Azhurnimi i studimit të fizibilitetit. ESIA dhe azhurnimi i projektit të detajuar të ndërtimit të rrugës N9 Prishtinë - Pejë (SEETO Rruga 6 B), seksioni Kijevë – Klinë deri në Zahaq (30KM)

# Vlerësimi i ndikimit mjedisor dhe social
# Përmbledhje jo-teknike
# (Drafti)

Projekti për lehtësimin e Infrastrukturës për Ballkanin Perëndimor

IPA 2011-WBIF-IPF3

WB11-KOS-TRA-01

Dhjetor 2016

IPF CONSORTIUM

# Evidenca e publikimit dhe rishikimeve

| Rishikimi | Data | Nga | Kontrolluesi | Miratuesi | Përshkrimi |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 25/12/2016 | Ana Petrovska<br><br>Aferdita Imeri<br><br>Slavco Hristovski | Ralph Henderson | Gordon Lamond | Përmbledhja jo-teknike<br><br>Shkurt 2016 – Drafti për koment |

Ky dokument është lëshuar për palën që e ka kontraktuar dhe për qëllime specifike që kanë të bëjnë vetëm me projektin e lartpërmendur. Asnjë palë tjetër nuk duhet të mbështetet tek ai dhe as të përdoret për ndonjë qëllim tjetër.

Ne nuk pranojmë asnjë përgjegjësi për pasojat që rrjedhin nëse ndonjë palë tjetër mbështetet tek ky dokument apo nëse ai përdoret për ndonjë qëllim tjetër, apo nëse ka ndonjë gabim apo lëshim që është si pasojë e gabimeve apo lëshimeve në të dhënat që janë dhënë nga palë të tjera

Ky dokument përmban informacion konfidencial dhe që është subjekt i pronësisë intelektuale. Ai nuk duhet t'i tregohet palëve të tjerë pa pajtimin tonë apo të palës që e ka kontraktuar.

# Përmbajtja

1. PËRMBLEDHJA JO-TEKNIKE ..... 6
1.1 Hyrja… ..... 6
1.2 Historiku ..... 8
1.2.1 Arsyetimi i projektit ..... 8
1.2.2 Historiku i planifikimit dhe zbatimit të projektit ..... 9
1.2.3 Përzgjedhja e rrugës dhe shqyrtimi i alternativave ..... 10
1.3 Përshkrimi i Projektit ..... 13
1.3.1 Seksioni Kijevë – Klinë - Zahaq ..... 14
1.4 Ndërtimi i Autostradës ..... 20
1.5 Përmbledhja e kornizës së politikave mjedisore, sociale, ligjore ..... 20
1.5.1 Korniza ligjore e Kosovës  për mjedisin dhe mbrojtjen sociale ..... 20
1.5.2 Përmbledhje e procedurës së ESIA dhe procesi i dhënjes së lejes ..... 21
1.5.3 Korniza ligjore për blerjen e tokës ..... 22
1.6 Aktivitetet e përfshirjes së akterëve gjatë zhvillimit të ESIA ..... 23
1.6.1 Procesi i planifikimit të blerjes së tokës dhe zhvendosjes ..... 24
1.6.2 Boshllëqet e informatave të tanishme dhe azhurnimi i ESIA ..... 25
1.7 Përmbledhja e kushteve themelore mjedisore dhe sociale ..... 25
1.7.1 Baza mjedisore ..... 25
1.7.2 Baza sociale ..... 31
1.8 Ndikimet dhe përfitimet mjedisore dhe sociale dhe masat lehtësuese ..... 32
1.8.1 Vlerësimi i ndikimeve dhe përfitimeve ..... 32
1.9 Menaxhimi dhe monitorimi mjedisor dhe social ..... 40
1.9.1 Menaxhimi mjedisor dhe social ..... 40
1.9.2 Monitorimi mjedisor dhe social ..... 40
1.10 Informata shtesë dhe të dhënat kontaktuese ..... 41

# 1. PËRMBLEDHJA JO-TEKNIKE

## 1.1 Hyrje

Ministria e Infrastrukturës (MI) e Kosovës* është duke planifikuar fillimin e një projekti për ta përmirësuar një pjesë të rrugës nacionale N9 me ndërtimin e një seksioni të një rruge motorike (autostrade) të re Kijevë – Klinë - Zahaq (31km). Projekti është në përputhje me planin gjithëpërfshirës për përmirësimin e rrjetit të rrugëve nacionale, të përkufizuara në Strategjinë Vendore Shumë-Modale (2012-2021) dhe me Planin e Veprimit (2012-2016)[1]. Projekti është pjesë e Rrugës 6 B të SEETO[2].

**Figura 1 Lokacioni i projektit për Rrugën 6 B të SEETO**

Banka Evropiane për Investime (BEI) dhe Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), në përputhje me politikat e tyre[3] dhe Marrëveshjet Strategjike me Kosovën*[4], janë duke promovuar dhe mbështetur integrimin e transportit rajonal dhe zhvillimin e lidhjeve strategjike me shtete fqinje. Këtu përfshihet edhe ndërtimi i Rrugës 6 B, e cila shtrihet nga Peja deri në Prishtinë, duke u lidhur me Korridorin VIII në ish RF të Maqedonisë në jug dhe me Korridorin X në Serbi përmes Rrugës 7 në

[1] http://www.seetoint.org/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Kosovo_Multimodal-Transport-Strategy-2012-2021.pdf

[2] Rrjeti Kryesor i Transportit dhe në Organizatën e Transportit të Evropës Jug-Lindore (SEETO).

[3] Politika për Kreditimin e Transportit e EIB (http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm) dhe Strategjia e BERZH-it për Kosovë*( http://www.ebrd.com/downloads/country/strategy/kosovo-strategy.pdf)

[4] Marrëveshja Kornizë e EIB për Kosovën* (http://www.kuvendikosoves.org/common/docs/ligjet/Law%20on%20ratification%20of%20Agreement%20between%20Kosova%20and%20European%20Investement%20Bank.pdf)

veri; po ashtu e lidh Prishtinën, përmes Pejës (një qendër administrative dhe ekonomike e rajonit perëndimor të Kosovës), në Rrugën 4 në pjesën lindore të Malit të Zi.

Vija e projektit të Autostradës Kijevë – Klinë – Zahaq, është e paraqitur më poshtë në Figurën 2.

**Figura 2 Seksioni i Rrugës 6 B, Autostrada Kijevë – Kline – Zahaq**

BERZH-i ka vlerësuar se ky projekt është një projekt i kategorisë "A" në bazë të politikës së vetë Mjedisore dhe Sociale (ESP 2014)[5], megjithëse kërkon një proces të pjesëmarrjes së ESIA. Ngjashëm, BEI ka pranuar që Projektit i nevojitet një ESIA e plotë, siç është definuar në Doracakun e saj mjedisor dhe social[6,7]. BEI dhe BERZH janë duke punuar me MI për të siguruar që rreziqet mjedisore dhe sociale të Projektit të shqyrtohen dhe menaxhohen në përputhje me politikat e tyre.

Kjo Përmbledhje Jo-Teknike (NTS) e bën përshkrimin e Projektit[8] dhe përmbledhjen e gjetjeve nga hulumtimet e kryera mjedisore dhe sociale si dhe rreziqet e identifikuara. Përveç kësaj, ajo i paraqet mangësitë dhe kërkesat e njohurive për azhurnimin e ESIA pas ndryshimit të procesit menaxhues të dizajnit. Për këtë Projekt është zhvilluar Plani për Angazhimin e Palëve të Interesit (SEP) ku

[5] http://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html
[6] http://www.eib.org/attachments/strategies/environmental_and_social_practices_handbook_en.pdf
[7] VËLLIMI II: PRAKTIKAT DHE PROCEDURAT MJEDISORE DHE SOCIALE TË BEI.
[8] Project aktualisht është zhvilluar në nivel të Dizajnit Konceptual. Fazat tjera do të përfshijmë zhvillimin e Dizajnit Preliminar dhe të Detajuar.

përshkruhen aktivitetet konsultuese të palës së interesit dhe procesi i angazhimit. Po ashtu është zhvilluar Korniza për Blerjen e Tokës dhe Zhvendosjen (LARF) për t'i përcaktuar zotimet e MI në lidhje me kërkesat nacionale dhe të BEI/BERZH për blerjen e tokës. Në lidhje me këtë Projekt është zhvilluar Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social (ESIA) për t'u siguruar se aktivitetet e Projektit do të jenë në përputhje me Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH-it (PMS 2014) dhe Standardet e Performancës (PRs). Dokumentet përgatitore të Projektit, përfshirë këtu Vlerësimin e Ndikimit Mjedisor dhe Social (ESIA), NTS, ESAP, SEP dhe LARF, janë publikuar në faqen e internetit të MI (http://mi-ks.net/en/information).

## 1.2 Historiku

### 1.2.1 Arsyetimi i projektit

Kosova* aspiron të anëtarësohet në BE dhe është e angazhuar në zhvillimin e rrjetit të vet rrugor nacional në lidhje me planet e miratuara nga BE, siç janë planet zhvillimore të Rrjetit të Transportit Trans-Evropian (TEN-T) deri në vitin 2020. Planet zhvillimore të transportit të BE-së bëjnë ftesë për zhvillimin dhe përmirësimin e korridoreve shumë-modale për të pranuar rritjet e parapara në transport (siç është një rritje e paraparë në transportin e mallrave për më shumë se 2/3 deri në vitin 2020), dhe të ul densitetin e qarkullimit në komunikacion.

Akset kryesore të transportit në Kosovë* janë paraqitur më lart, në Figurat 1 dhe 2. Rrjeti është i lidhur me Korridoret Pan-Evropiane (Korridori VIII/lindje-perëndim dhe Korridori X/veri-jug), dhe rrjetet Trans-Evropiane. Seksioni i Autostradës të cilën do ta zhvillojë ky Projekt lidhet me korridoret X[9] dhe VIII[10]. Projekti po ashtu është pjesë e Planit Hapësinor të Kosovës*. Ndërtimi i Vijës (Rrugës) 6 B do t'i lidh pjesët lindore dhe perëndimore të vendit, dhe do t'i përmirësojë lidhjet ndër-kufitare të Kosovës*, Serbisë dhe Maqedonisë me Malin e Zi. Lidhja e këtyre vendeve me Shqipërinë po ashtu do të përmirësohet.

Arsyetimi i projektit po ashtu përfshin:

- Qarkullimi ekzistues i komunikacionit (p.sh. AADT 11,549 në Zahaq - në hyrje të Pejës) tashmë e ka tejkaluar nivelin e kufirit për autostrada; qarkullimi i projektuar i komunikacionit tregon rritje prej 41.8 % dhe 37.0 % në vitin 2020 dhe 2035 respektivisht. Projekti do t'i zvogëlojë ngarkesat e komunikacionit;
- 20 vendbanime përgjatë rrugës ekzistuese janë të ndikuara nga tejkalimi i nivelit të zhurmës dhe ulja e cilësisë së ajrit. Kufijtë e matur të zhurmës rezulton të jenë përtej kufijve të definuar; vlerat maksimale të matura të $PM_{10}$ janë po ashtu mbi kufirin e lejuar; vlerat mesatare të të gjitha parametrave të matur, megjithatë, kanë rezultuar të jenë brenda kufijve të lejuar. Ulja e emetimeve nga ndotësit e ajrit dhe zhurma e komunikacionit përgjatë rrugës ekzistuese N9 është e pritshme, shkaku i bartjes së trafikut kryesor në rrugën e re motorike.
- Një ndarje e dobët e formave të ndryshme të trafikut është gjetur brenda dhe jashtë vendbanimeve. Në shumë vendbanime të ndara nga rrugës N9, nuk ekzistojnë ndarje ndërmjet rrugës dhe zonave të këmbësorëve, daljeve nga ndërtesat rezidenciale dhe komerciale, parkingjet etj. Projekti do të kontribuojë në një përmirësim të ndjeshëm të sigurisë rrugore.

[9] Korridori X kalon nga Salcburgu – Lubjana – Zagrebi – Beogradi – Nishi – Shkupi – Veleshi – Selaniku
[10] Korridori VIII kalon nga Durrësi - Elbasani – Shkupi - Sofja - Plovdivi - Burgasi - Varna.

- Është paraparë të ketë një ulje e kohës së udhëtimit dhe një qasje e përmirësuar në shërbimet dhe objektet gjithandej Kosovës. Autostrada po ashtu do të ofrojë pushim dhe relaksim si dhe objekte për mbushje të lëndës djegëse të automjeteve në distanca më të gjata.

### 1.2.2 Historiku i Planifikimit dhe Zbatimit të Projektit

Plani Hapësinor i Kosovës* (2005 - 2015), ka për qëllim të lidhë Kosovën me korridoret kryesore rrugore të rajonit dhe pjesës tjetër të Evropës dhe për të forcuar lidhjet e brendshme të trafikut. Rrugët 6 dhe 7 konsiderohen si të rëndësisë së parë nga Qeverinë e Kosovës* pasi që ato përbëjnë lidhjet kryesore me kryeqytetet fqinje si dhe me rrjetin e transportit rajonal në Evropën Juglindore. Në të njëjtën kohë, këto Rrugë lidhin qytetet kryesore dhe qendrat ekonomike brenda vendbanimeve të tjera në Kosovë.

Projekti është shqyrtuar edhe në aktivitetet planifikuese të mëparshme, duke përfshirë: Studimin e fizibilitetit për ndërtimin e Rrugëve 6 dhe 7 (COWI 2006); Dizajnët e detajuar për përmirësimin e seksioneve të rrugës N9 Kijevë-Dollc[11] dhe Klinë -Pejë[12]. Dizajnët e detajuar paraqesin një zgjatje të rrugës ekzistuese N9 dhe shndërrimin e saj në një rrugë motorike (autostradë) të profilit me 2x2 korsi. Një zgjidhje me një rrugë të jashtme është propozuar për seksionin që fillon në afërsi të Kijevës dhe që lidhet, pas 6,2 km, me rrugën ekzistuese N9. Rruga ka pësuar një devijim nga vija ekzistuese e rrugës N9 për t'i shmangur disa zona të ndjeshme (objekte ekzistuese dhe lokacione të trashëgimisë kulturore).

Në vitin 2016 është bërë një Studim paraprak i Fizibilitetit për të analizuar, mes tjerash, përparësitë dhe disavantazhet krahasuese të katër opsioneve alternative, duke përfshirë edhe atë të definuara nga Dizajnët e Detajuara në vitin 2010 dhe 2014 respektivisht.

[11] 2014, Projekti SOE 3D, Prishtina
[12] 2010, Projekti IDEAL Prishtina

**Figura 3 Rrjeti rrugor i Kosovës* dhe lokacioni i përafërt i projektit**

Detajet në lidhje me shqyrtimet e alternativave dhe përzgjedhjes së Rrugës janë ofruar më poshtë.

### 1.2.3 Përzgjedhja e Rrugës dhe shqyrtimi i alternativave

Gjatë fazës së fizibilitetit të projektit janë identifikuar dhe vlerësuar alternativat vijuese:

- Alternativa Zero (Skenari "Të mos bëhet asgjë")
- Zgjerimi i rrugës ekzistuese (për të cilin është përgatitur dizajni i detajuar, ju lutem shihni nenin e mësipërm 1.3.1, "Historiku i Projektit"),
- Alternativa jugore
- Alternativa veriore 1
- Alternativa veriore 2

Qëllimi i këtij vlerësimi ishte për të përcaktuar, në një fazë të hershme të projektit, nëse zgjidhjet alternative mund të sigurojnë një transport të sigurt të klasës së lartë, që ka kapacitet për të përmbushur kërkesën e parashikuar të trafikut dhe një ndikim optimal mjedisor dhe social. Katër rrugët alternative janë analizuar: Zgjerimi i rrugës ekzistuese (Rruga N9), Alternativa jugore dhe veriore 1 dhe 2. Për vijat e reja është konsideruar që trafiku i tanishëm do të transferohej në autostradë, ndërsa rruga ekzistuese N9 do t'i shërbejë transportit lokal dhe pronave të ngjitura.

Janë aplikuar kriteret vijuese:

- Zgjidhja inxhinierike (shpejtësia e dizajnit, strukturat, rreziqet nga dëmet e vërshimeve etj.)
- Ndikimi ose lehtësimi mjedisor (numri i kalimeve mbi rrjedhat e ujërave, zona e habitateve të ndjeshme, emetimet e zhurmës dhe të ndotësve të ajrit)
- Ndikimi social (numri i vendbanimeve drejtpërdrejt të prekura (ndikuara), çështjet e sigurisë rrugore, qasja në shërbime dhe objekte etj.).
- Përputhshmëria me kërkesat e Rregullores së BE-së 1315 (p.sh. Rrugë e Klasës së Lartë)

Secili opsion është krahasuar për aftësinë e tij për t'i përmbushur kriteret specifike vijuese:

- Rezultati 1 për përmbushjen e plotë të kriterit.
- Rezultati 2 dhe 3 për përmbushje të duhur të kriterit
- Rezultati 4 për pamundësi totale të kënaq, ose në asnjë mënyrë të arsyeshme të përmbush pjesërisht kriterin

Seksioni i shqyrtuar rrugës ekzistuese (rruga N9) është rreth 30 km i gjatë; janë identifikuar "pikat e nxehta" të ndryshme, në afërsi të madhe të shtrirjes së kësaj rruge, që i ngrit shqetësimet mjedisore dhe sociale. Këto "pikat e nxehta" janë identifikuar sipas kategori (ndërtesa banimi, biznese, trashëgimi kulturore, habitate të ndjeshme etj). Pronat e shumta ngjitur me shtrirjen e rrugës do të ndikoheshin nga zhurma dhe ndotja e ajrit. Për shkak të uljes së kufijve të shpejtësisë (60km/h) në vendbanime të kryqëzuara, një rrugë e klasës së lartë nuk do të arrihet. Në mungesë të një rruge alternative, gjatë ndërtimit qasja në pronat dhe shërbimet komunitare të qyteteve më të mëdha do të pengohet për popullatën dhe grupet e rrezikuara.

Alternativa jugore është një zgjidhje e shkëputur që gjendet në jug të rrugës ekzistuese; nuk janë gjetur kurrfarë "pika të nxehta" brenda gjurmëve të shtrirjes rrugore, megjithatë, janë parashikuar disa rreziqe nga vërshimet për seksionin që kalon nëpër rrafshin e lumit Bistrica e Pejës si dhe habitatet e ndjeshme duhet të ndikohen.

Që të dy alternativa veriore janë vija të shkëputura (në veri të rrugës ekzistuese); nuk janë gjetur kurrfarë "pika të nxehta" brenda gjurmëve të shtrirjes rrugore, rreziqet mjedisore dhe sociale konsiderohet të jenë minimale.

Harta me të gjitha alternativat e shqyrtuara është paraqitur në figurën 4.

Me ngjyrë të kuqe – rruga aktive ekzistuese
Alternativat tjera joaktive

| | |
|---|---|
| | Të shmangen – monumentet, varrezat, kishat, bimët e rralla |
| | Të lehtësohen– habitatet pyjore, kullotat, lumenjtë |
| | Shkollat |
| | Gurëthyesit, mihjet, deponimet |
| | Ndërtesat, pronat jo-residenciale (bizneset) ka gjasa të ndikohen |

**Figura 4: Rruga "Kijevë – Dollc (Klinë) – Zahaq" shtrirjet rrugore alternative me "pikat e nxehta" mjedisore dhe sociale të theksuara për shtrirjen rrugore ekzistuese**

Mott MacDonald

Përmbledhje e vlerësimit të alternativave është paraqitur më poshtë në tabelën 1.

**Tabela 1: Analiza e Alternativave – Përmbledhje**

| | Alternative jugore | Alternativa 1 veriore | Alternativa 2 veriore | Dizajni ekzistues |
|---|---|---|---|---|
| Zgjidhja inxhinierike e pranueshme | Po<br>1 | Po<br>1 | Po<br>1 | Jo<br>4 |
| Lehtësimi apo ndikimi i pranueshëm mjedisor | Jo<br>4 | Po<br>1 | Po<br>1 | Jo<br>4 |
| Ndikimi i pranueshëm social | Po<br>1 | Po<br>1 | Po<br>1 | Jo<br>4 |
| I plotëson kërkesat e Rregullores së BE-së 1315 p.sh. Rrugë e klasës së lartë | Po<br>1 | Po<br>1 | Po<br>1 | Jo<br>4 |
| Rezultati | 7 | 4 | 4 | 16 |

Dy alternativat veriore (1 dhe 2) ishin shumë të ngjashme dhe prandaj ato janë rafinuar në një alternativë të vetme. Alternativa e vetme veriore ka treguar një inxhinieri dhe teknikë të theksuar, si dhe avantazhe mjedisore dhe sociale ndaj alternativës së zgjerimit të rrugës ekzistuese. Për këtë arsye, është përzgjedhur si alternativa më e mirë.

### 1.3 Përshkrimi i Projektit

Projekti përfshin disa faza të zbatimit: projektimin, ndërtimin dhe operimin. Në kohën e publikimit të kësaj NTS (dhjetor 2016), Projekti gjendet në fazën konceptuale të projektimit. Hapat e mëtejshëm do të përfshijnë Dizajn paraprak dhe të detajuar, blerjen e tokës dhe krijimin e dokumenteve të tenderit. Synohet që ndërtimi të fillojë në tremujorin e parë të vitit 2018 me një periudhë të parashikuar ndërtimore prej 2.5 viteve, që do të thotë se rruga duhet të jetë funksionale nga mesi i vitit 2021.

ESIA i kryer i mbulon të gjitha fazat e projektit; një azhurnim i ESIA është planifikuar përgjatë fazave të ardhshme të projektimit për të përfshirë çfarëdo ndryshim të shtrirjes rrugore dhe strukturave të lidhura përmes një sistemi për menaxhimit e ndryshimit të projektimit, i cili sistem do të krijohet. Pasi që kjo rrugë e re është një komponentë strategjike e rrjetit rrugor* të Kosovës, një fazë e nxjerrjes nga përdorimi nuk është konsideruar apo vlerësuar. Çdo dekomisionim i ardhshëm i rrugës do të kërkojë një plan të detajuar për nxjerrjen nga përdorimi që përcakton angazhimet për heqjen dhe asgjësimin e komponentëve të infrastrukturës, restaurimin e dheut dhe vegjetacionit, si dhe rehabilitimin e peisazhit.

### 1.3.1 Seksioni Kijevë – Klinë - Zahaq

Rruga aktuale N9 Kijevë - Klinë - Zahaq është një rruge me 2-korsi vetëm me një trotuar gjatë tërë gjatësisë së saj prej 930km), me një gjerësi në mes 6.5 m dhe 7.0 m. Projekti (Autostrada e planifikuar) do të jetë një rruge me dy korsi e projektuar të jetë në përputhje me standardet kombëtare dhe ndërkombëtare dhe specifikacionet, me një shpejtësi të projektuar prej 100-120 km/orë. Shtrirja rrugore e projektit ka në një distancë deri në 1.5 km dhe kalon në veri të rrugës ekzistuese N9. Rruga ekzistuese N9 do të përdoret si një rrugë paralele dhe dytësore. Asnjë ndërhyrje në rrugën ekzistuese nuk është planifikuar në kuadër të Projektit.

Projekti do të jetë pjesë e Rrugës 6 në lindje-perëndim, ndërmjet Prishtinës dhe kufirit me Malin e Zi. Prishtina dhe Peja janë qendrat kryesore urbane përgjatë korridorit. Autostrada kalon në territorin e komunave të Klinës dhe Pejës.

Shtrirja rrugore fillon afër Kijevës (38 km në perëndim të Prishtinës) në veri të fshatit Kijevë dhe mbaron në fshatin Zahaq, 7 km në lindje të qytetit të Pejës. Ajo shtrihet përmes dy luginave: Fusha e Kosovës, e përbërë nga përrocka Drenica, (degë e lumit Sitnica) dhe Lugina e Dukagjini, e formuar nga lumenjtë Drini i Bardhë dhe Bistrica e Pejës. Lumi Bistrica e Pejës rrjedh përgjatë kësaj shtrirjes rrugore. I afrohet lumit në një distancë prej 200 m dhe kalon mbi të në seksionin Km 16+000 – Km 17+000. Rruga ekzistuese N9 gjendet ndërmjet autostradës së re dhe lumit.

Pjesa e parë e shtrirjes rrugore shtrihet mbi një pllajë të rrafshët; terreni pastaj gradualisht zbret drejt shtratit të lumit Drini i Bardhë dhe pastaj ka një ngritje të lehtë në pikat më të larta drejt Pejës. Dallimi në mes të pikës më të ultë (370 m) dhe më të lartë (615m) të korridorit është 245m. Lloji tipik i tokës në këtë pjesë është toka bujqësore dhe kullotat me disa livadhet dhe pjesë të pyjeve.

- Përdorimi i tokës në terren të rrafshët dhe të hapur kryesisht përqendrohet rreth parcelave bujqësore dhe pemishte. Kullotat dhe pyjet e shkatërruara janë veti dominuese e terreneve të larta (bregore).

- Sipas informatave që i kemi në dispozicion, pjesa dërrmuese e tokës është në pronësi private.

13 vendbanime gjenden përgjatë projektit të autostradës: Dollc, Zajm dhe Drenoc (të ndara) dhe Drsnik, Jabllanicë, Kliçinë, Leshan, Lugagji, Gllaviqicë, Ramun dhe Zahaq; Rruga po ashtu kalon nëpër pjesën veriore të fshatrave Pjetërq i Epërm, Pjetërq i Poshtëm; efekti i barrierës për këtë pjesë është i shpërfillshëm. Rruga kalon nëpër një rrugë regjionale (R 104) dhe disa rrugë lokale; lidhja me rrugën ekzistuese është e mundësuar përmes disniveleve, ndërsa vazhdimësia e rrjetit të rrugëve lokale sigurohet nga nënkalimet ose mbikalimet.

Një e drejtë-e-kalimit (ose "rrugë rezervë ") prej 20m nga secila anë e projektit do të caktohet me kufizime të vendosura në aktivitete të caktuara brenda një tamponi me gjerësi prej 60 m.

Të gjitha strukturat e ndërlidhura me projektin janë indikative për shkak të fazës së hershme të projektimit. Megjithatë, këto struktura kryesore janë pjesë e projektit:

- Ura në afërsi të Klinës (km 13+550) mbi lumin Drini i Bardhë (100 m) (Tabela 2)
- Viaduktet në km 25+000 km 27+000 (për të kaluar mbi pjesën e thepisur) (Tabela 2).
- Një sistem i kanaleve anësore dhe 43 gypa / kuti për drenazhin e ujërave sipërfaqësorë dhe mbushjet për kalimin e rrjedhave të ujit janë të parapara (Tabela 2); Interceptorët e naftës dhe/ose pellgjet për zbutje në pikat e shkarkimit tek kolektori i fundit nuk janë analizuar ende në këtë fazë të projektimit;
- Disnivele të ndara gjashtë gradësh janë planifikuar në trasetë km 2 + 900, km 6 + 740, km 12 + 900, km 14 + 950, km 20 + 050 dhe km 28 + 100 (Figurat 5 dhe 6).
- Mbikalimet / nënkalimet janë vendosur në trasenë: Km 0 + 450 (rruga është bronkiale nga rruga ekzistuese N9 dhe ofron qasje në disa prona rezidenciale); Km 3 + 200 (lidh rrugën ekzistuese N9 me fshatin Ujmirë); Km 3 + 800 (lidh fshatrat Dërsnik dhe Qabiq); Km 9 + 011 dhe Km 9 + 888, (lidh guroret të cilat gjenden në të dyja anët e Rrugës); Km 10 + 134 (lidh N9 rrugën ekzistuese me fshatin Dërsnik), Km 12 + 548 (lidh rrugën N9 me fsh. Dërsnik), Km 13 + 116 (lidh rrugën N9 dhe fsh. Perline), Km 13 + 409 (lidh rrugën N9 dhe Klinën), Km 13 + 924 (lidh rrugën N9 dhe Klinën), km 14 + 486 (lidh rrugën N9 dhe fsh. Perline) dhe në km 14 + 955 (rrugën N9 dhe fsh. Perline); km 13 + 380 (lidh rrugën ekzistuese N9 dhe Klinën); km17 + 126, km 17 + 287, km 18 + 597, km 19 + 423, km 19 + 792, km 19 + 928, km 20 + 272, km 22 + 368, km 17 + 712, km 19 + 225, km 20 + 650, km 21 + 301 dhe km 22 + 857 (lidh rrugën ekzistuese N9 me rrjetin e rrugëve lokale që çojnë në pronat bujqësore dhe vendbanimet Jagode dhe Paskalice); Km 23 + 551, Km 28 + 431, Km 24 + 409, Km 25 + 659, Km 26 + 366, Km 28 + 169 dhe km 29 + 635 (lidhjet midis rrugës ekzistues N9 dhe pronave në vendbanimet Nabërgjan dhe Budisalc) (Figurat 5 dhe 6).

**Tabela 2: Pozita e urave, viadukteve dhe kanaleve me gypa përgjatë shtrirjes rrugore**

| Nr. | Lloji i objektit | Traseja | Nr. | Lloji i objektit | Traseja |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Kanali me gypa, d=1000mm | Km 0+850 | 2. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 18+320 |
| 3. | Kanali me kuti, h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 1+300 | 4. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 18+830 |
| 5. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 2+200 | 6. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 19+170 |
| 7. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 2+600 | 8. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 20+070 |
| 9. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 4+400 | 10. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 20+650 |
| 11. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 5+130 | 12. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 21+050 |
| 13. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 5+650 | 14. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 21+700 |
| 15. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 5+900 | 16. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 21+970 |
| 17. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 6+600 | 18. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 22+670 |
| 19. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 6+920 | 20. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 22+800 |
| 21. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 8+520 | 22. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 23+450 |
| 23. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 12+650 | 24. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 24+150 |
| 25. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 12+900 | 26. | Viadukti, L=250m | km 24+900 |
| 27. | Ura, L =100m | km 13+550 | 28. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 25+430 |

| Nr. | Lloji i objektit | Traseja | Nr. | Lloji i objektit | Traseja |
|---|---|---|---|---|---|
| 29. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 14+050 | 30. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 26+130 |
| 31. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 14+400 | 32. | Viadukti, L=450m | km 26+850 |
| 33. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 14+700 | 34. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 27+430 |
| 35. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 16+180 | 36. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 27+770 |
| 37. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 16+730 | 38. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 28+000 |
| 39. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 17+200 | 40. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 28+600 |
| 41. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 17+670 | 42. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 28+900 |
| 43. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 17+940 | 44. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 29+200 |
| 45. | Kanali me kuti h / b = 3.00 m / 2.00 m | km 18+150 | 46. | Kanali me gypa, d=1000mm | km 29+970 |

Materiali i gërmuar nga prerjet balancon sasinë e materialit të nevojshëm për argjinaturat (mbushjet). Midis km 8 + 000 dhe km 12 + 500 autostrada kalon nëpër terren kodrinor, që kërkon prerje të theksuara, sidomos në sektorin km 10 + 000 deri në 12 + 500. Kjo pjesë e shtrirjes zbret nga kodrat deri në pjesën e rrafshët në lindje të Klinës, në një pjerrësi prej 5%; prerjet do të bëhen në lartësi prej 40m. Shumica e materialit të gërmuar do të jetë e tepërt për kërkesat (prerjet = 7.600.000,00m³ dhe mbushjet = 2.700.000,00m³)

Lokacionet e deponive për materialet e tepërta ende nuk janë përcaktuar dhe pritet që pas hulumtimeve gjeo-mekanike, lokacionet e tyre, qasjet, metoda e kullimit dhe asgjësimit të përcaktohet në fazën e paraprake të dizajnit.

Gurëthyesit ekzistues do të përdoren për të siguruar materialin për ndërtimin e rrugës; kërkesa për gurëthyes të ri do të përcaktohet gjatë fazës paraprake të Dizajnit. Kontraktuesi në fund do të zgjedh gurëthyesit gjatë fazës së dizajnit të detajuar. Lejet për operimin e gurëthyesve do të aplikohen në përputhje me Ligjin për Miniera dhe Minerale.

Analizat hidrografike dhe hidrologjike nuk janë kryer në pellgun e pjesës rrugor të propozuar për lumenjtë Drini i Bardhë dhe Bistrica e Pejës dhe degëve të tyre. Për të reduktuar rrezikun e përmbytjeve, modelimi i përmbytjeve do të kryhet gjatë fazës paraprake të Dizajnit për 50, 100 dhe 1000 vite të përmbytjeve, për të përcaktuar shtrirjen rrugore sipër vijës së përmbytjeve të 1000 viteve.

Shtrirja rrugore dhe lokacionet indikative të strukturave të ndërlidhura (nënkalimet, mbikalimet, kryqëzimet në disnivel, urat, kanalet dhe depozitë për hedhjen e materialit të tepërt) është paraqitur në Figurat 5 dhe 6.

**Figura 5 Paraqitja e seksionit Km 0+000-Km17+000**

**Figura 6 Paraqitja e seksionit km17+000-km 31+000.**

### 1.4 Ndërtimi i autostradës

Orari i ndërtimit duhet t'i përfshijë aktivitetet vijuese:

- Krijimi i vendpunimeve: pastrimi i vegjetacionit; mihja dhe grumbullimi i dheut; ndërtimi i rrugëve hyrëse të përkohshme për të lehtësuar mihjeve për krijimin e shkurtimeve më të mëdha; Ngritja e kampit (eve) ndërtimor dhe hapësirave për magazinim, si dhe zonat për mirëmbajtjen e automjeteve dhe pajisjeve; deponimi i materialit shtesë dhe caktimi i rrugëve për lëvizjen e kamionëve të rëndë;
- Ndërtimi i elementeve kryesore të rrugës: urat dhe kanalet, nënkalimet/mbikalimet dhe kryqëzimet, menaxhimi i duhur i trafikut dhe kontrolli i sedimentit; ngritja e rrethojave;
- Ndërtimi i autostradës: formësimi i prerjeve (përfshirë edhe aktivitetet shpërthyese, sipas nevojës), ndërtimi i argjinaturave, formësimi i pjerrtësive, punimi i shtresave lidhëse, punimi i shtresave të sipërme;
- Rehabilitimi i terrenit: heqja e tepërt e erozionit dhe kontrollimet e sedimentimit dhe peizazhit (duke përfshirë mbjelljen me ujë dhe mbjelljen e vendeve të gërmuara dhe të mbushura; mbjellja e bimëve që rriten shpejtë mbi materialet e mbetura të deponive).

Për ndërtim, do të përdoren materialet e mëposhtme: zhavorri, gjeo-kompozitet, betoni, rrjetet e armatura dhe rrjetet e kromuara nga zinku, fara bimore dhe shtresat e dheut. Shtresat e dheut të larguar do të ruhen në mënyrë që mund të përdoret për ri-vegjetacion. Mbushjet, nën-baza dhe baza do të bëhen me zhavorr, kryesisht të siguruar nga mihjet.

Kampet e ndërtimit do të vendosen jashtë vendbanimeve dhe do t'u shmangen habitateve të ndjeshme. Do të punësohet së paku një Menaxher, një Inxhinier dhe një Mbikëqyrës i vend punimit dhe rreth 40-60 punëtorë do të punojnë në ndërtimin e autostradës. Fuqia punëtore do të menaxhohet në përputhje me ligjet e punës* të Kosovës dhe rregulloret mbi shëndetin dhe sigurinë. Shumica e punëtorëve ka gjasa të jenë banorë të fshatrave lokale. Faza totale e ndërtimit do të zgjas rreth 2.5 vjet. Ndërtimi është planifikuar të fillojë në tremujorin e parë të vitit 2018.

### 1.5 Përmbledhje e Kornizës ligjore të politikave mjedisore dhe sociale

#### 1.5.1 Kornizës ligjore e Kosovës për mbrojtje mjedisore dhe sociale

Korniza ligjore mjedisore në Kosovë* përmban ligje gjithëpërfshirëse që mbulojnë fushat për: mbrojtjen e mjedisit, ujit, mbeturinave, mbrojtjen e natyrës, mbrojtjen nga zhurma, cilësinë e ajrit, Parandalimin e Integruar dhe Kontrollin e Ndotjes (IPPC) dhe trashëgiminë kulturore, të cilat paraqesin detyrimet kryesore mjedisore sipas Direktivave të BE-së.

Legjislacioni kyç për mbrojtjen e mjedisit, është Ligji për Mbrojtjen e Mjedisit (03/L-025). Kërkesat e AEI të Direktivës së BE-së 85/337/EEC (e ndryshuar me Direktivën 2014/52/BE) janë të përfshira në kuadër të Ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (03/L-214).

Sa i përket aspekteve sociale, ekzistojnë ligje kombëtare që mbulojnë mbrojtjen e shëndetit, shëndetin dhe sigurinë në punë, marrëdhëniet e punës, sigurinë në punë, punësimin, mbrojtjen sociale, blerjen e tokës, Kadastrën etj.

Ligji për Sigurinë në rrugë dhe në komunikacionin, Ligji mbi rrugët, trashëgiminë kulturore, shpronësimin e pronave të paluajtshme, etj, janë me interes të veçantë për projektin.

Kosova* nuk njihet nga nënshkruesit e traktateve si një shtet që mund të ratifikojë traktate dhe konventa ndërkombëtare. Megjithatë, shumica e Konventave Ndërkombëtare në lidhje me mjedisin, pjesëmarrjen publike dhe çështjet e punës janë përkthyer në legjislacionin e Kosovë*.

### 1.5.2 Përmbledhje e Procedurës së VNMS dhe Procesi i dhënies së lejes

Procedura e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është referuar në Ligjin për Mbrojtjen e Mjedisit (Kapitulli II, Neni 9, Kapitulli IV, Neni 29 dhe Kapitullin VI, neni 57) dhe është e përshkruar në Ligjin për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) (03/L-214). Zbulimi publik rregullohet me Udhëzimin Administrativ për informacion, pjesëmarrjen e publikut dhe palëve të interesuara (Nr: 09/2011).

Procedurat për miratimin e VNM-së janë të përcaktuara në kreun III të Ligjit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (Nr. 03/L-214). Procedura e VNM-së përfshinë këto faza: (1) Shqyrtimin; (2) Studimin; (3) Shqyrtimin e Raportit të VNM dhe (4) Konsultimin Publik.

Periudha e Konsultimit Publik, në bazë të Udhëzimit Administrativ për informim, pjesëmarrje publike dhe palët e interesuara në procedurat e vlerësimit të ndikimit në mjedis (Nr. 09/11) është 30-40 ditë. Konsultimet publike për këtë projekt do t'u përmbahen parimeve të BEI/BERZH-it dhe do të zgjasin 120 ditë.

Në lidhje me procesin e lëshimin e lejes, institucioni përgjegjës është MMPH. Ajo është përgjegjëse për lëshimin pëlqimet ndryshme, miratimet dhe lejet në faza të ndryshme të procesit të planifikimit të projektit, si:

- Pëlqimi mjedisor (Aprovimi i Studimit të VNMS), në përputhje me ligjin e VNM;
- Aprovimi i Planit të Infrastrukturës, i kërkuar me Ligjin për Planifikim Hapësinor për infrastrukturën e transportit;
- Leja e ujit për ndërtimin e urës, hapjen e gurthyesve të ri dhe/ose të deponive;
- Leja e PIKN, e kërkuar me Ligjin për PIKN, për gurthyesit e sapo hapur me kapacitet prej 100,000 tonelata në vit (për eksploatime nëntokësore) ose 25ha (nxjerrje e hapur e zhavorrit);
- Leja e ndërtimit.

Përveç kësaj, Komisioni i Pavarur  për Miniera dhe Minerale është përgjegjës për lëshimin e Licencës për operimin e gurthyesve të ri.

### 1.5.3 Korniza Ligjore dhe Blerja e Tokës

Procedura e shpronësimit të tokës dhe zhvendosjes në Kosovë rregullohet kryesisht me Ligjin për shpronësimin e pronës së paluajtshme nr 03/L-139, të miratuar në vitin 2009, dhe të ndryshuar me Ligjin për shpronësimin e pronës së paluajtshme nr 03/L-205. Ligji përshkruan procedurën, duke përfshirë mjetet, për të mbrojtur individët nga ndërhyrjet jo proporcionale me të drejtën ndaj pronës së paluajtshme.

Ligjet tjera relevante që rregullojnë shpronësimin janë: Ligji për pronësinë dhe të drejtat tjera sendore (Nr.03/L-154); Ligji për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit për Mbrojtjen dhe Promovimin e të Drejtave të Komuniteteve dhe Pjesëtarëve të tyre në Kosovë (Nr. 03/L-047); Ligji për Përdorimin e Gjuhëve (02/L-37); Ligji kundër Diskriminimit (Nr. 2004/3); Ligji për Barazi Gjinore (Nr. 2004/2); Ligji për Planifikim Hapësinor (Nr. 04/L-174); Ligji për Ndërtim (Nr. 04/L-110).

#### Kërkesat e BERZH-it

Blerja e tokës për këtë projekt do të bëhet në përputhje me Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH-it (20014), Kërkesat e Performancës (PR) 5, që mbulon çështjen zhvendosjes së detyruar dhe zhvendosjen ekonomike. Sipas PR5, njerëzit me titull ligjor dhe pa atë, që janë të prekur drejtpërdrejt nga ky projekt, kanë të drejtë për kompensim. PR5 gjithashtu kërkon një proces të konsultimeve me njerëzit e prekur, për të siguruar që çmimi përfundimtar i pajtuar korrespondon me kërkesat e BERZH-it për vlerën e zëvendësimit duke mundësuar personat e prekur nga projekti që të blejnë prona të sasisë dhe cilësisë së ngjashme.

PR5 përmban katër objektivat kyçe vijuese për blerjen e tokës dhe zhvendosjen jo-vullnetare, të cilat janë të aplikueshme për këtë projekt:

- Të gjitha planet e mundshme alternative të projektit duhet të hulumtohen për të shmangur ose të paktën për të minimizuar zhvendosjen fizike dhe / ose ekonomik, derisa bëhet balancimi i kostove mjedisore, sociale dhe financiare si dhe përfitimet;
- ndikimet negative sociale dhe ekonomike nga blerja e tokës ose kufizimet në përdorimin e e tokës nga personat e prekur si dhe qasje në tokë duhet të zbutet nga: (i) të ofrohet kompensimi për humbjen e pasurive me koston e zëvendësimit; dhe (ii) të sigurohet që veprimtaritë e rivendosjes të zbatohen përmes zbulimit të duhur të informacionit, konsultimit dhe pjesëmarrjes së informuar të personave që preken nga ky proces;
- Të përmirësohen, ose, të paktën, të nxirren mjetet dhe standardet e jetesës së personave të zhvendosur dhe standardet e jetesës së personave të zhvendosur në gjendjen paraprake, para-projektit, përmes masave që mund të jenë të bazuara në pagë dhe/ose të bazuara në ndërmarrje, për të siguruar përmirësim të qëndrueshëm të statusit të tyre socio-ekonomik;
- Të përmirësohen kushtet e jetesës të personave të zhvendosur përmes ofrimit të një strehimi të përshtatshëm duke u siguruar qëndrim në vendin e risistemimit.

### 1.6 Aktivitetet e angazhimit të hisedarëve gjatë zhvillimit të VNMS

Bashkëveprimi me qeverinë lokale/komunat e prekura ka ndodhur në disa raste dhe për dy qëllime kryesore:

- Prezantimi i Projektit tek autoritetet dhe publikun e gjerë dhe marrja e mendimeve të tyre
- Mbledhja informatave relevante për kushtet bazë të burimeve mjedisore dhe sociale.

Bashkëveprimi me hisedarët (2015 dhe 2016) përfshin si më poshtë:

- Prezantimi i projektit tek Kryetarët e komunave dhe tek administrata publike përkatëse e komunave të ndikuara (Klina dhe Peje), Maj/Qershor 2015;
- Prezantimi i Projektit tek autoritetet vendore (Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Agjencia Kosovare për Mbrojtjen e Mjedisit, Instituti i Hidrometeorologjisë dhe Ministria për Kulturë, Rini dhe Sport), Maj/Qershor 2015;
- Punëtoria për Alternativat potenciale të Projektit, Tetor 2015;
- Konsultimet me qendrat regjionale për punësim në Klinë dhe Pejë, Dhjetor 2015;
- Anketa e amvisërive dhe bizneseve, me qëllim të plotësimit të informacionit statistikor mbi komunitetet e prekura;
- Punëtoritë mbi alternativat shqyrtuara të Projektit dhe Ndikimi Paraprak Mjedisor dhe Social, (Faza e Para-Fizibilitetit), shkurt 2016;
- Fushëveprimi i punëtorisë, për të prezantuar projektin, alternativat e shqyrtuara dhe qëllimin e Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor dhe Social (VNMS) në lidhje me hisedarët e identifikuar kombëtarë dhe lokal (nëntor 2016);

Gjatë periudhës mars-maj 2016 është realizuar anketa sociale. Në kohën kur Anketa është projektuar, nuk ka pasur vendim përfundimtar mbi alternativën e preferuar në mënyrë që të bëhej hulumtimi për të mbledhur të dhëna në lidhje me të dy alternativat.

Cak i këtij hulumtimi ishin grupet vijuese (që përfshinin 335 përfaqësues të komuniteteve të prekura):

- Amvisëritë e vendbanimeve të prekura për të dy alternativat (Rruga ekzistuese N9 dhe Alternativa veriore) veç e veç
- Bizneset që gjendeshin në trasenë e të dy alternativave
- Përfaqësuesit e vendbanimeve të prekura

Të gjitha aktivitetet paraprake të angazhimit të hisedarëve janë futur në përgatitjet e fushëveprimit të Punëtorisë. Objektivat e fushëveprimit të Punëtorisë ishin që:

- Të paraqesin Projektin dhe gjetjet fillestare në lidhje me kushtet bazë mjedisore dhe sociale;
- Të kuptohen rrethanat lokale në lidhje me zhvillimin social dhe ekonomik të rajonit / komunave dhe mundësitë për zhvillim të mëtejmë pas zbatimit të Projektit;
- Të diskutohen fushat e ndjeshme mjedisore të mundshme përgjatë korridorit të autostradës dhe çfarëdo çështje “e nxehtë” mjedisore tashmë e identifikuar më parë; dhe

- Të diskutohen metodat më të përshtatshme të konsultimit dhe mënyrat në të cilat publiku i gjerë mund të merr pjesë në mënyrë të hapur dhe pro-aktive.

Pjesëmarrësit e punëtorisë mbi fushëveprimin ishin mbështetës të Projektit. Janë ngritur disa shqetësime për të siguruar lidhjen e rrugëve të planifikuara në komunën e Klinës me autostradën dhe Rrugën N9. Gjatë fazave vijuese do të sigurohet që dizajni i detajuar do të bëjë përputhjen e rrugëve ekzistuese me rrugët e planifikuara për të mundësuar qarkullim të vazhdueshëm të komunikacionit në këtë pjesë të vendit.

Është përgatitur Plani për Angazhimin e Palëve të Interesit (SEP) për të identifikuar palët kyçe të interesit për projektin si dhe plani për aktivitetet e angazhimit të palëve të interesit gjatë tërë kohës sa zgjat projekti. Angazhimi i palëve të interesit do të zbatohet si një proces në vazhdim e sipër duke përfshirë edhe zbulim publik dhe konsultim të duhur të informacionit që të mundësohet një konsultim gjithëpërfshirës me palët të interesit dhe palët potenciale të prekura. Ata do të jenë në gjendje të bëjnë komente dhe të shprehin shqetësime në përputhje me procedurat e përcaktuara në SEP.

Përgjegjës për zbatimin e Planit për Angazhimin e Palëve të Interesit është:

Ministria për Infrastrukturë – e Kosovës*,

Z. Ramë Qupeva, Kryesues i Departamentit për Infrastrukturën Rrugore
Adresa: ish Ndërtesa-Germia,
10000, Prishtinë,
Republika e Kosovës
E-mail: mi.info@rks-gov.net
Tel/fax: +381 (0)38 211 494
Tel.: +381 (0)38 200 28 ext. 505

MI do t'i shqyrtojë ankesat, dhe do të monitorojë zbatimin e mekanizmave ankimor dhe do të përpilojë raportet e duhura të cilët do të jenë në dispozicion për publikun e gjerë në faqen e saj të internetit.

Një mekanizëm i veçantë ankimor po ashtu do të themelohet për punëtorët e kompanive ndërtimore.

### 1.6.1 Procesi i planifikimit të blerjes së tokës dhe zhvendosjes

Është përgatitur Korniza për Blerjen e Tokës dhe Zhvendosjen (LARF). Ajo i përcakton zotimet e MI në lidhje me blerjen e tokës, zhvendosjen dhe restaurimin e jetesës që do të sigurojë përputhshmërinë edhe me legjislacionin në fuqi Kosovë* edhe me kërkesat e politikave të BEI / BERZH-it të përshkruara më lart.

LARF përfshin një përshkrim të projektit, një analizë të ligjit të shpronësimit dhe politikat lidhur me zotërimin e tokës, parimet dhe mënyrën e kompensimit, një matricë mbi të drejtat dhe informacionin për procesin e konsultimeve dhe mekanizmin e ankesave.

Informacioni i detajuar në lidhje me blerjen e tokës nuk është në dispozicion ende në fazën aktuale të projektit ideor. Në nivelin e Dizajnit të detajuar, do të jetë i përgatitur një studim i veçantë mbi shpronësimin e tokës dhe një studim topografik që do të paraqes zonën e saktë dhe shpenzimet e tokës të destinuar për shpronësim. Një regjistrim i detajuar i inventarit dhe një studim socio-ekonomik do të kryhet për t'i identifikuar të gjithë njerëzit e prekur, pronat e prekura, dhe për fituar njohuri më të mira rreth shkallës dhe natyrës së ndikimeve. Kompensimet për ndërtesat banesore dhe jo-banesore që duhen për t'u prishur (nëse ka) do të përcaktohen. Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet nevojave të grupeve të cenuara. Studimet do të njoftojnë për përgatitjen e mëvonshme të një Plani të veçantë dhe të detajuar të Veprimit për Zhvendosje (PVZH). Shpronësimi dhe kompensimi do të kryhen në përputhje me PVZH.

### 1.6.2 Boshllëqet e informacionit aktual dhe azhurnimi i VNMS

Siç u tha më parë, kjo ESIA është hartuar për Dizajnin Konceptual të Projektit. Në këtë fazë informacioni i nevojshëm për të vlerësuar në mënyrë gjithëpërfshirëse kushtet bazë të burimeve të caktuara mjedisore dhe sociale nuk është në dispozicion. Gjatë fazave të ardhshme të projektimit këto boshllëqe do të trajtohen dhe analiza plotësuese (studime / sondazhet) do të kryhen.

Boshllëqet e informacionit aktual dhe veprimet përkatëse për të përditësimin e ESIA gjatë fazave të ardhshme të planifikimit janë paraqitur në tabelën 4 më poshtë.

## 1.7 Përmbledhje e kushteve bazë mjedisore dhe sociale

### 1.7.1 Baza mjedisore

**Mjedisi**

Seksioni i rrugës në mes km 0 + 000 dhe 15 + 000 shtrihet nëpër luginën e Drenicës. Kjo është një luginë e gjatë përmes së cilës rrjedh përroska Drenica, një degë e lumit Sitnica. Lugina shtrihet në pjesën veri-perëndimore të Fushës së Kosovës dhe shtrihet nga bregu i majtë perëndimor i Sitnicës në drejtim të kufirit me Rrafshin e Dukagjinit. Seksioni i Rrugës mes km 15 + 000 dhe 31 + 000 kalon nëpër fushën e Dukagjinit që fillon në Malin Mokna në veri dhe vazhdon deri në Malet e Sharrit në jug. Rajoni i Dukagjinit (Rrafshi) përbëhet nga luginat e lumenjve Drini i Bardhë dhe Bistrica e Pejës. Modeli i përdorimit të tokës, kushtet morfologjike dhe aspektet vizuale kanë përcaktuar praninë e tre llojeve të njësive të konfiguracionit: konfiguracion bujqësor të terrenit me ngritje dhe ulje (konfiguracion gjysmë-natyror), konfiguracion bujqësore në rrafshina (konfiguracion antropogjen) dhe konfiguracion i përbërë nga pyjet kodrinore gjethegjerë *thermophilous* (gjysmë-natyrore dhe konfiguracion natyror). Një ndjeshmëri e përgjithshme mesatare i atribuohet këtyre konfiguracioneve për shkak të ndryshimit të dukshme të konfiguracionit nga ndikimi antropogjen.

### Biodiversiteti

Përgjatë rrugës kanë të pranishme si habitatet natyrore ashtu edhe atë antropogjene. Një klasifikim i habitateve dhe paraqitje e pamjeve të hartave është bërë duke përdorur kriteret standarde EUNIS[13] (Figura 7).

Habitatet natyrore dhe semi natyrore janë: **Pyjet termofile të shkozës orientale dhe dushku i bardhë, toka të gjelbra dhe livadhe, shelg bregor dhe pyje plepi,** si dhe **pyje të dushkut italian dhe turk; Habitatet Ujore** janë të përbëra **nga lumenj të mëdha.**

Habitatet antropogjene janë: **Toka bujqësore, Toka të punueshme të papunuara, bimësi të egra, pemishte, lisa të pishës së zezë (Robinia pseudoacacia), lisa të specieve të përziera autoktone dhe drunj të specieve të paraqitura, rende të drunjve, vendbanime dhe zona industriale.**

Seksioni i parë (Kijevë-Klinë), karakterizohet nga dominimi i tokës bujqësore me pjesë të shpërndara të pyjeve të dushkut italian dhe turk, shkozës orientale dhe dushkut të bardhë. Seksioni i dytë (Klinë - Pejë) dominohet nga toka bujqësore me pjesë të shpërndara të pyjeve të dushkut italian dhe turk, dhe me pyje të plepit dhe shelgut në rrafshinën e lumit Bistrica (Bistrica e Pejës). Vendbanimet e popullsisë dhe të biznesit janë të pranishme në të dy seksionet.

Brenda korridorit të projektit nuk ekziston asnjë zonë e mbrojtur ose e veçantë. Ekziston vetëm një monument i natyrës që gjendet në korridorin e 2x500 metra të matura larg nga aksi i autostradës. Kjo është pema e vetme e cila njihet nga autoritetet përgjegjëse të projektit. Nuk pritet që autostrada mund të ndikojnë në këtë monument të natyror, qoftë gjatë aktiviteteve ndërtimore apo gjatë funksionimit të saj.

[13] http://eunis.eea.europa.eu/habitats.jsp

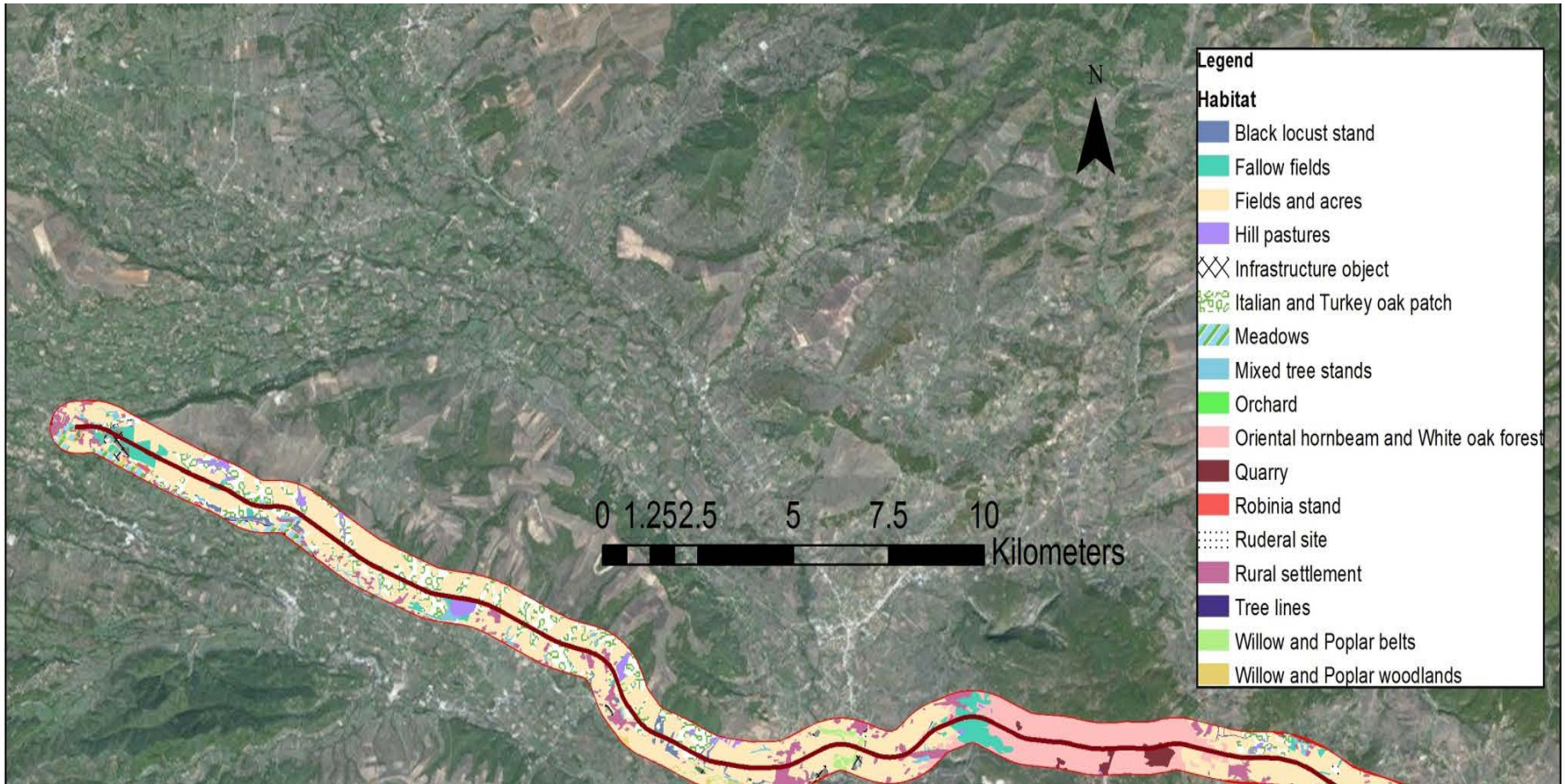
N
Legend
Habitat
Black locust stand
Fallow fields
Fields and acres
Hill pastures
Infrastructure object
Italian and Turkey oak patch
Meadows
Mixed tree stands
Orchard
Oriental hornbeam and White oak forest
Quarry
Robinia stand
Ruderal site
Rural settlement
Tree lines
Willow and Poplar belts
Willow and Poplar woodlands
0 1.252.5 5 7.5 10
Kilometers

**Figura 7 - Përmbledhje e habitateve brenda korridorit të Projektit**

Habitatet e ndjeshme të identifikuara përgjatë rrugës janë shelgje të bregoreve dhe pyje të plepave. Zona e saktë e shkatërrimit të tyre të mundshëm nuk është e njohur. Gjatë fazave të ardhshme të projektimit do të bëhen përpjekje të konsiderueshme për të shmangur dhe / ose minimizuar shkatërrimin e tyre.

### Resurset ujore

Lumi Drini i Bardhë është i cilësisë së mirë në burim, por përkeqësohet në pjesët poshtë rrjedhës. Në bashkimin e lumit Klina, i cili ndodhet 1 km më lart nga pikat e kalimit të autostradës dhe nga Drini i Bardhë, cilësia e ujit është e përkeqësuar, tashmë. Në stacionet e monitorimit Drini i Bardhë, Klinë dhe Drini i Bardhë-Gjonaj, kufijtë e lejuar për klasën e IV janë tejkaluar për COD-Cr, amoniak NH4-N dhe ortofosfate (në vitin 2013 dhe 2014). Kjo gjendje vazhdon deri në Vllashnje- në pikën e rrjedhës së lumit Bistrica të Prizrenit. Burimi kryesor i ndotjes janë ujërat e zeza urbane dhe në një masë më të vogël ndotja bëhet edhe nga bujqësia.

Cilësia e ujërave nëntokësore në zonën e Projektit nuk është monitoruar për momentin. Një pjesë e konsiderueshme e popullsisë së prekur është duke u furnizuar me ujë të pijshëm nga puset private, (të cilat janë gjenden në jug të shtrirjes); pra, ujërat nëntokësore janë shumë të ndjeshme ndaj shkarkimeve nga rruga ekzistuese. Një studim do të kryhet në fazën paraprake të Dizajnit për të identifikuar popullatën që është duke i përdorur puset private për furnizim me ujë. Kjo do të jetë e shoqëruar me marrjen e mostrave të ujit të pijshëm dhe mostrat do të kontrollohen sipas parametrave të përcaktuara në Udhëzimin Administrativ të Kosovës për cilësinë e ujit të pijshëm.

### Cilësia e ajrit dhe zhurma

Baza e cilësisë së ajrit dhe nivelet e zhurmës nuk janë matur në zonën e Projektit. Në vend të kësaj, është aplikuar modeli ImmProg2000[14] i përhapjes së ndotjes së ajrit dhe një procedurë e matjes së zhurmës së trafikut (TNS), që është e bazuar në një model të parashikimit të kompjuterizuar të Administratës Federale të Autostradave (FHWA) STAMINA2.0[15].

Modeli i përhapjes së ndotjes së ajrit është përdorur për të identifikuar receptorët e ndjeshëm; këta janë hasur në një largësi prej 100m në çdo anë të shtrirjes rrugore.

Matja TNS ka treguar se ekzistojnë nivelet e parashikuara të zhurmës, e cila doli të jetë në shkallën prej 68-70 dB (A) në një distancë prej 15m nga shtrirja rrugore. Aparatet matëse ofruan informacione në lidhje me uljen e zhurmës në distancë, duke treguar se 80 m larg nga shtrirja rrugore nivelet e zhurmës do të jenë brenda kufijve të lejueshme për zonat e banuara (55 dB (A). Si rrjedhojë, të gjithë receptorët e vendosur brenda një distance prej 80 m nga qendra e shtrirjes rrugore ka të ngjarë të jenë të ekspozuar ndaj niveleve të zhurmës të tepërt nëse nuk aplikohet asnjë masë zbutëse.

[14] http://www.airinfo.ch/ImmProg2000E.htm

[15] Administrata Federale e Autostradave. *Procedurat për uljen e shkallës së zhurmës: STAMINA2.0/OPTIMA Manual i përdoruesit,* 1982; SHBA, Departamenti i Transportit, Divizioni për Demonstrimin e Produkteve, Arlington, Virginia, FHWA-DP-58-1.

### Trashëgimia Kulturore

Të gjitha objektet e njohura të Trashëgimisë Kulturore janë identifikuar (brenda një largësie prej 1 km) dhe janë paraqitur pamje nga harta. Vendndodhja e tyre dhe distanca nga autostrada, për çdo objekt është paraqitur në Figurën 8 dhe 9 më poshtë:

**Figura 8: Objekt i trashëgimisë kulturore në largësi prej 1 km nga autostrada**

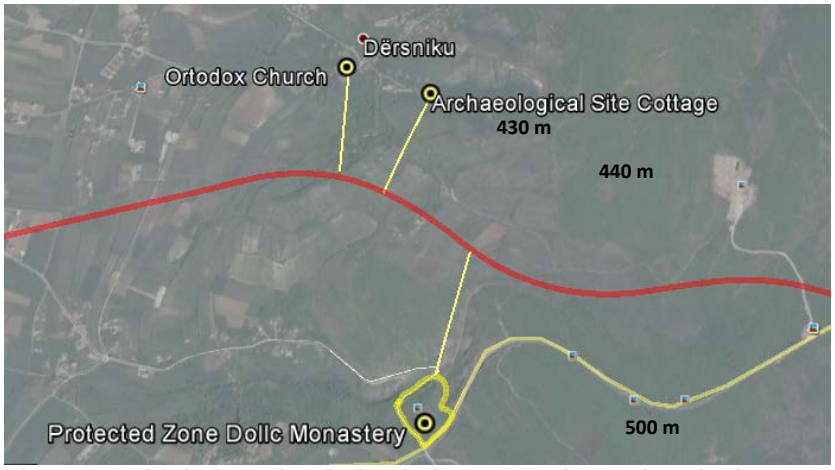


**Figura 9: Objekt i trashëgimisë kulturore në largësi prej 1 km nga autostrada**

Asnjëra nga këto nuk do të ndikohen drejtpërdrejt nga ndërtimi i autostradës. Kontraktuesi do të shmangë vendosjen e punishteve të projektit brenda ose në afërsi të këtyre zonave.

Mund të bëhet një supozim i arsyeshëm që gjatë aktiviteteve ndërtimore mund të gjenden objekte të rëndësisë kulturore. Në raste të tilla, të gjitha punimet do të pezullohet për të mundësuar një studim arkeologjik të monitoruar.

### 1.7.2 Baza Sociale

Projekti shtrihet në territorin e komunës së Klinës dhe Pejës. Ai ndikon në 13 vendbanime. Traseja i shmang zonat e populluara, duke i anashkaluar fshatrat Dërsnik, Jabllanicë, Kliçinë, Leshan, Lugagji, Gllaviqicë, Ramun dhe Zahaq. Ajo i ndan fshatrat Dollc, Zajm dhe Drenoc dhe e përshkon një grup të vogël të shtëpive në pjesën veriore të fshatit Pjetërq i Poshtëm. Numri i përgjithshëm i popullsisë që banon në vendbanimet e prekura është 8,743. Shfrytëzimi i tokës në trasenë e projektit është kryesisht tokë bujqësore me 1,842.5 ha ose 58.71%, ndërsa zonat artificiale dhe vendbanimet e banueshme mbulojnë 265.5 ha ose 8.46%.

Niveli i shkollimit të popullatës[16] me arsim fillor dhe të mesëm (11.2% dhe 14.2%), ndërsa përkatësia fetare është kryesisht islame (80%) dhe katolike (17%). Pjesa dërmuese e popullatës, p.sh. 96.55% është me përkatësi etnike shqiptare ndërsa 4.45% u  përket grupeve tjera etnike; mes tjerash, Egjiptianët, Ashkalitë dhe Romët janë të përfaqësuar më shumë (2.34%).

Problemi më i madh në shumicën e vendbanimeve është mungesa e sistemeve të kontrolluara të furnizimit me ujë dhe kanalizimeve. Në disa komuna, rrugët lokale nuk janë në gjendje të mirë.

Burimi i të ardhurave për familjet që gjenden në zonat e prekura kryesisht buron nga puna private, prodhimi bujqësor familjar dhe puna sezonale, në një masë më të vogël. Familjet nuk shfrytëzojnë eksploatimin komercial të drurit, megjithatë ai e ul koston totale të jetesës, duke siguruar qasje të lirë si material për ngrohje. Papunësia në komunat e prekura arrin në 47%. Nga numri i përgjithshëm i femrave të afta për punë, 14.23% janë të punësuara në mënyrë aktive, ndërsa tek meshkujt përqindja është 38.85% nga numri i përgjithshëm. Shkalla e papunësisë në këtë zonë në shkallë të konsiderueshme e tejkalon mesataren kombëtare e cila qëndron në 24.7%. Në periudhën e fundit 5-vjeçare, migrimi i banorëve të rinj në fshatrat që gjenden përgjatë seksioni të trasesë në afërsi të Prishtinës ka qenë veçanërisht akut. Fshatrat që ndodhen në afërsi të Pejës nuk kanë pësuar një trend të ngjashëm.

Shumica e bizneseve janë të vendosura përgjatë rrugës ekzistuese. Qendrat tregtare të cilat ofrojnë shërbime për pasagjerët (kiosqet, stacionet e benzinës, restorantet, motelet etj) janë konsideruar të jenë "komunitete të shmangura", për shkak të faktit se trafiku i madh do të bartet tek autostrada e planifikuar.

Prania / mungesa e bizneseve aktive në trasenë e Projektit do të miratohet në fazën paraprake të Dizajnit, për Rrugën e rafinuar.

[16] Informacioni statistikor është siguruar nga studimi preliminar Socio-ekonomik, që është kryer në çerekun e parë të vitit 2016.

Grupet e cenueshme të identifikuara në vendbanimet e prekura nga projekti janë të papunë/punëkërkuesve/të papunë afatgjatë, njerëzit me borxhe; Të rinjtë nën moshën pesëmbëdhjetë dhe njerëz në asistencë sociale. Janë identifikuar edhe disa njerëz me sëmundje kronike dhe me aftësi të kufizuara. Në këtë pikë, nuk ka asnjë informacion në lidhje me profilin dhe shkallën e cenueshmërisë së personave të prekur nga projekti. Prania e grupeve etnike egjiptian, ashkali dhe rom në trasenë e projektit gjithashtu mbetet ende për t'u konfirmuar.

### 1.8 Përfitimet, ndikimet mjedisore dhe sociale dhe masat lehtësuese

#### 1.8.1 Vlerësimi i ndikimeve dhe përfitimeve

Gjatë procesit të ESIA janë vlerësuar ndikimet mjedisore dhe sociale. Temat e vlerësimit përfshijnë: ajrin në ambient, ujin, zhurmën dhe dridhjet, biodiversitetin & habitatet dhe konfiguracionin; komunitetet lokale, punësimin dhe jetesën, qasjet dhe ndarjet, trashëgiminë kulturore, komunitetin, shëndetin, sigurinë dhe të sigurimin (duke përfshirë sigurinë në rrugë dhe reagimin emergjent) dhe çështjet e punës dhe të fuqisë punëtore. Për çdo ndikim, është përcaktuar një nivel i theksuar. Është demonstruar edhe rëndësia e ndikimeve të mbetura pas zbatimit të masave zbutëse (ndikime që mbeten).

Përfitimet e Projektit janë paraqitur më poshtë si përmbledhje:

- Punësimi lokal afat shkurt gjatë ndërtimit: Projekti mund të ofrojë mundësi afatshkurta për punësimin lokal gjatë periudhës ndërtimore.
- Rritja ekonomike & Përmirësimi i qasjes: Projekti pritet të përmirësojë lidhjet me qendrat më të mëdha ekonomike në Kosovë dhe në vendet fqinje, dhe paraqet një mundësi për të nxitur rritjen dhe për të tërhequr investime të mëtejshme.
- Përmirësim të arsimit dhe trajnim të fuqisë punëtore lokale dhe përmirësim të qasjes së popullatës lokale për shkollim në Prishtinë dhe Pejë
- Përmirësim të kohës së udhëtimit & Mundësi për të ulur shkallën e emigrimit: Projekti do të përmirësojë numrin e udhëtimeve në aspektin rajonal dhe lokal dhe do të përmirësojë qasjen në punësim. Kjo mund të ndihmojë në uljen e emigrimit nga zona lokale, e cila kuptohet të jetë një sfidë e tanishme e komunave të prekura.
- Përmirësimi i kushteve të jetesës & Përfitimet e Sigurisë së komunitetit: Projekti do të përmirësojë kushtet e jetesës dhe do t'u ofrojë siguri komuniteteve lokale në këtë zonë duke u ofruar atyre me lidhje të përmirësuar në shërbimet kryesore të komunitetit në Prishtinë dhe Pejë. Vendbanimet që ndodhen përgjatë rrugës ekzistuese N9 do të kenë përmirësime të qarta në cilësinë e jetës, ajrit dhe zhurmës, si dhe siguri në bashkësi nga trafiku që do të bartet tek autostrada e re dhe e cila do t'i anashkalojë këto komunitete.
- Përmirësimi i sigurisë rrugore: Përmirësimi në sigurinë rrugore do të rezultojë me shtrirjen më të mirë dhe ndarjen e autostradës nga trafiku lokal.

Efektet e mundshme negative janë përmbledhur në tabelën e mëposhtme, së bashku me masat kryesore të zbutjes të propozuara dhe një vlerësim të nivelit të mbetur të efekteve me supozim që masat janë zbatuar:

**Tabela 3: Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i ESIA-s, Masat zbutëse dhe Rëndësia e ndikimeve të mbetura**

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| **Mjedisi** | | | |
| **Toka dhe gjeologjia** | Faza e ndërtimit<br>• Dëmtimi i cilësisë së dheut për shkak të paraqitjes së ndotësve;<br>• Erozioni i dheut për shkak të pastrimit të vegjetacionit dhe lëvizjeve të dheut;<br>• Humbjet e dheut dhe degradimet për shkak të hapjes së pikave të gërmuara dhe krijimit të vendeve për deponimin e materialeve të tepërta<br>• Shkatërrimi i shtresës pjellore të tokës.<br>Faza funksionale<br>• Dëmtimi i cilësisë së tokës (kontaminimi i tokës) për shkak të futjes së ndotësve nga rrjedha e sipërfaqes rrugore;<br>• Erozioni i dheut në prerje / mbushje nga largimi i vegjetacionit. | Mangësitë:<br>• Mundësia e erozionit dhe rrëshqitjeve të dheut;<br>• Vendndodhjet e vendeve të gërmuara dhe deponitë e materialeve të tepërta;<br>Azhurnimet e VNMS-së:<br>• Vlerësimet e hollësishme gjeo-mekanike<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza Para Ndërtimit: planet që duhet të përgatiten nga Kontraktuesi:<br>• Plani i Kontrollit të Sedimentimit dhe Erozionit;<br>• Menaxhimi i sigurt i materialeve të rrezikshme dhe programi për parandalimin e derdhjeve, dhe<br>• Plani për menaxhimin e mbeturinave<br>Faza e ndërtimit<br>• Minimizimi i sasisë së ujërave të pa kontaminuara nga stuhitë që hyjnë në zonat e pastruara<br>• Reduktimi i shpejtësisë së ujit<br>• masat e kontrollit të erozionit<br>Faza funksionale<br>• Zhvillimi dhe zbatimi i një Programi për Aksidentet Kimike dhe Menaxhimin e Derdhjeve | Rreziku negativ i **rëndësisë së ulët** i zvogëluar edhe më tej me dizajnin dhe kontrollin e menaxhimit të duhur gjatë ndërtimit dhe funksionimit. |
| **Burimet ujore** | Faza e ndërtimit:<br>• Dëmtimi i cilësisë së ujit për shkak të paraqitjes së ndotësve<br>• Rrjedhjet dhe derdhjet e rastësishme të karburantit dhe lubrifikuesve nga makineria ndërtimore<br>• Akumulimet e sasive të tepruara të sedimenteve në ujëmbledhës<br>Faza funksionale<br>• Dëmtimi i cilësisë së ujit për shkak të paraqitjes së ndotësve në rrjedhë<br>• Derdhjet aksidentale të substancave të rrezikshme dhe lubrifikuesve gjatë transportit<br>• Ndryshimi i modeleve të rrjedhjes dhe depozitimeve të sedimenteve gjatë periudhave të përmbytjeve | Mangësitë:<br>• analiza hidraulike; rreziku i vërshimit<br>• cenueshmëria e ujërave nëntokësore, cilësia e ujërave nëntokësore që përdoret për furnizim me ujë përmes puseve private<br>Azhurnimet e VNMS-së:<br>• analizat hidro-gjeologjike dhe mostrimi i cilësisë së ujërave nëntokësore<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit<br>• Projektimi i duhur kullimit dhe urës mbi lumin Drini i Bardhë<br>Faza e ndërtimit<br>• Menaxhimi dhe masat e kontrollit për të parandaluar erozionin dhe shkarkimin e ndotësve<br>Faza funksionale<br>• Mirëmbajtja e sistemeve të kullimit | Ndikimet negative të **rëndësisë së mesme** të zvogëluara me dizajnin dhe kontrollin e menaxhimit të duhur gjatë ndërtimit dhe funksionimit |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| **Cilësia e ajrit** | • Faza e ndërtimit: emetimi i pluhurit nga zona e punës, rrugët e qasjes, deponitë dhe gjatë aktiviteteve të ngarkim/shkarkimit; emetimet nga impiantet e betonit; emisionet e liruara nga makineria e ndërtimit; emisionet nga qarkullimi më i lartë në trafik.<br>• Faza funksionale: Emetimet e thërrmijave, gazrave, përbërjeve organike të avullueshme, dhe ndotësve të tjerë të rrezikshëm që mund të rezultojnë nga rritja e qarkullimit në trafik. Megjithatë, qarkullimi do të rritet përgjatë rrugës ekzistuese N9 pa projektin e autostradës. | Mangësitë:<br>• Cilësia bazë e ajrit brenda ndikimeve të projektit<br>Azhurnimet e VNMS-së:<br>• Matja e cilësisë së ajrit dhe modelimi<br>• Azhurnimet nga vlerësimi i cilësisë së ajrit dhe zbutja<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza Para Ndërtimit: planet që duhet të përgatiten nga Kontraktuesi:<br>• Plani për menaxhimin e pluhurit<br>• Plani për Menaxhimin e Trafikut gjatë Ndërtimit<br>Faza e ndërtimit<br>• Masat standarde të ndërtimit për reduktimin e pluhurit (lagia e zonave të pluhurosura, mbulimi i automjeteve, etj.).<br>Faza funksionale<br>• Projekti përgjithësisht zhvillon qarkullimin në largësi nga vendbanimet, dhe mund të zvogëlojë nivelet e emisioneve në hapësirat kyçe të komunitetit.<br>• Monitorimi i cilësisë së ajrit | Gjatë ndërtimit - ndikimet negative të tashmë të **rëndësisë së ulët** reduktuar edhe më tej me menaxhimin efektiv të kontraktuesit.<br>Rëndësia e ulët ndikon gjatë operacioneve të pritura; rëndësia e ndikimit duhet të kontrollohet gjatë fazave të ardhshme të projektimit. |
| **Zhurma & dridhjet** | • Faza e ndërtimit: Rritja e nivelit të zhurmës nga pika dhe aktivitetet e ndërtimit, veçanërisht nga shpërthimet dhe thyerja e gurëve gjatë gërmimeve.<br>• Faza funksionale: Nivelet e zhurmës që rriten nga rritja e qarkullimit të trafikut brenda një tampon zone prej 80 metrash përgjatë linjës. Projekti përgjithësisht zhvillon qarkullimin në largësi nga vendbanimet, dhe mund të zvogëlojë nivelet e receptorëve në hapësirat kyçe të komunitetit. | Mangësitë:<br>• Niveli bazë i zhurmës brenda ndikimeve të projektit<br>Azhurnimet e VNMS-së:<br>• Studimi i hollësishëm i zhurmës dhe dridhjeve: matja e zhurmës dhe modelimi; azhurnim nga vlerësimi i zhurmës dhe zvogëlimi i saj, kushtet e shfrytëzimit të tokës për barrierat kundër zhurmës.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Dizajni i detajuar i barrierave kundër zhurmës<br>• Kontraktuesi duhet të zhvillojë një Plan për Menaxhimin e Trafikut gjatë Ndërtimit<br>Faza e ndërtimit<br>• Kontrollet e menaxhmentit tipike për punën e ndërtimit duke përfshirë: njoftimin për komunitetin lokal, dhe përdorimin e pajisjeve mbrojtëse<br>• Ngritja e barrierave kundër zhurmës<br>Faza funksionale<br>• Mirëmbajtja e barrierave kundër zhurmës.<br>• Monitorimi i zhurmës | Gjatë ndërtimit - Ndikimet negative **të rëndësisë së mesme** reduktuar në **të rëndësisë së ulët** me menaxhimin efektiv të kontraktuesit. Rëndësia e **mesme** ndikon gjatë operacioneve të pritura; rëndësia e ndikimit duhet të kontrollohet gjatë fazave të ardhshme të projektimit. |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| **Biodiversiteti** | Faza e ndërtimit:<br>• Humbja e vendbanimeve (shkatërrimi i drejtpërdrejtë)<br>Faza funksionale:<br>• Fragmentimi i habitateve | Mangësitë: nuk ka ndonjë mangësi.<br>Azhurnimet e VNMS-së: Nuk nevojitet ndonjë azhurnim.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Projekti i urës dhe Kutisë dhe kanaleve për gypa të parapara për kyçjen e vendbanimeve dhe shmangia e krijimit të pengesave për migrimin e llojeve të kafshëve<br>• Kontraktuesi duhet të zhvillojë një plan të ri-gjelbërimit<br>Faza e ndërtimit<br>• Qasja e kontraktuesit është e ndaluar nga të gjitha zonat e habitateve të ndjeshme, përveç asaj që është e nevojshme për ndërtimin e autostradës. Kontrollet e mira të ndërtimit të parapara me kontratën e ndërtimit.<br>• Aktivitetet e shpyllëzimit duhet të kryhen në përputhje me parimin për asnjë humbje, d.m.th përgatitja e planit të ri-gjelbërimit. Vegjetacioni brigjeve përgjatë lumit Drini i Bardhë duhet të rivendoset<br>Faza funksionale<br>• Një kontroll dhe mirëmbajtje e rregullt e strukturave të kullimit do të bëhet për të kontrolluar që ato të mos bllokohen me mbeturina ose sedimente. Aktivitetet e mirëmbajtjes së rregullt do të përfshijë gjithashtu: mirëmbajtjen e rrethojës mbrojtëse, largimin e ushqimit, mbeturinave, trupave të kafshëve, etj. nga rrugët, në mënyrë që të reduktohet tërheqja e kafshëve që ushqehen e kërma. | Ndikimet negative të **rëndësisë së ulët** zvogëluar më tej me dizajnin dhe kontrollet e duhura të menaxhimit. |
| **Peszazhi dhe pamja** | • Faza e ndërtimit: Ndryshimi i pamjes së peisazhit nga prania e punëve ndërtimore, kampeve të ndërtimit dhe objekteve të tjera ndihmëse<br>• Faza funksionale: Ndryshimi i peisazhit nga prania e autostradës (prerjet dhe strukturat e - urave, viadukteve, nënkalimeve, mbikalimeve, kanaleve, etj.). | Mangësitë: nuk ka ndonjë mangësi.<br>Azhurnimet e VNMS-së: Nuk nevojitet ndonjë azhurnim.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit: Projektuesit duhet të zbatojnë parimet e mëposhtme:<br>• të minimizojnë shtrirjen e punëve të dheut;<br>• të reflektojnë format ekzistuese të tokës sa më shumë që të jetë e mundur gjatë punimeve të dheut:<br>• duke shmangur habitatet e ndjeshme;<br>• të minimizojnë ndikimet mbi sistemet hidrologjike lokale;<br>• të reduktojnë fragmentimin e korridoreve të florës dhe faunës lokale dhe rajonale<br>Faza e ndërtimit<br>• Mbrojtja me rrethoja e hapësirave ndërtimore në lokacionet e ndjeshme (p.sh. afër fshatrave), kampeve dhe zonave, dhe menaxhimi i pikave të përkohshme të deponimit në terren.<br>• Formësimi i terrenit rreth zonave të modifikuara të ndikuara në mënyrë që të rikrijohet morfologjia rrethuese e tokës;<br>• Gjelbërimi i vend deponive me material të tepërt me lloje autoktone të përshtatura me | Rreziku negativ i **rëndësisë së ulët** zvogëluar më tej me dizajnin dhe kontrollet e duhura të menaxhimit. |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| | | gjendjen e luginës;<br>• Ndonjë gropë e hapur për marrje dheu për ndërtimin e autostradës, do të rimbushet e rregullohet në fund të punimeve ndërtimore dhe do të mbillet sërish;<br>Faza funksionale<br>• Nuk është paraparë ndonjë masë. | |
| **Trashëgimi kulturore** | Faza e ndërtimit<br>• Shkatërrimi i vendeve arkeologjike të pa identifikuara;<br>Faza funksionale<br>• Plaçkitja e vendeve arkeologjike | Mangësitë: nuk ka ndonjë mangësi.<br>Azhurnimet e ESIA: Nuk nevojitet ndonjë azhurnim.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Të gjitha lejet duhet të merren;<br>• Përgatitja e planit të menaxhimit të trashëgimisë kulturore;<br>• Trajnim për punëtorët e ndërtimit<br>Faza e ndërtimit<br>• të bëhet monitorimi i hulumtimeve arkeologjike;<br>• Zbatimi i planit të menaxhimit të trashëgimisë kulturore;<br>Faza funksionale<br>• Masat administrative për të parandaluar plaçkitjen e lokacioneve arkeologjike të zbuluara përgjatë linjës së autostradës | Rreziku negativ i **rëndësisë së mesme** reduktuar më tej me kontrollet adekuate të menaxhmentit deri në **rëndësi të ulët**. |
| | | | |
| **Sigurimi i tokës dhe pronës shoqërore** | Faza e ndërtimit<br>• Ndikimet e përkohshme në pronësinë e tokës<br>o Humbja e tokës<br>o Jetesa<br>Ndikimi i përhershëm në tokë dhe pronë<br>o Humbja e strehimit<br>o Humbja e tokës | Mangësitë:<br>• Numri i njerëzve të prekur drejtpërdrejt nga projekti;<br>• Madhësia e sipërfaqes së tokës që është e nevojshme përkohësisht dhe përhershëm në strukturat e autostradës<br>• Vendndodhjet e kompleksève të ndërtimit<br>Azhurnimet e ESIA:<br>• Azhurnimet mbi hulumtimet socio-ekonomike;<br>• Azhurnimet nga LARF dhe mekanizmat e ankesave, përgatitja e PAA-së;<br>• Konsultimet me pronarët e tokave të prekura/shfrytëzuesit duke përfshirë ata me dhe pa të drejta ligjore për tokën që zotërojnë ose përdorin.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Studimi i hollësishëm socio-ekonomik;<br>• Përgatitja e studimit për shpronësim;<br>• Regjistrimi; vlerësim dhe inventari i aseteve;<br>• RAP dhe LRP;<br>• Zbatimi i kornizës së kompensimit për zhvendosje<br>Faza e ndërtimit: | Rreziku negativ i **rëndësisë së madhe** do të zvogëlohej në **rëndësi mesatare** me zbatimin e LARF dhe PAA-së |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| | | • Zbatimi i mekanizmave të ankesave<br>• Ofrimi i ndihmës shtesë për rivendosje, kur është e nevojshme; | |
| **Ndikimet e mundshme në shëndetin dhe sigurinë e komunitetit** | Faza e ndërtimit<br>• Ndikim nga fluksi i punëtorëve të përkohshëm<br>• Ndikim nga rritja e ekspozimit të komunitetit ndaj sëmundjeve<br>• Ndikim nga rritja e qarkullimit të trafikut dhe mjeteve të rënda në rrugët lokale gjatë ndërtimit<br>• Çështjet e sigurisë të lidhura me hyrjen e personave të paautorizuar në vendin e ndërtimit<br>Faza funksionale<br>• Ndikimi për një qasje më të mirë në qytetet e mëdha dhe shërbimet shëndetësore që gjenden në qytetet e mëdha | Mangësitë: nuk ka ndonjë mangësi.<br>Azhurnimet e ESIA: Nuk nevojitet ndonjë azhurnim.<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza Para Ndërtimit: planet dhe trajnimet që duhet të përgatiten nga Kontraktuesi:<br>• Plani për shëndet dhe siguri (SH&S);<br>• Gatishmëria Emergjente dhe Plani i Reagimit;<br>• Programi për edukimin e komunitetit për shëndet dhe siguri;<br>• Trajnimet dhe udhëzimet për punëtorët për mënyrat se si të shmangen konfliktet me komunitetin lokal;<br>Faza e ndërtimit<br>• Monitorimi i zbatimit të planeve të zhvilluara gjatë fazës para-ndërtimit;<br>• Publikimi i informacioneve mbi projektin në media për qëllime të kontrollit dhe sigurisë në trafik;<br>• Kontrollimi dhe koordinimi i qarkullimit të trafikut;<br>• Të shqyrtohet shmangia e hyrjes së personave të paautorizuar në terrenin e ndërtimit<br>Faza funksionale<br>• Zhvillimi dhe zbatimi i programit për shëndetin dhe sigurinë e komunitetit;<br>• Të ndërmerren aktivitete të marrëdhënieve me publikun për rreziqet e autostradës;<br>• Të publikohen informacione mbi mbarëvajtjen e sigurisë; | Rreziku negativ i **rëndësisë së mesme** reduktuar më tej me kontrollet adekuate të menaxhmentit deri në **rëndësi të ulët**. |
| **Tensionet e komunitetit** | Faza e ndërtimit<br>• Efektet e fluksit të fuqisë punëtore në komunitetet lokale<br>• Reagimet e komunitetit për shkak të shqetësimeve nga punëtorët e ndërtimit | Mangësitë: Nuk janë identifikuar mangësi<br>Azhurnimet e ESIA: Nuk ka nevojë për azhurnim<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Plani i rekrutimit të fuqisë punëtore lokale<br>• Përgatitja dhe zbatimi i trajnimit dhe udhëzimeve për punëtorët;<br>• Kampet e punëtorëve do të vendosen jashtë komunitetit;<br>Faza e ndërtimit:<br>• Të forcohet vetëdija e publikut/administratës | Rreziku negativ i **rëndësisë së madhe** reduktuar më tej me masat e zbutjes deri në **rëndësi mesatare**. |
| **Efektet e qasjes dhe shkëputjes** | Faza e ndërtimit<br>• Ndikimi i efekteve të qasjes dhe shkëputjes<br>Faza funksionale<br>• Ndikimi i efekteve të qasjes dhe shkëputjes | Mangësitë: Vendndodhjet e strukturave - ndërrimeve, mbikalimeve dhe nënkalimeve<br>Azhurnimet e ESIA:<br>• Studimi socio-ekonomik për të vlerësuar efektet e shkëputjes;<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• Plani për Menaxhimin e Trafikut<br>• Të përgatitet plani për shënjimin e zonës së ndërtimit, drejtimet e reja, unazat, rrugët | Rreziqet negative të **rëndësisë së mesme** reduktuar më tej me dizajnin adekuat deri në të **rëndësisë së ulët**. |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| | | hyrëse;<br>Faza e ndërtimit:<br>• Të zbatohet plani për menaxhim të trafikut dhe dokumenti për vlerësimin e rrezikut;<br>• Të minimizohet çrregullimi i trafikut;<br>• Të vendosen shenjat në zonën e ndërtimit, drejtimet e reja, unazat, rrugët hyrëse;<br>• Njoftimi i publikut për ndonjë shqetësim lidhur me trafikun; | |
| **Ndikimet ekonomike** | Faza e ndërtimit<br>• Nxitja e rritjes ekonomike në nivel lokal<br>Faza funksionale<br>• Efektet në ekonominë lokale dhe kombëtare | Mangësitë: Numri dhe statusi ligjor i bizneseve të prekura që gjenden përgjatë rrugës ekzistuese N9<br>Azhurnimet e ESIA: Azhurnimet bazojë, ndikimi dhe masat për zbutjen e ndikimit ekonomik, duke përfshirë komunitetet e shmangura<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza para ndërtimit dhe gjatë ndërtimit:<br>• Të informohen njerëzit me kohë për ndikimet e mundshme në aktivitetin ekonomik gjatë Fazës së funksionimit:<br>• Të zbatohen aktivitetet përkrahëse për komunitetet (bizneset) e shmangura që ndodhen përgjatë rrugës ekzistuese N9 siç janë tabelat për reklamim. | Ndikimi pozitiv në ekonomi rritet përmes masave të posaçme |
| **Grupet e cenueshme** | Faza e ndërtimit<br>• Qasja e zvogëluar në shërbime<br>• Humbja e përkohshme e tokës<br>Faza funksionale<br>• Jetesa | Mangësitë:<br>• Informacionet për praninë e komunitetit RAE në zonën e ndikimit të projektit dhe për statusin e tyre socio-ekonomik.<br>• Numri dhe profili i njerëzve të cenuar që banojnë në zonën e ndikimit të projektit;<br>• Statusi socio-ekonomik i njerëzve të cenuar të ndikuar drejtpërdrejt nga projekti<br>Azhurnimet e ESIA:<br>• Azhurnimet bazë, vlerësimi i ndikimeve dhe masat zbutëse për grupet e cenuara;<br>• Azhurnimet mbi hulumtimet socio-ekonomike;<br>• Të azhurnohen LAEF, PAA dhe mekanizmat e ankesave;<br>**Masat zbutëse:**<br>Faza e para ndërtimit:<br>• RAP/LRP;<br>• Komunikimi me përfaqësuesit e grupeve të cenuara (rifreskimi i PAA-së)<br>• Kompensimi në përputhje me RCF;<br>• Ofrimi i ndihmës shtesë nëse është e nevojshme.<br>Faza e ndërtimit:<br>• Masat e ndërmarra për kthimin e tokës në gjendjen e mëparshme;<br>• Të vazhdohet me ndihmë shtesë<br>Faza funksionale:<br>• Ndërmarrja e informimit publik me njoftime dhe aktivitete për vetëdijen e publikut | Rreziku negativ i rëndësisë së madhe me zbatimin e masave të zbutjes ndërrohet në rëndësi mesatare negative. |
| **Çështjet e** | Faza e ndërtimit | Mangësitë: Komplekset e punëtorëve të ndërtimit të përcaktohen duke shmangur pyjet | Rreziku negativ i |

| Tema | Përmbledhje e ndikimeve | Përmbledhje e ndikimeve, mangësive / rifreskim i VNMS-së, Masat zbutëse dhe | Rëndësia e ndikimeve të mbetura |
|---|---|---|---|
| **fuqisë punëtore** | • Siguria e punëtorëve gjatë ndërtimit<br>Faza funksionale<br>• Siguria e punëtorëve gjatë funksionimit të autostradës | produktive apo tokën e komunitetit<br><u>Azhurnimet e ESIA:</u> Nuk ka azhurnime<br>**Masat zbutëse:**<br><u>Faza e para ndërtimit:</u><br>• Politikat e Burimeve Njerëzore dhe trajnimi i menaxherëve dhe mbikëqyrësve të kontraktuesve;<br>• Auditimi i projektimit dhe zbatimit të kompleksit të punëtorëve kundrejt listës kontrolluese në dokumentin udhëzues të BERZH dhe IFC-së;<br>• Objektet shoqërore dhe plani i shërbimeve për punëtorët<br>• Konsultimet për akomodim dhe mekanizmat e ankesave<br>• Plani i gatishmërisë emergjente për reagim në fatkeqësi<br><u>Faza e ndërtimit</u><br>• Zbatimi i politikave, planeve dhe programeve trajnuese<br><u>Faza funksionale</u><br>• Azhurnimi i Planit të gatishmërisë emergjente dhe programit të sigurisë sipas praktikave më të mira ndërkombëtare dhe raportimi i rregullt. | rëndësisë së madhe me zbatimin e masave të zbutjes reduktohet në rëndësi të vogël negative. |

## 1.9 Menaxhimi dhe Monitorimi Mjedisor dhe Social

### 1.9.1 Menaxhimi Mjedisor dhe Social

Masat për menaxhimin e efekteve mjedisore dhe sociale të projektit janë të përfshira në VNMS dhe në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social (ESIA). Elementet kryesore janë përmbledhur në tabelën e mësipërme. MI kërkohet të zhvillojë një Regjistër të Zotimeve, për të dokumentuar tërë projektin, ndërtimin dhe operimin lidhur me masat e zbutjes përmendur më lart në dokumentacionin e ESIA, NTS, LARF dhe PVMS dhe identifikoni se si adresohen zotimet dhe cila palë (p.sh. MI, kontraktuesi, palët e treta etj.) është përgjegjëse.

Një Sistem i Menaxhimit Mjedisor dhe Social (SMMS) duhet të përgatitet për ndërtimin dhe funksionimin e autostradës. Kjo do të përfshijë një Plan për Menaxhimin Mjedisor dhe Social në Ndërtim (PMMSN), i cili do të përfshijë të gjitha kushtet e menaxhimit për të minimizuar shqetësimet tek receptorët mjedisor dhe social gjatë ndërtimit (duke përfshirë edhe habitatet, rrjedhat ujore, tokën dhe jetesën, marrëdhëniet me komunitetin, etj.). Një Plan për Menaxhimin Operativ, Mjedisor dhe Social (PMOMS) duhet të përgatitet për adresimin e veprimeve zbutëse dhe monitoruese të cilat do të vazhdojnë gjatë funksionimit të rrugës.

### 1.9.2 Monitorimi Mjedisor dhe Social

Monitorimi do të përbëjë një pjesë të rëndësishme të SMMS-së. Si gjatë ndërtimit edhe gjatë operimit, duhet të monitorohen aktivitetet e caktuara, treguesit dhe burimet mjedisore dhe sociale. Monitorimi para ndërtimit do të përfshijë nivelet e zhurmës dhe cilësinë e ajrit tek receptorët përfaqësues në rrugët anësore. Monitorimi gjatë ndërtimit do të përfshijnë cilësinë e ujit në lumin Drini i Bardhë dhe Bistrica e Pejës, si dhe për menaxhimin e përkohshëm të tokës, dhe treguesit e problemeve nga fluksi i fuqisë punëtore në zonë. Monitorimi në fazën e operacioneve do të përfshijë nivelet e zhurmës dhe cilësinë e ajrit tek receptorët përfaqësues në rrugët anësore, për një periudhë prej 2 vjetësh pas ndërtimit, dhe monitorimin e rehabilitimit të tërë vegjetacionit për 2 vite.

Veprimet e monitorimit dhe menaxhimit për angazhimin e akterëve dhe planifikimin e tokës dhe zhvendosjes janë propozuar brenda PAA-së dhe LARF-së. Po ashtu do të jenë kërkesat në vazhdim për MI (gjatë ndërtimit) dhe kontraktuesin për monitorimin e akterëve, ankesat e individëve dhe komunitetit dhe do të marrin veprimet e duhura të menaxhimit nëse identifikohen tendenca apo probleme kyçe që të paraqiten.

Raportet e monitorimit do të kërkohen nga Kontraktuesi dhe Operatori gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit. Këto do t'i dorëzohen autoritetit përkatës të inspektimit. Rezultatet e monitorimit do të jenë të dobishme për vlerësimin e efekteve kumulative afatgjatë, nëse ka ndonjë. Nëse ndodhin probleme të vazhdueshme, mund të përgatiten masa zbutëse të përshtatura dhe do ato të zbatohen.

### 1.10 Informata plotësuese dhe detajet e kontaktit

Dokumentet e përgatitjes së projektit janë në dispozicion në faqen e internetit të MI-së: (http://www.mi-ks.net).

Të dhënat e kontaktit për projektin janë:

Ministria e Infrastrukturës - Kosovë*,

Z. Ramë Qupeva, Drejtor i Departamentit të Infrastrukturës Rrugore
Adresa: Ndërtesa e ish - Gërmisë
10000, Prishtinë,
Republika e Kosovës
E-mail: mi.info@rks-gov.net
Tel/fax: +381 (0)38 211 494
Tel.: +381 (0)38 200 28 ext. 505