



Financed under a specific grant agreement no 2018/402-850 from EU IPA II Multi-Beneficiary Programme for Albania, Bosnia and Herzegovina, North Macedonia, Kosovo*, Montenegro and Serbia

Kuadri i Investimeve të Ballkanit Perëndimor Instrumenti Lehtësues për Projektet e Infrastrukturës (IPF)

Asistenca Teknike 8 (IPF 8)

Korridori 8 hekurudhor
Projekti i detajuar për rehabilitimin e
hekurudhës Durrës–Rrogozhinë,
WB21-ALB-TRA-01

Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis

Ceshtjet që duhen trajtuar në
raportin e Vleresimit të Ndikimit në
Mjedis

PERMBLEDHJE JO-TEKNIKE

Nentor 2020

Kuadri i Investimeve të Ballkanit Perëndimor

Instrumenti Lehtësues i Projekteve të Infrastrukturës

Asistenca Teknike Nr 8 (IPF 8)

Infrastrukturë, Energji, Mjedis, Projekte sociale, Transport, dhe Digjitalizimi i veprimtarisë ekonomike

TA2018148 R0 IPA

Studimi i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

Çështjet kryesore që duhen trajtuar në raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

PERMBLEDHJE JO-TEKNIKE

Nëntor 2020

Asistenca Teknike për këtë projekt financohet nga Kuadri i Investimeve të Ballkanit Perëndimor që është një nismë e përbashkët e Komunitetit Europian, Institucioneve Financiare Ndërkombëtare, dhuruesve dypalësh dhe qeverive të Ballkanit Perëndimor, të cilat mbështesin zhvillimet socio-ekonomike dhe përpjekjet për pranimin e vendeve të Ballkanit Perëndimor në Bashkimin Europian nëpërmjet sigurimit të fondeve dhe asistencës teknike për investime strategjike.

Shënim: Autori merr përgjegjësi të plotë për përmbajtjen e këtij raporti. Mendimet e shprehura në këtë raport nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e Bashkimit Europian ose Bankës Europiane të Investimeve

PROJEKTI NR.

DOKUMENT NO.

WB21-ALB-TRA-01

VERSION

DATA

PERSHKRIM

PERGATITI

KONTROLLOI

MIRATOI

V01

Nëntor 2020

Permbledhje e çështjeve kryesore të VNM

Ardian Shehu

Dritan Peshtani
Kostas Tzanakakis

Richard Thadani

Instrumenti Lehtësues i Projekteve të Infrastrukturës – Asistenca Teknike 8 (IPF8) - TA2018148 R0 IPA
REHABILITIMI I HEKURUDHES DURRES-RRGOZHINE
Permbledhje e ceshtjeve kryesore qe do te trajtohen ne raportin e Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis

PERMBAJTJA

1	Qëllimi i Këtij Dokumenti	7
1.1	Cfare perfaqeson ky dokument	7
1.2	Ligji mbi Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis dhe Projekti	7
1.3	Palet e perfshira ne projekt dhe standartet mjedisore	7
1.4	Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis dhe ceshtjet kryesore mjedisore	8
2	Projekti i Rehabilitimit të Hekurudhës Durrës-Rrogozhinë	9
2.1	Qellimi dhe objektivat e projektit	9
2.2	Cila eshte gjendja e tanishme e hekurudhës Durrës – Rrogozhinë?	9
2.3	Thelbi i projektit	10
2.4	Pronësia mbi token	12
3	Zona e Shtrirjes se Projektit	15
3.1	Shtrirja gjeografike dhe qendrat e banuara	15
3.2	Zona te ndjeshme apo me status te vecante mbrojtjeje	15
4	Ceshtjet kryesore mjedisore te lidhura me projektin	16
5	Hapat e metejshem	18
6	Materiali i shfrytëzuar	19

Lista e tabelave

Table 4.1_ Ceshtjet kryesore mjedisore te lidhura me projektin e hekurudhës Durres-Rrogozhine	16
---	----

Lista e figurave

Figure 2.1_ Planimetria e hekurudhes Durres-Rrogozhine	14
Figure 2.2 Prerje tipike tërthore e trasesë dhe njëra anë e brezit të vijës hekurudhore	14
Figure 2.3_ Fillimi i projektit dhe trekendeshi i Shkozetit	14

Shtojca

Shtojca 1: Ortofoto e zones se projektit, ne shkallen 1:25.000

(Dokument i paraqitur vecmas, ne formatin pdf)

Lista e shkurtimeve

Shkurtim	Emri i plote
AKM	Agjensia Kombëtare e Mjedisit
ARM	Agjensi Rajonale e Mjedisit
BE - EU	Bashkimi European – European Union
BEI - EIB	Banka Europiane e Investimeve - European Investment Bank
BERZH -EBRD	Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim – European Bank for Reconstruction and Development
HSH	Hekurudha Shqiptare
IPF	Instrumenti Lehtësues i Projekteve të Infrastrukturës - Investment Project Facility
KE - EC	Komisioni European – European Commission
FS	Studim Fizibiliteti - Feasibility Study
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
PFS	Parafizibilitet
SEETO	Observatori i Transportit për Evropën Jug-lindore – South East Europe Observatory
TEN-T	Rrjeti European i Transportit - Trans European Network - Transport
ToR	Termet e Referencës - Terms of Reference
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
WBIF	Kuadri i Investimeve të Ballkanit Perëndimor – Western Balkans Infrastructure Framework

1 Qëllimi i Këtij Dokumenti

1.1 Çfarë përfaqëson ky dokument

Projekti i Rehabilitimit të Hekurudhës Durrës-Rrogozhinë i nënshtrohet një studimi të thelluar mjedisor. Si i tillë, në fillim përgatitet një raport mbi çështjet kryesore që do të trajtohen në raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis. Raporti mbi çështjet kryesore (ESIA Scoping Report) u përgatit (në gjuhën angleze), në tetor 2020, ndërsa ky dokument është një përmbledhje jo-teknike e tij, në gjuhën shqipe.

1.2 Ligji mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis dhe Projekti

Bazuar në Ligjin No 10440/2011 "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis"¹, i përditësuar, Projekti I rehabilitimit të hekurudhës Durrës-Rrogozhinë përfshihet në shtojcën I, të këtij ligji, si vijon:

Shtojca I, Pika 7: "*(a) Ndërtim i hekurudhave për distanca të gjata*"

Megjithatë në variantin anglisht emri i projektit përfshin fjalën "rehabilitim - rehabilitation", në të vërtetë kemi të bëjmë me një ndërtim hekurudhe, sepse e gjithë linja hekurudhore me gjatësi 33.1 km, përfshirë urat dhe tunelin e Rrogozhinës, do të ndërtohen të reja.

Ndërtimi do të bëhet kryesisht në gjurmën e hekurudhës ekzistuese.

1.3 Palët e përfshira në projekt dhe standardet mjedisore

Projekti financohet nga një grant i BE-së, në kuadër të Kornizës së Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF) ku institucioni ndërkombëtar financiar mbështetës për investimin është Banka Evropiane e Investimeve (BEI). Zhvilluesi i projektit është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), ndërsa përfituesi Hekurudha Shqiptare (HSH).

Meqenëse Projekti financohet nga Banka Evropiane e Investimeve, studimi i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis duhet të plotësojë standardet mjedisore e sociale të kësaj Banke.

¹ <http://www.qbz.gov.al/Ligje.pdf/mjedisi/ligji%20per%20mjedisin.pdf>

1.4 Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis dhe çështjet kryesore mjedisore

Perpara se të hartohet raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis, Projekti i nenshtrohet një faze studimi gjatë së cilës hartohet projekti paraprak (Preliminary Design) dhe përzgjidhen çështjet kryesore që do të trajtohen nga këndvështrimi mjedisor e social. Gjatë kësaj faze kryhen veprimet e mëposhtme:

- Konsultim me aktoret kryesore të interesuar dhe të përfshirë në projekt;
- Studim paraprak i zonës së projektit, bazuar në të cilën nxirren përfundime mbi aspektet me të ndjeshme mjedisore e sociale në këtë zonë;
- Kërkesat kryesore të ligjit shqiptar, të Bashkimit Europian, dhe të Bankes (BEI) mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis.

Bazuar në:

- Vecoritë mjedisore e sociale në zonën e projektit;
- Të dhëna kryesore, paraprake të projektit;
- Mendimet dhe kërkesat e aktoreve kryesore, të përfshirë në projekt; dhe
- Standartet mjedisore e sociale shqiptare, të Bashkimit Europian dhe të Bankes që financojnë studimin.

Jepin mendime nëse projekti është i përputhshëm në mjedisin biofizik e socioekonomik. Në rast se shihet se mund të ketë dëme të mëdha dhe të pariparueshme, atëherë sugjerohen ndryshime në projekt.

Të gjitha këto veprime pasqyrohen në një raport të quajtur raporti i çështjeve kryesore mjedisore. Në gjuhën angleze ky raport quhet "ESIA Scoping report".

2 Projekti i Rehabilitimit të Hekurudhës Durrës- Rrogozhinë

Segmenti hekurudhor Durrës-Rrogozhinë (shih figuren 1.1, me poshte dhe ortofoton ne shtojcen 1) është pjesë e linjës hekurudhore Durrës - Pogradec, e cila parashikohet te lidhet me Maqedodine Veriore ne fshatin Lin, për të kompletuar Korridorin VIII në kuadër të rrjeteve TEN-T²/SEETO³.

2.1 Qëllimi dhe objektivat e projektit

Qëllimi i projektit: Pergatitja e projektit te detajuar për rehabilitimin/ndertimin e linjës hekurudhore Durrës – Rrogozhinë si pjesë e Korridorit VIII, në kuadër të rrjeteve TEN-T/SEETO.

Segmenti hekurudhor Durrës-Rrogozhinë (shih figuren 1.1, me poshte dhe hartën ne shtojcen 1) është pjesë e linjës hekurudhore Durrës - Pogradec, e cila parashikohet te lidhet me Maqedodine Veriore, ne fshatin Lin, për të kompletuar Korridorin VIII në kuadër të rrjeteve TEN-T⁴/SEETO⁵.

Synimi i përgjithshëm: Rehabilitimi i Korridorit VIII të transportit në Shqipëri, nepermjet përmirësimit te transportit, uljes se trafikut rrugor dhe përmirësimit te cilesise së ajrit nga ndotja prej automjeteve.

Synimet e vecanta: Pikësynimet e vecanta përfshijnë:

- Rehabilitimin e strukturës së hekurudhës (traseja, shinat, traversat);
- Rehabilitimin e superstrukturës (urat, tombinot, tunelet);
- Rehabilitimin e stacioneve dhe sistemit të sinjalizimit;
- Ndërprerjen e kryqëzimeve të paligjshme me rrugët lokale, etj.

Projekti fillon pas stacionit te Shkozetit, pasi pjesa e linjës hekurudhore Shkozet – Durrës do të rehabilitohet në kuadër të punimeve për linjën hekurudhore Tiranë – Durrës (studimi i të cilës ka përfunduar dhe pritët fillimi i punimeve).

2.2 Cila është gjendja e tanishme e hekurudhës Durrës – Rrogozhinë?

Kjo linje hekurudhore u ndërtua për trenat e mallrave dhe pasagjerëve me shpejtësi deri në 80km/orë. Aktualisht, për shkak të amortizimit dhe dëmtimeve të ndryshme, shpejtësia arrin deri në 40km/orë për trenat e udhëtareve dhe 35km/orë për trenat e mallrave.

Dëmtimet, mosmirëmbajtja dhe amortizimi i kësaj vije hekurudhore në vite vërehen kryesisht në aspektet e mëposhtme:

- **Strukturë të amortizuara dhe dëmtuar**

² TEN-T: Rrjeti Ndër Evropian – Transport

³ SEETO: Observatori i Transportit për Europën Jug-lindore

⁴ TEN-T: Rrjeti Ndër Evropian – Transport

⁵ SEETO: Observatori i Transportit për Europën Jug-lindore

- ✓ shinat dhe traversat janë të amortizuara dhe të dëmtuara - shinat janë projektuar për ngarkesë më të vogël se sa standardet evropiane. Traversat prej druri janë shpesh të dëmtuara rëndë;
 - ✓ traseja nuk është mirëmbajtur dhe ka pësuar dëmtime në shumë vende. Materiali mbushës i saj është heterogjen dhe jo i ngjeshur siç duhet; mospastrimi i bimësisë ka dëmtuar trasenë dhe shpatet e saj; gjithashtu traseja ekzistuese (5.5m gjerësi) nuk është në përputhje me standardet evropiane (6.0m gjerësi)
- **Superstrukturë të amortizuar dhe dëmtuar**
 - ✓ tobinot janë shpesh të dëmtuara dhe të mbushura me sedimente;
 - ✓ tuneli i Rogozhinës (me gjatësi 380m) ka dëmtime në strukturë;
 - ✓ urat kanë dëmtime të vogla dhe parrakët e tyre nuk ekzistojnë më;
 - ✓ sistemi i kullimit përgjatë linjës hekurudhore është shpesh i dëmtuar dhe jashtë funksionit;
- **Stacione pasagjerësh/mallrash të dëmtuar** – stacionet dhe platformat përkatëse janë në gjendje të mjerueshme
- **Nivel i ulët sigurie**
 - ✓ sistemi i sinjalizimit është i vjetërsuar, i dëmtuar dhe krejtësisht jashtë funksionit;
 - ✓ kryqëzimet e ligjshme me rrugët automobilistike janë të parrethuara dhe paraqesin burim aksidentesh;
 - ✓ në shumë vende rrugët automobilistike dytësore ndërpresin në mënyrë të paligjshme linjën hekurudhore;
 - ✓ në shumë vende kalime të paautorizuara këmbësorësh kalojnë mbi linjën hekurudhore.

2.3 Thelbi i projektit

Ne anglisht emri i projektit është "Detailed Design for the Rehabilitation of the Durres – Rogozhine Railway Section". Por, pavaresisht se emërtohet si "rehabilitim", ne te vertete ky projekt është ndërtim i mirefillte i hekurudhës me gjatësi 33.1km, nga Durresi ne Rogozhine, sepse përfshin:

- Zgjerimin e trasesë nga 5.5 ne 6.6m, nga Shkozeti ne Rogozhine, ne një gjatësi prej 33.1 km. Ky zgjerim behet për tu përshtatur me standardet Europiane, te cilat kërkojnë një gjerësi minimale prej 6.0m. Zgjerimi deri ne 6.6m do te behet për te mundësuar elektrifikimin e mëvonshëm te hekurudhës (shih figurën 1.2);
- Prishjen e një pjese te urave ekzistuese dhe ndërtimin e urave te reja, ne te njwjetin vend, në përputhje me standardet Europiane dhe kushtet gjeologo-inxhinjerike e sizmologjike te zonës se projektit. Ndërsa urat

qe nuk do te prishen do te rehabilitohen dhe pershtaten me kerkesat e projektit;

- Prishjen dhe rindertimin e tunelit te Rogozhinës, me gjatësi prej 380m. Tuneli mund te zgjerohet për t’ju pershtatur elektrifikimit te ardhshëm te hekurudhës. Duhet theksuar se elektrifikimi nuk është pjese e këtij projekti;
- Përmirësimin e trupit te trasesë. Neqoftese permbush standartet, materiali mbushës do te hiqet dhe traseja do te rimbushet, duke shtuar edhe material tjetër. Theksojmë se materiali mbushës ekzistues do te ripërdoret, sa me tepër te jete e mundur, për trasenë;
- Përmirësimin e gjurmës horizontale te trasesë, ne rastet kur rrezja e saj është me e vogël se 500m. Rritja e rrezes se gjurmës se trasesë behet për te rritur shpejtësinë e trenave. Projekti parashikon përmirëson e gjurmës horizontale ne segmente te shkurtër te hekurudhës ekzistuese, si ne Kavaje e Lekaj.
- Përmirësimin e gjurmës vertikale te trasesë. Ky përmirësim do te behet për te siguruar pjerrësinë e duhur te linjës hekurudhore. Përmirësimi do te behet për te rritur shpejtësinë e trenave.
- Ndërtimin e rrjetit te kullimit, nga Shkozeti ne Rogozhine. Tombinot e reja do te kenë diametër me te madh se ai ekzistues;
- Ndërtimin e nënkalimeve për këmbësoret dhe mjetet. Me kërkesën e bashkësive vendore, projekti parashikon edhe nënkalime te reja, si për shembull përballë shkollës se fshatit Lekaj, etj.;
- Prishjen e ndërtesave te stacioneve (Golem, Kavaje, Lekaj e Rogozhine) dhe ngritjen e ndërtesave te reja, sipas kushteve bashkëkohore;
- Sigurimin e kryqëzimeve me rrjetin rrugor kombëtar e vendor. Kryqëzimet me rrjetin rrugor janë burim aksidentesh te shpeshta. Një pjese e kryqëzimeve ekzistuese janë përgjithësisht te pasigurta. Një pjese sigurohen me punonjës te hekurudhës, qe ulin e ngrehin trarin, ne rast kalimi trenash. Disa kryqëzime janë pa trarë dhe pa punonjës hekurudhe. Veç këtyre, janë hapur edhe kryqëzime te reja, te paligjshme. Gjithashtu, ekziston një numër i larte kalimesh, ku këmbësoret kalojnë tërthor shinave për te dale ne anën tjetër te linjës hekurudhore. Projekti parashikon mbylljen e kalimeve te paligjshme. Ndërkohe, mund te ligjërohen vetëm një pjese e tyre, te cilat, se bashku me ato te ligjshme ekzistuese, to te behën te sigurta;
- Ndertimi i rrugëve te reja dytësore, pak a shume paralel me hekurudhën, si kompensim nga mbyllja e kalimeve te paautorizuara. Do te ndertohen rreth 1.4 km rruge ne zonën e Shkozetit dhe 0.4 km për nënkalimin e ri ne Lekaj;

- Ndërtimin e një sistemi sinjalizimi bashkëkohor, për te koordinuar lëvizjet e trenave dhe shmangur aksidentet e incidentet;
- Ndërtimin e një sistemi video-vëzhgimi bashkëkohor, për te mbajtur nën mbikëqyrje te përhershme vendet me nevralgjike te hekurudhës, përfshire stacionet;
- Rrethimin me gardh te hekurudhës, ne te gjithë gjatësinë e saj, për te shmangur kalimin mbi shina te banoreve te zonës se projektit.
- Rehabilitimin e trekëndëshit te Shkozetit (shih figurën 2.3 me poshtë), ne mënyre qe trenat qe vijnë nga Shqipëria e Mesme (Elbasani) dhe jugu i vendit, me destinacion Tiranën e veriun e vendit, te mos kalojnë nga Durrësi.

Ne përfundim te fazës se përmirësimit te projektit paraprak, mbeten ende disa çështje pezull, te cilat janë te nevojshme, por jashte detyres se projektimit te Konsulentit. Përfshirja e ture ne projekt eshte ende duke u diskutuar me nga BEI;

- Hapja/ndërtimi/përmirësimi i tre rrugëve ndihmese/paralele me stacionet Lekaj, Kavaje e Rrogozhine, te cilat janë te nevojshme, per te siguruar hyrjen ne shtepite e ndertuara rishtas perreth stacioneve hekurudhore;
- Përshtatjen e mbikalimeve këmbësore te ndërtuar për rrugën automobilistike Plepa-Kavaje. Gjithsej janë tete mbikalime te tilla, një pjese e te cilëve kalojnë vetëm rrugën automobilistike, por jo hekurudhën, e cila ndodhet ngjitur me rrugën. Mbikalimet janë ndërtuar me struktura metalike.
- Zevendesimi i strukturave ekzistuese te cilat perdoren si nenkalime rrugore me nenkalime rrugore qe plotesojne standartet aktuale te projektimit te rrugeve .
- Ndertimin e 4 nenkalimeve te reja per kembesoret ne vende ku ka fluks te larte kembesoresh si Kavaje, Shkolla ne Lekaj, Rrogozhine.

2.4 Pronësia mbi token

Pronësia sipas kuadrit ligjor shqiptar

Punimet e ndërtimit të linjës hekurudhore do të kryhen në pronën e Hekurudhës Shqiptare, e cila është edhe përfituesja e projektit.

Te gjithë elementët e hekurudhës ndodhen brenda brezit të vijës hekurudhore (shih fig. 1.3), i cili është pronë e Hekurudhës Shqiptare (sipas ligjit Nr. 9317/204, i ndryshuar me ligjin 142/2016, i quajtur ndryshe Kodi Hekurudhor). Sipas këtij Kodi: "*Brez i vijës hekurudhore*" është toka në të dyja anët e vijës

hekurudhore, me gjerësi minimale 5 metra, duke u nisur nga fundi i skarpatës së trasesë, kur nuk ka kanale, dhe nga fundi i kanaleve mbrojtëse dhe kulluese”.

Sipas VKM 280/2015 i ndryshuar me VKM 756/2016, “çdo ndërtim informal përjashtohet nga legalizimi në rastin kur: *cënon sistemin ose shkel brezin mbrojtës të vijës hekurudhore ekzistuese funksionale, të nivelit kombëtar, sipas përcaktimeve të ligjit nr. 9317, datë 18.11.2004, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar”.*

Pronësia ne gjurmën e hekurudhës

Në rast se gjurma e hekurudhës, pranë tunelit të Rogozhinës, mund të shmanget nga gjurma e tanishme, shmangja do të jetë vetëm 1.2m. Kjo do të thotë se ky segment i trasese së re do të ndodhet brenda brezit të vijës hekurudhore, pra në pronën e Hekurudhës Shqiptare. Si rrjedhim, nuk do të ketë shpronësime.

Pronësia ne rastin e stacioneve

Stacionet e reja ne Kavaje, Lekaj e Rogozhine do te ndertohen ne pronen e hekurudhes shqiptare.

Ndertesa e re e stacionit te Golemit do te jete pak a shume ne vendin e tanishem, por duhet shpronesim per rrugen lidhese dhe sheshin e jashtem te stacionit.

Shpronëesimet do të kryhen sipas ligjeve në fuqi, si dhe duke respektuar standartet e BEI.

Pronësia ne rastin e rrugëve ndihmese

Shumica e rrugëve ndihmese/paralele do te perftohen nga:

- Hapja e rrugëve te reja, ne prone bashkiake;
- Hapja e rrugëve te reja, ne pronen e Hekurudhes Shqiptare, brenda brezit hekurudhor;
- Hapja e rrugëve te reja, ne prone private.

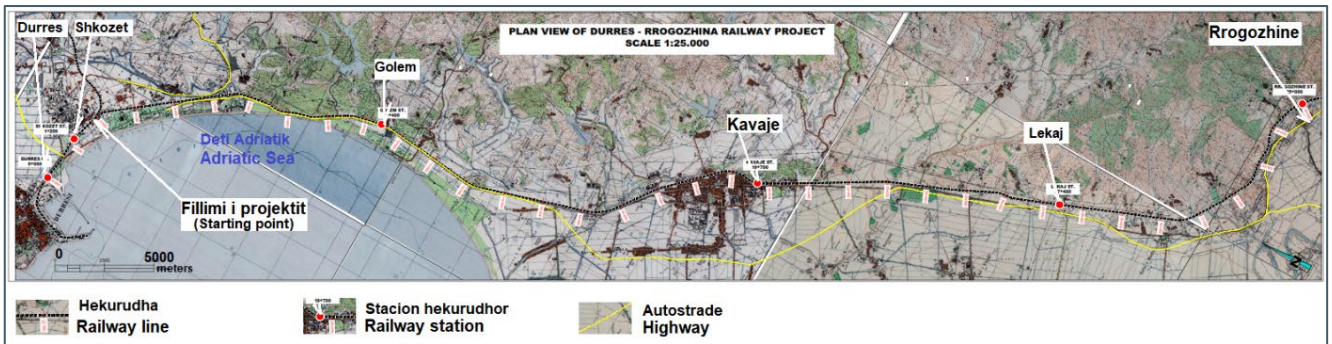


Figure 2.1_Planimetria e hekurudhës Durrës-Rrogozhinë

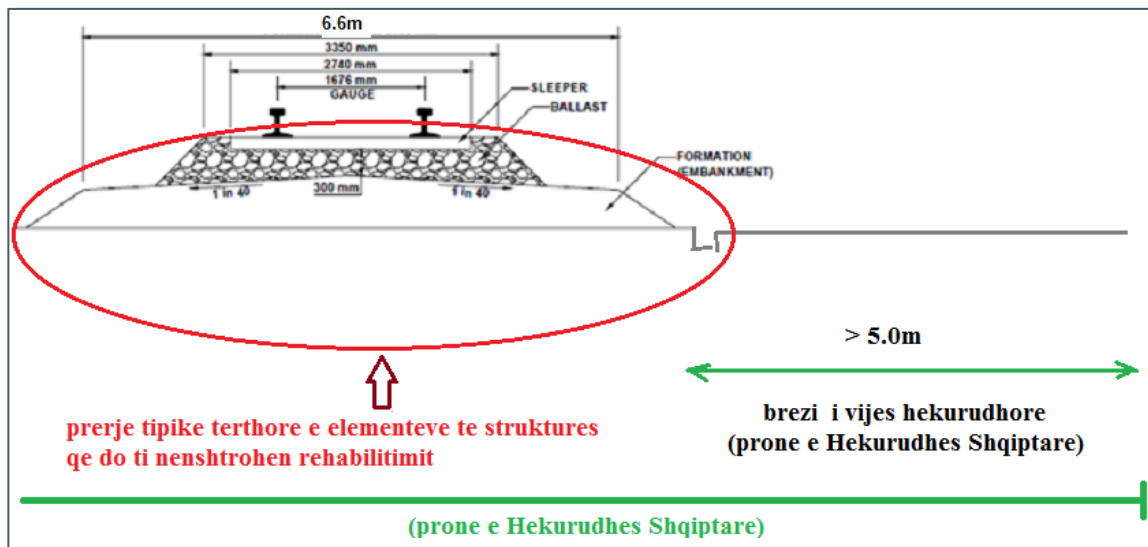


Figure 2.2 Prerje tipike tërthore e trasesë dhe njëra anë e brezit të vijës hekurudhore



Figure 2.3_Fillimi i projektit dhe trekëndëshi i Shkëzetit

3 Zona e Shtrirjes se Projektit

3.1 Shtrirja gjeografike dhe qendrat e banuara

Projekti përfshin vijën hekurudhore nga Shkozeti ne Rogozhine, me gjatësi 33.1 km. Kjo hekurudhe përshkon bashkitë Durrës, Kavaje dhe Rogozhine. Stacionet hekurudhore përgjatë kësaj linje janë Golem, Kavaje, Lekaj dhe Rogozhine.

Ne shtojcën bashkangjitur këtij materiali jepet hekurudha dhe ortofotoja e zonës se projektit, ne shkallen 1:25.000.

3.2 Zona te ndjeshme apo me status te veçante mbrojtjeje

Punimet e ndërtimit përfshijnë vetëm linjën ekzistuese hekurudhore, me gjatësi 33.1 km, nga Shkozeti në Rogozhinë, e cila nuk përshkon asnjë zonë të mbrojtur apo me larmi biologjike të pasur, nuk dëmton burime ujore, objekte historike /arkeologjike, etj.

4 Çështjet kryesore mjedisore te lidhura me projektin

Çështjet kryesore, te lidhura me mjedisin biofizik e socio ekonomik, dhe qe duhen trajtuar ne raportin e Vlerësimit te Ndikimit ne Mjedis, dalin nga:

- Studimi paraprak i mjedisit ekzistues ne zonën e projektit;
- Ndërhyrjet qe do te behën nga ndërtimi i hekurudhës; dhe
- Kërkesat e veçanta te aktoreve kryesore te projektit, përfshire bashkitë dhe popullsinë vendore.

Ne përfundim te projektit paraprak dhe raportit te çështjeve kryesore mjedisore, del se këto çështje përfshijnë:

Tabele 4.1_Ceshtjet kryesore mjedisore te lidhura me projektin e hekurudhës Durrës-Rrogozhine

Nr	Çështja	Sqarim
Çështje te lidhura me mjedisin biofizik e infrastrukturën		
1	Ndryshimet klimatike	Rritja e nivelit te detit dhe hekurudha, ne pjesët me te ulta – zona e Plepave
2		Shtimi i sasisë se rreshjeve 24-oreshe dhe përmytja e hekurudhës, nënkallimeve, etj.
3		Shtimi i sasisë se rreshjeve 24-oreshe dhe kapaciteti i urave, tombinove, e kanaleve kulluese
4	Gjeologjia inxhinjerike	Studimi i truallit dhe ndërtimi i një traseje te qëndrueshme.
5		Studimi i truallit dhe themelet e urave
6	Tërmetet	Ndërtimi i urave te qëndrueshme, ne kushtet sizmike te zonës se projektit.
7	Ujerat sipërfaqësore dhe përmytjet	Prurjet e lumenjve e përrenjve dhe kapaciteti i urave, tombinove, e kanaleve kulluese
8	Ujerat nëntokësore dhe furnizimi me ujë te pijshëm	Ujerat nëntokësore dhe përdorimi i tyre për furnizimin e fshatrave te zonës. Demet e mundshme ne cilësinë e ujerave nëntokësore, ne rastin e puseve hidrogeologjike te ndodhur pranë hekurudhës.
9	Infrastruktura	Kryqëzimet me rrugët automobilistike kryesore e dytësore; Kryqëzimet me linjat ajrore apo

Nr	Çështja	Sqarim
Çështje të lidhura me mjedisin biofizik e infrastrukturën		
		nëntokësore elektrike e të telekomunikimit; Kryqëzimet me linjat e furnizimit me ujë të pijshëm; Kryqëzimi me linjat e transmetimit të gazit (IAP).
10	Zhurmat dhe dridhjet	Si pasojë e ndërtimeve kaotike urbane, shumë ndërtesa ndodhen pranë hekurudhës. Lind nevoja e masave mbrojtëse kundër zhurmave.
11	Mbetjet	Rehabilitimi i trasesë, prishjet e një pjese të urave e tobinove, prishjet e ndërtesave të stacioneve, etj. do të krijojnë mbetje të ngurta, të cilat duhen trajtuar në përputhje me strategjitë e ligjet përkatëse. Megjithatë, hartuesit e projektit do të marrin parasysh ripërdorimin e tyre në mbushjen e trasesë.
12	Aksidentet dhe incidentet	Aksidentet dhe incidentet hekurudhore
Çështje të lidhura me mjedisin social		
13	Problemet e pronësisë	Pronësia mbi tokën dhe kompensimi, në rast se projekti kërkon tokë në pronë private
14	Shqetësimet për mbylljen e kalimeve të paautorizuara	Probleme të kalimit të hekurudhës në vendet ku është e nevojshme (shkolla, etj.)
15	Lehtësim i kalimit në zonat bujqësore	Probleme të ndërtimit të nënkalimeve për bagëtinë dhe mjetet bujqësore, në zonat ku lartësia e trasesë lejon ndërtimin e këtyre nënkalimeve.
16	Zhvendosjet e banoreve vendas	Në ndërtesën e stacionit të trenit, Rogozhine, banojnë dy familje, të cilat duhen sistemuar në banesë të tjera.

Në tabelën e mësipërme janë renditur çështjet që do të përbejnë thelbin e analizës së vlerësimit të ndikimit në mjedis.

5 Hapat e mëtejshëm

Faza e përgatitjes së projektit paraprak (preliminary design) dhe e çështjeve kryesore që duhen trajtuar në raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis, pasohet nga konsultimet mbi projektin paraprak.

Në gjendjen e tanishme nuk është akoma e qartë sipërfaqja e tokës private që duhet për rrugët ndihmese.

Me pas kalohet në përgatitjen e projektit të hollësishëm. Njëkohësisht me këtë projekt, përgatitet edhe raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis, i cili ka si synim kryesor shmangien e ndikimeve negative në mjedis ose zvogëlimin e tyre.

Bazuar në Raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis, Ministria e Turizmit dhe mjediset lëshon Deklaratën Mjedisore, e cila është e domosdoshme për të marrë lejen e ndërtimit për projektin në fjalë.

6 Materiali i shfrytëzuar

1. "Projekti i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Durrës – Rrogozhine, Shqipëri" – Raporti i Çështjeve Mjedisore (ESIA Scoping Report). COWI-IPF 8. Tetor, 2020;
2. "Projekti i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Durrës – Rrogozhine, Shqipëri" – Projekti Paraprak (Preliminary Design). COWI-IPF 8. Tetor, 2020;
3. "Studimi i parafizibilitetit për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durrës – Pogradec dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore Lin – kufiri Shqipëri/Maqedoni"- Faza 1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Janar 2018; Ligji nr 10440/2011: "Mbi Vlerësimin e Ndikimit ne Mjedis";
4. "Studimi i Fizibilitetit për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durrës – Rrogozhine"- Faza 2. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Nëntor 2018;
5. Ligji 142/2016: "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë";
6. Vendim i Këshillit të Ministrave Nr. 280, datë 1.4.2015 "Për përcaktimin e kriterëve, procedurave e dokumentacionit të zbatueshëm për të kualifikuar ndërtimet pa leje, shtesat anësore dhe/ose në lartësi, në ndërtime me leje";
7. Ligji 10440/2011: "Mbi vlerësimin e Ndikimit në Mjedis";
8. Vendim i Këshillit të Ministrave nr 912/2015: "Mbi metodologjinë kombëtare të vlerësimit të ndikimit në mjedis";
9. Direktiva 2011/92/KE, rishikuar me Direktivën 2014/52, datë 12.03 2014: "Mbi Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" – (Direktiva mbi VNM);
10. Vendim i këshillit të ministrave nr 686/2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësi e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore", i përditësuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr 714/2019;
11. ASIG geoportal – zonat e mbrojtura - mjedisore
<https://geoportal.asig.gov.al/map/?auto=true>
12. ASIG geoportal – zonat e mbrojtura - monumente kulture
<https://geoportal.asig.gov.al/map/?auto=true>