimi për të siguruar që këto burime të minimizohen renditen më poshtë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhvillimi i një Plani të Menaxhimit të Trafikut gjatë Ndërtimit (PMTN) që përfshin të gjitha masat përkatëse zbutëse për lëvizjen e automjeteve afër dhe brenda zonave të projektit (Porti i Ri Tregtar i Integruar Porto Romano në zonën e Durrësit).</li> <li>• Minimizimi i zonave të hapura të gërmimeve;</li> <li>• Minimizimi i grumbullimeve të dheut dhe materialeve tokësore duke koordinuar punimet në tokë dhe aktivitetet e gërmimit (gërmimi, mbushja, ngjeshja, etj.);</li> <li>• Kur ka pluhur të dukshëm që prodhohet nga lëvizjet e automjeteve dhe aktiviteteve të tjera, të zbatohen teknikat e zvogëlimit të pluhurit, si përdorimi i ujit në zona me çlirime pluhuri (p.sh., në terren, rrugët e hyrjes, etj.) përmes autoboteve me spërkatje të ujit;</li> <li>• Minimizimi i pastrimit të bimësisë (aty ku është e mundur) për të zvogëluar ekspozimin e tokës së zhveshur dhe riveshja e zonave të pastruara sa më shpejt të jetë e mundur;</li> <li>• Për grumbullimet e dherave të mbetura për periudha të gjata, të aplikohet mbjellja e farave të barit ose mbulimi me mënyra të tjera;</li> <li>• Të gjitha makineritë dhe pajisjet e ndërtimit duhet të mbahen në gjendje të mirë pune dhe të mos lihen në përdorim kur nuk nevojiten;</li> <li>• Ndalohet djegia e çdo materiali kudo në kantierin e ndërtimit;</li> <li>• Të kryhet kufizimi i shpejtësisë së automjeteve në kantieret e ndërtimit dhe në të gjitha rrugët e hyrjes për të minimizuar prodhimin e mundshëm të pluhurit;</li> <li>• Automjetet që transportojnë materiale agregate do të jenë të mbuluara gjatë gjithë kohës;</li> <li>• Evitoni pikun e trafikut gjatë periudhës së verës.</li> <li>• Lagje e vazhdueshme e agregateve me anë të një sistemi të transportueshëm ose fiks sidomos gjatë një sezoni të thatë.</li> <li>• Mbulimi i mjeteve të transportit me një mbulesë të përshtatshme</li> <li>• Ndalimi i parkimit të përkohshëm të mjeteve të punës jashtë zonës së punës.</li> <li>• Përdorimi aty ku është e mundur i materialeve të nxjerra nga gërmimi në zonë në mënyrë që të shmanget transport i lëndëve të para nga distanca të largëta. Etj.</li> </ul>	I Moderuar
Ndikimet nga Zhurmat dhe Dridhjet	I Lartë	<p>Burimet e ndikimeve për emetimet e zhurmave dhe dridhjeve mund të përfshijnë sa më poshtë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emetimet e zhurmave dhe dridhjeve për shkak të punimeve tokësore dhe çdo përditësim të mundshëm të rrugëve hyrëse në zonën afër;</li> <li>• Emetimet e zhurmave dhe dridhjeve nga lëvizja e automjeteve, aktivitetet e transportit dhe makineritë e punës të përfshira në ndërtimin e Projektit (d.m.th., buldozerët, draguesit, ekskavatorët, buldozerë betonierët, vinçat, gjeneratorët, pompat, kompresorët, mjetet pneumatike, vibratorët, gërmimues, kamionë, rrulë, etj.);</li> <li>• Rritja e trafikut shkakton zhurmë dhe dridhje. Trafiku i lidhur me projektin është i kufizuar ditën, prandaj ndikimet nga drita janë minimale</li> <li>• Emetimet e zhurmave nga përdorimi i pajisjeve gjatë aktiviteteve të punës (p.sh. gjeneratorët). Funkcionimi i pajisjeve do të gjenerojë zhurmë.</li> </ul>	<p>Mirëmbajtja e pajisjeve dhe emetimet e zhurmës/ dridhjeve dhe monitorimi gjatë ndërtimit do të menaxhohen përmes zhvillimit të një Plani të plotë për Menaxhimin Mjedisor për Ndërtime (PMMN) dhe PMTN. Masat zbutëse për ndikimet e zhurmës do të përfshijnë si më poshtë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhvillimi i PMSHSP për mbrojtjen e punëtorëve dhe pajisjeve me PMP adekuate;</li> <li>• Zhvillimi i PMTN (shih masat zbutëse që propozohen për menaxhimin e trafikut);</li> <li>• Mburoja e përkohshme akustike nëse kërkohet;</li> <li>• Shmangia e aktiviteteve të njëkohshme të punës që gjenerojnë nivele të larta të emetimeve të zhurmës/ dridhjeve;</li> <li>• Njoftimi paraprak i banorëve vendas në rast të aktiviteteve të rëndësishme të punës që gjenerojnë zhurmë dhe/ apo dridhje;</li> <li>• Kufizimi i aktiviteteve të ndërtimit në orët e ditës dhe ditët e javës.</li> </ul>	I moderuar

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Dorëzimi i lëndëve të para, gjurmimi dhe puna e ndërtimit do të kufizohen në orët e ditës vetëm nga ora 08:00 deri në orën 17:00.</li> <li>Përdorni makineritë që nuk prodhojnë zhurmë sa më shumë që të jetë e mundur.</li> <li>Prokuroni dhe siguroni kufje veshësh të përshtatshme për punëtorët dhe vizitorët dhe zbatoni përdorimin e tyre</li> <li>Sensibilizoni drejtuesit e kamionëve për të shmangur ndezjen dhe funksionimin e panevojshëm të motorëve të automjeteve</li> <li>Mjetet e transportit dhe punës duhet të kontrollohen për gjendjen teknike dhe të pajisen me certifikatën e kontrollit teknik.</li> <li>Puna afër zonave me biodiversitet të konsiderueshëm duhet të bëhet vetëm gjatë orëve të ditës.</li> <li>Matjet e vazhdueshme të nivelit të zhurmës të emetuar nga aktiviteti i ndërtimit duhet të kryhen në mënyrë që të sigurohen që janë poshtë vlerave kufi në Direktivën Nr.8 të datës 27.11.2007 për nivelet e zhurmës kufitare në mjedise të caktuara.</li> </ul>	
Ndikimet në Gjeologji dhe Tokë	I moderuar	<p>Disa nga ndikimet që mund të ndodhin gjatë fazës së ndërtimit të Portit të Ri (duke përfshirë edhe fazën e para ndërtimit (përgatitore)) janë si më poshtë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Heqja e shtresës së sipërme të tokës për rievime gjeoteknike të terrenit, me qëllim parapërgatitjet dhe qëndrueshmërinë e terrenit, si dhe gjatë pastrimit në vend, heqja e shtresave sipërfaqësore të tokës dhe rrënjëve e të bimësisë;</li> <li>Gjatë ndërtimit të Portit do të bëhet gjurmimi i një sasive më të madhe dheu (midis 700,00 dhe 850,000 m<sup>3</sup> dhe) dhe rivendosja e tyre në një vend tjetër është një problem shumë i madh që duhet zgjidhur me shume kujdes. Ndryshimet dhe ndikimet janë të përhershme dhe kanë të bëjnë me atë fizik, me ndryshimet e peizazhit dhe vlerave të përdorimit të tokës. të tokës. Një sipërfaqe prej më shumë se 200,000 m<sup>2</sup> do të zhvlerësohet dhe tjetërsohet.</li> <li>Erozioni i tokës do të rritet (ndonëse terreni është fushor) për shkak transportit të masës së dheut, të rritjes së largimit të dheut gjatë punimeve të ndërtimit, për shkak të pastrimit të bimësisë, gjurmimeve dhe nivelimit të vendit;</li> <li>Ngjeshja e dheut për shkak të lëvizjes së automjeteve, e cila redukton depërtimin e ujit në tokë dhe ndryshimet në regjimin e ujërave nëntokësore;</li> <li>Hedhja e papërshtatshme e mbetjeve ndërtimore në kantierin ku punohet ndërtimi do të ndodhin, si dhe në mjedis, të cilat mund të prishin përkohësisht topografia dhe nëntoka (horizontet e poshtme);</li> <li>Ndotja e tokës për shkak të rrjedhjes së lëngjeve, si karburantet ose vajrat gjatë përdorimit të automjeteve dhe makinerive, ose çlirimin e disa ndotësve që janë tashmë të pranishëm në tokë.</li> </ul> <p>Këto ndikime janë të rëndësishme, disa prej tyre janë afatshkurtra ndërsa të tjerat afatgjata. Në fund të aktiviteteve në këtë fazë, toka që rrethon aktivitetet e gjurmimit duhet të jetë niveluar dhe stabilizuar dhe, nëse është e mundur, rregulluar dhe niveluar.</p>	<p>Për të trajtuar ndikimet e mundshme në tokë dhe gjeologji do të ndërmerren një sërë masash zbutëse dhe menaxhuese. Zbutja e ndikimeve lidhur me ndotjen e tokës do të menaxhohet përmes zhvillimit të Projektit PMMSS/PMMN për fazën e ndërtimit, i cili do të përfshijë dispozita për praktika të mira pune lidhur me mirëmbajtjen e automjeteve dhe makinerive, përdorimin, ruajtjen dhe trajtimin e kimikateve dhe menaxhimin e mbetjeve. Me më shumë detaje, brenda planit të menaxhimit janë parashikuar masat e mëposhtme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Shtresa e sipërme e tokës pjellore (dhe vegjetal) duhet të hiqet (kur është e mundur) gjatë punimeve të ndërtimit dhe të ruhet. Heqja e shtresës së punueshme të dheut zakonisht bëhet përmes heqjes së shtresës së sipërme të tokës me 30-50 cm.</li> <li>Shtresa e sipërme do të ruhet dhe do të përdoret për rehabilitimin e zonave të prekura të ndërtimit. Lartësia e rezervave të ruajtjes së shtresës së sipërme të tokës nuk duhet të kalojë 2 m;</li> <li>Kullimi efektiv i terrenit për të nxjerrë rrjedhën e drejtuar të ujit sipërfaqësor nga terreni;</li> <li>Interceptorët e naftës dhe sistemet për parandalimin e kalimit të baltës duhet të vendosen për të menaxhuar dhe mbajtur sedimentet në terren;</li> <li>Përgatitja e udhëzimeve dhe procedurave për masat e menjëhershme të pastrimit pas derdhjeve të naftës, karburantit apo kimikateve;</li> <li>Zhvillimi i një Plani specifik për Përgjigjen ndaj Emergjencave në terren për pastrimin dhe dekontaminimin e tokës;</li> <li>Zbatimi i një programi trajnimi për të njohur personelin me procedurat dhe praktikat emergjente lidhur me ngjarjet e ndotjes;</li> <li>Zhvillimi i një procedure për Kontrollin e Erozionit dhe Sedimentit brenda PMTN për të parandaluar ndikimet në mjediset rrethuese të zonave të punës dhe në sistemin e kullimit dhe ujitjes;</li> <li>Zhvillimi dhe zbatimi i një plani të menaxhimit të mbetjeve (si pjesë e PMMSS) për të siguruar që mbetjet të asgjësohen në mënyrë korrekte për të minimizuar ndotjen e tokës;</li> <li>Rrethimi i zonave ku ruhen substancat e rrezikshme (p.sh. karburantet, zonat e mbetjeve);</li> <li>Sigurimi që zonat e magazinimit të kenë dysheme dhe përmbajtje të papërshkueshme nga uji, me kapacitet për të akomoduar 110% të vëllimit të kontejnerit më të madh të mbetjeve;</li> <li>Rehabilitimi dhe ri-vegjetacioni i zonave të pastruara ngjitur me ZZHP, i cili do të përfshijë ri-vegjetacionin e tokave të zhveshura para sezonit të ardhshëm të lagësht; Ri-kultivimi dhe restaurimi i tokës do të kryhet pas zbatimit të punimeve. Për më tepër, pas përfundimit të ndërtimit, të gjitha rrugët e përkohshme dhe argjinaturat do të rivendosen, tokat do të ri-kultivohen dhe mikro relievi do të rivendoset.</li> <li>Pajisjet e duhura sanitare që do të sigurohen për fuqinë punëtore të ndërtimit; Rekomandohet një mini-tualet për çdo 7 punëtorë sipas praktikave më të mira<sup>9</sup>.</li> </ul>	E moderuar-e-vogël
Ndikimet në burimet ujore	I moderuar	<p>Gjate punimeve te gjurmimit te kanalit hyrës te anijeve, me gjatësi &gt;1.0km, gjerësi rreth 300m dhe thellësi rreth 15m, pritet një intensifikim i futjes se ujit te kripur te detit ne ujerat nëntokësore dhe për rrjedhoje rritjen e mëtejshme te kripëzimit te tyre ne afërsi te zonës se kanalit.</p> <p>Punimet e gjurmimit do te shkaktojnë një turbullire te ujit te detit ne zonën e punimeve, e cila do te “injektohet edhe ne ujerat nëntokësore, duke patur si pasoje kryesore uljen e parametrave hidraulike te akuiferit te ceket kënetor.</p> <p>Intruzioni i ujit te detit drejt ujerave nëntokësore do te ndikoje ndjeshëm ne ekosistemin e akuiferit te ceket si një i tere: do te ulen ritmet e reaksioneve te tretjes dhe hidrolizës te mineraleve allumo-silikate te tokës, për shkak se uji i kripur i</p>	<p>Masat e mëposhtme zbutëse rekomandohet që të zbatohen për ruajtjen dhe funksionalitetin e skemës së rrjetit të ujitjes dhe kullimit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Duhet qe pompat e hidrovorit te jene vazhdimisht ne funksion ne mënyrë qe te mos lejojnë ngritjen e nivelit te ujit ne kolektor.</li> <li>Modeli i ujitjes dhe kullimit/ skema e rrjetit rreth terrenit të Projektit të Portit të Integruar Porto Romano dhe zonat e punimeve nuk duhet të ndryshohen, por të mbahen të disiplinuar dhe funksionale në masën maksimale të mundshme me rrjedhën natyrale/ ekzistuese të ujit, thellësinë e kanalit dhe pjerrësinë e shtatit për të parandaluar bllokimet dhe/ apo përmbytjet në tokat përreth;</li> </ul>	E moderuar-e-vogël

<sup>9</sup> <https://ëëë.hse.gov.uk/pubns/cis59.pdf>

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<p>detit është i ngopur deri i mbingopur me kripëra, ne veçanti me jonet Na e Cl, do te bien ritmet e dekompozimit te lendes organike, do te ulen parametrat hidraulike te akuiferit.</p> <p>Hapja e kanalit hyrës te anijeve do te ndërpresë rrjedhjen natyrale te ujerave nëntokësore te cilat do te shkarkohen direkt ne ujin e kanalit. Ne këtë mënyrë, projekt pritet te këtë dy pasoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ngritje relative te nivelit te ujerave nëntokësore qe u ndërpritet rrjedhja te paktën 1.0km para se te arrijnë ne zonën e drenimit natyral te tyre, ne detin Adriatik.</li> <li>• Intensifikim i intruzionit te ujit te detit ne zonën ne veri te kanalit deri ne bregun e detit për shkak te mungesës se rrjedhjes natyrale te ujerave nëntokësore qe e pengojnë intruzionin detar drejt akuiferit.</li> </ul> <p>Rrjedhjet aksidentale te karburanteve apo vajrave te makinerive te gërmimit e transportit ne ujerat sipërfaqësore do te kalojnë pa asnjë pengese edhe ne ujerat nëntokësore për shkak te ujë shkëmbimit te mire midis tyre.</p> <p>Nga ana tjetër, duke qene se punohet ne prani te ujit te kripur, te pasur ne klorure e sulfate, pritet te ndjehet agresiviteti i ujit te detit ndaj konstruksionet metalike te projektit. Këto ujera kane indeksin Larson-Skold shume te larte (300-400) duke qene shume agresive ndaj konstruksioneve metalike.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zhvillimi i një Procedure të Ruajtjes, korrigitimit të Skemës së Ujitjes dhe Kullimit brenda PMTN; Kjo procedurë do të përcaktojë qartë masat zbutëse dhe menaxhuese për devijimin kohor të kanaleve kur është e nevojshme apo kur punimet e ndërtimit po zbatohen në një seksion të veçantë;</li> <li>• Zhvillimi i një Procedure të Kontrollit të Erozionit dhe Sedimenteve brenda PMTN për të përcaktuar masat që parandalojnë dhe/ apo zvogëlojnë ndikimet dhe kontrollojnë rrezikun e ndikimeve të erozionit dhe sedimentimit në trupat ekzistues ujorë në zonën e projektit. Kjo masë mund të përfshijë rrethimin e mundshëm me rrjetë gjeotekstili në vendndodhjet specifike të punës, ndryshimet apo përmirësimet në dizajnin e projektit, ndërhyrjet për mbrojtjen nga erozioni, riformimin e shpateve, mbjelljen e bimëve me proceset e "hydroseeding" ose mbjelljen e bimësisë në të njomë, etj.;</li> </ul>	
Ndikimet nga Mbetjet	I Moderuar	<p>Porti i Ri Tregtar i Integruar Porto Romano në zonën e Durrësit, do të përfshijë aktivitete të shumta pune si pastrimi i vendit, heqja e bimësisë, punimet e gërmimit, krijimi i ambienteve të punës dhe i ambienteve për stafin (sheshi i kampit) instalimi i moduleve/paneleve dhe strukturave të përkohshme që do të gjenerojnë lloje dhe sasi të ndryshme mbetjesh (mbetje të ngurta dhe të lëngshme).</p> <p>Aktivitetet e ndërtimit do të gjenerojnë mbetje të ngurta si biomasa, gurë, rërë dhe materiale të tjera. Punëtorët në kantier do të gjenerojnë mbetje shtëpiake si mbetje ushqimore, plastikë dhe mbështjellje ndër të tjera. Këto do të duhet të hidhen në mënyrë të përshtatshme.</p> <p>Sasitë më të mëdha të mbetjeve pritet të jenë të parrezikshme, megjithatë mund të ketë mbetje të caktuara të rrezikshme që mund të gjenerohen në sasi të vogla. Zakonisht, llojet e mëposhtme të mbetjeve do të gjenerohen për shkak të zhvillimit të projektit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Materiali i tokës së gërmuar (dhera natyralë të tepërt të gërmuar) për shkak të punimeve tokësore dhe aktiviteteve të ndërtimit;</li> <li>• Mbetjet e ngurta bashkiake dhe shtëpiake nga fuqia punëtore;</li> <li>• Mbetjet sanitare dhe ujërat e ndotura urbane nga fuqia punëtore;</li> <li>• Mbetjet e naftës nga gjeneratori dhe makineritë e tjera të ndërtimit;</li> <li>• Paketimi i mbetjeve me forma të tilla si thes me pëlthurë kërpi, qese plastike, letër/karton, etj.;</li> <li>• Kontejnerë bosh të bojës, mbetje metalike, bojëra, ngjitës, substanca kundër gërryerjes, etj.;</li> <li>• Mbetjet nga ndërtimet.</li> <li>• Gërmuesi gjithashtu do të gjenerojë mbetje komerciale të cilat do të duhet të transportohen dhe depozitohen me përgjegjësi. Depozitimi i keq i mbetjeve të ngurta ka ndikime negative mjedisore, të cilat do të përfshinin ndotjen e basenit ujor sipërfaqësor, duke siguruar habitat për patogjenët dhe vektorët që shkaktojnë sëmundje dhe reduktojnë vlerën estetike të mjedisit portual.</li> </ul> <p>Receptorët</p> <p>Receptorët e mundshëm do të jenë komunitetet lokale dhe shtëpitë afër zonës së projektit. Menaxhimi jo i duhur i mbetjeve të ngurta dhe të lëngshme mund të çojë në ndotjen e ajrit, ujit, tokës dhe çlirimin e aromave të pakëndshme në zonën e projektit dhe përreth saj.</p>	<p>Kontraktori do të hartojë Planin e Menaxhimit të Mbetjeve (PMM) në përputhje me legjislacionin shqiptar, Kërkesat e IFN dhe PMIN (Praktika e Mirë e Industrisë Ndërkombëtare) që do të përfshijë strukturat për asgjësimin e mbetjeve të rrezikshme dhe jo të rrezikshme përmes nënkontraktorëve/ kompanive të licencuara për asgjësimin e mbetjeve. Plani do të përfshijë gjithashtu masa për t'u siguruar se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontraktori i ndërtimit duhet të sigurojë që zyrat e kantierit të kenë ambiente të përshtatshme për përpunimin dhe hedhjen e mbetjeve. Marrëveshjet për grumbullimin e mbetjeve të parrezikshme dhe të rrezikshme duhet të përfshijnë pajisjet e koshave të mbetjeve në terren. Rekomandohet që koshat e mbetjeve të ndahen sipas rrjedhës së mbetjeve, p.sh., mbetjet organike, mbetjet e rrezikshme, mbetjet e letrës/kartonit, mbetjet plastike dhe mbetjet metalike. Asgjësimi dhe riciklimi i tyre duhet të bëhet në bashkëpunim të ngushtë me autoritetet e qeverisjes vendore (d.m.th., bashkitë) dhe kompanitë e licencuara të riciklimit të mbetjeve. Sigurimi i mini-tualeteve kimike për punëtorët në sheshin e kampit duhet të jetë në një raport 1:7<sup>10</sup>, maksimumi 1:10 (tualet për punëtorët) përkatësisht në mënyrë që të ruhet një mjedis higjienik dhe i pastër; Gropa septike duhet të ndërtohet sipas kushteve më të mira të izolimit për të shmangur çdo rrjedhje apo derdhje aksidentale të ujërave të ndotur. Monitorimi i ujit të ndotur në gropën septike duhet të kryhet në mënyrë periodike nga Kontraktori, praktikisht nga ekspertët e MSHS.</li> <li>• Ndarja, ripërdorimi dhe, nëse është e mundur, riciklimi i mbetjeve nga operatori i regjistruar; kontraktori i ndërtimit duhet të ndjekë politikën 3R për të menaxhuar mbetjet e ngurta dhe të lëngshme;</li> <li>• Zonat e magazinimit/grumbullimit të mbetjeve të ngurta duhet të jenë të rrethuara, të shtruara në pjesën e poshtme me një mbulesë të papërshkueshme dhe të pajisura me sinjalistikën përkatëse (p.sh., zona e mbledhjes së mbetjeve urbane); çdo mbetje karburanti/vaji apo kimikati që mund të kenë nevojë të ruhen përkohësisht në vend do të kufizohen brenda një muri të ngurtë të papërshkueshëm me kapacitet 110% të kontejnerëve të magazinimit, për të shmangur ndotjen e tokave, ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore në rast të derdhjes/ rrjedhjes.</li> <li>• Bashkitë në afërsi gjithashtu mund të kontraktohen për asgjësimin periodik të mbetjeve nga aktivitetet e punës; etj.</li> </ul>	E vogël
Ndikimet në habitate dhe Flora	I Moderuar	<p>Projekti i propozuar pritet të ketë ndikime në ekosistemin detar, mjedisin tokësor dhe jetesën lokale. Këto ndikime përfshijnë ndikimin në cilësinë e ujit, mjetet e jetesës, humbjen e mbulesës bimore tokësore. Gjatë fazës së ndërtimit, punimet tokësore, ndërtimi i rrugëve dhe përdorimi i automjeteve të rënda mund të ndryshojnë modelet e kullimit sipërfaqësor duke çuar në rritje të erozionit dhe rrjedhjes së sedimenteve sipërfaqësore. Ndikimet kryesore në këtë fazë do të jenë humbja e bimësisë gjysmë natyrale dhe transformimi i ekosistemeve gjysmë-natyrore në vend. Praktikata e dobëta të menaxhimit të mbetjeve gjatë fazave të ndërtimit dhe funksionimit mund të rezultojnë në ndikime negative.</p> <p>Humbja dhe degradimi i habitatit</p> <p>Ndikimi më i rëndësishëm në habitatet tokësore dhe speciet e bimëve vaskulare të lidhura me projektin pritet të ndodhë gjatë fazës së para ndërtimit dhe ndërtimit kur habitatet brenda zonave të shtrijes së propozuar të rrugës, zona fqinje e studimit të Projektit të Porto Romanos do të jenë të qarta. Pritet që një total prej c.a. 300 ha habitat tokësor do të hiqet nga zona e studimit të Projektit.</p> <p>Fragmentimi i habitatit dhe efektet e skajeve</p>	<p>Zbutja e ndikimeve në lidhje me habitatet do të menaxhohet përmes zhvillimit të PMMSHS (Plani i Menaxhimit të Mjedisit, Shendetit dhe Sigurisë) dhe PMB që do të specifikojë masat e duhura për menaxhimin e pastrimit të zonës dhe për veprimtarinë e gërmimit, trajnimin e stafit për ruajtjen e vlerave të biodiversitetit dhe menaxhimin e tokës dhe mbetjeve përgjatë Portit të Integruar Porto Romano, si dhe për infrastrukturën e lidhur me të etj.</p> <p>Në zonat e Habitatit të Modifikuar, një projekt duhet të minimizojë ndikimet në biodiversitet dhe të zbatojë masat zbutëse sipas nevojës. Në zonat e Habitatit Kritik, projektet duhet të demonstrojnë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mos ekzistencën e alternativave të tjera të mundshme brenda rajonit për zhvillimin e projektit mbi Habitatet e Modifikuara ose Natyrore që nuk janë kritike;</li> <li>• Projekti nuk çon në ndikime negative të matshme në ato vlera të biodiversitetit për të cilat është caktuar Habitatit Kritik, dhe në proceset ekologjike që mbështesin këto vlera të biodiversitetit;</li> <li>• Projekti nuk çon në një reduktim neto të popullsisë globale dhe/ose kombëtare/rajonale të ndonjë specieje të rrezikuar ose të rrezikuar në mënyrë kritike për një periudhë të arsyeshme kohore; dhe,</li> <li>• Një program i fuqishëm monitorimi dhe vlerësimi, i dizajnuar siç duhet dhe afatgjatë i biodiversitetit është i integruar në programin e menaxhimit të klientit.</li> </ul>	E vogël

<sup>10</sup> <https://ëëë.hse.gov.uk/construction/healthrisks/ëelfare/toilets-and-ëashing.htm>

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<p>Pastrimi i habitatit për projektin do të rezultojë në fragmentimin e habitatit. Fragmentet e mbetura mund të jenë të ndjeshme ndaj degradimit të mëtejshëm të shkaktuar nga efektet e skajit (p.sh., kushtet e ndryshuara të mjedisit). Humbja e specieve të rralla ose të kërcënuara të bimëve vaskulare</p> <p>Pastrimi i habitatit në zonën e studimit të projektit do të rezultojë në humbjen e specieve të zakonshme bimore dhe bimëve individuale që janë të rralla ose të kërcënuara për projektin. Studimi botanik, i ndërmarrë në Zonën e Studimit të Projektit në Qershor 2021, konfirmoi praninë e rreth 200 specieve bimore. Vetëm një pjesë e këtyre specieve (80) janë vlerësuar nga Lista e Kuqe e Llojeve të Kërcënuara të IUCN (2021) dhe këto specie të vlerësuara janë kategorizuar si LC dhe DD. Në total, 3 specie bimore të listuar në Listën e Kuqe Shqiptare (MM 2013) do të pastrohen nga gjurmët e projektit; Ka të ngjarë që këto specie të jenë të pranishme edhe gjetkë në zonat përreth.</p>		
Ndikimet në Faunë	I Lartë	<p>Ndikimet mbi gjitarët detarë dhe breshkat e detit</p> <p>Disa nga ndikimet e mundshme ndaj breshkave të detit gjatë ndërtimit të portit dhe operacioneve të gjermimit në Porto Romano mund të përfshijnë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dëmtime fizike/lëndime/vdekshmëri e foleve, vezëve, të vegjëlve dhe femrave folezuese nga punimet e ndërtimit dhe aktivitetet shoqëruese (p.sh. gjermimi, përdorimi i automjeteve, strukturat e përkohshme, etj.);</li> <li>Çorientimi i breshkave (i të vegjëlve, juvenilëve, femrave folezuese) qoftë në plazh apo në zonën pranë bregut nga prania e dritave (p.sh. në zonën e ndërtimit të portit);</li> <li>Ndikimet nga zhurma nënujore e krijuar nga pastrimi dhe punimet e ndërtimit të portit; dhe</li> <li>Ndërveprimet e drejtpërdrejta me anijet (p.sh. përplasja) gjatë ndërtimit.</li> </ul> <p>Ndikimet në Faunën Tokësore dhe Ekologjinë Tokësore</p> <p>Gjatë fazës së ndërtimit, ndryshimet në habitatet natyrore brenda gjurmës së projektit do të kenë efekte në speciet e faunës vendase. Fragmentimi i mundshëm i habitateve mund të ndodhë gjithashtu në zonën e projektit. Përveç punimeve tokësore, prania e shtuar e trafikut dhe e njerëzve në vend do të kontribuojë gjithashtu në shqetësimin e specieve të faunës që lëvizin normalisht në zonë. Aktivitete të tjera që mund të kontribuojnë në ndikimet në speciet e faunës përfshijnë emetimet e pluhurit dhe zhurmës gjatë proceseve të gjermimit dhe lëvizjes së automjeteve. Në përgjithësi, ndikimet në faunë do të jenë negative gjatë fazës së ndërtimit; megjithatë, ato do të kufizohen në kufijtë e gjurmës së projektit të Porto Romanos. Shumica e ndikimeve konsiderohen të paktyeshme për një periudhë afatgjatë, pasi ato do të jenë të përhershme për të gjithë kohëzgjatjen e projektit.</p> <p>Ndikimet mbi Shpendët Detarë dhe Ujorë</p> <p>Ndikimet e drejtpërdrejta</p> <p>Tek ndikimet e drejtpërdrejta futen ato që vijnë nga operacionet e gjermimit, ashtu edhe aktiviteti i lidhur i transportit. Këto aktivitete mund të ndikojnë te shpendët detarë nëpërmjet efekteve të ndryshme sikurse tërheqja e shpendëve në vendin e gjermimit dhe shqetësimi, lëshimi i vajrave, përplasjet me infrastrukturën dhe rritjen e turbullirës së ujit. Tërheqja dhe shqetësimi i shpendëve nga gjermimi</p> <p>Rritja e turbullirës gjatë gjermimit</p> <p>Pastërtia e ujit nga turbullirat mund të luaj një rol të rëndësishëm në ushqimin e disa specieve të shpendëve që gjuajnë peshk sikurse Strni dimërak <i>Thalasseus sandvicensis</i> për të cilin studimet në Hollandë kanë treguar se suksesi i peshkimit bie me rritjen e turbullirës (Essink 1999). I njëjti ndikim pritet dhe për shpend të tjerë si Karabullaku (<i>Phalacrocorax sp.</i>).</p> <p>Shpendët detarë, mund të ndikohen gjithashtu në mënyrë jo të drejtpërdrejta nga operacionet e gjermimit përmes efekteve në rezervat ushqimore.</p> <p>Ndikimet në shpendët e ekosistemeve tokësore</p> <p>Gjatë fazës së ndërtimit, ndryshimet në habitatet natyrore brenda gjurmës së projektit do të kenë efekte në speciet e avifaunës tokësore. Fragmentimi i mundshëm i habitateve mund të ndodhë gjithashtu në zonën e projektit. Përveç punimeve tokësore, prania e shtuar e trafikut dhe e njerëzve në vend do të kontribuojë gjithashtu në shqetësimin e specieve të faunës që janë normalisht të lëvizshme në zonë. Aktivitete të tjera që mund të kontribuojnë në ndikimet në speciet e faunës përfshijnë emetimet e pluhurit dhe zhurmës gjatë proceseve të gjermimit dhe lëvizjes së automjeteve. Në përgjithësi, ndikimet në faunë do të jenë negative gjatë fazës së ndërtimit; megjithatë, ato do të kufizohen në kufijtë e gjurmës së projektit të Porto Romanos. Shumica e ndikimeve konsiderohen të paktyeshme për një periudhë afatgjatë, pasi ato do të jenë të përhershme për të gjithë kohëzgjatjen e projektit.</p> <p>Vëzhgimet bazë të realizuara për këtë projekt si dhe të dhënat historike tregojnë se speciet apo habitatet me status të veçantë konservimi ose ato që plotësojnë kriteret për Veçori Parësore të Biodiversiteti dhe Habitata Kritike ndodhen kryesisht jashtë zonës së projektit dhe sidomos në Zonën IBA Gjiri i Lalzit.</p> <p>Janë vlerësuar disa Specie në zonën e projekti që përbushin kriteret për Veçori Parësore të Biodiversiteti.</p>	<p>Zbutja e ndikimeve të mundshme në faunë përfshirë avifaunë do të menaxhohet nëpërmjet zhvillimit dhe zbatimit të Planit të Menaxhimit Mjedisor Social (PMMS) dhe Planit të Menaxhimit të Biodiversitetit. Masat specifike zbutëse për mbrojtjen e biodiversitetit duhet të renditen në seksionin PMMS; këto masa duhet të zbatohen për menaxhimin dhe zbutjen e ndikimeve të ndërtimit në faunën tokësore. Zbutja e ndikimeve të mundshme në faunë do të menaxhohet nëpërmjet zhvillimit dhe zbatimit të PMB</p> <p>Nder masat e propozuara janë :</p> <p>Kufizimet sezonale në punë. Kufizimet e mëposhtme sezonale propozohen në ujërat detare dhe zonat bregdetare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ndërtimi pranë bregut dhe bregdetit do të bëhet jashtë sezonit veror (qershor-gusht), duke shmangur periudhën e folezimit të breshkave;</li> <li>Projekti do të kryejë aktivitete ndërtimi në det të hapur jashtë sezonit veror (përfshirë qershor – gusht) për të shmangur ndikimin negativ në aktivitetet bregdetare dhe turistike;</li> </ul> <p>Kryerja e monitorimit. Siç u diskutua më lart, potenciali i folezimit të breshkës me kokë të madhe në Porto Romano konsiderohet si në mungesë ose i ulët, por nuk mund të përjashtohet. Një studim i vetëm sezonal është i pamjaftueshëm për të zbritur potencialin e folezimit për shkak të ciklit periodik 2-3-vjeçar të kthimit të femrave folezuese.</p>	E moderuar

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<p>Megjithë praninë e këtyre specieve në zonë, duhet thënë se përdorimi i saj nga këto specie është i kufizuar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pula e livadheve <i>Tetrax tetrax</i> është shpend dimëruer, i vrojtuar vetëm një herë, jashtë zonës së projektit. Megjithatë, nuk mohohet se specia mund të përdoret për ushqim edhe zonën e gjurmës së projektit</li> <li>Kojliku i zi <i>Plegadis falcinellus</i>, Çafka e rrudhit <i>Ardea purpurea</i>, Çafka e madhe e bardhë <i>Ardea alba</i>, Shqipja e fushës <i>Circus cyaneus</i>, Shqipja e balltaqeve <i>Circus pygargus</i>, Gjeraçina e shkurtës <i>Accipiter nisus</i>, Bilbilthi me mustaqe <i>Acrocephalus melanopogon</i> dhe Bilbilthi i zhukave <i>Acrocephalus schenobaenus</i> janë përdorues të rrallë të territorit. Megjithatë, nuk mohohet se speciet mund të përdorin për ushqim dhe lëvizje/shtegtim edhe zonën e gjurmës së projektit</li> <li>Kalorësi <i>Himantopus himantopus</i> dhe Gargulli <i>Merops apiaster</i> janë të vetmet nga specie Veçori Parësore të Biodiveritetit që përdorin gjurmën e projektit për folezim. Por të dyja specie mund të sigurojnë habitate të tjera folezimi në zonën përreth.</li> </ul>		
Ndikimet social-ekonomike				
Ndikimet në ekonomi dhe punësim	I moderuar Pozitiv	<p>Veprimet e mëposhtme të projektit do të gjenerojnë faktorë ndikimi në ekonomi dhe komponentin e punësimit gjatë fazës së ndërtimit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Blerja e Tokës;</li> <li>Rrethimi i zonës dhe nivelimi;</li> <li>Gërmimi dhe spostimi i dherave;</li> <li>Heqja e ujërave pas gërmimit;</li> </ul> <p>Mobilizimi i automjeteve, punëtorëve dhe pajisjeve, transporti i materialeve dhe mbetjeve;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Përcaktimi i themelit, punimeve të tokës dhe gërmimeve;</li> <li>Instalimi i themeleve dhe pajisjeve tokësore;</li> <li>Ndërtimi i ndërtesave.</li> </ul> <p>Ndikimet e mundshme në ekonomi dhe punësim që rrjedhin nga veprimet e mësipërme shoqërohen me faktorët e mëposhtëm të ndikimit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kërkesa për forcë punëtore;</li> <li>Kërkesa për mallra, materiale dhe shërbime.</li> </ul> <p>Projekti do të punësojë staf në nivel lokal, kombëtar dhe ndërkombëtar, në varësi të aftësive të kërkuara dhe disponueshmërisë së fuqisë punëtore.</p> <p>Projekti, për aq sa është e mundur, do të sigurojë forcën e tij punëtore nga komunitetet lokale.</p>	<p>Masat e mëposhtme të kërkuara nga Standardet e IFN do të zbatohen gjatë fazës së ndërtimit për komponentin e ekonomisë, punësimit dhe jetesës:</p> <p>Vendosja e procedurave transparente dhe të drejta të punësimit nëpërmjet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Respektimi i rreptë i kërkesave të Kodit Shqiptar të Punës;</li> <li>Konventat e ONP-së të ratifikuara nga Shqipëria;</li> <li>Punonjësit dhe Kushtet e Punës të standardeve të IFN;</li> </ul> <p>Miratimi dhe mirëmbajtja e politikave dhe sistemeve të menaxhimit të burimeve njerëzore ose procedurave me kërkesat e IFN dhe të ligjit kombëtar. Këto politika dhe procedura do të jenë të kuptueshme dhe aksesueshme për punëtorët, dhe në gjuhët kryesore të folura nga fuqia punëtore. Politikat dhe menaxhimi i burimeve njerëzore do të sigurojë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mos diskriminim dhe mundësi të barabarta për të gjithë punëtorët;</li> <li>Përputhshmëri me ligjet kombëtare dhe standardet ndërkombëtare në lidhje me punësimin e të miturve;</li> <li>Shmangien e çdo forme të punës së detyruar dhe punësimin e fëmijëve;</li> </ul> <p>Sigurimin e një informacioni të qartë dhe transparent mbi pagat, përfitimet dhe kushtet e punës;</p> <p>Sigurimin e një mjedisi pune të sigurt dhe të shëndetshëm për punëtorët;</p> <p>Projekti do të hartojë një Plan Menaxhimi të Rekrutimit dhe Punësimit (PMRP) që detajon strategjinë për maksimizimin e punësimit lokal dhe specifikon kushtet e punësimit të punëtorëve dhe kërkesat e mirëqenies.</p>	Nga i Moderuar në i Lartë Pozitiv - Të gjitha Facilitetet
Ndikimet në përdorimin e tokës dhe në jetesë	I Lartë Negativ – Të gjitha Facilitetet	<p>Lloji i mëposhtëm i ndikimeve do të ndodhë gjatë fazës së ndërtimit për sa i përket përdorimit të tokës.</p> <p>Toka e nevojshme për objektet e përhershme: këto ngastra toke do të merren nga pronarët aktualë të tokës dhe do të ndryshojnë përgjithmonë statusin e tyre (të paktën për të gjithë fazën e ndërtimit dhe funksionimit), prandaj nuk do të jetë e mundur të kryhen aktivitetet aktuale, të tilla si bujqësia ose kullotja e kafshëve.</p> <p>Toka e nevojshme për objektet e përkohshme: këto ngastra toke do të merren me qira nga pronarët aktualë të tokës dhe do të përdoren gjatë fazës së ndërtimit. Prandaj nuk do të jetë e mundur të kryhen aktivitetet aktuale, si bujqësia ose kullotja e kafshëve, për një periudhë të caktuar kohe, e cila mund të jetë e barabartë me të gjithë periudhën e ndërtimit ose më e shkurtër.</p> <p>Servituti: Toka që i nënshtrohet servitutit, që do të nënkuptojë kufizime në aktivitetet që mund të kryhen. Kjo do të thotë që përdorimi aktual i tokës nuk do të ndikohet, megjithatë disa përdorime të mundshme në të ardhmen mund të jenë të kufizuara. Toka për servitut mund të nevojitet për spostimin e tubacionit të naftës që aktualisht ndodhet në zonën e zhvillimit të Projektit dhe lidh dy subjekte private dhe për këtë arsye duhet zëvendësuar nga Projekti.</p> <p>Grupet e mëposhtme do të preken nga ndryshimet në përdorimin e tokës:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Personat apo subjektet që zotërojnë parcelat e tokës që do të merren për projektin, dhe toka dhe të korrat e të cilëve mund të preken nga ndërtimi;</li> <li>Pronarët jo-formalë apo pretenduesit e pronësisë të tokës që do të merren për Projektin dhe të korrat të cilat preken nga ndërtimi;</li> <li>Personat apo subjektet të cilët zotërojnë parcelat e tokës dhe ndërtesat të cilat do të merren për Projektin, dhe toka apo aktiviteti ekonomik i të cilëve mund të preken nga ndërtimi;</li> <li>Përdoruesit formalë të tokave, pra personat që po përdorin parcelat e tokës që janë marrë ose do të merren për projektin, por që nuk janë pronarë të tokës dhe të korrat e të cilëve mund të preken nga ndërtimi.</li> <li>Përdoruesit joformalë të tokës, të cilët nëpërmjet aktiviteteve të tyre kanë përfutuar të korra nga përdorimi i tokës, ku këto të fundit mund të ndikohen nga zbatimi i projektit.</li> </ul>	<p>Masat zbutëse të renditura më poshtë ndjekin hierarkinë dhe do të kryhen në fazën e parandërtimit dhe ndërtimit për komponentin e përdorimit të tokës dhe pronësisë:</p> <p>Shmangia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kur zgjidhen elementet e terrenit të projektit, kantieret e ndërtimit dhe rrugët e hyrjes, të shmangen për sa është e mundur vendndodhjet që janë toka ferme ose toka me praninë e pemëve frutore ose aseteve të tjera;</li> <li>Të minimizohet sipërfaqja e tokës së zënë gjatë ndërtimit;</li> </ul>	I Moderuar Negativ– Të gjitha Facilitetet

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
Ndikimet në Infrastrukturë dhe Shërbimet e Komunitetit	I Lartë Negativ – Të gjitha Facilitetet	<p>Burimet e Ndikimeve</p> <p>Gjatë fazës së Ndërtimi i infrastrukturës dhe Instalimi superstrukturës Portin dhe Linjën Hekurudhore parashikohen të kryhen këto aktivitete për Projektin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Punime gërmimi në det e tokë;</li> <li>• Punime mbushje në det;</li> <li>• Punime hidroteknike;</li> <li>• Punime civile ndërtesa e logjistika portuale;</li> <li>• Punime infrastrukturë rrugore e hekurudhore;</li> <li>• Punime për furnizimin me ujë kanalizime e kullime sipërfaqësore;</li> <li>• Punimet elektrike;</li> <li>• Punime mekanike;</li> <li>• Punime lidhur me instalimet e teknologjisë së komunikimit e informacioni dhe instalimin e pajisjeve e mjeteve të operimit;</li> </ul> <p>Punimet e mësipërme do të kryhen për të ndërtuar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndërtimi i dallgëthyeseve të reja dhe përmirësimi ekzistueseve;</li> <li>• Ndërtimi i kalatave;</li> <li>• Rrethimi i kantierit;</li> <li>• Ndërtimi / përmirësimi i rrugëve hyrëse të brendshme dhe të jashtme;</li> <li>• Ndërtimi i nënstacionit elektrik;</li> <li>• Ndërtimi i ndërtesave;</li> <li>• Ndërtimi i parkut të mirëmbajtjes;</li> <li>• Instalimi i kamerave të sigurisë CCTV (nëse është e aplikueshme) rreth vijës së rrethojës dhe pikave të hyrjes;</li> <li>• Zhvendosja e linjës së transmisionit;</li> <li>• Instalimi i furnizimit me ujë;</li> <li>• Instalimi i impiantit të trajtimit të ujërave të zeza;</li> <li>• Testimi dhe komisionimi i pajisjeve dhe projektit në tërësi;</li> </ul> <p>Gjatë ndërtimit do të miratohet dhe qasja sipas fazave të projektit. Fillimisht rrugë bazike do të mundësojë aksesin e brendshëm për aktivitetet e ndërtimit.</p> <p>Një pjesë e kantierit do të përdoret si zonë akomodimi ku do të vendosen objektet e strehimit, pajisjet, objektet sanitare (portative) dhe kontejnerët.</p> <p>Për të siguruar akses në kantier nga rruga publike aty pranë, do të duhet të ndërtohet një rrugë e shkurtër aksesi në nivel të pranueshëm për transportin e pajisjeve, materialeve dhe njerëzve.</p> <p>Receptorët Potencialisht të Prekur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Banesat afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>• Familjarët që varen nga shërbimet dhe infrastruktura lokale (p.sh. furnizimi me energji elektrike, furnizimi me ujë, shërbimi i kanalizimeve të ujërave të zeza, etj.);</li> <li>• Bizneset afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>• Institucionet arsimore, shëndetësore, kulturore, administrative, etj., që ndodhen afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>• Ndërmarrjet publike dhe private përgjegjëse për shërbimet dhe infrastrukturën publike;</li> <li>• Kompanitë private dhe publike të transportit publik dhe privat;</li> <li>• Sistemi lokal i ujitjes dhe kullimit.</li> </ul>	<p>Masat zbutëse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studimi i rrjetit të infrastrukturës që furnizon me shërbime utilitare para çdo faze ndërtimi;</li> <li>• Marrëveshje e dokumentuar midis kontraktorëve dhe kompanive të shërbimeve dhe autoriteteve përpara ndërtimit;</li> <li>• Konfirmimi i gjendjes së rehabilitimit pas ndërtimit e firmosur nga pronari i tokës;</li> <li>• Angazhim me autoritetet lokale dhe kompanitë e shërbimeve për të siguruar vazhdimësinë e furnizimit për komunitetet.</li> <li>• Do të punohet me kompanitë lokale të shërbimeve për të siguruar përgjigje të koordinuar dhe të shpejtë ndaj rasteve të paplanifikuara si dëmtimi i linjave elektrike dhe ujësjellësit.</li> <li>• Zyrtarët e Ndërlidhjes me Komunitetin do të jenë prezent në frontet e punës për të siguruar që ndikimet nga ndërprerjet e planifikuara janë minimizuar dhe ndërprerjet e paplanifikuara janë menaxhuar siç duhet.</li> <li>• Projekti do të sigurojë shërbimeve dhe furnizime brenda kantierit duke përdorur burime të ndara nga shërbimet ndaj komunitetin.</li> <li>• Një mekanizëm ankese me përgjigje të shpejtë.</li> <li>• Zhvillimi i planit për kontrollin e rrjetit vaditës/kullues në bashkëpunim me autoritetet vendore përpara ndërtimit.</li> <li>• Kryqëzimet me kanalet e vaditjes/kullimit do të planifikohet në bashkëpunim me komunitetet lokale dhe nëse është e mundur këto do të planifikohen gjatë një kohe kur vaditja/kullimi nuk kërkohet.</li> <li>• Nëse kërkohet vaditja/kullimi nga përdoruesit e tokës, do të lehtësohet nga kontraktori.</li> <li>• Rikthimi i kanaleve në gjendjen e mëparshme;</li> <li>• Ndërlidhësi me komunitetin do të jetë prezent në secilin front pune.</li> <li>• Projekti do të zbatojë një procedurë ankimi, që do të specifikojë kohën e kërkuar të përgjigjes</li> </ul>	I vogël negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit

## 4.2 Faza e funksionimit

Tabela 4-2: Impaktet dhe masat gjatë fazës së ndërtimit

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse										
Pasoja në mjedis														
Ndotja e ajrit	I Lartë	<p>Ndotja e ajrit është një shqetësim i rëndësishëm në objektet portuale. Burimet e ndotjes së ajrit në port do të përfshijnë tymin, emetimet e automjeteve, grimcat (PM), dhe tymrat si oksidet e azotit (NOx), oksidet e squfurit (SOx), komponimet organike të paqëndrueshme (VOCs) dhe toksinat e ajrit, të cilat gjenerohen nga anijet gjatë manovrimit dhe ankorimit të cilat mund të ndikojnë në ndotjen e ajrit në zonë. Rrjedhja aksidentale e gazrave nga anijet dhe aktivitetet e tjera të lidhura me portin mund të shkaktojë probleme të tilla si emetimet e materialeve toksike, shpërthime, tymra, aroma dhe emetime të rrezikshme në ajër. Ndotja e ajrit dhe emetimet mbi kufijtë e lejuar mund të shkaktojnë probleme shëndetësore, të cilat përfshijnë sëmundje të frymëmarrjes, acarim të syve dhe ndërhyrje vizuale në receptorët si punonjësit dhe vizitorët, veçanërisht në zonat fqinje me zonën e Portit.</p> <p>Burimet e ndotjes së ajrit në porte mund të përfshijnë:</p> <table border="1"> <tr> <td>Burimet e Transportit</td> <td>Burime stacionare</td> </tr> <tr> <td>Kamionë</td> <td>Rafineritë</td> </tr> <tr> <td>Anije detare</td> <td>Objektet e magazinimit të naftës dhe gazit</td> </tr> <tr> <td>Lokomotiva</td> <td>Prodhimi i energjisë/ gjenerator</td> </tr> <tr> <td>Pajisje për ngritjen e ngarkesave</td> <td>Magazinimi i pirgjeve të hapura të lëndëve të para</td> </tr> </table>	Burimet e Transportit	Burime stacionare	Kamionë	Rafineritë	Anije detare	Objektet e magazinimit të naftës dhe gazit	Lokomotiva	Prodhimi i energjisë/ gjenerator	Pajisje për ngritjen e ngarkesave	Magazinimi i pirgjeve të hapura të lëndëve të para	<p>Masat zbutëse për ndikimet në cilësinë e ajrit janë:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zhvillimi i një Plani të Menaxhimit të Trafikut gjatë Ndërtimit (PMTN) që përfshin të gjitha masat përkatëse zbutëse për lëvizjen e automjeteve afër dhe brenda zonave të projektit (Porti i Ri Tregtar i Integruar Porto Romano në zonën e Durrësit).</li> <li>Kur ka pluhur të dukshëm që prodhohet nga lëvizjet e automjeteve dhe aktivitetet e tjera, të zbatohen teknikat e zvogëlimit të pluhurit, si përdorimi i ujit në zona me çlirime pluhuri (p.sh., në terren, rrugët e hyrjes, etj.) përmes autoboteve me spërkatje të ujit;</li> <li>Të gjitha makineritë dhe pajisjet e operimit si (pirunë, buldozerë etj.) duhet të mbahen në gjendje të mirë pune dhe të mos lihen në përdorim kur nuk nevojiten;</li> <li>Të kryhet kufizimi i shpejtësisë së automjeteve në kantieret e ndërtimit dhe në të gjitha rrugët e hyrjes për të minimizuar prodhimin e mundshëm të pluhurit;</li> <li>Automjetet që transportojnë materiale agregate do të jenë të mbuluara gjatë gjithë kohës;</li> <li>Nëse merren ankesa nga komuniteti lokal, ato duhet të hetohen dhe të merren masat e nevojshme për të rregulluar situatën në receptorin e prekur/ndikuar dhe për të zvogëluar prodhimin e pluhurit.</li> <li>Evitoni pikun e trafikut gjatë periudhës së verës.</li> <li>Lagje e vazhdueshme e agregateve me anë të një sistemi të transportueshëm ose fiks sidomos gjatë një sezoni të thatë. (Terminali i mallrave Rifuxho)</li> <li>Mbulimi i mjeteve të transportit me një mbulesë të përshtatshme</li> <li>Operimi i makinave në zonë duhet të bëhet me kujdesin maksimal në mënyrë që të shmanget krijimi i pluhurave.</li> <li>Instaloni pajisje monitoruese të pluhurit përreth vendit të projektit</li> <li>Siguroni dhe kontrolloni përdorimin e maskave të pluhurit për punëtorët dhe vizitorët në vendin e projektit</li> <li>Mirëmbani makineritë/pajisjeve dhe kamionët</li> <li>Lëvizja e kamionëve me tonazh të rëndë përreth zonave të banuara duhet të ndalohet gjatë orëve të pushimit.</li> <li>Mos pranoni kontrata me kompani transporti detare që nuk kontrollojnë emetimet e anijeve të tyre.</li> </ul>	I Moderuar
Burimet e Transportit	Burime stacionare													
Kamionë	Rafineritë													
Anije detare	Objektet e magazinimit të naftës dhe gazit													
Lokomotiva	Prodhimi i energjisë/ gjenerator													
Pajisje për ngritjen e ngarkesave	Magazinimi i pirgjeve të hapura të lëndëve të para													
Ndikimet nga Zhurmat dhe Dridhjet	I Lartë	<p>Gjatë fazës së funksionimit zhurma do të jetë e papërfillshme. Burimet kryesore të ndotjes akustike gjatë funksionimit të Portit janë nga anijet, pajisjet e trajtimit dhe transportit të mallrave dhe lëvizja e automjeteve brenda zonës së projektit. Burimet të tjera potenciale të zhurmës mund të jenë motorët elektrikë të pompave, por ato do të izolohen.</p> <p>Zhurma e portit mund të klasifikohet si zhurmë industriale<sup>11</sup>, në përgjithësi vjen nga trafiku dhe industria e porteve<sup>12</sup>. Dy burime të lidhura me industrinë, anijet dhe trajtimi i ngarkesave janë ato që e dallojnë zhurmën e portit nga llojet e tjera të zakonshme të zhurmës<sup>13</sup>.</p> <p>Sipas studimit të Trozzi dhe Vaccaro (2000) burimet e zhurmës mund të ndahen në zonat portuale në tre fushat e mëposhtme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>komunikacioni rrugor si mjete të rënda (kamionë);</li> <li>lëvizjen e mallrave (nga makineritë);</li> <li>zhurma e trafikut hekurudhor në port dhe në zonat përreth.</li> </ul> <p>Zhurma e shkaktohet nga aktivitetet portuale lidhet kryesisht me lëvizjen e ngarkesave detare. Pra burimet e zhurmës portuale grupohen si të lidhura me trafikun dhe të lidhura me industrinë portuale.</p> <p>Zhurma e portit do të ndikojë si në shëndetin e njerëzve ashtu edhe në ekosistemin<sup>14</sup>. Ekziston një gamë e gjerë e efekteve të mundshme të këtyre tingujve, veçanërisht kur ato janë shumë të larta ose kur janë më pak intensive, por që zgjasin<sup>15</sup>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krijimi dhe hartimi i një Harte dhe modelimi i zhurmës brenda dhe pranë portit.<sup>16</sup></li> <li>Identifikimi i burimit ndihmon në gjetjen e pikave me zhurmë më të lartë.</li> <li>Vlerësimi është i nevojshëm për të testuar efektivitetin e masave mbrojtëse që merren.</li> <li>Kjo pasohet nga një plan veprimi për rregullimin dhe përmirësimin e masës për të ulur nivelet e zhurmës në porte.</li> <li>Hapi tjetër është zbatimi i veprimeve të reja.</li> <li>Trajtimi i ankesave nuk mund të eliminohet plotësisht, pavarësisht sa të avancuara janë masat.</li> <li>Ankesat duhet të merren seriozisht me reagime, por më e rëndësishmja me veprim.</li> <li>makineritë që përdoren në zonën e projekteve duhet të jetë e certifikuar në lidhje me emetimet e tyre të zhurmës</li> <li>Niveli mesatar i zhurmës gjatë funksionimit në vendet e punës nuk duhet të kalojë 65 dB (A)</li> <li>Në raste të veçanta, kur priten nivele të larta të zhurmës, duhet të përdoren barrierat në perimetrin e vendeve të punës, 2-3 m të larta, në mënyrë që të shmanget degradimi i mjedisit akustik.</li> <li>Kur nivelet e larta të zhurmës lëshohen nga burimet e zhurmës, duhet të përdoren përreth pikave të emetimit pengesat portative të zhurmës, për kufizimin e zhurmës.</li> <li>Mjetet e transportit dhe punës duhet të kontrollohen për gjendjen teknike dhe të pajisen me certifikatën e kontrollit teknik.</li> <li>Puna afër zonave me biodiversitet të konsiderueshëm duhet të bëhet vetëm gjatë orëve të ditës.</li> </ul> <p>Matjet e vazhdueshme të nivelit të zhurmës të emetuar nga aktiviteti i ndërtimit duhet të kryhen në mënyrë që të sigurohen që janë poshtë vlerave kufi në Direktivën Nr.8 të datës 27.11.2007 për nivelet e zhurmës kufitare në mjedise të caktuara.</p>	I Moderuar										

<sup>11</sup> Schmidt, Steenbeck, Borsch, Hofmann, & Kroh, 2019, f.22

<sup>12</sup> NoMEPorts, 2008

<sup>13</sup> Morretta, Iacoponi & Dolinich, 2008

<sup>14</sup> Schenone, Pittaluga, Repetto & Borelli, 2014

<sup>15</sup> Popper dhe Hastings, 2009

<sup>16</sup> Peris-Mora, Orejas, Subirats, Ibáñez & Alvarez, 2005, f.7



Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		Ekspozimi afatgjatë ndaj zhurmës mund të shkaktojë një sërë efektesh shëndetësore duke përfshirë bezdi, shqetësim të gjumit, efekte negative në sistemin kardiovaskular dhe metabolik, si dhe dëmtime të njohura të fëmijët. Gjithsesi duke qenë se porti ndodhet në një distance mbi 300 m nga zona e banuar pritet që ndikimi të jetë i moderuar.		
Ndikimet në Gjeologji dhe Tokë	I vogël	Gjatë fazës operacionale janë të mundshme edhe ndikimet në tokë dhe karakteristikat gjeologjike, por me intensitet dhe frekuencë shumë të vogël. Përdorimi i mjeteve të transportit për transport, kërkesa për rrugë të reja mund të kenë ndikim të rëndësishëm negativ si rezultat i shtypjes së shtresës së sipërme të tokës dhe/ose humbjen e tokës. Duke qenë se ndikimet në tokë që janë evidente gjatë shfrytëzimit janë të papërfillshme, Masat e parashikuara kanë natyrë parandaluese dhe kanë të bëjnë si më poshtë: Trajtim i kujdesshëm i vajrave dhe karburanteve në rast të rrjedhjeve eventuale nga automjetet. Nëse janë derdhur aksidentalisht në tokë, toka duhet të hiqet dhe të trajtohet me kujdes në përputhje me Ligjin për Menaxhimin e Mbeturinave.	Reduktimi i ndikimit në tokë është i fokusuar në minimizimin e shkatërrimit të shtresave të sipërme të tokës. Meqenëse uji dhe toka janë të lidhura drejtpërdrejt, rekomandohet të respektoni të gjithë masat mbrojtëse në lidhje me ujërat, duke përfshirë gjithashtu: <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolli i vazhdueshëm i mjeteve motorike dhe makinerive të ndërtimit.</li> <li>Ndërprerja e aktiviteteve të punës në rast të derdhjes së pakontrolluar të karburantit, vajit motorik, kimikateve etj., dhe rehabilitimi i tokës së ndotur duke hequr shtresën e tokës së ndotur (e cila do të jetë trajtohen më tej si mbetje të rrezikshme) dhe rivendosja e shtresës së re të tokës;</li> <li>Shmangia e përdorimit të makinerive të rënda të ndërtimit dhe mjeteve transportuese në tokë, jashtë kufijve të rrugës hyrëse në masën maksimale të mundshme;</li> <li>Nëse është e mundur, ripërdorimi i materialit të gërmuar, ose përdorimi i tij si shtresë mbuluese. Teprica e materialit do të hidhet në një vend depozitimi/deponime të caktuar nga Investitori. Mbetjet organike duhet të ruhen në vende të caktuara për këtë qëllim, por nuk do të ruhen së bashku me materialin e mbetur që do të gërmohet dhe më pas përdoret për rikultivimin e tokës dhe vegjetacionit të degraduar në vend.</li> <li>Gjithë dheu i gërmuar duhet të vendoset në një vend të veçantë që do të përcaktohet nga investitori në bashkëpunim me Bashkinë e Durrësit. Duhet të konsiderohet karakteri i tij kripor para se të përdoret për të mbushur depresione ose krijuar bankina anti erozion.</li> </ul>	I papërfillshëm
Ndikimet në burimet ujore	Moderuar	Gjate fazës operacionale pritet që ndikimet mjedisore të jenë me te lehta dhe të konsistojnë kryesisht në: <ul style="list-style-type: none"> <li>Rrjedhje aksidentale apo të pakontrolluara të karburantit e vajrave</li> <li>Derdhje aksidentale apo të pakontrolluara të kimikateve, detergjenteve,</li> <li>Shkarkime të nyjave sanitare të anijeve të transportit/Derdhje mbeturinash organike</li> <li>Agresiviteti i ujit të detit në konstruksionet metalike të projektit</li> <li>Nuk pritet ndonjë ndikim i projektit në ujin e kolektorit. E kundërta, nëse ujerat e kolektorit nuk do të jenë trajtuar para shkarkimit të tyre në det, ndotjet kryesisht organike që mbart kolektori, do të shtohen efektit korroziv të ujit të detit, në infrastrukturën e portit.</li> </ul>	Te trajtohet uji i kolektorit para se të shkarkohet në det, në mënyrë që të ulet ngarkesa ndotëse organike në ujin e tij, duke minimizuar ndikimin e saj negativ në infrastrukturën e portit. <ul style="list-style-type: none"> <li>Shmangie e rrjedhjeve aksidentale apo të pakontrolluara të karburantit e vajrave në ujë</li> <li>Shmangie e derdhjeve aksidentale apo të pakontrolluara të kimikateve, detergjenteve, etj. në ujë</li> <li>Mos-lejimi të shkarkimeve të nyjave sanitare të anijeve të transportit në ujë</li> <li>Mos-lejimi të derdhjeve të mbeturinash organike në ujë</li> <li>Lyerje me boje anti-korrozive të konstruksioneve metalike të projektit për ruajtjen e tyre nga korrozioni për shkak të agresivitetit të ujit të detit</li> </ul>	I vogël
Ndikimet nga Mbetjet	Moderuar	Faza operacionale e projektit do të gjenerojë mbetje në formën e plastikës, letrës, mbetjeve organike, kontejnerëve të vajit dhe yndyrës që përdoren për mirëmbajtjen e makinerive, mbetje ngarkesash ndër të tjera. Në mënyrë të ngjashme, anijet do të gjenerojnë mbetje të cilat përfshijnë plastikë, metal, qelq, letër, mbetje organike, efluent dhe vaj dhe lubrifikantë të përdorur potencialë. Trajtimi dhe depozitimi i keq i mbetjeve do të shkaktojë ndotje dhe degradim të cilësisë së ujit, pasi baseni strehon patogjenë dhe vektorë sëmundjesh si mushkonjat dhe mizat ndër të tjera, duke çuar kështu në sfida të mundshme shëndetësore probleme estetike për portin dhe zonën përreth tij.	Këto masa parandaluese dhe zbutëse si më poshtë: <ul style="list-style-type: none"> <li>Në raste evidentimi rrjedhje hidrokarburesh të ndërmerren masa të menjëhershme për ndërprerjen e aktivitetit, riparimin dhe pastrimin e sipërfaqes së ndotur.</li> <li>Duhet të bëhen mirëmbajtje të rregullta të punëve teknike të nevojshme, për drenazhimin e fluksit të tyre të projektuar. Mirëmbajtja periodike e punëve teknike duhet të përfshijë largimin e mbetjeve, mbeturinave dhe prerjen e bimëve të dëmshme. Mirëmbajtja jo periodike do të përfshijë kontrollin ndaj erozionit, sedimentimin ose dhe raste të mos funksionimeve teknike.</li> <li>Ndotja e ujërave vjen edhe nga përdorimi i pakontrolluar i pesticideve dhe mbeturinave bimore që mund të vijnë nga zonat me bimë, por kjo duhet mënjeluar.</li> <li>Ujërat e zeza nga zona e projektit do të dërgohen në stacionet dhe nga atje do të jenë të drejtuar së bashku me stacionet e ujërave të zeza, për sistemet e kanalizimit.</li> </ul>	I vogël
Ndikimet në habitate dhe Flora	Moderuar	Ndërhyrja e specieve të huaja pushtuese Industria e transportit detar ka potencialin të sjellë pa dashje specie pushtuese në porte me mjete të ndryshme. Në mungesë të masave të kontrollit, rritja e lëvizjes së njerëzve dhe automjeteve që rrjedhin nga aktivitetet e para-ndërtimit dhe të ndërtimit rrit rrezikun e futjes dhe transferimit të specieve aliene pushtuese të bimëve vasculare në zonën e projektit.  Përshtatja ndaj ndryshimeve klimatike Transporti detar është një kontribuues në ndryshimet klimatike. Norma e rritjes së nivelit të detit përgjatë bregut të detit Adriatik parashikohet të jetë më e madhe se mesatarja globale. Kjo do të çojë në nivele më të mëdha dhe më të shpeshta të përmbytjeve bregdetare. Çështjet kryesore shqetësuese në fazën operacionale të projektit janë përshtatja ndaj ndryshimeve klimatike dhe futja e specieve pushtuese,	Dëmet e mundshme në habitatat lokale do të menaxhohen duke u siguruar që vetëm rrugët e përcaktuara të aksesit do të përdoren për menaxhimin e trafikut dhe trajtimin e përdorimit dhe duhur të bojërave dhe kimikateve. Zbutja e ndikimeve në lidhje me habitatat do të bëhet përmes zhvillimit të PMMS, dhe PVB (Plani i Veprimtimit të Biodiversitetit), të cilat do të specifikojnë masat e duhura për menaxhimin e aktiviteteve të mirëmbajtjes, trajnimin e stafit për ruajtjen e vlerave të biodiversitetit dhe menaxhimin e tokës dhe mbetjeve për Projektin e Porto Romano, si dhe për infrastrukturën lidhëse, siç janë rrugët e hyrjes/aksesit me gjatësi të vogël, etj. Si rezultat, ndikimet në habitate gjatë kësaj faze konsiderohen të papërfillshme.	I papërfillshëm

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<p>Gjatë fazës operative, aktiviteti njerëzor dhe nivelet e shqetësimit në kantier duhet të jenë relativisht të ulëta në krahasim me fazën e ndërtimit.</p> <p>Ndikimi mund të vijë vetëm nga menaxhimi i keq i mbetjeve në raste aksidentale dhe pritet të jetë:</p>		
Ndikimet në Faunë	E Lartë	<p>Ndikimet mbi Shpendët Detarë dhe Ujorë</p> <p>Ndotja akustike mund të bëjë që shpendët detarë dhe ujorë të braktisin habitatin e tyre dhe/ose të ndryshojnë sjelljen. Tingujt e lartë mund të ndikojnë drejtpërdrejt në aftësitë e tyre të dëgjimit duke shkaktuar humbje të përkohshme ose të përhershme të dëgjimit. Të gjitha këto efekte mund të jenë kritike për mbijetesën e shpendëve detarë dhe ujorë. Trafiku i anijeve dhe mallrave në zonën e Porto Romanos do të rritet ndjeshëm dhe kjo do të prodhojë zhurmë të përhapur dhe pothuajse të vazhdueshme që mund të prekë zona shumë të gjera. Zhurma mund t'i shtyjë kafshët të braktisin zona të dobishme për ta, ose të devijojnë nga rrugët e tyre të zakonshme të fluturimit.</p> <p>Përplasia me anijet</p> <p>Përplasia e shpendëve me anijet vlerësohet përgjithësisht si një fenomen i kufizuar ndonëse jo fort i njohur. Ndërsa nevojitet më shumë informacion për të kuptuar përplasjet me anijet, rreziku i përplasjeve me anijet gjatë gjurmimit mund të minimizohet nëse dritat gjatë natës përdoren me kujdes.</p> <p>Speciet e huaja invasive</p> <p>Prania e specieve të huaja invasive në Porto Romano mund të rritet së bashku me trafikun dhe transportin e shtuar detar.</p> <p>Lëshimi i vajrave</p> <p>Incidentet e lëshimit të vajrave mund të ndodhin dhe nga anijet që transportojnë materialet e gjurmimit. Përhapja e vajrave mund të shkaktojë një ndikim të rëndësishëm në mbijetesën e shpendëve e sidomos të atyre që zhyten për tu ushqyer sikurse karabulakët, kredharakët etj.</p> <p>Ndikimet në shpendët e ekosistemeve tokësore</p> <p>Gjatë kësaj faze do të ketë disa ndikime në faunën tokësore, të lidhura me rritjen e trafikut dhe ndotjen aksidentale të ujit.</p> <p>Dëmet e mundshme në faunën lokale do të menaxhohen duke siguruar që vetëm gjurmët e përcaktuara të hyrjes të përdoren për trafikun e mirëmbajtjes dhe trajtimin dhe përdorimin e duhur të bojërave dhe kimikateve. Këto do të menaxhohen nëpërmjet PMMS, i cili do të sigurojë gjithashtu sesione ndërgjegjësimi dhe trajnimi të punëtorëve në lidhje me mbrojtjen e faunës lokale, dhe një kod sjelljeje që ndalon gjuetinë pa leje ose vrasjen e qëllimshme të kafshëve të listuar në studimet bazë. Projekti duhet të zhvillojë PMB për të mbuluar fazën operacionale të projektit (shih masat zbutëse të fazës së ndërtimit më lart), dhe përfshin identifikimin dhe zbatimin e masave për rritjen e biodiversitetit dhe të sigurojë hapësirën për monitorimin e vazhdueshëm të biodiversitetit.</p>	<p>Shmangie e zënies së habitatit kritik nga facilitetet portuale</p> <p>Projekti duhet të modifikohet për të shmangur mbivendosjen dhe zënien e Habitatit Kritik IBA Gjiri i Lalzit</p> <p>Reduktimi i zhurmave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktimi i zhurmave nëpërmjet vendosjes së barrierave që eliminojnë zhurmat dhe përhapjen e tyre në zonën IBA Gjiri i Lalzit;</li> <li>• Reduktimi i zhurmave nga anijet dhe helikat duke inkurajuar mirëmbajtjen e duhur të pajisjeve gërmuese dhe transportuese;</li> <li>• Inkurajimi i reduktimit të shpejtësisë dhe të rrugëve alternative për të shmangur habitate të ndjeshëm e sidomos IBA Gjiri i Lalzit; përcaktimi i zonave të duhura buferike rreth zonave sensitive (IBA).</li> </ul> <p>Reduktimi i përplasjeve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pajisja e barrierave kundër zhurmës me shenja dalluese që eliminojnë përplasjet e shpendëve me barrierat akustike</li> <li>• Shmangie e punës gjatë natës ose ndriçim i duhur i mjeteve të punës</li> <li>• Trajnime të veçanta të fuqisë punëtore të angazhuar në punime gjurmimi dhe transport;</li> <li>• Reduktimi i shpejtësisë së mjeteve të punës në zonat me densitet të lartë të shpendëve detarë dhe ujorë;</li> </ul> <p>Reduktimi i ndotjes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menaxhimi i mbetjeve sipas një sistemi të kontrolluar të menaxhimit të integruar duke nisur nga reduktimi, ripërdorimi, riciklimi etj.</li> <li>• Ndërgjegjësim dhe zbatim i programeve të trajnimit/edukimit;</li> <li>• Vendosja e një sistemi të emergjencës për ndotjet vajore;</li> </ul>	E Moderuar
Ndikimet social-ekonomike				
Ndikimet në ekonomi dhe punësim	I Moderuar Pozitiv	<p>Veprimet e mëposhtme të projektit do të gjenerojnë faktorë ndikimi në ekonomi dhe komponentin e punësimit gjatë fazës operacionale:</p> <p>Funksionimi operacional i terminaleve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminali i ngarkesave më shumicë rifuxho;</li> <li>• Terminali i kontejnerëve;</li> <li>• Terminali i ngarkesave të përgjithshme të paketuara.</li> <li>• Funksionimi operacional i Faciliteteve Doganore.</li> </ul> <p>Ndikimet e mundshme në ekonomi, punësim dhe jetesë që rrjedhin nga veprimet e mësipërme shoqërohen me faktorin e mëposhtëm të ndikimit:</p> <p>Kërkesa për forcë punëtore;</p> <p>Kërkesa për forcë punëtore të lidhur me facilitetet e ndërlidhura me projektin</p> <p>Zinxhiri i furnizimit të faciliteteve.</p> <p>Punësimi gjatë kësaj periudhe, si ai i drejtpërdrejtë, dhe jo i drejtpërdrejtë, do të përbëhet kryesisht nga punonjës të dedikuar për funksionimin e aktiviteteve portuale të mallrave dhe të pasagjerëve dhe të aktiviteteve të tjera të lidhura.</p>	<p>Masat e mëposhtme të kërkuara nga Standartet e IFN do të zbatohen gjatë fazës së ndërtimit për komponentin e ekonomisë, punësimit dhe jetesës</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vendosja e procedurave transparente dhe të drejta të punësimit;</li> <li>• Miratimi dhe mirëmbajtja e politikave dhe sistemeve të menaxhimit të burimeve njerëzore ose procedurave me kërkesat e IFN dhe të ligjit kombëtar. Këto politika dhe procedura do të jenë të kuptueshme dhe aksesueshme për punëtorët, dhe në gjuhët kryesore të folura nga fuqia punëtore. Politikat dhe menaxhimi i burimeve njerëzore do të sigurojë: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mosdiskriminim dhe mundësi të barabarta për të gjithë punëtorët;</li> <li>✓ Përputhshmëri me ligjet kombëtare dhe standardet ndërkombëtare në lidhje me punësimin e të miturve;</li> <li>✓ Shmangien e çdo forme të punës së detyruar;</li> </ul> </li> </ul>	I Moderuar Pozitiv

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sigurimin që punëtorët të mos dekurajohen nga formimi ose anëtarësimi në organizata të punëtorëve;</li> <li>• Sigurimin e një informacioni të qartë dhe transparent mbi pagat, përfitimet dhe kushtet e punës;</li> <li>• Sigurimin e një mjedisi pune të sigurt dhe të shëndetshëm për punëtorët;</li> <li>• Sigurimi i mundësive të trajnimit për fuqinë punëtore vendase që do të punësohet gjatë fazës operative;</li> <li>• Sigurimi i mundësive të barabarta të punësimit për gratë dhe burrat;</li> </ul> <p>Zbatimi i një mekanizmi ankesash, i hapur për punëtorët e punësuar drejtpërdrejt nga Projekti dhe për të punësuarit jo drejtpërdrejt. Sigurimi që të gjithë punëtorët të punësuar janë të informuar se si të paraqesin ankesat. Të njëjtat masa do të zbatohen për punëtorët që nuk janë të punësuar drejtpërdrejt. Konsulenti/supervizori do të monitorojë standardet e punonjësve të kontraktorëve të saj gjatë gjithë kohëzgjatjes së Projektit përmes kontrolleve të rregullta të punës dhe SHSP.</p>	
Ndikimet në përdorimin e tokës dhe në jetesë	I Moderuar Negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit	<p>Veprimet e mëposhtme të projektit do të gjenerojnë faktorë ndikimi në komponentin e përdorimit të tokës dhe të pronësisë gjatë fazës së funksionimit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Funksionimi dhe mirëmbajtja e faciliteteve të Portit dhe Terminalëve;</li> <li>• Tokë e nevojitur për ndërtimin e Linjës Hekurudhore;</li> <li>• Ndikimet e mundshme në përdorimin e tokës dhe pronësi, që rrjedhin nga veprimet e mësipërme, shoqërohen me faktorin e mëposhtëm të ndikimit:</li> <li>• Ndryshimi në përdorimin e tokës dhe në pronësi.</li> <li>• Humbja e tokës në dispozicion për aktivitete bujqësore dhe kullota.</li> <li>• Humbja e të ardhurave nga aktivitetet e fermës për shkak të humbjes së tokës.</li> </ul>	<p>Masat zbutëse të renditura më poshtë ndjekin hierarkinë dhe do të kryhen në fazën e ndërtimit për komponentin e përdorimit të tokës dhe pronësisë:</p> <p>Shmangia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kur zgjidhen elementet e terrenit të projektit, kantieret e ndërtimit dhe rrugët e hyrjes, të shmangen për sa është e mundur vendndodhjet që janë toka ferme ose toka me praninë e pemëve frutore ose aseteve të tjera;</li> <li>• Të minimizohet sipërfaqja e tokës së zënë gjatë ndërtimit;</li> </ul> <p>Minimizimi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Përpilimi i Planit të Veprimit për Zhvendosje përpara fillimit të punimeve dhe aplikimi i tij gjatë fazës operative;</li> <li>• Mbështetja e grupeve dhe individëve vulnerabël në plotësimin e dokumentacionit të nevojshëm për marrjen e Certifikatës së Pronësisë;</li> <li>• Sigurimi i të gjitha kompensimeve përpara fillimit të aktiviteteve të ndërtimit;</li> <li>• Të gjithë përdoruesit e tokës, formal dhe informal do të kompensohen me vlerën e plotë të shpronësimit, e cila do të përcaktohet në PVZH.</li> <li>• Zbatimi i një mekanizmi specifik ankesash për blerjen e tokës dhe çështjet e restaurimit të mjeteve të jetesës. Sigurimi që të gjithë personat e prekur nga projekti të informohen se si të paraqesin ankesat. Sigurimi që mekanizmi i ankesave të menaxhohet në përputhje me udhëzimet e PVZH.</li> </ul> <p>Rehabilitimi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas përfundimit të aktiviteteve të ndërtimit, rikthimi i plotë i tokës me qira dhe sigurimi që ajo të dorëzohet në kushtet e saj origjinale, për aq sa është e mundur.</li> </ul>	I vogël në Moderuar Negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit
Ndikimet në Infrastrukturë dhe Shërbimet e Komunitetit	I Lartë Negativ – Të gjitha Facilitetet	<p>Burimet e Ndikimeve</p> <p>Gjatë fazës së Ndërtimit i infrastrukturës dhe Instalimi superstrukturës Portin dhe Linjën Hekurudhore parashikohen të kryhen këto aktivitete për Projektin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Punime gërmimi në det e tokë;</li> <li>• Punime mbushje në det;</li> <li>• Punime hidroteknike;</li> <li>• Punime civile ndërtesa e logjistika portuale;</li> <li>• Punime infrastrukturë rrugore e hekurudhore;</li> <li>• Punime për furnizimin me ujë kanalizime e kullime sipërfaqësore;</li> <li>• Punimet elektrike;</li> <li>• Punime mekanike;</li> <li>• Punime lidhur me instalimet e teknologjisë së komunikimit e informacioni dhe instalimin e pajisjeve e mjeteve të operimit;</li> <li>• Punimet e mësipërme do të kryhen për të ndërtuar:</li> <li>• Ndërtimi i dallgëthyeseve të reja dhe përmirësimi ekzistuesve;</li> <li>• Ndërtimi i kalatave;</li> <li>• Rrethimi i kantierit;</li> <li>• Ndërtimi / përmirësimi i rrugëve hyrëse të brendshme dhe të jashtme;</li> <li>• Ndërtimi i nënstacionit elektrik;</li> <li>• Ndërtimi i ndërtesave;</li> </ul>	<p>Masat zbutëse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studimi i rrejtë të infrastrukturës që furnizon me shërbime utilitare para çdo faze ndërtimi;</li> <li>• Marrëveshje e dokumentuar midis kontraktorëve dhe kompanive të shërbimeve dhe autoriteteve përpara ndërtimit;</li> <li>• Konfirmimi i gjendjes së rehabilitimit pas ndërtimit e firmosur nga pronari i tokës;</li> <li>• Angazhim me autoritetet lokale dhe kompanitë e shërbimeve për të siguruar vazhdimësinë e furnizimit për komunitetet.</li> <li>• Do të punohet me kompanitë lokale të shërbimeve për të siguruar përgjigje të koordinuar dhe të shpejtë ndaj rasteve të paplanifikuara si dëmtimi i linjave elektrike dhe ujësjellësit.</li> <li>• Zyrtarët e Ndërlidhjes me Komunitetin do të jenë prezent në frontet e punës për të siguruar që ndikimet nga ndërprerjet e planifikuara janë minimizuar dhe ndërprerjet e paplanifikuara janë menaxhuar siç duhet.</li> <li>• Projekti do të sigurojë shërbimeve dhe furnizime brenda kantierit duke përdorur burime të ndara nga shërbimet ndaj komunitetin.</li> <li>• Një mekanizëm ankese me përgjigje të shpejtë.</li> <li>• Zhvillimi i planit për kontrollin e rrejtë vaditës/kullues në bashkëpunim me autoritetet vendore përpara ndërtimit.</li> <li>• Kryqëzimet me kanalet e vaditjes/kullimit do të planifikohet në bashkëpunim me komunitetet lokale dhe nëse është e mundur këto do të planifikohen gjatë një kohe kur vaditja/kullimi nuk kërkohet.</li> <li>• Nëse kërkohet vaditja/kullimi nga përdoruesit e tokës, do të lehtësohet nga kontraktori.</li> <li>• Rikthimi i kanaleve në gjendjen e mëparshme;</li> </ul>	I vogël negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ndërtimi i parkut të mirëmbajtjes;</li> <li>Instalimi i kamerave të sigurisë CCTV (nëse është e aplikueshme) rreth vijës së rrethojës dhe pikave të hyrjes;</li> <li>Zhvendosja e linjës së transmissioinit;</li> <li>Instalimi i furnizimit me ujë;</li> <li>Instalimi i impiantit të trajtimit të ujërave të zeza;</li> <li>Testimi dhe komisionimi i pajisjeve dhe projektit në tërësi;</li> </ul> <p>Gjatë ndërtimit do të miratohet dhe çasja sipas fazave të projektit. Fillimisht rrugë bazike do të mundësojë aksesin e brendshëm për aktivitetet e ndërtimit.</p> <p>Një pjesë e kantierit do të përdoret si zonë akomodimi ku do të vendosen objektet e strehimit, pajisjet, objektet sanitare (portative) dhe kontejnerët.</p> <p>Për të siguruar akses në kantier nga rruga publike aty pranë, do të duhet të ndërtohet një rrugë e shkurtër aksesi në nivel të pranueshëm për transportin e pajisjeve, materialeve dhe njerëzve.</p> <p>Receptorët Potencialisht të Prekur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Banesat afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>Familjarët që varen nga shërbimet dhe infrastruktura lokale (p.sh. furnizimi me energji elektrike, furnizimi me ujë, shërbimi i kanalizimeve të ujërave të zeza, etj.);</li> <li>Bizneset afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>Institucionet arsimore, shëndetësore, kulturore, administrative, etj., që ndodhen afër vendeve të ndërtimit dhe përgjatë rrugëve të aksesit;</li> <li>Ndërmarrjet publike dhe private përgjegjëse për shërbimet dhe infrastrukturën publike;</li> <li>Kompanitë private dhe publike të transportit publik dhe privat;</li> <li>Sistemi lokal i ujitjes dhe kullimit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ndërlidhësi me komunitetin do të jetë prezent në secilin front pune.</li> <li>Projekti do të zbatohet një procedurë ankimi, që do të specifikojë kohën e kërkuar të përgjigjes</li> </ul>	
Ndikimet në Shëndetin, Sigurinë dhe Mbrojtjen e Komunitetit	I Lartë Negativ – Të gjitha Facilitetet	<p>Siguria e objekteve portuale dhe hekurudhore.</p> <p>Rreziqet lidhen që mund të ndikojnë mbi mirëqenien e komunitetit dhe perceptimin e tyre mbi sigurinë e zonës.</p> <p>Aspektet Shëndetësore të Mjedisit Gjatë fazës operacionale të projektit ndikimet mbi cilësinë e ajrit mund të ndodhin vetëm pranë objekteve kryesore. Edhe pse në nivelet e parashikuara të emetimit, ndikimi mbi shëndetin ka gjasa të jetë i parëndësishëm, shqetësimet në lidhje me emetimet mund të çojnë në uljen e perceptimit të mirëqenies.</p> <p>Ndryshimet në mjedisin pamor të shoqëruara me prezencën e objekteve portuale, si dhe modifikimet e terrenit mund të ndikojnë gjithashtu në mirëqenien e banorëve të komuniteteve në afërsi, për shkak të ndryshimeve të perceptimit të tyre mbi territorin. Modifikimet e terrenit, mund të ndikojnë negativisht mbi dobinë rekreative të pamjeve natyrore.</p> <p>Receptori</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Përdoruesit familjarë të shërbimeve dhe infrastrukturës;</li> <li>Përdoruesit publikë të shërbimeve dhe infrastrukturës;</li> <li>Përdoruesit privatë të shërbimeve dhe infrastrukturës;</li> <li>Ofruesit e shërbimeve;</li> </ul> <p>Administratorët dhe subjektet përgjegjëse për infrastrukturën</p>	<p>Një projekt i madh infrastrukturor si Porti dhe Hekurudha mbart mundësinë për një numër rreziqesh për shëndetin publik dhe sigurinë publike për komunitetet përgjatë gjurmës dhe përreth zonës së ndërtimit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rreziqet kyçe gjatë ndërtimit mes të tjerash lidhen me fuqinë punëtore në ndërtim - ndërveprimin me komunitetin, si për shembull sjella e keqe e punonjësve (p.sh. konfliktet fizike gjatë pirjes, ngacmimi i femrave), përhapja e sëmundjeve ngjitëse, përfshi këtu edhe sëmundjet seksualisht të transmetueshme (SST), rreziqe të shtuara aksidentesh të shkaktuara nga konstruksionet e mëdha logjistike dhe transporti, si rezultat i kalimit të palejuar të sheshit të ndërtimit, konkurrencës për akses ndaj kujdesit shëndetësor, dëmtim të burimeve lokale dhe ndryshim mjedisor.</li> <li>Në varësi të rezultateve të kontraktorit, një pjesë e punëtorëve mund të jena nga zona të tjera;</li> <li>APD duhet të ndërmarrë një numër masash të bazuara në praktikën më të mira ndërkombëtare me qëllim adresimin e një sërë rreziqesh të shëndetit publik, mbrojtjen dhe sigurinë që lidhen me prezencën e një fuqie të madhe punëtore dhe aktivitetet ndërtuese.</li> <li>Kontraktorëve do t'iu kërkohej që të zbatohet me përpikmëri detyrimet dhe masat mbrojtëse. Kjo përfshin mes të tjerash përpilimin e Kodit të Sjelljes së Punonjësve (përfshi alkoolin, ndalimin e veprimtarive të paligjshme, përfshirë prostitutat dhe konsumimin e substancave të jashtëligjshme) dhe trajnimin e detyruar ndërgjegjësues (përfshirë çështjet që lidhen me SST) të punonjësve si pjesë e trajnimit të tyre, kontrollin shëndetësor falas për punonjësit, sigurimin e shërbimeve shëndetësore në kantiere (kujdesin parësor shëndetësor dhe ndihmën e shpejtë).</li> <li>Me qëllim uljen e rreziqeve të aksidenteve do të zhvillohet Plani i Menaxhimit të Trafikut, shoferët e kamionëve dhe mjeteve të ndërtimit duhet të kualifikohen dhe të ndjekin trajnimin SHSM dhe të demonstrojnë shëndet dhe fizik të mirë, ndërkohë që shenjat paralajmëruese dhe takimet informuese me popullsinë lokale të zhvilluara gjatë fazës së ndërtimit do të shmangin kalimin e palejuar të shesheve të ndërtimit.</li> <li>Për popullsinë vendase do të jetë i disponueshëm Mekanizmi i Ankesave dhe Ndërlidhësi i Komunitetit do të jenë në zonë për të adresuar menjëherë çështjet e ngritura që lidhen me shëndetin, sigurinë dhe mbrojtjen e komunitetit. Projekti do të sigurojë kujdes shëndetësor për çdo pjesëtar të komunitetit që dëmtohet si rezultat i aktiviteteve të projektit.</li> </ul>	I vogël negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit
Ndikimet në Peizazhin dhe Pamjen Vizuale	I Moderuar	<p>Receptorët që mund të ndikohen</p> <p>Karakterit dhe burimet e peizazhit, dhe pamja vizuale e natyrës do të transformohet në pamjen e një zonë me industriale.</p> <p>Kushtet referuese të veçanta që mund të kenë ndikim</p>	<p>Masat zbutëse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Përdorimi i ndriçimit gjatë natës përtej orëve normale të punës në minimumin e nevojshëm për qëllime sigurie dhe mbrojtjeje.</li> </ul>	I vogël negativ – Të gjitha Facilitetet e Portit

Tema	Niveli i pritshëm i ndikimit	Përmbledhje e burimeve të ndotjes dhe receptorëve	Masat Zbutëse	Niveli i pritshëm i ndikimit pas masave zbutëse
		<p>Shkalla e shtrirjes së tokës nga ku mund të jenë të dukshme aktivitetet; Zonat me bimësi ku mund të ndodhin humbje fizike; Shtrirja dhe shpërndarja e receptorëve pamorë rreth zonës; Faktorët e Projektit që mund të kenë ndikim. Gjatë ndërtimit, ndikimet e drejtpërdrejta në peizazh përfshijnë si më poshtë: Humbjet e drejtpërdrejta të peizazhit ose dëmtimet fizike ndaj elementeve të peizazhit. Ndryshimet e drejtpërdrejta të peizazhit marrës që vijnë si pasojë e ngritjes së strukturave dhe objekteve të përkohshme që mundësojnë punimet e ndërtimit. Prania e ndërtesave të qëndrueshme ose të lëvizshme, e makinerive dhe e automjeteve që lidhen me ndërtimin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bimësia ekzistuese të mbrohet sa të jetë e mundur. Nëse do të nevojitet, do të realizohet rrethimi me gardh.</li> <li>Të gjitha kantieret do të mirëmbahen në gjendje të rregullt.</li> <li>Peizazhi do të kthehet në gjendjen fillestare pas përfundimit të punimeve të ndërtimit dhe të mendohet një dizajn/lyerje e objekteve në mënyrë që pamja të jetë sa më afër dhe në sintoni me mjedisin.</li> </ul>	
Vlerësimi i Ndikimeve të Trashëgimisë Kulturore				
	I moderuar	<p>Ekzistojnë dy kategori të ndikimit të mundshëm të projektit të propozuar në burimet arkeologjike/të trashëgimisë kulturore: I drejtpërdrejtë. Një ndikim i drejtpërdrejtë fizik në burim nga ndërtimi i projektit, që përfshin si ndarjen ashtu dhe heqjen e plotë të mbetjeve; dhe Indirekt. Ndikimet negative në vendosjen vizuale (vizual setting) të burimit nga ndërtimi i projektit (një ndikim i përkohshëm), ose shqetësime nga faktorë të tillë si dridhjet, ndryshimet në hidrologji, etj.</p> <p>Zonat e trashëgimisë kulturore janë shumë të prekshme dhe të ndjeshme ndaj aktiviteteve të Projektit, veçanërisht ndaj aktiviteteve të ndërtimit. Aktivitetet e projektit mund të sjellin ndikime që prekin cilësinë, karakterin, funksionin ose pamjen e zonave të trashëgimisë kulturore. Katër mekanizmat që kanë potencial për të ndikuar në mënyrë të konsiderueshme në vendet e trashëgimisë kulturore janë: Shqetësime të drejtpërdrejta fizike në vendet/kantieret gjatë ndërtimit Ndikimet fizike indirekte, të tilla si dridhjet dhe ndotja nga 1) aktivitetet e ndërtimit si shpërthimet apo pilotimet me makineri çekiç, 2) lëvizja e automjeteve dhe e pajisjeve të rënda dhe 3) efektet negative në mjedisin ose rrethinat e zonave të trashëgimisë kulturore gjatë fazës së funksionimit (p.sh. zhurma nga operacionet pranë një vendi kulti); Ndalimi i hyrjes së përdoruesve në kantiere; dhe Efektet negative në vendosjen dhe ambientin e kantierëve/zonave të punimeve.</p>	<p>Prandaj, masat e mëposhtme zbutëse do të merren parasysh gjatë punimeve të ndërtimit në afërsi të aseteve të vëzhguara dhe të mundshme të TK: Pas kërkesës kombëtare, duhet të arrihet një marrëveshje tre-palëshe me një entitet të licencuar dhe me Institutin Kombëtar të Trashëgimisë Kulturore, duke detajuar kërkesat specifike, të cilat do të ndiqen periodikisht nga punimet për gërmimin; Gjatë zbatimit, siç përshkruhet në legjislacionin për Trashëgiminë Kulturore, punimet tokësore do të mbikëqyren sipas Ligjit nr. 27, datë 17.05.2018, "Për Trashëgiminë Kulturore dhe Muzetë", neni 144-147; Konsultimi me përdoruesit e vendit/objektit/asetit duhet të bëhet nëpërmjet OKK-së për të kuptuar përdorimin e vendit, kufijtë e vendndodhjes dhe kohën e aktiviteteve fetare dhe kulturore që mund të interferojnë me ndërtimin, funksionimin ose aktivitetet e çmontimit; Ndërprerja e aksesit të përdoruesit/ vizitorit, veçanërisht në vendet me vlerë kulturore, ka të ngjarë të shkaktojë probleme në komunitet, dhe kështu, aty ku është e mundur, programi i ndërtimit duhet të sigurojë që pajisjet dhe aktivitetet e projektit të planifikohen dhe vendosen në të tillë mënyrë që të shmangët kufizimi i çdo aksesit në vendin në fjalë dhe të mbahet nën kontroll zhurma e mundshme gjatë çdo veprimtarie fetare e kulturore; Zhvilloni dhe zbatoni Procedurën e Trashëgimisë Kulturore brenda PMTN;</p>	I vogël

## 5 Ndikimet e mundshme në mjedisin ndërkufitar

Zhvillimi i projektit për ndërtimin dhe operimin e Portit Porto Romano do të zhvillohet në territorin shqiptar dhe vlerësohet se nuk do të shkaktojë ndikime në nivel ndërkufitar.

## 6 Rekomandimet dhe Konkluzionet

Projekti i propozuar konsiderohet i rëndësishëm dhe i dobishëm pasi do të kontribuojë në rritjen socio-ekonomike të zonës përmes krijimit të punësimit, rritjes së të ardhurave nga aktivitetet e peshkimit dhe tregtisë dhe sigurimin e shfrytëzimit të Zonës Ekskluzive Ekonomike (ZEE) të vendit dhe rritjen e Sektorit të Ekonomisë Blu.

Pavarësisht këtyre përfitimeve, do të ketë ndikime negative mjedisore dhe sociale të cilat do të shoqërojnë zhvillimin e Portit të Porto Romano.


Shqetësimet kryesore përfshijnë ndikimin e pastrimit dhe hedhjes në ekosistemin detar, derdhjet e naftës dhe menaxhimin e tyre, humbjen e mjeteve të jetesës dhe ndotjen.

Ky raporti ka rekomanduar masa zbutëse dhe plane monitorimi për të adresuar ndikimet negative, të cilat përfshijnë përdorimin e barrierave të llumit gjatë pastrimit, përfrimin e aktiviteve të gjermimit që të përkojnë me periudha vjetore me rrezik të ulët për migrimin e mega faunës si balenat dhe gjatë periudhës së musonit juglindor kur peshkimi dhe aktivitetet e tjera janë në nivelin më të ulët.


Gjatë ndërtimit ku pritet pastrimi dhe hedhja e dherave, mund të lindin konflikte të mundshme në lidhje me aksesin në zonat tradicionale të peshkimit dhe ndikimin në Zonat e përdorimit nga Komuniteti.

Për të zbutur këto konflikte, propozuesi do të përdorë Planet e Menaxhimit dhe Monitorimit të Mjedisit të rekomanduara në këtë dokument.

# A1 Licenca e kompanisë



MINISTRIA E ZHVILLIMIT  
DHE TREGETISË DHE SHËRIMARISË



Qendra Kombëtare e Biznesit  
National Business Center

## LICENCË

Numri serial: LN-9678-06-2015/2  
NUIS/NIPT: K619260120

**Subjekti:** ABKONS

**Adresa:** Tiranë, TIRANË, Tiranë, Njesia bashkiake nr.2, Rruga Themistokli Gërmenji, perballë RTSH, Kati II.

**Kodi:** III.2.A (1+2)      **Kod tjetër:**

**Data e lëshimit:** 26/10/2017      **Afati i vlefshmërisë:** Pa afat

**Kategoria**

Shtërbime ekspertize dhe/ose profesionale lidhur me ndikimin në mjedis

**Nënkategoria**

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis

**Veprimtari specifike**

1. Ndikim në mjedis
2. Auditim mjedisor

**Specialiteti**

**Emërtimi përshkruar i veprimtarisë**

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis (Auditim mjedisor. Ndikim në mjedis).

**Kufizime specifike**

Licenca ushtrohet sipas kujzimeve në legjislacionin në fuqi

**Detyrime specifike**


Licenca ushtrohet sipas detyrimeve në legjislacionin në fuqi

**Vendi i kryerjes së veprimtarisë**

Në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

**Nënskrimi i sportelit**

*Dajana Stafa*



Kjo certifikatë mbetet pronë e Qendrës Kombëtare të Biznesit dhe duhet të kthehet në rast se ka ndryshim të ndonjë detaji ose ndërpritat detyrimi ligjor për të qenë person i tatueshëm.