

**Hekurudha Shqiptare**

**PROJEKTI: REHABILITIMI I LINJËS  
HEKURUDHORE DURRËS – RROGOZHINË**

**PËRMBLEDHJA JO TEKNIKE**

**PRILL 2026, SHQIPERI**

## Përmbledhje

1.	Hyrje.....	4
1.1	Përmbledhje e projektit .....	5
1.2	Përshkrim i projektit.....	5
1.3	Kuadri ligjor.....	12
1.3.1	Legjislacionit Kombëtar Kryesor Përkatës .....	12
1.3.2	Legjislacionit Ndërkombëtar Kryesor Përkatës .....	12
1.3.3	Konteksti i BERZH-it.....	13
1.3.4	Konsultimi, Angazhimi dhe Publikimi për Palët e Interesit.....	13
2.	Përmbledhje e ndikimeve të mundshme në mjedis dhe ndikimeve sociale.....	14
2.1	Ndikimet në gjeologji dhe tokë.....	14
2.2	Ndikimet në trupat ujorë.....	15
2.3	Ndikimet në ajër .....	16
2.4	Ndikimet si pasojë e ndryshimeve klimatike .....	17
2.5	Ndikime në zhurma dhe vibrime.....	18
2.6	Menaxhimi i mbetjeve.....	19
2.7	Ndikimet në biodiversitet.....	19
2.8	Ndikimet në pejsazh.....	20
2.9	Ndikimet në mjedisin social.....	21
2.10	Ndikime në trashëgiminë kulturore .....	25
3.	Planet për manaxhimin mjedisor dhe social .....	26

## Lista e figurave

Figura 1: Pamje në plan e linjës hekurudhore Durrës–Rrogozhinë .....	5
Figura 2: Traseja hekurudhore nga km 1+876 deri në km 5+100 .....	7
Figura 3: Traseja hekurudhore nga km 5+100 deri në km 15+000 .....	7
Figura 4: Traseja hekurudhore nga km 15+000 deri në km 28+000 .....	8
Figura 5: Traseja hekurudhore nga km 28+000 deri në km 35+384 .....	8
Figura 6: Vendndodhja e TPS Rrogozhinë .....	10
Figura 7: Vendndodhja e SPN Golem .....	11

## Lista e tabelave

Tabela 1: Koordinatat e hekurudhës .....	6
Tabela 2: Koordinatat e stacioneve .....	6
Tabela 3: Koordinatat e TPS Rrogozhinë .....	10
Tabela 4: Koordinatat e SPN Golem .....	10

## 1. Hyrje

**Ky projekt konsiston në rindërtimin, modernizimin dhe elektrifikimin (komponent i ri i projektit) e linjës hekurudhore Durrës – Rrogozhinë.**

Projekti hekurudhor është pjesë e zhvillimit të rrjetit kombëtar hekurudhor dhe një segment i rëndësishëm i Korridorit Pan-Evropian VIII, i cili lidh rajonin e Adriatikut me Ballkanin Lindor dhe më tej me rrjetin evropian të transportit. Ky korridor konsiderohet prioritet strategjik për Shqipërinë dhe rajonin, pasi synon përmirësimin e lidhjeve ndërkombëtare, rritjen e sigurisë së transportit dhe zhvillimin ekonomik të qëndrueshëm.

Rehabilitimi i kësaj linje hekurudhore dhe elektrifikimi i saj është një ndër prioritetet e Qeverisë Shqiptare në sektorin e transportit dhe është përfshirë në programet kombëtare të zhvillimit të infrastrukturës dhe në planet për integrimin e rrjetit shqiptar me Rrjetin Trans-Evropian të Transportit (TEN-T). Projekti mbështetet financiarisht nga institucionet ndërkombëtare financiare, përfshirë Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) dhe Bankën Evropiane të Investimeve (BEI), si dhe nga fondet e Bashkimit Evropian.

Linja hekurudhore Durrës – Rrogozhinë është ndërtuar midis viteve 1947–1950 dhe gjatë dekadave të fundit ka pësuar degradim të konsiderueshëm për shkak të mungesës së mirëmbajtjes. Gjendja aktuale e infrastrukturës ka kufizuar shpejtësinë e trenave, sigurinë dhe funksionalitetin e shërbimit hekurudhor. Projekti synon rikonstruksionin dhe elektrifikimin e rreth 33 km linjës hekurudhore ekzistuese, duke përmirësuar standardet teknike, sigurinë dhe besueshmërinë e transportit për pasagjerë dhe mallra.

Punimet kryesore të projektit përfshijnë rehabilitimin e trasesë ekzistuese hekurudhore, rindërtimin e stacioneve, përmirësimin e urave dhe kalimeve në nivel, modernizimin e sistemit të sinjalizimit dhe telekomunikacionit, ndërtimin e infrastrukturës së nevojshme për elektrifikim si dhe rritjen e sigurisë përgjatë linjës përmes menaxhimit të kalimeve dhe infrastrukturës ndihmëse. Projekti ndjek kryesisht gjurmën ekzistuese duke përmirësuar profolin horizontal dhe vertikal të linjës.

Segmenti hekurudhor shtrihet nga zona e Shkozetit në Durrës deri në stacionin e Rrogozhinës dhe kalon nëpër territoret administrative të bashkive Durrës, Kavajë dhe Rrogozhinë. Traseja kalon në zona urbane, gjysmë-urbane dhe rurale, duke përfshirë zona turistike bregdetare, zona bujqësore dhe segmente me ndjeshmëri mjedisore.

Ky dokument përbën Përmbledhjen Jo-Teknike të raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) për projektin dhe paraqet informacionin kryesor në një gjuhë të thjeshtë dhe të kuptueshme për publikun. Përmbledhja përfshin përshkrimin e projektit, procesin e VNM-së, kushtet ekzistuese mjedisore dhe sociale, ndikimet e mundshme gjatë ndërtimit dhe operimit, masat e propozuara për menaxhimin dhe minimizimin e ndikimeve, si dhe një përmbledhje të procesit të informimit dhe angazhimit të palëve të interesuara, përfshirë mekanizmin e trajtimit të ankesave.

## 1.1 Përmbledhje e projektit

Projekti parashikon rehabilitimin dhe elektrifikimin funksional të linjës hekurudhore ekzistuese ndërmjet Durrësit dhe Rrogozhinës, me synim përmirësimin e standardeve të sigurisë dhe operimit të transportit hekurudhor. Linja aktuale operon me kapacitet të kufizuar për shkak të amortizimit të infrastrukturës, dëmtimit të elementëve të superstrukturës dhe mungesës së sistemeve moderne të kontrollit dhe sinjalizimit.

Ndërhyrjet e planifikuara fokusohen në përmirësimin e qëndrueshmërisë strukturore të linjës, rritjen e besueshmërisë së shërbimit dhe reduktimin e rreziqeve për përdoruesit dhe komunitetet përreth. Projekti synon të krijojë kushte për operim më efikas të trenave të pasagjerëve dhe mallrave, duke mundësuar shpejtësi më të larta dhe standarde më të mira sigurie krahasuar me gjendjen aktuale.

Traseja kalon në zona me karakteristika të ndryshme territoriale, duke përfshirë zona urbane të dendura, zona turistike bregdetare, sipërfaqe bujqësore dhe segmente me ndjeshmëri ekologjike. Për këtë arsye, ndërhyrjet janë projektuar kryesisht brenda korridorit ekzistues hekurudhor, në mënyrë që të kufizohet ndikimi mbi përdorimin aktual të tokës dhe aktivitetet ekonomike lokale.

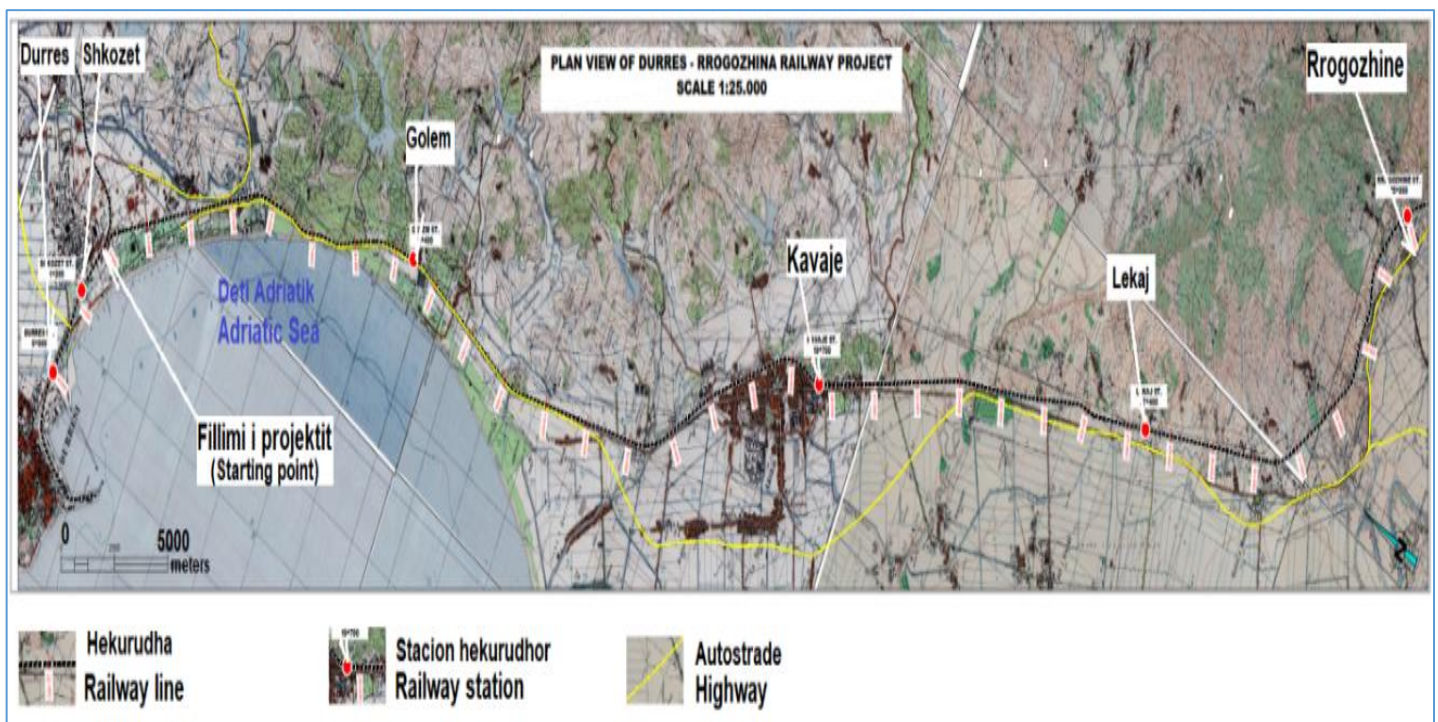


Figura 1: Pamje në plan e linjës hekurudhore Durrës–Rrogozhinë

## 1.2 Përshkrim i projektit

Zona e projektit përfshihet brenda territoreve të bashkive Durrës, Kavajë dhe Rrogozhinë, si më poshtë:

- Bashkia Durrës: nga km 0+000 deri në km 8+500;
- Bashkia Kavajë: nga km 8+500 deri në km 23+150;
- Bashkia Rrogozhinë: nga km 23+150 deri në km 35+384.

Në tabelën e mëposhtme paraqiten koordinatat e pikës së fillimit dhe përfundimit të linjës hekurudhore Durrës–Rrogozhinë. Këto koordinata janë të dhëna për referencë teknike dhe bazohen në sistemet gjeodezike të përdorura në projekt, duke mundësuar identifikimin e saktë të pozicionit të trasesë në terren dhe përputhjen me dokumentacionin projektues.

Tabela 1: Koordinatat e hekurudhës

		X	Y
<b>UTM</b>	Fillimi	373117.881	4574844.561
	Mbarimi	388562.797	4548027.416
<b>KRGJSH</b>	Fillimi	456802.195	4575694.910
	Mbarimi	472558.195	4549050.696
<b>GK</b>	Fillimi	4372903.917	4576703.106
	Mbarimi	4388355.160	4549875.004

Në tabelën në vijim paraqiten koordinatat e stacioneve kryesore përgjatë linjës hekurudhore Durrës–Rrogozhinë. Këto koordinata janë të dhëna për referencë teknike dhe bazohen në sistemet gjeodezike të përdorura në projekt, duke mundësuar identifikimin e saktë të vendndodhjes së secilit stacion dhe përputhjen me gjurmën e projektuar të linjës hekurudhore.

Tabela 2: Koordinatat e stacioneve

Stacioni	UTM		GK		KRGJSH	
	x	y	x	y	x	y
<b>Plazh</b>	373810.301	4574198.870	4373757.693	4576110.151	457502.168	4575057.098
<b>Golemi</b>	376575.459	4568277.567	4376524.004	4570186.376	460335.988	4569166.685
<b>Kavaja</b>	379838.087	4559417.492	4379787.992	4561322.602	463701.099	4560342.647
<b>Lekaj</b>	383102.703	4552339.296	4383053.970	4554241.452	467047.606	4553300.711
<b>Rrogozhina</b>	388051.932	4548445.665	4388005.262	4550346.196	472042.434	4549463.163

Traseja e linjës hekurudhore ndjek kryesisht linjën ekzistuese. Pika e fillimit ndodhet pranë stacionit të Shkozetit (km 1+876), ndërsa pika përfundimtare është stacioni i Rrogozhinës.

Linja kalon në zona urbane, gjysmë-urbane dhe rurale. Terreni është përgjithësisht i sheshtë, me përjashtim të një segmenti pranë Rrogozhinës ku terreni bëhet kodrinor dhe përshkohet nga tuneli i Rrogozhinës.

Nga km 1+876 deri në km 5+100 (Shkozet–Plepa), linja kalon në një zonë me dendësi të lartë banimi.

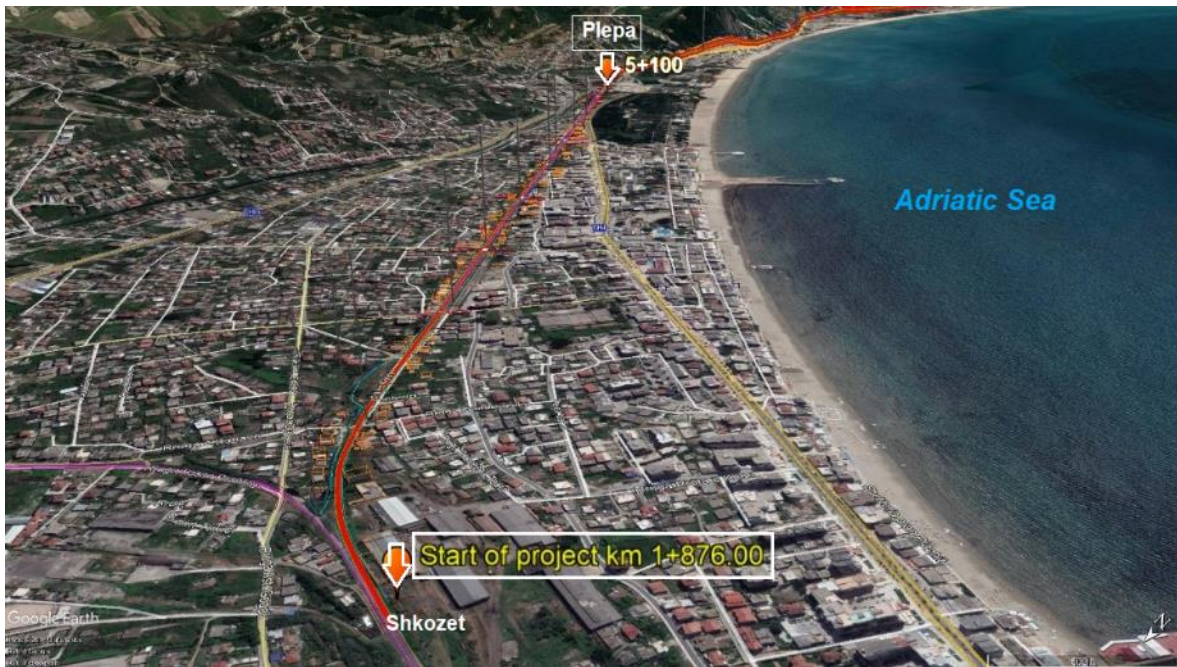


Figura 2: Traseja hekurudhore nga km 1+876 deri në km 5+100

Nga km 5+100 deri në km 15+000 (Plepa–qyteti i Kavajës), linja kalon në terren të ulët përmes zonave urbane, gjysmë-urbane dhe rurale. Në anën lindore terreni është kodrinor deri rreth km 9+380, ndërsa më tej bëhet më i butë. Traseja është e rregullt dhe shkon paralelisht me autostradën Durrës–Rrogozhinë.



Figura 3: Traseja hekurudhore nga km 5+100 deri në km 15+000

Nga km 15+000 deri në km 28+000, linja kalon pothuajse në terren tërësisht të sheshtë. Në km 19+120 ndodhet stacioni i qytetit të Kavajës.

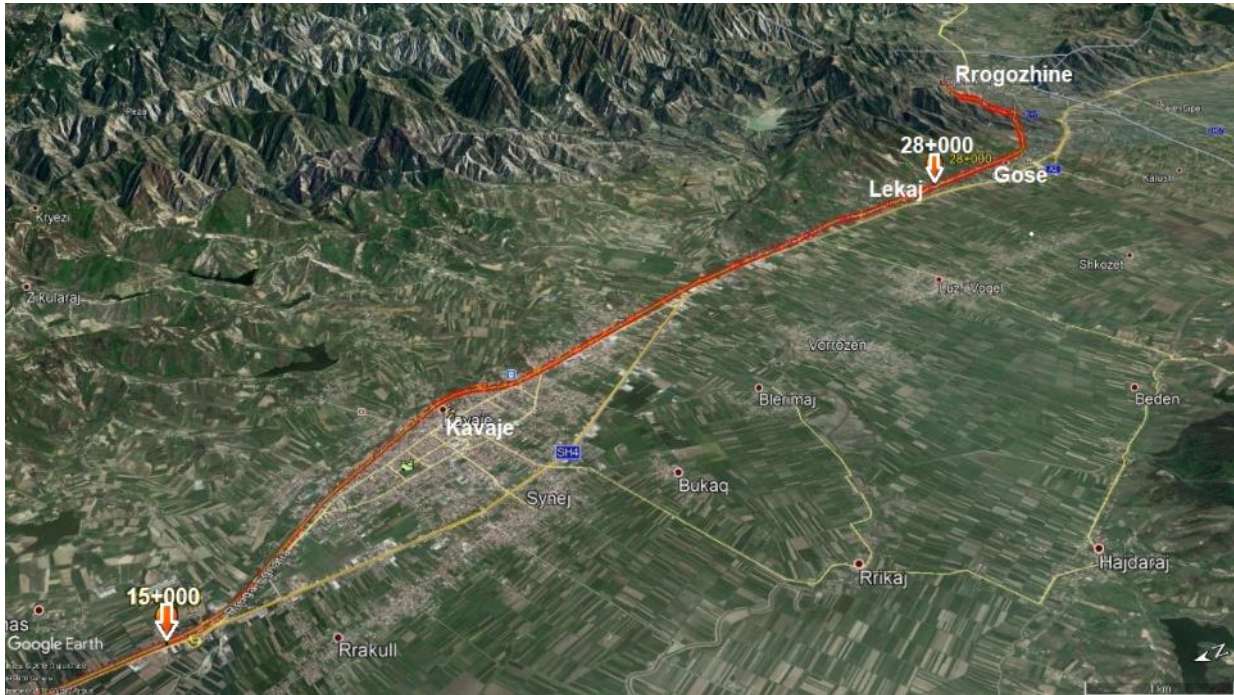


Figura 4: Traseja hekurudhore nga km 15+000 deri në km 28+000

Nga km 28+000 deri në km 35+384, linja kalon kryesisht në terren kodrinor, ku ndodhet edhe tuneli i Rrogozhinës me gjatësi rreth 380 metra.

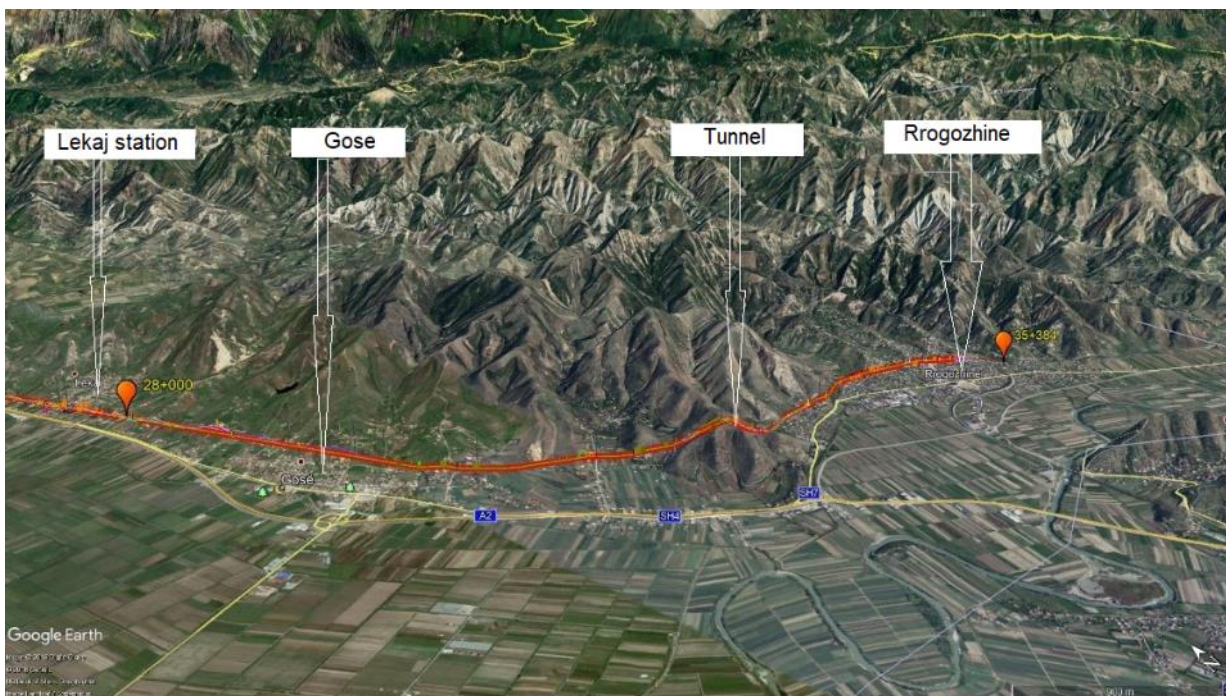


Figura 5: Traseja hekurudhore nga km 28+000 deri në km 35+384

Projekti përfshin një seri ndërhyrjesh infrastrukturore dhe teknologjike përgjatë gjithë gjatësisë së linjës hekurudhore, të cilat synojnë përmirësimin e funksionimit dhe sigurisë së saj gjatë fazës së operimit.

### Rehabilitimi i linjës hekurudhore

Ndërhyrjet kryesore lidhen me rinovimin e plotë të strukturës së shtratit hekurudhor, duke përfshirë:

- zëvendësimin e shinave ekzistuese;
- rinovimin e traversave dhe ballastit;
- zgjerimin e superstrukturës deri në 6.6m
- stabilizimin e trupit të hekurudhës;
- përmirësimin e sistemit të drenazhimit përgjatë linjës për të shmangur akumulimin e ujërave dhe dëmtimin e infrastrukturës.

Në disa segmente do të realizohen korigjime të vogla të gjurmës për të përmirësuar parametrat e sigurisë dhe stabilitetit operacional, pa ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme korridorin ekzistues.

### **Strukturat inxhinierike**

Projekti përfshin rehabilitimin ose rindërtimin e strukturave ekzistuese përgjatë linjës, duke përfshirë:

- ura hekurudhore që paraqesin amortizim strukturor;
- zgjerimin dhe përmirësimin e tunelit pranë Rrogozhinës për përmbushjen e standardeve teknike europiane të sigurisë dhe funksionimit hekurudhor, duke siguruar hapësirën e nevojshme teknike për operim të sigurt dhe për të mundësuar elektrifikimin e linjës;
- përmirësimin e platformave dhe objekteve në stacionet hekurudhore.

Këto ndërhyrje synojnë rritjen e qëndrueshmërisë strukturore dhe përshtatjen e infrastrukturës me kërkesat moderne të operimit.

### **Elektrifikimi i linjes hekurudhore**

Elektrifikimi i linjës hekurudhore do të mundësojë furnizimin me energji elektrike të trenave gjatë gjithë trasesë. Ky sistem do të mbështetet mbi shtylla metalike me rrjetë çeliku, me lartësi rreth 8–11 m mbi shinë, të vendosura përgjatë linjës me intervale të rregullta. Në zona me kthesa ose në ura dhe tunele, hapësirat ndërmjet shtyllave janë më të shkurtra, duke u përshtatur me kushtet e terrenit. Në pjesët me tunel, elementët e tij do të fiksohen drejtpërdrejt në strukturën e tunelit.

Energjia elektrike do të shpërndahet nëpërmjet nënstacioneve të tërheqjes (110/25 kV). Për këtë projekt parashikohet ndërtimi i një nënstacioni tërheqjeje (TPS Rrogozhinë) në km 32+710, me një sipërfaqe të propozuar prej 45×80 m. Për ndarjen e seksioneve të linjës, në km 10+480 parashikohet instalimi i një shtylle ndarëse seksioni (SPN Golem), e cila do të zërë një sipërfaqe prej 10×6 m dhe do të shoqërohet me një kontejner teknik me dimensione 2.2×4.10 m. Konsumi vjetor i energjisë elektrike për operimin e hekurudhës vlerësohet të jetë rreth 100 GËh. Fushat elektromagnetike të gjeneruara nga sistemi pritet të qëndrojnë brenda kufijve të pranueshëm si në afërsi të trasesë, ashtu edhe pranë nënstacioneve.

Koordinatat e TPS Rrogozhine per versionin perfundimtar te miratuar:

Tabela 3: Koordinatat e TPS Rrogozhinë

Nr.	E	N
P1	4386155.035013707	4550432.194310117
P2	4386146.574884311	4550476.497781841
P3	4386225.463462877	4550489.981643786
P4	4386233.923592279	4550445.678272089

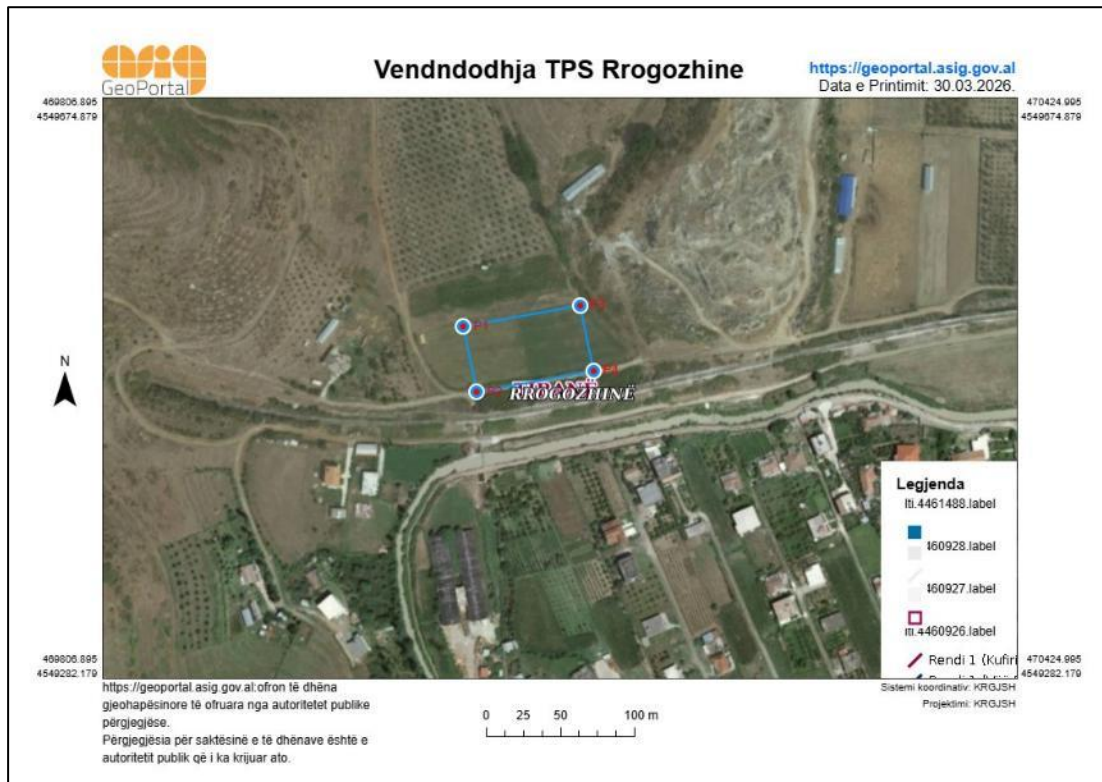


Figura 6: Vendndodhja e TPS Rrogozhinë

Koordinatat e SPN Golem per versionin perfundimtar te miratuar:

Tabela 4: Koordinatat e SPN Golem

Nr.	E	N
P1	4376568.921868924	4569280.259370536
P2	4376574.898021354	4569279.465309369
P3	4376573.8767008735	4569269.474635745
P4	4376567.900564218	4569270.268561888



Figura 7: Vendndodhja e SPN Golem

## Kalimet dhe siguria përgjatë linjës

Një element i rëndësishëm i projektit është menaxhimi i kalimeve në nivel. Aktualisht ekziston një numër i madh kalimesh formale dhe informale që paraqesin rrezik për sigurinë publike. Projekti parashikon:

- modernizimin dhe pajisjen e kalimeve ekzistuese në nivel sipas standardeve të sigurisë hekurudhore;
- mbylljen dhe racionalizimin e kalimeve informale ose të paautorizuara për reduktimin e aksesit të pakontrolluar;
- ndërtimin e nënkalimeve ose mbikalimeve në zona të caktuara me fluks të lartë lëvizjeje;
- vendosjen e gardheve mbrojtëse përgjatë segmenteve me ekspozim më të lartë ndaj ndërhyrjeve njerëzore, me qëllim rritjen e sigurisë publike dhe kufizimin e aksesit të paautorizuar në linjë.

## Sistemet teknologjike

Do të instalohen sisteme të reja sinjalizimi dhe telekomunikacioni për kontrollin e trafikut hekurudhor dhe kontrollin e sistemit elektrik të linjes, të cilat do të përmirësojnë menaxhimin e lëvizjes së trenave dhe do të reduktojnë rrezikun e aksidenteve.

## Alternativat e propozuara të projektit

Studimi i fizibilitetit i vitit 2018 analizoi alternativa të ndryshme për projektimin e projektit, duke marrë në konsideratë dy mundësi kryesore:

- (1) rehabilitimin e linjës hekurudhore në gjurmën ekzistuese dhe

(2) përmirësimin e trasejes për të përmbushur standardet evropiane të shpejtësisë.

Opsioni i dytë u vlerësua si më i favorshëm.

Gjatë analizës së projektit u mor në konsideratë nëse linja do të vazhdonte të funksiononte pa elektrifikim apo do të përmirësohej duke kaluar në një linjë të elektrifikuar, në përputhje me standardet evropiane. Pas krahasimit të alternativave, u përzgjedh elektrifikimi i linjës, pasi kjo zgjidhje siguron përfitime të rëndësishme mjedisore. Elektrifikimi eliminon emetimet direkte që krijohen nga përdorimi i trenave me naftë dhe kontribuon në përmirësimin e cilësisë së ajrit dhe në uljen e gazeve serë përgjatë gjithë korridorit hekurudhor. Për këtë arsye, projekti përfshin elektrifikimin e plotë të linjës si pjesë thelbësore e zgjidhjes së propozuar.

### **1.3 Kuadri ligjor**

#### **1.3.1 Legjislacionit Kombëtar Kryesor Përkatës**

Sipas kërkesave ligjore të Ligjit Nr.10440/2011, “Për vlerësimin e ndikimit mjedisor”, i ndryshuar, Shtojca I, pika 7/a “Ndërtimi i linjave për trafik hekurudhor me distanca të gjata” - Projekti i propozuar klasifikohet në kategorinë e projekteve që i nënshtrohen VNM-së së plotë/të thelluar. Si e tillë, projekti duhet të jetë në përputhje me legjislacionin kombëtar kryesor që lidhet me pajisjen me lejet përkatëse si dhe me kuadrin ligjor mbi mbrojtjen e mjedisit, ruajtjen e zonave të mbrojtura dhe trashëgimisë kulturore, mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë në punë, mbi ndikimet sociale, etj.

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

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

#### **1.3.2 Legjislacionit Ndërkombëtar Kryesor Përkatës**

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

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

### 1.3.3 Konteksti i BERZH-it

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

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

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

KP 2: Kushtet e Punësimit dhe Punës

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

KP 4: Shëndeti dhe Siguria

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

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

KP 7: Popullsia Vendase

KP 8: Trashëgimia Kulturore

KP 9: Ndërmjetësit Financiarë

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

Sipas Politikës Mjedisore dhe Sociale të BERZH, projekti klasifikohet Kategoria B, pasi ndikimet e mundshme mjedisore dhe sociale janë kryesisht të lokalizuara, të menaxhueshme dhe të zbutshme përmes masave standarde.

Në përputhje me Direktivën e BERZH-it për Aksesin në Informacion, për projektet e Kategorisë B kërkohet publikimi i dokumentacionit mjedisor dhe social për një periudhë minimale prej 30 ditësh kalendarike përpara shqyrtimit të projektit nga Bordi i Drejtorëve.

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

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

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

- **Angazhimi** - demonstrohet kur nevoja për të kuptuar, angazhuar dhe identifikuar komunitetin njihet dhe veprohet në fazat e hershme të procesit;
- **Integriteti** - ndodh kur angazhimi kryhet në një mënyrë që nxit respekt dhe besim të ndërsjellë;
- **Respekti** - krijohet kur të drejtat, besimet kulturore, vlerat dhe interesat e palëve të interesuara dhe komuniteteve të prekura njihen;
- **Transparenca** - demonstrohet kur shqetësimeve të komunitetit u përgjigjen në kohë, të hapur dhe në mënyrë efektive;
- **Gjithëpërfshirje** - arrihet kur pjesëmarrja e gjerë inkurajohet dhe mbështetet nga mundësitë e duhura të pjesëmarrjes; dhe
- **Besimi** - arrihet përmes dialogut të hapur dhe kuptimplotë që respekton dhe mbështet besimet, vlerat dhe opinionet e një komuniteti.

Në kuadër të projektit është përgatitur një Plan i Angazhimit të Palëve të Interesuara (SEP), i cili përcakton mënyrat e informimit publik, konsultimet, mekanizmin e trajtimit të ankesave dhe procedurat e raportimit gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit të projektit

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

### 2.1 Ndikimet në gjeologji dhe tokë

Ndikimet e pritshme në strukturat gjeologjike dhe në tokë gjatë fazës së ndërtimit lidhen kryesisht me aktivitetet e rehabilitimit të shtratit hekurudhor, punimet tokësore lokale, ndertimet për nenstacionin dhe shtyllat e rrjetit elektrik dhe ndërhyrjet në strukturat ekzistuese përgjatë linjës. Duke qenë se projekti zhvillohet kryesisht brenda korridorit ekzistues hekurudhor, ndikimet pritet të jenë të kufizuara në zonën e gjurmës së projektit dhe në hapësirat e përkohshme të kantierit.

Aktivitetet si pastrimi i vegjetacionit, heqja dhe zëvendësimi i ballastit ekzistues, stabilizimi i trupit të hekurudhës, rehabilitimi i argjinaturave dhe punimet në ura apo struktura të tjera inxhinierike mund të shkaktojnë shqetësim të përkohshëm të shtresave sipërfaqësore të tokës. Heqja e shtresës pjellore dhe ekspozimi i dherave gjatë punimeve mund të rrisë përkohësisht rrezikun e erozionit, veçanërisht në segmentet ku terreni është më i pjerrët ose pranë strukturave kulluese.

Duke qenë se projekti parashikon instalimin e një sistemi kontakti ajror (OCS), nuk do të jetë i nevojshëm kalimi i kabllave elektrike nëntokë, duke minimizuar në këtë mënyrë ndikimet e mundshme në mjedis nga procesi i elektrifikimit, si dhe ndërhyrjet në tokë dhe rreziqet e lidhura me gërmime të gjera gjatë fazës së ndërtimit.

Në pjesën më të madhe të trases terreni është relativisht i sheshtë, çka kufizon nevojën për prerje të mëdha apo mbushje të konsiderueshme. Për këtë arsye, nuk priten ndryshime të rëndësishme në stabilitetin gjeologjik të zonës. Megjithatë, në segmente të veçanta, veçanërisht në zonat

kodrinore pranë Rrogozhinës dhe në afërsi të strukturave ekzistuese, mund të shfaqen rreziqe lokale për erozion ose destabilizim të argjinaturave nëse nuk zbatohen masa mbrojtëse adekuate. Stabilizimi i shpateve, rehabilitimi i drenazhimit dhe rivendosja e mbulesës bimore pritet të minimizojnë këto rreziqe.

Rreziku për rrëshqitje toke konsiderohet i ulët, pasi projekti nuk përfshin ndryshime të mëdha të profilit natyror të terrenit dhe ndërhyrjet janë kryesisht rehabilituese. Përmirësimi i sistemit të drenazhimit përgjatë linjës pritet të reduktojë më tej mundësinë e degradimit të trupit hekurudhor si pasojë e infiltrimit të ujërave.

Një tjetër ndikim i mundshëm lidhet me kontaminimin e tokës gjatë fazës së ndërtimit, si rezultat i rrjedhjeve ose derdhjeve aksidentale të karburanteve, vajrave lubrifikues dhe substancave të tjera të përdorura nga makineritë ndërtimore. Gjithashtu, ekziston mundësia që gjatë punimeve të ndeshen materiale ose toka të ndotura historikisht në zona të caktuara pranë infrastrukturës ekzistuese hekurudhore. Zbatimi i procedurave të menaxhimit të materialeve dhe kontrollit të ndotjes pritet të kufizojë këto ndikime.

Gjatë fazës operacionale nuk priten ndikime të rëndësishme në strukturat gjeologjike apo në cilësinë e tokës, pasi linja hekurudhore do të funksionojë mbi një infrastrukturë të stabilizuar dhe të rehabilituar. Përkundrazi, përmirësimi i drenazhimit dhe stabilitetit të shtratit hekurudhor pritet të kontribuojë në reduktimin e proceseve të degradimit të tokës krahasuar me gjendjen aktuale. Për të eliminuar çdo rrjedhje aksidentale nga transformatorët gjatë fazës së funksionimit, do të merren të gjitha masat e nevojshme, duke përfshirë shtrimin e shesheve dhe ndërtimin e strukturave mbajtëse, me qëllim parandalimin e çdo ndikimi të mundshëm në tokë dhe ujërat nëntokësore.

## **2.2 Ndikimet në trupat ujorë**

Ndikimet e mundshme në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore gjatë fazës së ndërtimit lidhen kryesisht me aktivitetet e rehabilitimit të linjës hekurudhore, punimet në strukturat ekzistuese dhe ato të nevojshme për elektrifikimin e linjes dhe funksionimin e kantierëve të ndërtimit përgjatë gjurmës së projektit. Duke qenë se linja ndjek kryesisht korridorin ekzistues hekurudhor, ndërhyrjet do të jenë të lokalizuara dhe ndikimet pritet të jenë të përkohshme.

Gjatë fazës së ndërtimit do të gjenerohen ujëra teknike, sanitare dhe ujëra nga reshjet, si rezultat i pranisë së punëtorëve dhe operimit të pajisjeve ndërtimore. Nëse nuk menaxhohen siç duhet, këto ujëra mund të ndikojnë përkohësisht në cilësinë e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore. Rreziku lidhet veçanërisht me zonat ku linja hekurudhore ndërpret kanale kulluese, përrrenj sezonalë ose struktura ekzistuese drenazhi.

Ndikimet në ujë nga ndërtimet e fazës së elektrifikimit janë të papërfillshme duke qenë se në afërsi të vendodhjeve ku do të kryhen punimet nuk ka prani të burimeve të rëndësishme ujore. Të vetmet ndikime që mund të vihen re në këto faza janë rritja e grimcave të ngurta në ujëra si pasojë e pluhurave që gjenerohen gjatë punimeve apo rrjedhje aksidentale të karburantit nga mjete të transportit, kryesisht gjatë periudhave kur ka rreshje shiu.

Depozitimi jo i duhur i materialeve ndërtimore, ballastit, mbetjeve apo substancave kimike (vajra, lubrifikantë, karburante, bojëra dhe tretës industriale) mund të shkaktojë rrjedhje

aksidentale në tokë, të cilat potencialisht mund të depërtojnë drejt ujërave nëntokësore ose të transportohen drejt trupave ujqorë sipërfaqësorë përmes rrjedhjeve të shiut. Gjithashtu, gjatë pastrimit të pajisjeve ndërtimore ose gjatë punimeve në struktura betoni mund të gjenerohen lëndë të ngurta pezull që mund të ndikojnë përkohësisht në turbullirën e ujit nëse nuk kontrollohen.

Punimet për rehabilitimin e sistemit të drenazhimit dhe strukturave kulluese mund të shkaktojnë ndryshime të përkohshme në rrjedhën natyrore të ujërave, sidomos gjatë pastrimit të kanaleve ekzistuese. Megjithatë, këto ndërhyrje synojnë përmirësimin afatgjatë të kullimit dhe reduktimin e akumulimit të ujërave pranë trupit hekurudhor.

Në fazën operacionale, ndikimet në trupat ujqorë priten të jenë të kufizuara. Ujërat e reshjeve që rrjedhin mbi infrastrukturën hekurudhore mund të përmbajnë sasi të vogla ndotësish, kryesisht nga konsumimi i materialeve ose rrjedhje të mundshme nga pajisjet e mirëmbajtjes dhe sistemet mekanike të trenave. Duke marrë parasysh përdorimin e lokomotivave elektrike, eliminohet përdorimi i karburanteve fosile dhe rreziku i rrjedhjeve të karburantit.

Për të eliminuar çdo rrjedhje aksidentale nga transformatorët gjatë fazës së funksionimit, do të merren të gjitha masat e nevojshme, duke përfshirë shtrimin e shesheve dhe ndërtimin e strukturave mbajtëse, me qëllim parandalimin e çdo ndikimi të mundshëm në ujërat nëntokësore.

Aktivitetet periodike të mirëmbajtjes, si pastrimi i drenazheve, kontrolli i vegjetacionit dhe riparimet lokale të infrastrukturës, mund të krijojnë ndikime të vogla dhe afatshkurtra, të cilat do të menaxhohen përmes praktikave standarde të mbrojtjes së mjedisit.

Në përgjithësi, pas përfundimit të projektit pritet përmirësim i funksionimit të sistemit kullues përgjatë linjës, duke reduktuar rrezikun e përmbajtjeve lokale dhe degradimit të shtratit hekurudhor.

### **2.3 Ndikimet në ajër**

Punimet për rehabilitimin dhe elektrifikimit të linjës hekurudhore mund të ndikojnë përkohësisht në cilësinë e ajrit, kryesisht gjatë fazës së ndërtimit. Burimet kryesore të emetimeve lidhen me aktivitetet e kantierit, lëvizjen e makinerive ndërtimore, transportin e materialeve dhe ndërhyrjet në strukturën e linjës hekurudhore.

Gjatë fazës së ndërtimit pritet gjenerim i pluhurit si rezultat i:

- pastrimit të terrenit dhe heqjes së materialeve ekzistuese,
- punimeve në ballast dhe në trupin e hekurudhës,
- lëvizjes së mjeteve të ndërtimit përgjatë korridorit hekurudhor,
- ngarkim-shkarkimit dhe transportit të materialeve ndërtimore.

Emetimet e pluhurit do të jenë kryesisht lokale dhe të përkohshme, duke u kufizuar në zonën e punimeve dhe në afërsi të saj. Në varësi të kushteve meteorologjike, sidomos gjatë periudhave të thata dhe me erë, pluhuri mund të shpërndahet në distanca të kufizuara, duke krijuar shqetësime të përkohshme për receptorët e ndjeshëm që ndodhen pranë linjës hekurudhore, veçanërisht në zonat urbane dhe gjysmë-urbane.

Gjithashtu, gazrat e shkarkimit nga makineritë dhe automjetet e ndërtimit (NO<sub>x</sub>, CO, PM dhe gaze të tjera djegieje) mund të shkaktojnë rritje të përkohshme të përqendrimeve të ndotësve në ajër gjatë periudhave me aktivitet intensiv ndërtimi. Transporti i materialeve përgjatë rrugëve lokale mund të kontribuojë gjithashtu në përqendrim të përkohshëm të cilësisë së ajrit përgjatë korridoreve të aksesit.

Megjithatë, për shkak të natyrës lineare të projektit dhe kohëzgjatjes së kufizuar të punimeve në çdo segment, ndikimet pritet të jenë afatshkurtra dhe të kthyeshme. Me zbatimin e masave zbutëse, si lagia e sipërfaqeve me pluhur, mbulimi i materialeve gjatë transportit dhe mirëmbajtja e rregullt e pajisjeve, nuk priten ndikime të rëndësishme në shëndetin e popullsisë.

Në fazën operacionale, ndikimet në cilësinë e ajrit pritet të jenë të kufizuara dhe lidhen kryesisht me aktivitetet periodike të mirëmbajtjes së linjës. Përdorimi i lokomotivave elektrike redukton ndjeshëm emetimet direkte të gazeve ndotëse në krahasim me teknologjitë tradicionale me karburante fosile. Krahasuar me situatën ekzistuese, rehabilitimi i linjës dhe elektrifikimi i saj pritet të kontribuojnë në funksionim më efikas të trenave dhe në reduktim relativ të emetimeve për njësi transporti.

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

Ndikimet e projektit në lidhje me ndryshimet klimatike lidhen kryesisht me emetimet e gazeve serë gjatë ndërtimit dhe operimit të linjës hekurudhore, si dhe me aftësinë e saj për t'u përshtatur ndaj kushteve klimatike në ndryshim.

Gjatë fazës së ndërtimit, burimet kryesore të emetimeve të karbonit përfshijnë:

- përdorimin e makinerive dhe pajisjeve të ndërtimit që funksionojnë me karburant,
- transportin e materialeve ndërtimore dhe të fuqisë punëtore,
- prodhimin dhe furnizimin me materiale ndërtimi si ballast, elemente metalike dhe beton,
- aktivitetet e pastrimit të terrenit dhe ndërhyrjet lokale në vegjetacion.

Megjithatë, për shkak se projekti konsiston kryesisht në rehabilitimin e një linje ekzistuese dhe jo në ndërtim të një korridori të ri apo ndertimeve për nenstacionet të cilat kanë volum të vogël, emetimet gjatë ndërtimit pritet të jenë relativisht të kufizuara dhe të përkohshme në raport me ciklin e plotë jetësor të infrastrukturës hekurudhore.

Gjatë fazës operacionale, emetimet e gazeve serë lidhen kryesisht me konsumin e energjisë për dhe aktivitetet e mirëmbajtjes periodike të linjës. Përdorimi i lokomotivave dhe elektrike redukton ndjeshëm emetimet direkte të gazeve serë në krahasim me teknologjitë tradicionale me karburante fosile. Për më tepër, transporti hekurudhor konsiderohet më efikas energjetikisht dhe me emetime më të ulëta për njësi transporti krahasuar me transportin rrugor. Përmirësimi i kushteve të linjës pritet të rrisë efikasitetin operacional dhe të kontribuojë në uljen relative të emetimeve gjatë operimit.

Kalimi në trena elektrikë përbën një nga përfitimet më të rëndësishme mjedisore të projektit. Përdorimi i energjisë elektrike eliminon ndotjen direkte që krijohet nga trenat me naftë, duke kontribuar në përmirësimin e cilësisë së ajrit në zonat përgjatë linjës hekurudhore. Për më tepër,

përmirësimi i shërbimit hekurudhor pritet të rrisë përdorimin e transportit publik dhe të reduktojë trafikun rrugor në korridorin Durrës–Rrogozhinë. Kjo do të sjellë një ulje të mëtejshme të ndotjes nga automjetet.

Si rezultat, elektrifikimi i linjës pritet të ketë një ndikim pozitiv afatgjatë në mjedis, duke kontribuar në reduktimin e ndotjes së ajrit dhe në përpjekjet për përbalimin e ndryshimeve klimatike.

Projekti është projektuar duke marrë në konsideratë edhe rreziqet që lidhen me ndryshimet klimatike. Përmirësimi i sistemit të drenazimit dhe stabilizimi i linjës hekurudhore synojnë të reduktojnë rrezikun nga reshjet intensive, përmbytjet lokale dhe temperaturat e larta, duke rritur qëndrueshmërinë e infrastrukturës në afatgjatë.

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

Çdo aktivitet ndërtimor shoqërohet me rritje të niveleve të zhurmës dhe dridhjeve, dhe rehabilitimi i linjës hekurudhore nuk përbën përjashtim. Gjatë fazës së ndërtimit, burimet kryesore të zhurmës do të lidhen me përdorimin e makinerive ndërtimore, pajisjeve për heqjen dhe vendosjen e shinave, stabilizimin e ballastit, punimet në ura punimet për nenstacionin dhe shtyllat elektrike, dhe strukturat ekzistuese, si dhe me lëvizjen e mjeteve të transportit të materialeve. Pajisje të tilla si eskavatorët, vinçat hekurudhorë, makineritë e ngjeshjes dhe kamionët transportues do të kontribuojnë në rritjen e përkohshme të niveleve të zhurmës në zonat pranë korridorit hekurudhor.

Në disa segmente, për arsye teknike dhe sigurie të operimit të linjës, punimet mund të kërkojnë zhvillim edhe jashtë orareve standarde ditore, përfshirë periudha të kufizuara gjatë natës. Nivelet e zhurmës dhe dridhjeve gjatë ndërtimit pritet të ndryshojnë në varësi të metodave të punës, tipit të pajisjeve të përdorura, kohëzgjatjes së aktiviteteve dhe afërsisë me receptorët e ndjeshëm, si zonat e banuara, shkollat apo objektet e shërbimeve.

Dridhjet e gjeneruara nga makineritë e rënda dhe aktivitetet e ngjeshjes së tabanit mund të perceptohen nga banesat që ndodhen pranë linjës hekurudhore. Megjithatë, duke qenë se shumica e punimeve realizohen mbi një korridor ekzistues hekurudhor, nivelet e dridhjeve pritet të jenë të kufizuara dhe me kohëzgjatje të shkurtër. Zhurma dhe vibrimi gjatë ndërtimit konsiderohen ndikime të përkohshme, kryesisht shqetësuese, dhe jo kërcënim i drejtpërdrejtë për shëndetin e njeriut, ndërsa ndjeshmëria e receptorëve vlerësohet mesatare. Në zonat më pranë kantierëve, nivelet e zhurmës mund të tejkalojnë përkohësisht kufijtë e rekomanduar, duke e klasifikuar ndikimin si mesatar deri në potencialisht madhor pa masa zbutëse.

Gjatë fazës operationale, burimet kryesore të zhurmës dhe dridhjeve do të lidhen me kalimin e trenave përgjatë linjës. Zhurma do të jetë periodike dhe e varur nga frekuenca e qarkullimit, shpejtësia e trenave dhe gjendja teknike e shinave dhe mjeteve lëvizëse. Rehabilitimi i linjës, zëvendësimi i shinave dhe përmirësimi i sistemit të ballastit pritet të reduktojë nivelet ekzistuese të dridhjeve krahasuar me gjendjen aktuale të infrastrukturës.

Megjithatë, receptorët e ndjeshëm pranë linjës mund të ekspozohen ndaj zhurmës së kalimit të trenave, veçanërisht në zonat urbane. Nivelet e rritura të zhurmës dhe vibrimeve mund të ndikojnë në komoditetin e popullsisë vendase dhe në mënyrë të kufizuar edhe në faunën lokale.

Në përgjithësi, ndikimi gjatë operimit konsiderohet afatgjatë por i moderuar, duke qenë se transporti hekurudhor karakterizohet nga frekuencë më e ulët dhe emetime akustike më të kontrolluara krahasuar me trafikun intensiv rrugor.

## 2.6 Menaxhimi i mbetjeve

Gjatë zbatimit të projektit do të gjenerohen lloje të ndryshme mbetjesh, kryesisht gjatë fazës së ndërtimit, elektrifikimit dhe rehabilitimit të linjës hekurudhore. Menaxhimi i papërshtatshëm i këtyre mbetjeve mund të ndikojë negativisht në cilësinë e ajrit, tokës dhe ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore, si dhe të shkaktojë ndikime vizuale dhe higjienike në zonat përreth.

Në fazën e ndërtimit, mbetjet kryesore pritet të përfshijnë:

- materiale inerte nga heqja e elementeve ekzistuese të linjës;
- mbetje ndërtimore nga rehabilitimi i strukturave dhe stacioneve;
- mbetje komunale të gjeneruara nga aktivitetet e punëtorëve në kantier;
- mbetje potencialisht të rrezikshme, si vajra të përdorur, lubrifikantë, filtra, ambalazhe kimikatesh dhe materiale të kontaminuara.

Nëse nuk menaxhohen siç duhet, këto mbetje mund të shkaktojnë ndotje të tokës dhe ujërave përmes rrjedhjeve aksidentale, si dhe gjenerim pluhuri nga depozitimi i pakontrolluar i materialeve inerte. Për këtë arsye, mbetjet do të ndahen sipas kategorive, do të depozitohen përkohësisht në zona të përcaktuara dhe do të transportohen drejt operatorëve të licencuar për trajtim ose riciklim, në përputhje me legjislacionin kombëtar.

Në fazën operacionale, gjenerimi i mbetjeve pritet të jetë i kufizuar dhe lidhet kryesisht me aktivitetet periodike të mirëmbajtjes së linjës dhe sistemit të elektrifikimit, rrjedhje aksidentale të vajit të transformatorit dhe funksionimin e stacioneve hekurudhore, duke përfshirë mbetje të vogla mirëmbajtjeje, mbetje komunale dhe materiale të konsumueshme teknike. Me zbatimin e praktikave të duhura të menaxhimit, nuk priten ndikime të rëndësishme në mjedis apo në cilësinë e habitateve përreth. Por sa i përket incidenteve të mundshme të rrjedhjes së vajit në cdo rast në subjekt do të mbahen materiale të pershtatshme për grumbullimin e rrjedhjeve të mundshme të vajit. Këto materiale me pas do të largohen nga subjekte të licencuara për menaxhimin e tyre.

## 2.7 Ndikimet në biodiversitet

Ndikimet e mundshme në biodiversitet lidhen kryesisht me aktivitetet e fazës së ndërtimit, rehabilitimit dhe elektrifikimit të linjës hekurudhore, të cilat zhvillohen kryesisht brenda korridorit ekzistues të infrastrukturës. Për këtë arsye, ndikimet pritet të jenë kryesisht lokale, të përkohshme dhe të kufizuara në zonat ku kryhen punimet.

Gjatë fazës së ndërtimit, ndikimet e mundshme kryesore përfshijnë:

- shqetësimin e përkohshëm të faunës për shkak të pranisë së makinerive, zhurmës dhe aktivitetit njerëzor përgjatë linjës;

- pastrim të kufizuar të vegjetacionit përgjatë gjurmës ekzistuese, që mund të sjellë humbje të vogla dhe lokale të habitateve dytësore;
- depozitimin e pluhurit mbi vegjetacionin përreth, i cili mund të ndikojë përkohësisht në komunitetet bimore pranë zonave të punimeve;
- rrezikun e ndotjes lokale të habitateve tokësore dhe ujore në rast të rrjedhjeve aksidentale të karburanteve ose materialeve ndërtimore;
- përhapjen e mundshme të specieve bimore invazive si rezultat i lëvizjes së tokës dhe materialeve gjatë punimeve.

Ndikimet mbi habitatet ujore pritet të jenë të kufizuara, pasi projekti nuk përfshin devijime të rëndësishme të rrjedhave ujore dhe ndërhyrjet janë kryesisht rehabilituese. Megjithatë, punimet pranë kanaleve kulluese ose trupave të vegjël ujorë mund të shkaktojnë rritje të përkohshme të sedimenteve në ujë nëse nuk zbatohen masat mbrojtëse.

Studimet e specializuara të kryera për projektin tregojnë se zona përgjatë linjës përdoret nga specie të ndryshme shpendësh dhe lakuriqësh nate, kryesisht të përshtatura me peizazhe bujqësore dhe urbane. Aktivitetet ndërtimore mund të shkaktojnë shqetësime të përkohshme gjatë periudhave të folezimit ose ushqyerjes, por këto ndikime pritet të jenë të kthyeshme dhe të kufizuara në kohë. Nuk priten humbje të rëndësishme të habitateve me vlerë të lartë ekologjike.

Vlerësimet ekologjike kanë treguar se zona përgjatë linjës hekurudhore përdoret gjithashtu nga shpendë migratorë dhe nga lakuriqë nate, të cilët shfrytëzojnë strukturat ekzistuese, përfshirë tunelin pranë Rrogzhinës dhe zonën e Shkëmbit të Kavajës, si vende strehimi. Aktivitetet ndërtimore mund të shkaktojnë shqetësime të përkohshme për këto specie, kryesisht për shkak të zhurmës dhe vibrimeve, por ndikimet pritet të jenë të kufizuara dhe do të menaxhohen përmes planifikimit të punimeve dhe zbatimit të masave mbrojtëse mjedisore.

Gjatë fazës operacionale, ndikimet në biodiversitet pritet të jenë të ulëta. Funksionimi i linjës hekurudhore nuk përfaqëson një burim të ri fragmentimi habitatësh, pasi infrastruktura ekziston prej kohësh. Përkundrazi, përmirësimi i gjendjes së linjës dhe menaxhimi më i mirë i korridorit hekurudhor mund të kontribuojnë në kontrollin e vegjetacionit invaziv dhe në stabilizimin e habitateve përgjatë saj.

Megjithatë, vlen të theksohet se prania e fushës elektromagnetike të gjeneruar nga Posti e Seksionimit dhe Paralelizimit (SPN) dhe infrastruktura shoqëruese mund të ketë një ndikim të vogël dhe të lokalizuar mbi faunën në afërsi të vendndodhjeve të tyre. Keto ndikime do të vlerësohen gjatë fazave të mëtejshme të projektit për të gjykuar mbi efektet e tyre.

Në tërësi, me zbatimin e masave zbutëse dhe monitorimit ekologjik gjatë ndërtimit, ndikimet në biodiversitet konsiderohen të vogla deri në të moderuara dhe kryesisht të përkohshme.

## **2.8 Ndikimet në pejsazh**

Aktivitetet e ndërtimit, rehabilitimit dhe elektrifikimit të linjës hekurudhore do të sjellin ndikime të përkohshme vizuale dhe peizazhore, të lidhura kryesisht me organizimin e kantierit dhe zhvillimin e punimeve përgjatë korridorit ekzistues hekurudhor.

Gjatë fazës së ndërtimit, ndikimet pamore mund të lidhen me:

- praninë e kantierëve të përkohshëm dhe zonave të magazinimit të materialeve;
- depozitim të përkohshëm të ballastit, materialeve ndërtimore dhe elementeve të çmontuara të linjës;
- lëvizjen e makinerive dhe pajisjeve të ndërtimit përgjatë gjurmës hekurudhore;
- përdorimin e pajisjeve të rënda për rehabilitimin e trupit të linjës dhe strukturave inxhinierike;
- pastrimin lokal të vegetacionit përgjatë korridorit hekurudhor.

Këto ndërhyrje do të ndryshojnë përkohësisht pamjen e zonës, veçanërisht në segmentet urbane dhe në peizazhin bujqësor përgjatë linjës. Megjithatë, ndikimet vizuale do të jenë të kufizuara në kohë dhe hapësirë, pasi punimet zhvillohen kryesisht brenda gjurmës ekzistuese dhe nuk kërkojnë krijimin e një korridori të ri infrastrukture.

Pas përfundimit të punimeve, zonat e prekura do të sistemohen dhe rikthehen në gjendje të përafërt me atë ekzistuese, duke përfshirë pastrimin e kantierëve, largimin e materialeve të përkohshme dhe rehabilitimin e sipërfaqeve të prekura.

Në fazën operacionale, ndikimet në peizazh pritet të jenë të kufizuara. Elementë të rinj si gardhimi i linjës, përmirësimi i stacioneve dhe infrastruktura e rehabilituar mund të ndryshojnë pjesërisht pamjen aktuale, por njëkohësisht pritet të përmirësojnë cilësinë vizuale dhe perceptimin e sigurisë përgjatë korridorit hekurudhor.

Prania e shtyllave të sistemit OCS dhe e nënstacionit të tërheqjes do të sjellë një ndryshim të caktuar në pamjen vizuale të korridorit hekurudhor. Megjithatë, duke pasur parasysh se këto struktura janë element i zakonshëm i infrastrukturës hekurudhore moderne dhe se linja kalon kryesisht nëpër zona me peisazh të transformuar nga aktiviteti njerëzor, ndikimi në peisazh vlerësohet si i moderuar dhe i pranueshëm. Përmasat relativisht të vogla të strukturave, si dhe integrimi i tyre si pjesë e një projekti infrastrukturor më të gjerë, e reduktojnë ndjeshëm efektin vizual në mjedisin përrethues.

Duke qenë se linja hekurudhore ekziston prej kohësh dhe është pjesë e peizazhit lokal, nuk priten ndryshime të rëndësishme në karakterin vizual të zonës në afatgjatë.

## **2.9 Ndikimet në mjedisin social**

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

Projekti do të sjellë edhe ndikime pozitive në mjedisin social:

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

### **Shëndeti dhe siguria**

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

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

Zbatimi i Projektit, në mënyrë të drejtpërdrejtë dhe të tërthortë, pritet të kontribuojë në zhvillimin ekonomik të vendit duke përmirësuar infrastrukturën hekurudhore kombëtare dhe duke forcuar lidhjet e transportit ndërmjet Durrësit, Rrogozhinës dhe korridoreve kryesore të transportit në vend.

Përfitime të tjera pozitive sociale dhe socio-ekonomike gjatë fazës operative përfshijnë:

- Përmirësimin e sigurisë së transportit hekurudhor. Modernizimi i linjës, sinjalizimit dhe kalimeve në nivel do të reduktojë ndjeshëm rrezikun e aksidenteve për përdoruesit dhe komunitetet përgjatë korridorit hekurudhor.
- Reduktimin e kohës së udhëtimit dhe rritjen e besueshmërisë së shërbimit. Përmirësimi i parametrave teknikë të linjës do të mundësojë operim më efikas të trenave të pasagjerëve dhe mallrave.
- Krijimin e vendeve të punës për operim dhe mirëmbajtje. Operimi i linjës së rehabilituar do të kërkojë staf për mirëmbajtjen e infrastrukturës, sistemeve teknologjike dhe operimeve hekurudhore.

- Nxitjen e zhvillimit ekonomik vendor. Përmirësimi i transportit hekurudhor do të lehtësojë lëvizjen e mallrave dhe lidhjen e zonave prodhuese me portin e Durrësit dhe tregjet rajonale.
- Përmirësimin e aksesit në transport publik. Komunitetet përgjatë linjës do të përfitojnë nga një alternativë transporti më e sigurt, më e qëndrueshme dhe më pak ndotëse krahasuar me transportin rrugor.
- Mbështetjen e transportit të qëndrueshëm. Zhvendosja graduale e një pjese të transportit nga rruga drejt hekurudhës kontribuon në reduktimin e trafikut rrugor, emetimeve dhe konsumit të karburanteve.

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

### **Ndikimet në fazën e parandërtimit**

Projekti parashikon punimet do të realizohen kryesisht përgjatë linjes ekzistuese. Për këtë arsye, nevoja për marrje të re toke është e kufizuar dhe lidhet kryesisht me ndërhyrje lokale për përmirësimin e sigurisë, rehabilitimin e stacioneve, sistemimin e kalimeve në nivel dhe vendosjen e elementeve mbrojtëse përgjatë linjës. Nga një vlerësim paraprak janë identifikuar afërsisht 229 pasuri të prekuar nga projekti brenda zonës së sigurisë përgjatë linjës hekurudhore dhe strukturave inxhinjerieke të projektit. Aktualisht, nuk disponohet informacioni ligjor për detajet e këtyre pasurive, për të përcaktuar statusin ligjor të pasurive apo llojin e pasurive (truall, tokë bujqësore etj). Informacioni i saktë dhe i detajuar është duke u përgatitur në kuadrin e hartimit të Planit të Zhvendosjes.

Pavarësisht se nuk pritet zhvendosje fizike të konsiderueshme të popullsisë, 3 familje të cilat jetojnë në godinat e ish-stacioneve ekzistuese, pritet të zhvendosen. Po ashtu, në disa segmente mund të kërkohet përdorim i përkohshëm i tokës ose kufizim i aksesit gjatë punimeve, gjë që mund të ndikojë përkohësisht në aktivitetet ekonomike lokale, veçanërisht në zona bujqësore ose pranë bizneseve të vendosura afër gjurmës hekurudhore. Çdo impakt i cili ndikon në mjetet e jetesës, qoftë ky i përkohshëm apo i përhershëm, do të identifikohet, vlerësohet dhe trajtohet sipas masave të propozuar në Planin e Zhvendosjes i cili është duke hartuar në përputhje me kërkesat e performancës (PR5) të BERZH.

### **Ndikimet në fazën e ndërtimit**

Gjatë fazës së ndërtimit mund të shfaqen ndikime të përkohshme në përdorimin e tokës dhe në aksesin lokal si rezultat i:

- organizimit të kantierëve dhe zonave të depozitimit të materialeve;
- kufizimit të përkohshëm të kalimeve ekzistuese përgjatë linjës;
- rritjes së qarkullimit të mjeteve të ndërtimit në rrugët lokale të aksesit;
- ndërhyrjeve në kalimet në nivel dhe rrugët lidhëse.

Fermerët dhe pronarët e tokave pranë linjës mund të përballen me kufizime të përkohshme të aksesit në parcela gjatë periudhës së punimeve, të cilat mund të sjellin ndikime ekonomike afatshkurtra.

Gjithashtu, ekziston mundësia e ndërhyrjeve në infrastrukturë ekzistuese utilitare (linja lokale energjie, ujësjellës, rrjete komunikimi), të cilat nëse preken do të zhvendosen ose mbrohen në koordinim me operatorët përkatës, me qëllim minimizimin e ndërprerjeve të shërbimeve.

Përveç ndikimeve të lidhura me përdorimin e tokës dhe infrastrukturën ekzistuese, punimet mund të ndikojnë edhe në mënyrën e aksesit dhe ndërveprimet të komuniteteve lokale me korridorin hekurudhor. Gjatë realizimit të punimeve mund të ndodhin ndryshime të përkohshme në aksesin lokal, veçanërisht në segmentet ku parashikohet rehabilitimi i kalimeve në nivel dhe mbyllja e kalimeve informale. Këto ndërhyrje mund të ndikojnë përkohësisht në lëvizjen e banorëve drejt zonave të banuara, tokave bujqësore dhe shërbimeve lokale.

Përgjatë korridorit hekurudhor janë identifikuar receptorë të ndjeshëm socialë, përfshirë zona banimi, objekte shërbimi dhe aktivitete ekonomike të vendosura në afërsi të linjës, disa prej të cilëve ndodhen në afërsi të korridorit hekurudhor. Një listë e përditësuar lidhur me këta receptorë (objekte apo aktivitete ekonomiko-sociale) do të përgatitet si pjesë e Planit të Zhvendosjes, i cili do të propozojë gjithashtu masa për shmangie gjatë fazës së projektimit përfundimtar (aty ku është e mundur), si dhe masa zbutëse dhe monitoruese gjatë fazave të ndërtimit dhe operimit.

Gjatë fazës së ndërtimit, rritja e qarkullimit të mjeteve të kantierit dhe aktivitetet pranë zonave të banuara mund të krijojnë rreziqe të përkohshme për sigurinë e komunitetit, të cilat do të menaxhohen përmes planeve të menaxhimit të trafikut, sinjalistikës së përkohshme dhe koordinimit me autoritetet lokale. Ndikimet e mundshme do të jenë të përkohshme dhe do të menaxhohen përmes planifikimit të fazimit të punimeve, sinjalistikës së përkohshme, informimit të komunitetit dhe sigurimit të aksesit alternativ kur është e nevojshme.

Çështjet e pronësisë dhe procedurat administrative të shpronësimit ose marrëveshjeve për përdorim toke mund të ndikojnë në afatet e fillimit të punimeve, nëse nuk adresohen në kohë.

### **Ndikimet në fazën operative**

Në fazën operative, ndikimet sociale dhe ekonomike lidhen kryesisht me ndryshimet në mënyrën e përdorimit të hapësirës përgjatë korridorit hekurudhor dhe përmirësimin e standardeve të sigurisë.

Vendosja e gardheve mbrojtëse dhe mbyllja e kalimeve të paautorizuara mund të kufizojë lëvizjet informale të mëparshme të banorëve ose aksesin direkt në disa parcela, duke kërkuar përdorimin e kalimeve të formalizuara. Kjo mund të perceptohet si ndikim negativ lokal, por do të ketë lehtësim për banorët e zonës përmes sigurimit të rrugëve të aksesit. Kjo ndërhyrje konsiderohet e nevojshme për rritjen e sigurisë publike.

Në kuadër të përmirësimit të sigurisë hekurudhore, disa kalime informale ekzistuese përgjatë linjës do të mbyllën ose do të riorganizohen. Kjo mund të sjellë ndryshime të përkohshme në mënyrën e aksesit për banorët lokalë dhe përdoruesit e tokave bujqësore, megjithatë projekti

parashikon krijimin ose përmirësimin e kalimeve të sigurta dhe alternative, me qëllim ruajtjen e lidhjes së komuniteteve me shërbimet dhe pronat e tyre.

Nga ana tjetër, përmirësimi i funksionimit të linjës hekurudhore pritet të sjellë përfitime ekonomike afatgjata përmes:

- përmirësimin e transportit të pasagjerëve dhe mallrave;
- rritjes së aksesit në tregje dhe shërbime;
- forcimit të lidhjes me portin e Durrësit dhe rrjetin kombëtar të transportit.

Në përgjithësi, ndikimet e lidhura me marrjen e tokës dhe mjetet e jetesës konsiderohen të kufizuara, të menaxhueshme dhe të zbutshme përmes zbatimit të masave të përcaktuara në dokumentet e projektit dhe në planet përkatëse të risistemimit dhe angazhimit të palëve të interesuara.

## **2.10 Ndikime në trashëgiminë kulturore**

Bazuar në informacionet e disponueshme dhe në analizat e kryera gjatë studimeve mjedisore dhe sociale të projektit, nuk pritet që ndërhyrjet e planifikuara për rehabilitimin dhe elektrifikimin e linjës hekurudhore Durrës–Rrogzhinë të ndikojnë drejtpërdrejt në monumente të shpallura të trashëgimisë kulturore ose në objekte të njohura me vlerë historike apo arkitekturore. Projekti zhvillohet kryesisht brenda korridorit ekzistues hekurudhor, i cili ka qenë i përdorur prej dekadash dhe tashmë është pjesë e peizazhit të transformuar antropogjen.

Megjithatë, duke qenë se territori përgjatë linjës hekurudhore ka qenë historikisht i banuar dhe i përdorur për aktivitete bujqësore dhe urbane, ekziston mundësia që gjatë punimeve të gërmimit, rehabilitimit të strukturave, stabilizimit të trupit të linjës apo ndërhyrjeve në stacione dhe kalime në nivel, të zbulohen rastësisht objekte ose gjurmë me potencial arkeologjik.

Ndikimet e mundshme gjatë fazës së ndërtimit mund të përfshijnë:

- zbulime aksidentale të artefakteve arkeologjike ose strukturave të panjohura më parë;
- dëmtime të paqëllimshme të shtresave arkeologjike në rast se ato ndodhen nën gjurmën ekzistuese;
- shqetësime të përkohshme vizuale ose fizike në zona me vlera kulturore lokale pranë stacioneve ose vendbanimeve historike.

Këto ndikime konsiderohen me probabilitet të ulët, të kufizuara në nivel lokal dhe potencialisht të pakthyeshme në rast dëmtimi të materialit arkeologjik. Për këtë arsye, rëndësia e ndikimit vlerësohet si e ulët, me kusht që të zbatohen procedurat standarde të menaxhimit të zbulimeve rastësore (“chance find procedure”), në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe kërkesat e BERZH-it.

Gjatë fazës operacionale nuk priten ndikime mbi trashëgiminë kulturore, pasi projekti nuk përfshin aktivitete që ndryshojnë përdorimin e tokës jashtë korridorit ekzistues dhe operimi i linjës hekurudhore nuk gjeneron presione shtesë mbi asetet kulturore.

### 3. Planet për menaxhimin mjedisor dhe social

Menaxhimi mjedisor dhe social i Projektit bazohet në masat dhe kërkesat e identifikuara në kuadër të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis dhe Social (VNMS), si dhe në praktikat më të mira ndërkombëtare (Good International Practice – GIP).

**Hekurudha Shqiptare** mban përgjegjësinë e përgjithshme për zbatimin e masave zbutëse dhe monitoruese gjatë gjithë fazave të projektit.

Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS) përcakton masat, procedurat dhe përgjegjësitë për menaxhimin e ndikimeve në dy fazat kryesore të projektit:

- faza e para-ndërtimit dhe ndërtimit;
- faza e operimit

#### Fazat e projektit

- Faza para ndërtimit

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

- Faza e Ndërtimit

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

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

- Faza e operimit

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

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

### **Përdoruesit**

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

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

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

### **Rolet dhe përgjegjësitë**

Roli i gjerë i secilës palë të përfshirë në projekt është përcaktuar qartë në planet e menaxhimit social dhe mjedisor si dhe në planet e sigurisë dhe shëndetit në punë. Hekurudha Shqiptare do të ketë përgjegjësinë përfundimtare për Projektin dhe do të mbikëqyrë zbatimin e kërkesave të Huadhënësve gjatë ndërtimit duke mbikëqyruar kontraktorin e ndërtimit, nënkontraktorët e ndërtimit dhe palët e treta të tyre të përfshira. Hekurudha Shqiptare do të jetë përgjegjëse për krijimin e Njesisë së Zbatimit të Projektit për zbatimin e Projektit.

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

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

#### Konsulenti mbikëqyrës

Hekurudha Shqiptare do të caktojë një Konsulent Mbikëqyrës, që zotëron ekspertizë për të mbikëqyruar aktivitetet e Kontraktorit në baza ditore.

#### Kontraktori

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

#### Huadhënësit

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

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

Struktura kryesore (indikative) dhe organizimi i menaxhimit mjedisor dhe social të Projektit është paraqitur më poshtë.

Dokumentet burimore përfshijnë:

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

Dokumentet që duhen prodhuar janë:

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

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

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

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

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

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

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

Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Social i Projektit po përgatitet si pjesë e VNM-së. Ai përfshin regjistrin e masave zbutëse mjedisore dhe sociale që do të zbatohen nga Projekti për reduktimin

e shkallës së ndikimeve negative të lidhura me projektin ndaj receptorëve mjedisorë dhe socialë. PMMS-ja është e harmonizuar me PMB-në dhe PVMS-në.

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

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

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

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

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

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

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

## Mekanizmi i Ankesave

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

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