



Interreg - IPA CBC
Greece - Albania



Relacion teknik

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal



Punoi: Ark. Luçjano BOJAXHIU

Ark. Sonila GOGU LLUPO

Ark. Kostika DËNA

Shtator, 2021

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Project Title: *Development of (e-) bicycle tourism, in a nature conscious and sustainable way to promote local biodiversity*

Project code: *A4-2.1-17*

Lead beneficiary: *University of Western Macedonia - Research Committee*

Project beneficiaries: *Municipality of Berat*
Municipality of Florina

Deliverable: *3.2.1*

Prepared by: *Sonila Llupo Gogu*
Environmental Expert

Shtator, 2021

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Permbajtje

Project beneficiaries:	1
1. Qëllimi i Projektit	4
2. Shtigjet e Bicikletave Bashkia Berat	6
2.1 Shtegu 1 “Ish Stani”	6
2.2 Shtegu 2 “Profeti Ilia”	8
2.3 Shtegu 3 “KALA”	10
2.4 Shtegu 4 “Ish Uzina e Bativerive”	13
2.5 Bicycle path 5 “Velabisht”	14
2.7 Shtegu 6 Berat-Drobonik	17
2.8 Segmenti 7 “Mali Partizan”	18
2.6 Shtegu 8 “Bilce”	19
2.7 Bicycle path 9 “Malinat”	20
2.8 Bicycle path 10 “Terpan”	22
2.9 Bicycle path 11 “Gjeroven”	22
3. Vlerësimi i ndikimeve në shtigjet e bicikletave/zona rurale	24
3.1 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 1 “Ish Stani”	24
3.2 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 4 “Ish uzina e bativerive”	25
3.3 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 5 “Velabisht” dhe shetu 6 “Drobonik”	25
3.4 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 7 “Mali Partizan”	25
3.5 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 8 “Bilca”	27
3.6 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 9 “Malinat”	28
3.7 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 10 “Terpan”	28
3.8 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 11 “Gjeroven”	29
4. Vlerësimi i ndikimeve në shtigjet e bicikletave/zona urbane	30
5.1 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 2 “Profeti Ilia” dhe “28 Nentori”	30
5.2 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 3 “Qendra mesjetare” – “Kalaja”	32
Annex I	33
I.1 Mountain Bike Trails	33
I.2 Signage and Marking	34
 Figura 1: Shtegu 1 “Ish Stani”	 7
Figura 2: Shtegu 1 “Ish Stani” rrugë ekzistuese dhe me përmasa të gjëra	7
Figura 3: Shtegu 2 “Profeti Ilia”	8
Figura 4: Shtegu Profeti Ilia rrugë ekzistuese e shtrua me kalldrem	9
Figura 5: Rruga e vjetër hyrëse e kalasë “Mihal Komnena”	10

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Figura 6: Pika e vrojtimit “Tabja” Castle (foto nga DRK Berat).....	11
Figura 7: Shtegu 3 “Kala”	12
Figura 8: Shtegu 3 “Kala”	13
Figura 9: Shtegu 4 “Ish uzina e baterive”	14
Figura 10: Shtegu 5 “Velabisht – Sheshi I Dosave”	15
Figura 11: Ura e Goricës (burimi Bashkia Berat).....	16
Figura 12: Ura e Goricës.....	16
Figura 13: Baseni I lumit të Molishtit	17
Figura 14: Shtegu 6 “Berat - Drobonik”	17
Figura 15: Shtegu 8 “Bilcë”	20
Figura 16: Shtegu i Malinatit.....	21
Figura 17: Shtegu 10 “Terpan”	22
Figura 18: Shtegu 11 “Gjroven”	23
Figura 19: Tokat argjilore dhe llojet e bimëve.....	24
Figura 20: Shtegu 7 si akses rrugor	26
Figura 21: Rehabilitimi i pjerrësisë së shpatit, “Sheshi I Dosave”	27
Figura 22: Propozimi i shtigjeve të bicikletave PPV Berat – CoPlan 2016	30
Figura 23: Përroi sezonal, Shtegu 2.....	31
Figura 24: Fenomen erozioni shtegu 2.....	32

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

1. Qëllimi i Projektit

Qëllimi i objektit kontraktual të projektit në tërësi është vlerësimi i ndikimeve dhe rreziqeve të mundshme mjedisore dhe sociale që mund të shkaktohen për shkak të ndërhyrjeve të lehta në shtigjet që do të përcaktohen në projektin aktual, në Komunitet e Follorinës dhe Beratit (Shqipëri).

Projekti synon të ngatërrojë sfidat e përbashkëta për të dyja zonat, të cilat mbështeten në dy aspekte specifike të rajonit:

- Mungesa e dukshme e objekteve turistike që mund të tërheqin vizitorë jashtë stinës së dimrit.
- Fakti që turizmi ekzistues, është kryesisht tërheqës për grupet shoqërore që tejkalojnë moshën 18 vjeç, me vetëm një përqindje të vogël të vizitorëve që janë fëmijë ose/dhe adoleshentë.

Duke marrë parasysh veçoritë e jashtëzakonshme gjeografike të zonave dhe trashëgiminë e tyre natyrore dhe kulturore, ky propozim ofron një mundësi të mirë për zhvillimin e turizmit me kosto efektive. Ky projekt synon zhvillimin e shtigjeve të biçikletave, të dizajnuara për të përfituar nga tiparet unike gjeografike të këtyre rajoneve, duke promovuar burimet natyrore dhe biodiversitetin e tyre.

Objektivi kryesor i projektit është zhvillimi agro-turistik i dy rajoneve ndërkufitare, përmes ndërtimit të rrugëve për biçikleta dhe të parqeve për biçikleta. Bazuar në qëllimin kryesor të projektit, të gjitha veprimet e planifikuara do të jenë miqësore ndaj mjedisit dhe të përshtatura për të promovuar dhe mbrojtur trashëgiminë natyrore dhe kulturore të rajoneve të përfshira. Qëllimi është të tërheqë një larmi turistësh gjatë gjithë stinëve të vitit, përmes 3 karakteristikave kryesore të mëposhtme:

- Ndërtimi i kopshteve mini-botanikë përgjatë shtigjeve të biçikletave, për të nxjerrë në pah biodiversitetin e rajoneve,
- Përcaktimi i shtigjeve të biçikletave me qëllim promovimin e vlerave të biodiversitetit dhe kulturore,
- Ndërtimi i stacioneve të paletave diellore, për të promovuar biçikletat elektronike.

Rezultatet e projektit priten të nxisin ndjeshëm turizmin kulturor dhe natyror. Meqenëse të gjitha veprimet do të zbatohen drejtpërdrejt në mjedisin natyror të rajoneve, asnjë përfitues specifik nuk identifikohet. Objektivat që synon të arrihen gjatë zbatimit të projektit janë për zhvillimin e mëtejshëm të turizmit në zonën më gjerë. Mbështetja dhe zhvillimi i mëtejshëm të sektorit lokal të restoranteve, promovimi i organizimit të aktiviteteve të reja turistike (p.sh. organizimi i turneve të vëzhgimit të shpendëve dhe biodiversitetit më gjerë), promovimi dhe mbështetja e përdorimit të biçikletave, zhvillimi i hoteleve rajonale, etj.

Për të siguruar ekzekutimin në kohë të projektit, si dhe arritjen e suksesshëm të rezultateve, qasja metodologjike do të ndjekë 5 struktura organizimi të përcaktuara mirë të cilat do të mbulojnë nga Menaxhimi i Projektit dhe Koordinimi, Komunikim dhe Shpërndarje deri në Funkcionim dhe Vlerësim pilot, përmes veprimeve të bazuara në praktikë më të mira midis partnerëve të projektit. Vlera e shtuar e këtij projekti mund të përmbledhet në:

- rritjen e flukseve turistike dhe
- nxitja e ekonomisë lokale të dy rajoneve.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Ky të kontribuojë në rritjen e ndërgjegjësimit për pasuritë natyrore të rajoneve, duke përfshirë të rinjtë dhe sipërmarrësit në ruajtjen e natyrës lokale dhe duke kontribuar së fundi, por jo më pak në zhvillimin e politikave rajonale, në lidhje me menaxhimin e qëndrueshëm mjedisor/turistik.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

2. Shtigjet e Bicikletave Bashkia Berat

Objektivi kryesor i projektit është zhvillimi agro-turistik i dy rajoneve ndërkufitare, përmes ndërtimit të rrugëve për biçikleta dhe një park aksioni. Bazuar në praktikën e mira mjedisore, të gjitha veprimet e planifikuara do të jenë miqësore ndaj mjedisit me qëllim për mbrojtjen e trashëgimisë natyrore të rajoneve të përfshira. Bazuar në këtë objekt, ekipi i punës përcaktoi shtigjet e biçikletave të paraqitura në tabelën më poshtë:

Shtigjet e Bicikletave	Gjatësia e shtegut
Shtegu 1 "Ish Stani"	7.77 km
Shtegu 2 "Prophet Ilia"	2.29 km
Shtegu 2 "28 November"	2 km
Shtegu 3 "Medieval Center - Castle"	8.58 km
Shtegu 4 "Former battery factory"	8.12 km
Shtegu 5 "Velabisht"	4.21 km
Shtegu 6 "Drobonik"	5 km
Shtegu 7 "Mali Partizan"	4.66 km
Shtegu 8 "Bilca"	8.17 km
Shtegu 9 "Malinat"	12.7 km
Shtegu 10 "Berat – Terpan"	23.5 km
Shtegu 11 "Gjeroven"	19.5 km
Gjatësia e shtigjeve km	107 km

2.1 Shtegu 1 "Ish Stani"

Shtegu i biçikletave "Ish Stani", fillon nga qendra e qytetit të Beratit dhe vazhdon në pjesën verilindore të tij. Gjatësia e këtij shtegu është 7.77 km, lartësia mbi nivelin fillon nga 191 m deri në pikën më të lartë 1047 m. Pika fillestare e shtegut fillon nga sheshi qendror "Teodor Muzaka", pranë xhamisë "Xhamia e Plumbit", e cila është monument kulturor ku përballës saj ndodhet kisha e "Shën Dhimitri". Xhamia e Plumbit - (shek. XVI) është një nga xhamitë më të mëdha ndërtuar gjatë sundimit të Sulltan Suljeman Konunor (1520-1566). Në këtë periudhë qyteti po bëhej një qendër e rëndësishme nën Perandorinë Osmane.

Segmenti i dytë vazhdon në një reliev kodrinor i cili është mbjellë me ullinj vitet e fundit. Në pikën më të lartë të këtij shtegu kalon edhe gjurma e tubacionit të gazit TAP. Kjo pikë ofron një pamje unike të qytetit, të luginës së lumit Osum, të fshatit të Duhanas dhe ullishteve të cilat janë gjithashtu habitatet karakteristike bujqësore të zonës. Nga kjo pikë, vizitorët mund të shohin malin e Tomorit, lartësia e të cilit jep një pamje madhështore.

Bazuar nga vizita në terren dhe nga ilustrimi në hartën më poshtë, pas lagjes së përroit, shtegu 1 "Ish Stani" kalon në kodra të buta të cilat janë të mbjella me ullinj. Pjesa veriore e këtij shtegu kalon në një zonë kodrinore, dhe gjatë gjurmës së shtegut nuk ndeshen monumente kulturore apo natyrore. Qëllimi i propozimit të këtij shtegu është promovimi i agroturizmit. Ullinjtë përbëjnë habitatin më të rëndësishëm dhe identifikues të këtij shtegu.

Shtegu "Ish Stani" është një shteg ekzistues i cili përdoret nga fermerët e zonës prej dekadash. Gjatë vizitës në terren u vlerësua se nuk do të jetë e nevojshme ndërhyrja apo zbatimi i veprave ndërtimore.

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

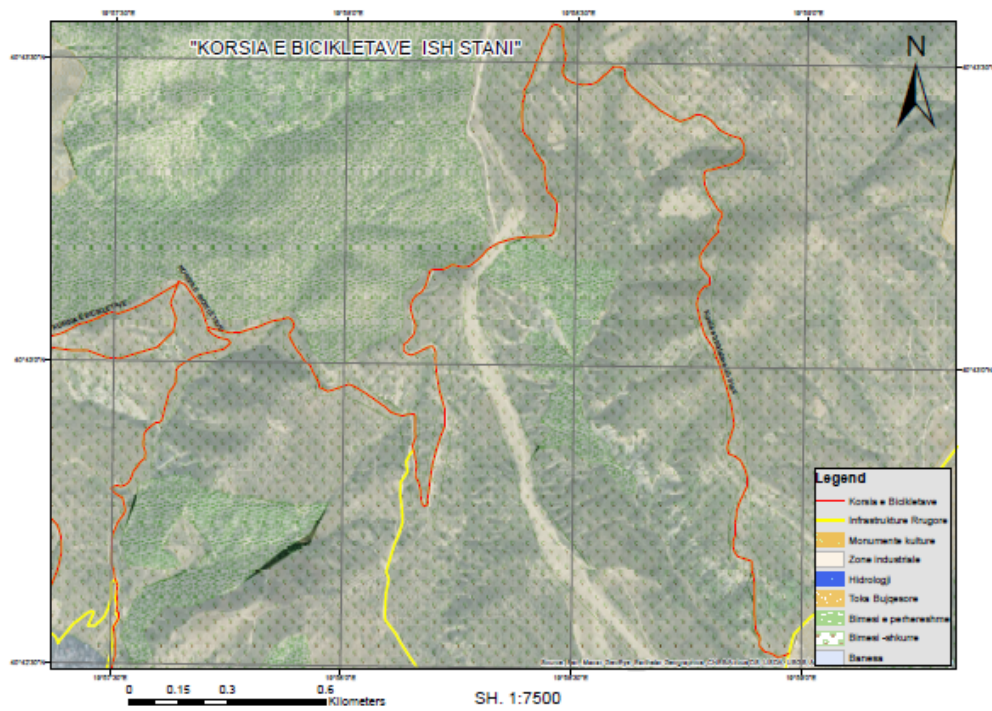


Figura 1: Shtegu 1 “Ish Stani”



Figura 2: Shtegu 1 “Ish Stani” rrugë ekzistuese dhe me përmasa të gjëra

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

2.2 Shtegu 2 “Profeti Ilia”

Shtegu i Bicikletave i "Profeti Ilia" fillon nga qendra e qytetit të Beratit, nga lartësia 24 m mbi nivelin e detit, dhe vazhdon drejt lagjes "Perroi", duke arritur pikën më të lartë në 164 m mbi nivelin e detit. Gjatësia e kësaj rruge është 2,29 km dhe është një rrugë ekzistuese e cila përdoret nga banorët e qytetit të Beratit dhe nga fermeret e zonës të cilët shfrytëzojnë platacionet e ullinjve.

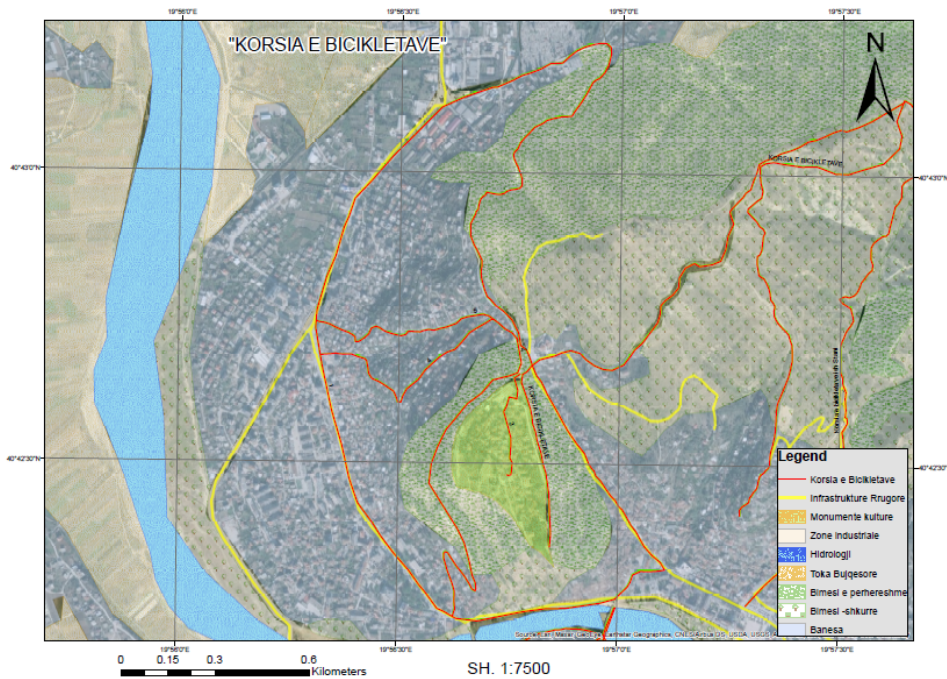


Figura 3: Shtegu 2 “Profeti Ilia”

Habitati në segmentin e parë të kësaj rruge është një habitat natyror i dominuar nga toka argjilore, të varfra në llojet e bimësisë dhe të ekspozuara ndaj fenomenit të erozionit. Në pjesën lindore të shtegut dominon një habitat me pisha që është mbjellë si mbrojtje kundër erozionit. Në pikën më të lartë të këtij shtegu ndahet në dy drejtime, shtegu jug-perëndimi cili është edhe më i gjatë, kalon pranë kishës “Profeti Ilia” dhe lidhet me rrugën e Kalasë. Ndërsa degëzimi i dytë kalon në lagjen 28 Nentori e cila ka një gjatësi 2 km dhe fundi i kësaj rruge është qendra e Beratit.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

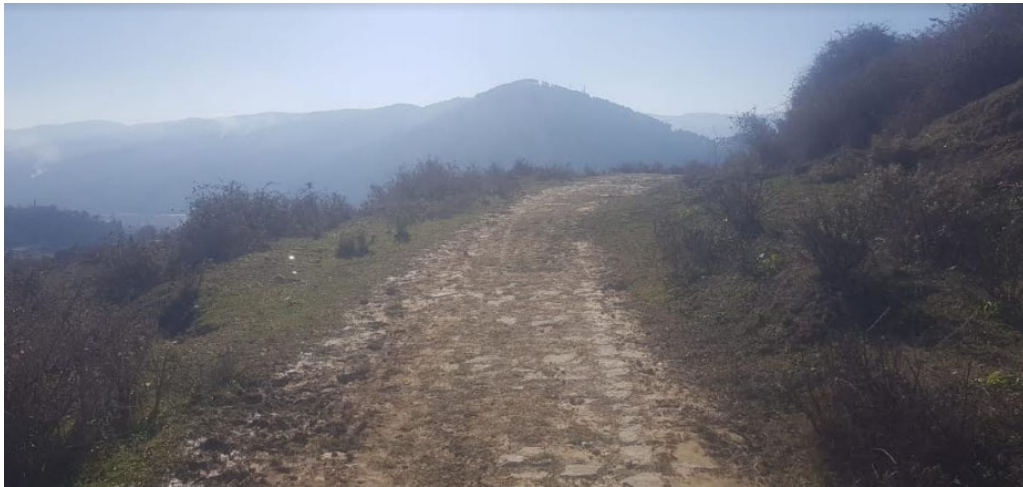


Figura 4: Shtegu Profeti Ilia rrugë ekzistuese e shtrua me kalldrem

Pika e ndarjes të dy degëzimeve, njëri drejtim është lagja 28 Nëntori dhe degëzimi tjetër është kisha e Profetit Ilia, është një shesh i rrethuar nga kodra me ullinj. Kjo pikë ofron tek vizitorët një panoramë të luginës së lumit Osum, qytetit të Beratit dhe malit të Tomorit. Pjesa jugperëndimore e shtegut do të shërbejë gjithashtu si një destinacion kulturor sepse do të kalojë pranë kishës së "Profetit Ilia" dhe drejt Kalasë.

Kisha e Profetit Ilia ndodhet jashtë mureve përreth të Kalasë. Skenat biblike në këtë kishë janë shkruar në gjuhën shqipe, një mostër e rrallë e objekteve fetare në Berat. Gjatë regjimit komunist, ky objekt u shkatërrua dhe u rindërtua pas viteve 1990.

Kalaja ndodhet në majën e një kodre dhe quhet "Kalaja e Berati" që daton në shekullin e 4 para Krishtit. Fillimisht u ndërtua nga fisi ilir Desarte e cila u shkatërrua nga romakët në vitin 200 p.e.s. Ajo u rindërtua nga Perandori Bizantin Theodosius II në 400 pas Krishtit dhe më pas, në vitin 500 pas Krishtit, Perandori Justinian shtoi një shtesë në kështjellë. Brenda mureve të kalasë vazhdojnë të jetojnë një numër i madh i qytetarëve në shtëpitë e krijuara gjatë një rindërtimi dhe zgjerimit në vitet 1200. Kalaja ndodhet në lartësi 187 metra mbi nivelin e detit në një kodër poshtë të cilës shtrihet qyteti i Beratit. Në pjesën fundore të kudrës është e ndërtuar lagja e vjetër e Mangalemit dhe përballë kësaj lagje ndodhet përsëri një lagje tjetër e vjetër Gorica. Kalaja është e përbërë nga 24 kulla të ndryshme të ndërtuara në periudha të ndryshme kohore dhe përfshin një sipërfaqe prej 9.6 hektarësh. Edhe pse shumë nga monumentet brenda kalasë janë shtëpi, ka edhe 15 monumente fetare, përfshirë 42 kisha dhe 3 xhami.

Zbritja e kësaj rruge do të kalojë përmes rrugës kryesore të kalasë "Mihal Komneno", e cila është hyrja kryesore dhe akses i shkurtër që lidh Beratin me një nga lagjet muze të qytetit, lagjen "Kala".

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal



Figura 5: Rruga e vjetër hyrëse e kalasë "Mihal Komnena"

Kjo rrugë tashmë është restauruar pas amortizimit që kishte pësuar ndër vite, dhe e bën kalën, monumentin simbol të qytetit, më lehtë të arritshme. Rruga është një arterie e rëndësishme në të cilën ndodhen dyqane që ofrojnë produkte artizanale, shërbime të njohura hoteliere, restorante, muzeume. Viti i fundit ka parë gjithashtu një rritje të banorëve që zotërojnë shtëpi muze dhe duan t'i kthejnë ato në hostele për turizëm.

2.3 Shtegu 3 "KALA"

Shtegu i biçikletave "Kala" ka një gjatësi prej 12.30 km, fillon në lartësinë 150 m mbi nivelin e detit dhe arrin në pikën më të lartë në kala 550 m mbi nivelin e detit. Kjo rrugë kalon në zonën më historike të qytetit. Anët shkëmbore të kalasë janë të pyllëzuara me pishë të zezë (*Pinus Nigra*). Vizitorët mund të fillojnë turneun e tyre nga Qendra Mesjetare dhe mund të vazhdojnë atë drejt rrugës "Antipatrea" e cila shtrihet paralelisht me lagjen Mangalem dhe lumin Osum.

Zona e parë kulturore që mund të vizitohet është Qendra Mesjetare. Qendra Mesjetare e Beratit është një nga pikët kryesore kulturore të qytetit. E ndërtuar gjatë sundimit Osman të Shqipërisë, vendasit e quajnin këtë vend "Sheria e Beratit", që në atë kohë, nënkuptonte "qendrën e Beratit". Fatkeqësisht, si rezultat i Luftës së Dytë Botërore, biblioteka dhe shkolla e qendrës së vjetër u shkatërruan, megjithatë, disa monumente të bukura kanë mbijetuar dhe mund të vizitohen sot. Kompleksi i sotëm përbëhet nga Xhamia Mbret, Teqeja Halveti, ballkone të ndërtuara prej druri dhe disa varre monumentale.

Segmenti tjetër kalon në periferi të qytetit nga ku do të fillojë ngjitja në kështjellë. Ky segment është një habitat bujqësor, i mbjellë me ullinj. Kohët e fundit, ky segment është në rikonstrukcion nga bashkia Berat dhe do të përdoret edhe nga automjetet. Destinacioni përfundimtar i kësaj rruge është kështjella, një kështjellë e gjallë, nga antikiteti deri në ditët e sotme. Kjo kala është krenaria dhe gëzimi i qytetit të Beratit. Oborri i tij ofron pamje spektakolare

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

të qytetit dhe luginës më poshtë, dhe me siguri do të marrin një pritje të ngrohtë nga banorët miqësorë të territorit të kalasë.

Segmenti perëndimor kalon në periferi të qytetit nga ku do të fillojë dhe ngjitja për në kala. Ky segment karakterizohet nga një habitat bujqësor, kodrat janë të mbjella me ullinj. Kohët e fundit, ky segment është në rikonstrukcion nga bashkia Berat dhe do të përdoret edhe nga automjetet. Destinacioni përfundimtar i kësaj rruge është kalaja e cila banohet nga antikiteti deri në ditët e sotme. Pikat e vëzhgimit janë të shumta të cilat ofrojnë pamje spektakolare të qytetit dhe luginës të lumit më poshtë.



Figura 6: Pika e vëzhgimit “Tabja” Castle (foto nga DRK Berat)

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

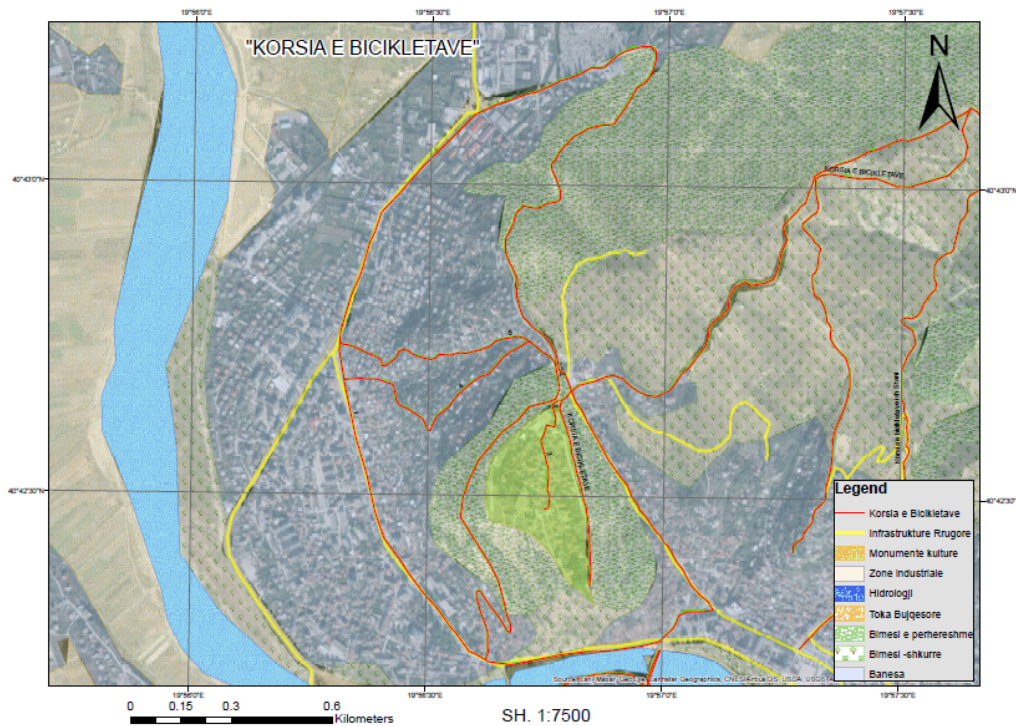


Figura 7: Shtegu 3 “Kala”

Zbritja nga kalaja mund të bëhet nga katër drejtime. Drejtimi i parë mund të jetë rruga kryesore e kalasë "Mihal Komnena". Kjo rrugë është rindërtuar kohët e fundit, e shtruar me kalldrëm/gurë. Gjatë këtij segmenti vizitori mund të njihet me arkitekturën mesjetare osmane të banesave shekullore të cilat janë ende të banuara, mund të vizitohet Muzeun Etnografik dhe Qendrën Mesjetare.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal



Figura 8: Shtegu 3 “Kala”

2.4 Shtegu 4 “Ish Uzina e Baterive”

Shtegu "Ish Uzina e Baterive" fillon nga periferia e zonës industriale të Uznovës dhe vazhdon drejt kodrave në pjesën lindore të qytetit. Gjatësia e këtij shtegu është 8.12 km dhe e gjithë gjatësia e tij shtrihet në habitat bujqësor, ullishte. Gjurma kalon nëpër kurorën e dy kodrave dhe mes tyre rrjedh një përrua ujërat e të cilit grumbullohen në rezervuarin e Duhanasit.

Harta e mëposhtme tregon gjurmën e shtegut 4, e cila ndodhet larg qendrave të banuara, në afërsi të saj nuk ka monumente kulturore apo zona të mbrojtura natyrore. Propozimi i këtij shtegu ka për qëllim promovimin e ish fermës Uznovë. Uznova është qendra më e afërt rurale e qytetit të Beratit e cila në dekadat e fundit nuk ka patur zhvillim ekonomik krahasuar me qytetin e Beratit. Propozimi i këtij shtegu do të promovoj pikërisht habitatin natyror dhe bujqësor dhe do të rrisë interesin për zhvillimin e agroturizmit në këtë zonë.

Shtegu 4 “Ish uzina e baterive” është një shteg i gatshëm për të cilin nuk janë të nevojshme ndërhyrjet në të.

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

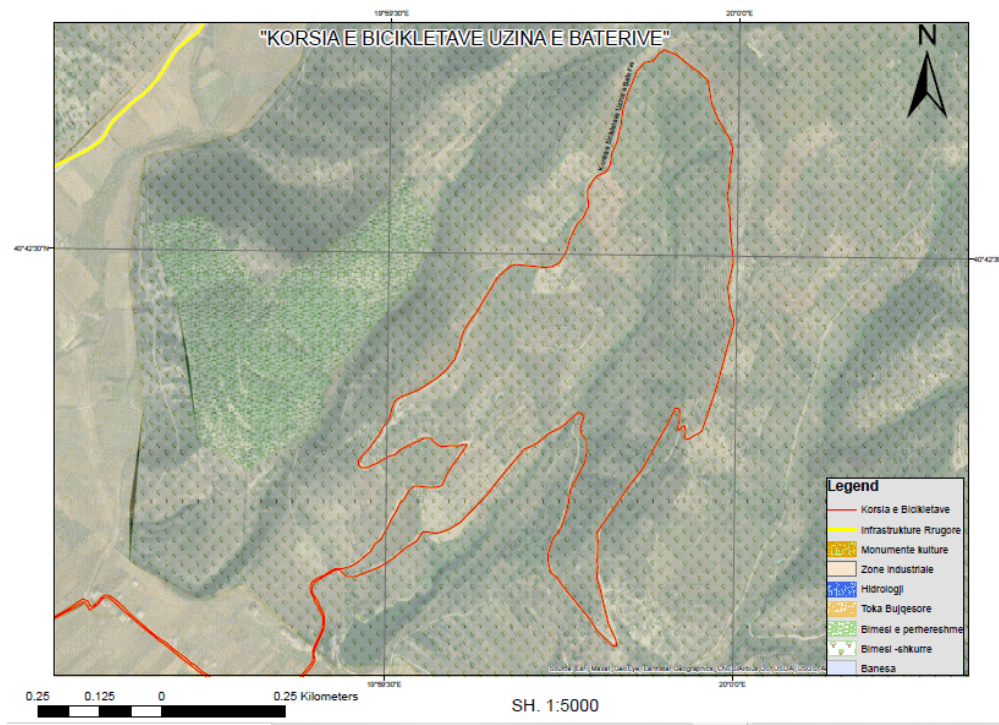


Figura 9: Shtegu 4 “Ish uzina e baterive”

2.5 Bicycle path 5 “Velabisht”

Rruga e Velabishtit jep një mundësi për të eksploruar vlerat natyrore dhe kulturore të qytetit të Beratit. Gjatësia e kësaj rruge 4.21 km, fillon nga 171 m mbi nivelin e detit dhe arrin në pikën më të lartë 866 m mbi nivelin e detit. Shtegu i Velabishtit, fillon në pikën më karakteristike të qytetit, në urën e varur. Ura e varur është pika nga e cila shihen lagjet Mangalemi dhe Gorica. Përpara mund të dallojmë urën e Goricës dhe malin Shpirag.

Pas kalimit të kësaj ure, shtegu kalon në rrugën e Goricës ku përballë gjendet lagja e Mangalimit dhe kisha e Shën Mëhillit (Kryengjelli Mihail) (shekulli i 13 -të). Kjo kishë është e ndërtuar mbi shkëmb, poshtë Kalasë dhe demonstroi një mjeshtëri të teknikës bizantine. Struktura e shtëpive në Mangalem, gjendet vetëm në Ballkan dhe natyra e tyre e ruajtur mirë mund të gjendet vetëm në një pjesë të vogël të vendeve. Shtëpitë janë të vendosura në kodër dhe përdorin dritën e ditës që hyn me shumë dritare. Kjo është arsyeja pse qyteti i Beratit quhet "Qyteti i një mbi një dritareve". Sipas Drejtorisë së Kulturës Kombëtare, disa prej shtëpive mund të datohen në një datë origjinale të 800-900 pas Krishtit, megjithatë të gjitha shtëpitë e ndërtuara në atë kohë ose janë restauruar ose rindërtuar shumë herë. Një numër i madh i shtëpive, veçanërisht në Goricë, u ndërtuan gjithashtu gjatë epokës osmane të sundimit në shekullin e 15 -të. Kryesisht të gjitha shtëpitë janë rindërtuar pas tërmetit shkatërrues të vitit 1851.

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

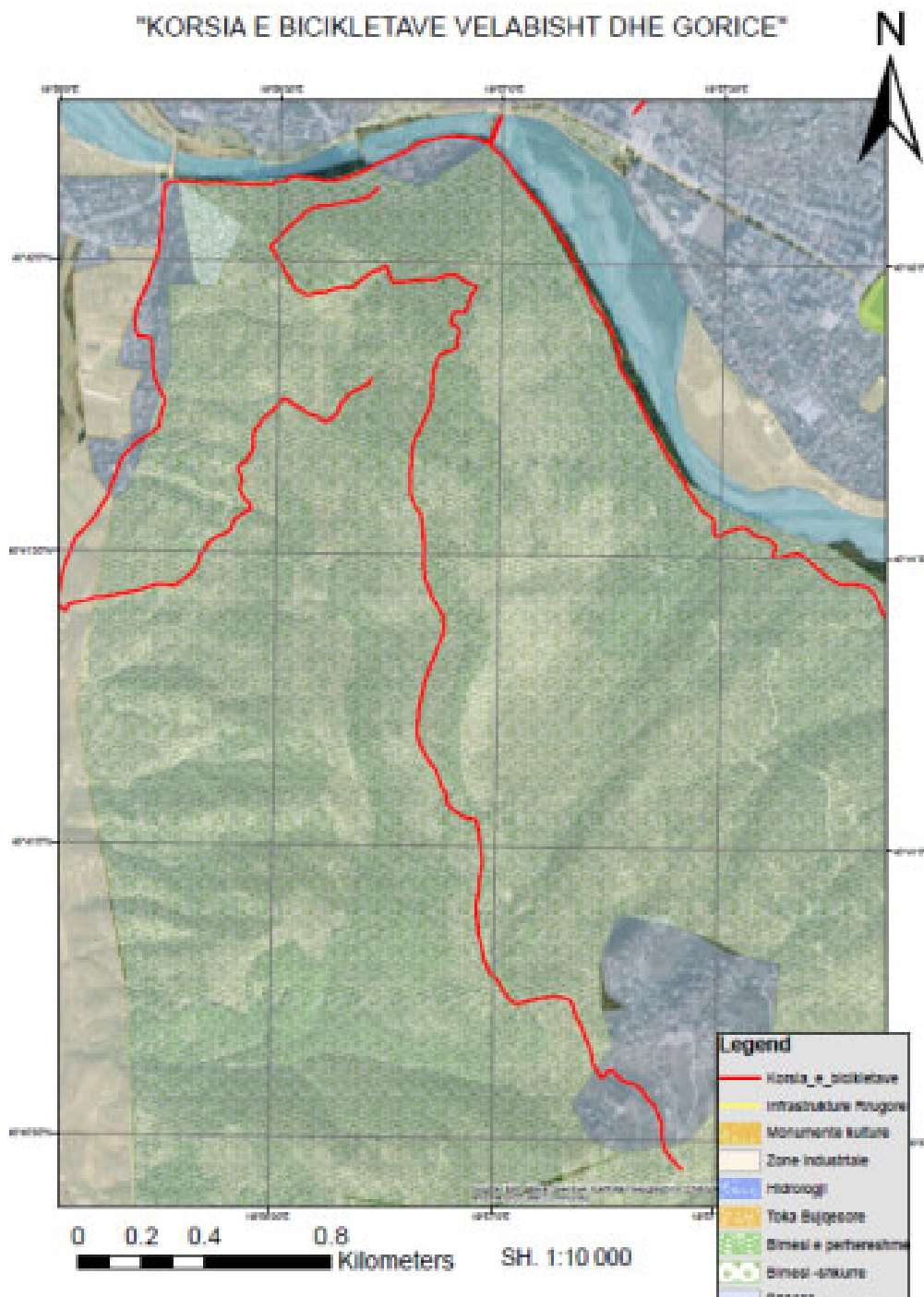


Figura 10: Shtegu 5 "Velabisht – Sheshi I Dosave"

Monumenti i dytë kulturor që ndeshet në këtë segment është edhe ura e Goricës e cila është ndërtuar në qendër të qytetit të Beratit. Ura e Goricës është një nga urat më të bukura osmane në rajonin e Ballkanit dhe lidh qytetin me lagjen me të njëjtin emër. Ky objekt i detyrohet pjesës më të madhe të bukurisë së tij harkut të tij gradual, të lartë 10 metra, dhe të shtrirë në mënyrë elegante 130 metra në të dy anët e shtratit të lumit Osumi. Përbëhet nga

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

gjithsej shtatë harqe, përmakë druri dhe disa "dritare" të vogla duke e bërë këtë urë një pamje të rrallë.



Figura 11: Ura e Goricës (burimi Bashkia Berat)

Ura e Goricës është ndërtuar fillimisht në dru në 1780, nga Ahmet Kurt Pasha i Beratit, gjatë një kohe që dy komunitetet e ndara në secilën anë të lumit Osum kërkonin të lidheshin me njëri-tjetrin, veçanërisht kur lagja Gorica pati një zhvillim në rritjen e popullatës.



Figura 12: Ura e Goricës

Segmenti i dytë i shtegut kalon në Luginën e Molishtit i cili rrethohet nga habitate bujqësore kryesisht kodra të mbjella me ullinj dhe pjesa fundore e tij përfundon në sheshin e dosave I cili ndodhet mbi kodrën e Goricës. Kjo kodër është e mbuluar me pisha të cilat si habitat e mbrojnë kodrën nga erozioni.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal



Figura 13: Baseni i lumit të Molishtë

2.7 Shtegu 6 Berat-Drobonik

Rruga për biçikleta e Berat-Drobonik ka një gjatësi 5 km dhe shtrihet në pjesën jugperëndimore të qytetit. Shtegu fillon nga lagja Goricë dhe vazhdon drejt rrugës rurale Berat-Terpan. Kjo rrugë është ende e pashtuar dhe përdoret nga banorët e fshatrave të njësive administrative Drobonik. Kjo rrugë është një akses i vjetër që lidh Beratin me Kelcyrën dhe Përmetin. Kjo rrugë ka rëndësi të veçantë për katër bashkitë, Beratin, Poliçanin, Memaliaj dhe Kelcyrën, dhe shërben për 150 mijë banorët e këtyre bashkive. Për këtë arsye Qeveria Shqipëtare ka shpallur tenderin për studimin dhe dizajimin e këtij segmenti.

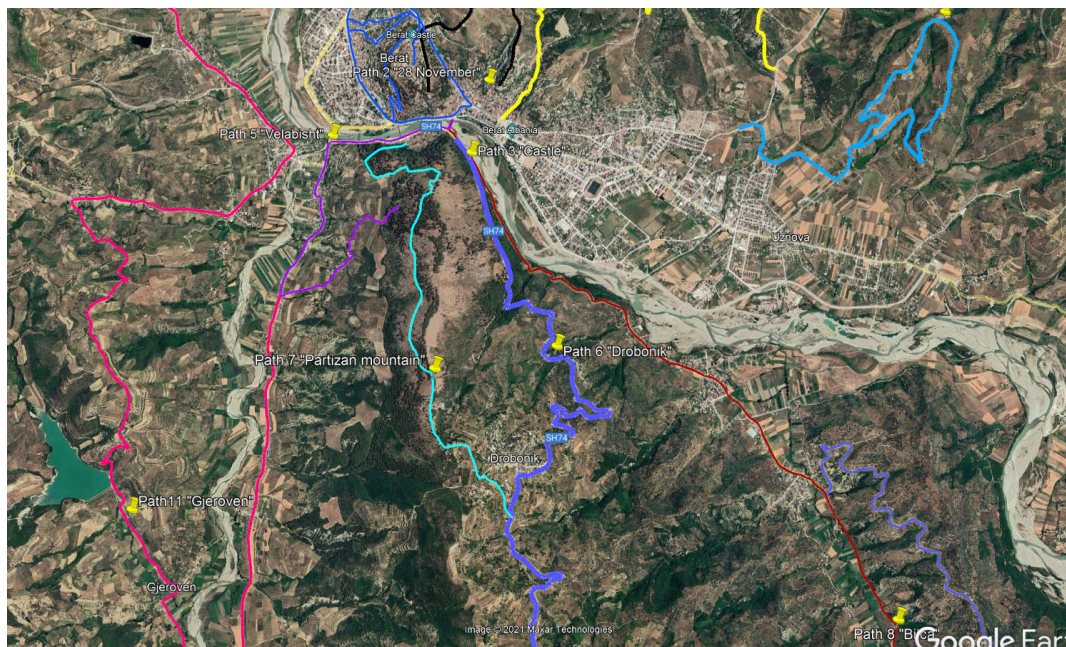


Figura 14: Shtegu 6 "Berat - Drobonik"

Shtegu fillon në nivelin e shtratit të lumit Osum, 50 m mbi nivelin e detit dhe vazhdon drejt Malit të Partizan. Rritja e lartësisë është graduale dhe në anën e majtë, vizitorët do të

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

kenë një pamje panoramike të qytetit të Beratit. Mjedis natyror i pjesës së parë të segmentit është një habitat nga pishat të cilat mbrojnë malin e Partizanit nga erozioni.

Segmenti i dytë kalon në një mjedis rural, ku ullinjtë janë habitat kryesor bujqësor. Ky segment arrin deri në 470 m mbi nivelin e detit dhe gjatë këtij segmenti vizitorët do të kenë mundësinë të kenë një pamje të qytetit të Beratit, të shtratit të lumit Osum dhe malit të Tomorit.

2.8 Segmenti 7 “Mali Partizan”

Shtegu i bicikletave “Mali Partizan” kalon në aksesin rrugor ekzistues i cili është ndërtuar si rrugë shërbimi për antenat e telefonave celularë. Gjatësia e kësaj rruge është 4.66 km. Ky segment është i pashtuar dhe që kohët e fundit përdoret për aktivitete sportive. Habitat i këtij segmenti është natyral, i dominuar nga pishat e mbjella për të mbrojtur shpatet e Malit të Partizanit nga erozioni. Pjesa jugore e shtegut ofron pamjen e lumit Molisht, dhetë platacioneve të ullinjve.

Segmenti i fundit është një segment zbritës, nga një lartësi prej 470 m në 50 m mbi nivelin e detit. Ky segment kalon përsëri në një habitat pishë. Segmenti përfundimtar i këtij shtegu është “Sheshi Dosave” ku vizitorët mund të pushojnë. Ky shesh përdoret si një shesh pikniku nga banorët e qytetit prej brezash.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

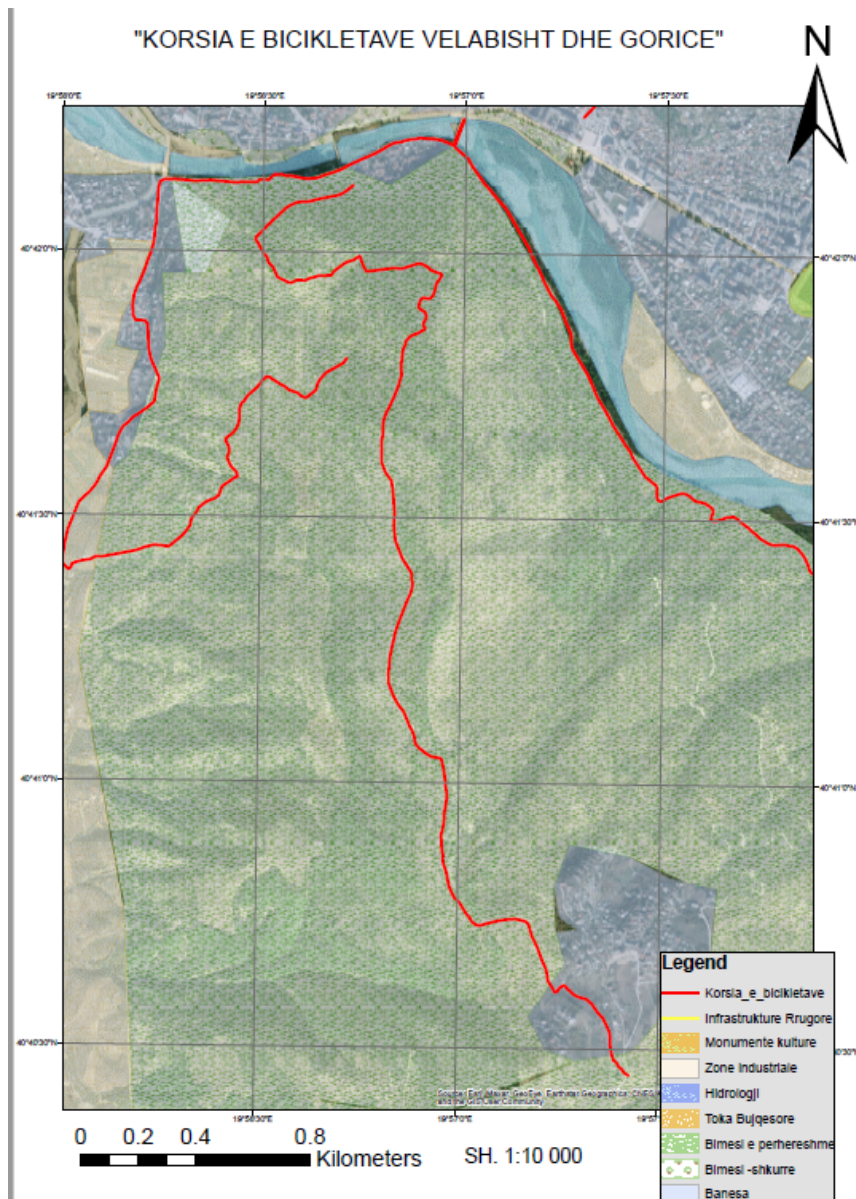


Figure 1: Path 7 “ Mali Partizan – Sheshi I Dosave”

Pika e shtegut nga vendndodhja e antenave të telekomunikacionit në "Sheshin Dosave" ka një pjerrësi të konsiderueshme dhe do të ketë nevojë për rehabilitimin e saj. Sheshi i Dosave dhe lagja Gorice është një shteg i caktuar ecjeje nga bashkia Berat. Mund të përdoret edhe si shteg për biçikleta për arsye se ky shteg është i gatshëm dhe nuk do të ketë nevojë për ndërhyrje.

2.6 Shtegu 8 “Bilce”

Shtegu Bilcë fillon nga qendra e qytetit, nga ura e Goricës, dhe vazhdon në rrugën rurale të fshatit Bilcë. Gjatësia e këtij shtegu do të jetë 8.17 km. Pjesa më e madhe e shtegut shtrihet

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

pranë shtratis të lumit Osum dhe aktualisht kjo rrugë është e pa asfaltuar. Kjo rrugë përdoret gjerësisht nga banorët e fshatit Bilcë.

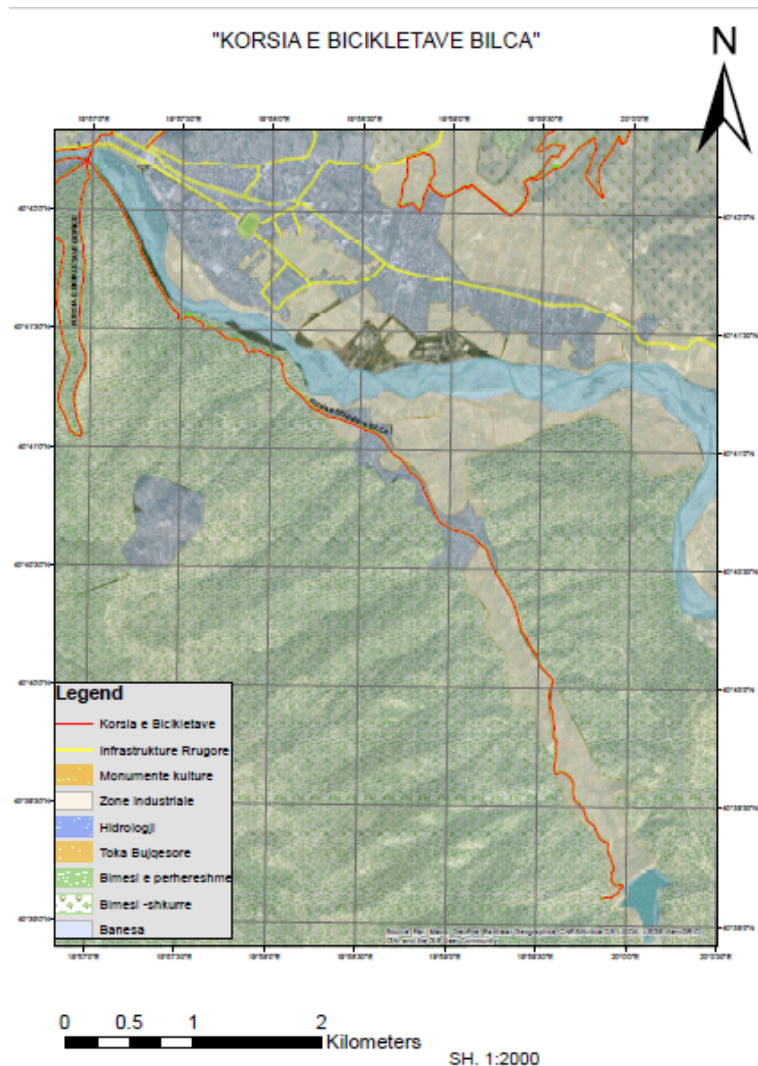


Figura 15: Shtegu 8 "Bilcë"

Segmenti i dytë kalon në një habitat bujqësor i cili përfaqëson edhe platacionet më të mëdha të qytetit të Beratit. Shtegu kalon brenda qendrës së banuar të Bilcës. Çiklistët mund të kombinojnë aktivitetin sportiv me mjedisin rural dhe si pikë përfundimtare të turit të tyre mund të shërbej rezervuari artificial i Bilcës.

2.7 Bicycle path 9 "Malinat"

Shtegu i Malinatit shtrihet në pjesën juglindore të qytetit të Beratit dhe ka një gjatësi 12.7 km, fillon në 95 m mbi nivelin e detit dhe arrin pikën më të lartë në 339 m. Rruga fillon në periferi të fshatit Bilcë dhe vazhdon në rrugën rurale të fshatit Malinat.

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

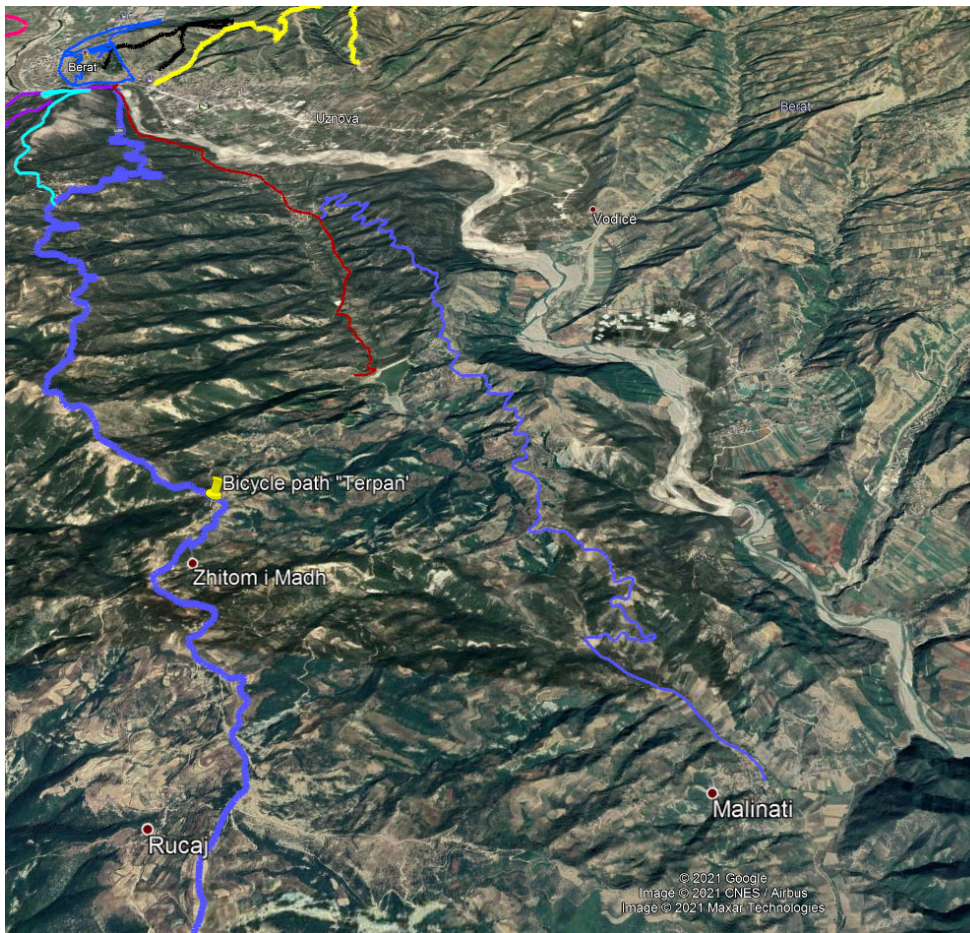


Figura 16: Shtegu i Malinatit

Rruga Bilcë-Malinat përdoret nga banorët dhe nga fermerët zonës. Fermerët e Malinatit, si aktiviteti kryesor ekonomik, kanë kultivimin e ullirit lloji I të cilit njihet si ulliri Beratit. Habitatit i këtij shtegu është lloji bujqësor dhe shtegu kalon midis kodrave të mbjella me ullinj. Përzgjedhja e këtij shtegu nga vizitorët do të ndihmojë në promovimin e vlerave të zonës rurale të Beratit dhe zhvillimin e agroturizmit në Malinat. Pamja e ullishtave është unike në këtë rrugë dhe unike për të gjithë rajonin e Beratit.

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

2.8 Bicycle path 10 “Terpan”

Rruga Terpan është shtegu më i gjatë i cili ka një gjatësi 23.5 km. Ky shteg fillon nga qyteti i Beratit dhe kalon në pjesën juglindore kodrinore të tij. Kjo shteg fillon në një lartësi prej 77 m mbi nivelin e detit duke arritur pikën më të lartë 742 m mbi nivelin e detit.

Rruga Terpan është rruga më e vjetër në qytetin e Beratit e cila lidh Beratin me Ballabanin (Këlcyrë). Ky segment është shumë i rëndësishëm për rajonin, por është lënë jashtë vëmendjes në dekadat e fundit. Kjo rrugë është degraduar, duke u bërë pothuajse jashtë përdorimit. Qeveria Shqiptare, nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar, synon të rehabilitojë këtë rrugë, duke planifikuar një ndërhyrje të madhe për restaurimin e këtij segmenti rrugor.

Ky shteg kalon nëpër zonat kodrinore dhe mjedisi karakterizohet nga një mozaik bujqësor i cili ndërpritet nga habitatet e përbëra nga shkurre makia mesdhetare. Parcelat bujqësore janë të mbjella me ullinj të cilët janë edhe kultura kryesore në të cilën mbështetet ekonomia e zonës.

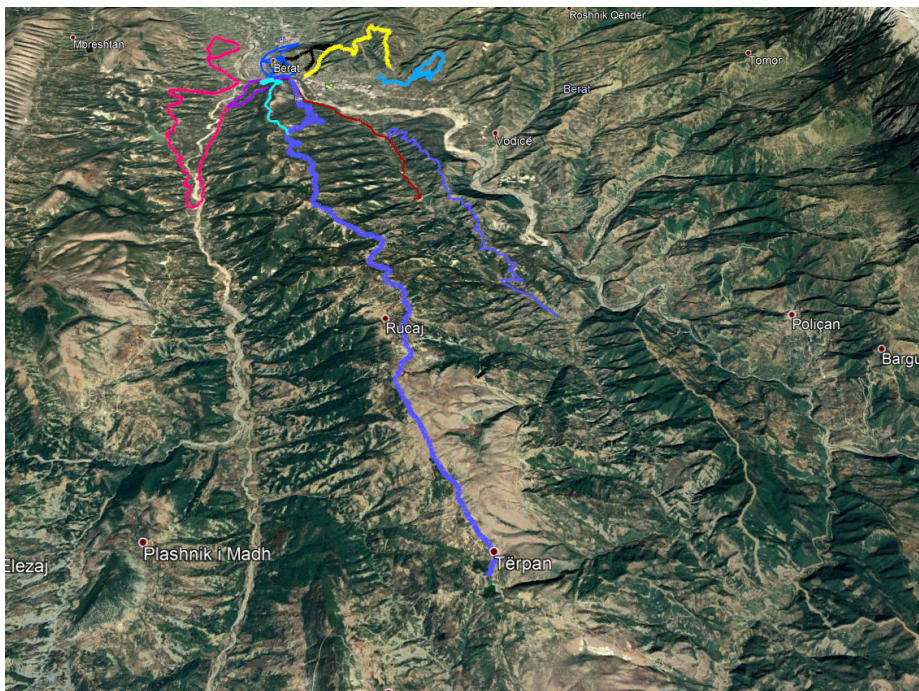


Figura 17: Shtegu 10 “Terpan”

2.9 Bicycle path 11 “Gjeroven”

Rruga e Gjerovenit ka një gjatësi 19.5 km dhe gjendet në pjesën perëndimore të qytetit të Beratit. Kjo shteg fillon pranë fshatit Velabisht, në 75 m mbi nivelin e detit duke arritur pikën më të lartë 239 m mbi nivelin e detit. Kjo shteg kalon pranë shtratit të lumit Velabisht dhe mjedisi karakterizohet nga një habitat bujqësor i tipit mozaik. Tokat pranë shtratit të lumit kultivohen me kultura bujqësore sezonale dhe kodrat janë të mbjella me ullinj. Pjesa jugore e këtij shtegu kalon shpatet e malit Partizan të cilat janë të mbuluara me pishë të butë (Pinus pinea).

Ndalesa e parë e këtij shtegu do të jetë fshati Gjeroven për të cilin do të jetë një mundësi e mirë për të promovuar agroturizmin. Për shkak të vendndodhjes së afërt me qytetin e Beratit, ky fshat mund të jetë një destinacion i mirë për agroturizëm. Stacioni i dytë është rezervuari i Gjerovenit ku në pikën me koordinatë Latitude 40 ° 40'42.24 ", Gjatësi Gjeografike 19 ° 55'14.57",

Zhvillimi i turizmit të bikelave në mënyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

vizitorët mund të shohin rezervuarin e Gjerovenit, pellgun e Velabishtit dhe malin e Partizanit. Pjesa e poshtme e kësaj rruge zbret nga kodrat me ullinj.

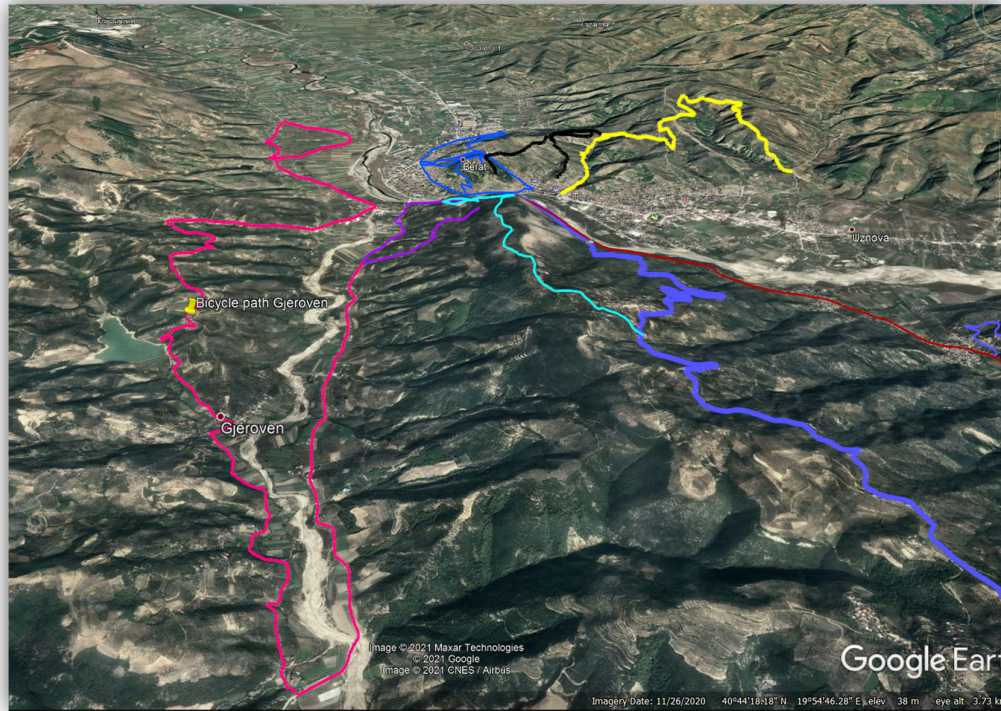


Figura 18: Shtegu 11 “Gjeroven”

3. Vlerësimi i ndikimeve në shtigjet e bicikletave/zona rurale

3.1 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 1 "Ish Stani"

Fillimi i këtij shtegu fillon nga qendra e qytetit dhe përfundon në periferi të qytetit të Beratit, Uznove. Habitatet e tij është mozaiku bujqësor i cili përbëhet kryesisht nga ullinj (*Olea europaea*) i cili ndërpritet nga bimësia tipike e tokave argjilore. Plantacionet e ullirit janë kryesisht plantacione të krijuara prej dekadash dhe në disa zona janë krijuar vitet e fundit.

Të lashtat më të rëndësishme të kultivuara në këto zona janë misri, fasulet, elbi dhe jonxha. Hortikultura në Bashkinë Berati përfaqësohet më së shumti nga ullishte, vreshta. Vlera botanike e habitateve të hasura brenda vendit është e ulët.



Figura 19: Tokat argjilore dhe llojet e bimëve

Shtegu 1 "Ish Stani" ndodhet larg qytetit të Beratit dhe qendrave të banuara. Nuk ka monumente kulturore dhe zona të mbrojtura kulturore përgjatë kësaj rruge. Ky shteg do të përdoret për qëllime sportive Doënhill.

Do të jetë e nevojshme vendosja e tabelave të informacionit të cilat do t'i ndihmojnë vizitorët jo vetëm me rrugën, por edhe për t'u dhënë siguri vizitorëve.

Përdorimi i këtij shtegu si shteg bicikletash vlerësohet se nuk do të shkaktojë ndikime negative në biodiversitetin pasi nuk do të jetë e nevojshme të pastrohet gjurma nga bimësia. Nëse do të realizohej ky aktivitet do të kishte humbje të biomasës. Habitatet shërbejnë si strehë, burim ushqimi dhe ekuilibër mjedisor, nëse këto habitate do të ndikoheshin do të ndikoheshin në mënyrë të drejtë për drejtë edhe fauna e zonës. Si rrjedhojë fauna përgjatë këtij shtegu nuk do të ndikohet.

Ky aktivitet nuk gjeneron zhurmë, pluhur, apo mbetje, është miqësor me mjedisin dhe ky aktivitet do të rrisi interesin e vizitorëve për të vizituar rrethinat e qytetit të Beratit. Nga kjo rrugë, përveç pamjes panoramike të qytetit, vizitorët mund të njihen edhe me kulturën bujqësore tipike të zonës, të ashtuquajturën pemë ulliri të Beratit.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Përdorimi i këtij shtegu nuk shkakton ndikime negative por vetëm pozitive, mundëson zhvillimin e turizmit në qytetin e Beratit, duke kombinuar turizmin sportiv me ekoturizmin.

3.2 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 4 "Ish uzina e baterive"

Shtegu 4 "Ish Fabrika e Baterive" është një shteg që shtrihet në një zonë bujqësore, në periferi të qytetit. Ky shteg përdoret nga fermerët e zonës si akses për të shkuar në pronat e tyre. Kjo shteg kalon në një zonë kodrinore e mbjellë me ullinj.

Nga vizita në terren nuk u identifikua nevoja për rehabilitimin e shtegut i përcaktuar si shteg bicikletash. Do të jetë e nevojshme vendosja e tabelave të informacionit të cilat do t'i ndihmojnë vizitorët jo vetëm me rrugën, por edhe për t'u dhënë siguri vizitorëve.

Habitati dominues i këtij shtegu është mozaiku bujqësor i cili ndërpritet nga habitatet natyrore. Llojet e bimëve janë afërsisht të njëjta me ato të përmendura në rrugën 1 "Ish Stani". Fauna është tipike për një habitat bujqësor dhe ushtrimi i aktivitetit të çiklizmit nuk do të krijojë zhurmë dhe shqetësim për faunën.

Mëqënëse ky shteg do të përdoret nga fermerët vendas dhe nga vizitorët përdorimi i tij nga të dyja palët mund të jetë një nga ndikimet negative sociale të cilat identifikohen si më poshtë:

- Përplasje e mundshme midis grupeve të ndryshme të përdoruesve
- Shpejtësia e madhe
- Nëse ciklisti ka një nivel të ulët aftësisë
- Qoshet dhe shpatet e verbëra

Për të menaxhuar këto ndikime, Shtegu duhet të pajiset me tabela informuese, në hyrje dhe në vende të padukshme për të shmangur aksidentet. Banorët e zonës gjithashtu duhet të informohen dhe të pranojnë që aktiviteti i çiklizmit nuk është vetëm një aktivitet sportiv, por gjithashtu promovon vlerat e zonës të tyre. Banorët duhet ta pranojnë këtë lloj aktiviteti si një mundësi për rilindjen dhe zhvillimin e ekoturizmit.

Ndikimet negative sociale vlerësohen të jenë në nivele të ulëta dhe plotësisht të menaxhueshme nëse rruga është e pajisur me tabela informacioni dhe nëse fermerët informohen nga institucionet përkatëse të bashkisë Berat, se ky lloj aktiviteti është një mundësi për të zhvilluar ekoturizmin.

3.3 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 5 "Velabisht" dhe shetu 6 "Drobonik"

Shtegu 5 "Velabisht" dhe shtegu 6 "Drobonik" janë shtigje që përdoren edhe nga banorët e fshatrave dhe do të përdoren edhe nga vizitorët çiklistë. Në këto dy shtigje, çiklistët do të kenë një pamje panoramike të qytetit të Beratit, luginës së Osumit. Droboniku quhet edhe ballkoni i Beratit nga ku mund të shihni tërësinë e qytetit të Beratit.

Ndikimi kryesor që identifikohet në këtë shteg është përballja e vizitorëve më drejtuesit e automjeteve në rrugë. Çiklistët duhet të informohen jo vetëm nga broshurat, por edhe nga tabelat e informacionit për gjendjen dhe karakteristikat e rrugës. Nuk parashikohen ndërhyrje për rehabilitimin e këtij shtegu.

3.4 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 7 "Mali Partizan"

Shtegu 7 është një shteg që jo vetëm synon të promovojë biodiversitetin dhe ekoturizmin e qytetit të Beratit, por edhe pamjen panoramike të qytetit të Beratit. Vitet e fundit,

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

shtegu 7, përdoret si akses për një atraksion të ri për qytetin e Beratit, atë të hedhjes me parashutë. Bashkia Berat ka organizuar në mars një event sportiv me parashutë me qëllimin kryesor promovimin e këtij aktiviteti sportiv dhe jo vetëm.



Figura 20: Shtegu 7 si akses rrugor

Lidhur me gjendjen e shtegut 7, pothuajse i gjithë shtegu është në gjendje të mirë, është i gjerë dhe e shtruar kryesisht me zhavorr. Kjo rrugë është e hapur për nevojat e instalimit të antenave të telekomunikacionit dhe mirëmbahet nga këto kompani. Pjesa e vetme e segmentit që kërkon ndërhyrje është pika e zbritjes nga antenat në "Sheshin Dosave". Ky segment karakterizohet nga një habitat shkëmbor i ekspozuar ndaj erërave dhe me drejtim perëndimor, rrezatimi diellor është për pak orë gjatë ditës. Bimësia tipike për këtë habitat është kryesisht shkurre të shkurtra dhe pa pemë.

Rekomandohet që ky segment të rehabilitohet, të bëhet i arritshëm dhe i sigurt duke përdorur metoda miqësore me mjedisin. Propozohet që rehabilitimi i terrenit në mënyrë që zbritja të jetë sa më e sigurt por duke mos u ndikuar dhe ndryshuar habitatit. Të realizohet duke përdorur trugje druri të marra në zonë për krijimin e terrenit të ri në formë zigzag duke zvogëluar kështu pjerrësinë.



Figura 21: Rehabilitimi i pjerrësisë së shpatit, “Sheshi I Dosave”

Bazuar në vlerësimin e kushteve mjedisore dhe sociale për këtë shteg, nuk do të shkaktohen ndikime negative mjedisore dhe sociale, përkundrazi, përdorimi i këtij shtegu nga vizitorët do të promovojë vlerat ekologjike të zonës së Beratit.

3.5 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 8 “Bilca”

Shtegu 8 “Bilce” kalon përmes rrugës rurale e cila lidh Beratin me fshatin Bilce. Ky shteg kalon nëpër një zonë kodre e mbjellë me ullinj. Vizita në terren nuk identifikoi nevojën për rehabilitimin e shtegut që do të përdoret nga çiklistët. Do të jetë e nevojshme vendosja e tabelave të informacionit të cilat do të ndihmojnë vizitorët jo vetëm me rrugën, por edhe për t'u dhënë siguri gjatë lëvizjes në shteg.

Fauna është tipike për një habitat bujqësor dhe ushtrimi i aktivitetit të çiklizmit nuk do të krijojë zhurmë dhe shqetësim për faunën.

Kjo rrugë përdoret gjithashtu nga fermerët vendas për të arritur në pronat e tyre. Përdorimi nga të dyja palët mund të jetë një nga ndikimet negative sociale. Siç u përmend më lart, ndikimet e mundshme sociale janë:

- Përplasje të mundshme midis grupeve të ndryshme të përdoruesve
- Shpejtësi të mëdha
- Nëse ciklisti ka një nivel të ulët aftësisë
- Qoshet dhe shpatet e verbëra

Për të menaxhuar këto ndikime, rruga duhet të jetë e pajisur me tabela informuese në hyrje dhe në vende të padukshme me qëllim shmangien e aksidenteve. Banorët e zonës gjithashtu duhet të informohen dhe të pranojnë që aktiviteti i çiklizmit nuk është vetëm një

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

aktivitet sportiv, por gjithashtu promovon vlerat e zonave të tyre. Banorët duhet ta pranojnë këtë lloj aktiviteti si një mundësi për zhvillimin e ekoturizmit në zonën e tyre.

Ndikimet negative sociale vlerësohen të jenë në nivele të ulëta dhe plotësisht të menaxhueshme nëse rruga është e pajisur me tabela informuese dhe nëse fermerët informohen nga institucionet përkatëse të bashkisë Berat, se ky lloj aktiviteti është një mundësi për të zhvilluar ekoturizmin në zonë.

3.6 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 9 “Malinat”

Shtegu Malinat është i ngjashëm me atë të Bilcës. Ky shteg ndodhet në rrugën ekzistuese e cila lidh qytetin e Beratit me fshatin e Malinatt. Përdorimi i kësaj rruge rurale nuk do të ketë nevojë për ndërhyrje ose rehabilitim sepse aktualisht përdoret nga banorët e zonës. Do të jetë e nevojshme vendosja e tabelave të sinjalistikës dhe informuese të cilat do t'i ndihmojnë vizitorët jo vetëm njohjen me shtegun por edhe për t'u dhënë siguri vizitorëve.

Fauna është tipike për një habitat bujqësor dhe ushtrimi i aktivitetit të çiklizmit nuk do të krijojë zhurmë dhe shqetësim për të.

Siç u përmend më lart, ndikimet e mundshme sociale janë:

- Përplasje të mundshme midis grupeve të ndryshme të përdoruesve
- Shpejtësi të mëdha
- Nëse ciklisti ka një nivel të ulët aftësish
- Qoshet dhe shpatet e verbër

Për të menaxhuar këto ndikime, rruga duhet të jetë e pajisur me tabela informuese dhe tabela sinjalistike në hyrje dhe në vende të padukshme për të shmangur aksidentet. Banorët e zonës gjithashtu duhet të informohen dhe të pranojnë që aktiviteti i çiklizmit nuk është vetëm një aktivitet sportiv, por gjithashtu promovon vlerat e zonave të tyre. Banorët duhet ta pranojnë këtë lloj aktiviteti si një mundësi për zhvillimin e ekoturizmit në zonën e tyre.

Ndikimet negative sociale vlerësohen të jenë në nivele të ulëta dhe plotësisht të menaxhueshme nëse rruga është e pajisur me tabela dhe nëse fermerët informohen nga institucionet përkatëse të bashkisë Berat. Vlerësohet që ky lloj aktiviteti është një mundësi për të zhvilluar ekoturizmin.

3.7 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 10 “Terpan”

Shtegu Terpan është i ngjashëm me shtegun e Bilcës dhe të Malinatit. Ky shteg është përcaktuar në rrugën ekzistuese e cila lidh qytetin e Beratit me qytetin e Kelcyrës. Ky shteg nuk do të ketë nevojë për ndërhyrje ose rehabilitim sepse është i aksesueshëm për automjete. Do të jetë e nevojshme të vendosen tabela sinjalistike dhe informuese të cilat do të ndihmojnë vizitorët jo vetëm me rrugën, por edhe për të dhënë siguri atyre.

Fauna është tipike për një habitat bujqësor dhe ushtrimi i aktivitetit të çiklizmit nuk do të krijojë zhurmë dhe shqetësim për faunën.

Siç u përmend më lart, ndikimet e mundshme sociale janë:

- Përplasje të mundshme midis grupeve të ndryshme të përdoruesve

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

- Shpejtësi të mëdha
- Nëse ciklisti ka një nivel të ulët aftësisë
- Qoshet dhe shpatet e verbër

Për të menaxhuar këto ndikime, rruga duhet të jetë e pajisur me tabela informuese dhe tabela sinjalistike në hyrje dhe në vende të padukshme për të shmangur aksidentet. Banorët e zonës gjithashtu duhet të informohen dhe të pranojnë që aktiviteti i çiklizmit nuk është vetëm një aktivitet sportiv, por gjithashtu promovon vlerat e zonave të tyre. Banorët duhet ta pranojnë këtë lloj aktiviteti si një mundësi për zhvillimin e ekoturizmit në zonën e tyre.

Ndikimet negative sociale vlerësohen të jenë në nivele të ulëta dhe plotësisht të menaxhueshme nëse rruga është e pajisur me tabela dhe nëse fermerët informohen nga institucionet përkatëse të bashkisë Berat. Vlerësohet që ky lloj aktiviteti është një mundësi për të zhvilluar ekoturizmin.

3.8 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 11 “Gjeroven”

Shtegu I Gjrovenit është i ngjashëm me shtigjet e tjera. Ky shteg shtrihet në rrugën ekzistuese e cila lidh qytetin e Beratit me fshatin Gjroven. Ky shteg nuk do të ketë nevojë për ndërhyrje ose rehabilitim sepse është i aksesueshëm për automjete. Do të jetë e nevojshme të vendosen tabela sinjalistike dhe informuese të cilat do të ndihmojnë vizitorët jo vetëm me rrugën, por edhe për të dhënë siguri atyre.

Fauna është tipike për një habitat bujqësor dhe ushtrimi i aktivitetit të çiklizmit nuk do të krijojë zhurmë dhe shqetësim për faunën.

Siç u përmend më lart, ndikimet e mundshme sociale janë:

- Përplasje të mundshme midis grupeve të ndryshme të përdoruesve
- Shpejtësi të mëdha
- Nëse ciklisti ka një nivel të ulët aftësisë
- Qoshet dhe shpatet e verbër

Për të menaxhuar këto ndikime, rruga duhet të jetë e pajisur me tabela informuese dhe tabela sinjalistike në hyrje dhe në vende të padukshme për të shmangur aksidentet. Banorët e zonës gjithashtu duhet të informohen dhe të pranojnë që aktiviteti i çiklizmit nuk është vetëm një aktivitet sportiv, por gjithashtu promovon vlerat e zonave të tyre. Banorët duhet ta pranojnë këtë lloj aktiviteti si një mundësi për zhvillimin e ekoturizmit në zonën e tyre.

Ndikimet negative sociale vlerësohen të jenë në nivele të ulëta dhe plotësisht të menaxhueshme nëse rruga është e pajisur me tabela dhe nëse fermerët informohen nga institucionet përkatëse të bashkisë Berat. Vlerësohet që ky lloj aktiviteti është një mundësi për të zhvilluar ekoturizmin.

4. Vlerësimi i ndikimeve në shtigjet e bicikletave/zona urbane

Shtigjet e përcaktuara brenda zonës urbane të qytetit të Beratit kanë për qëllim promovimin e zonave kulturore dhe historike të qytetit. Shtigjet kryqëzohen në aksesin rrugor kryesor të qytetit dhe në rrugën me kalldrëm të Kalasë.

Bazuar në Planin e Përgjithshëm Vendor të Bashkisë së Beratit, një nga masat për të përmirësuar mbrojtjen e cilësisë së ajrit është zhvillimi i transportit alternativ, siç janë këmbësorët dhe shtegu i biçikletave. Do të krijohet një rrjet hapësirash të gjelbërta, të alternuara me itinerare biçikletash dhe këmbësorë në dobi të banorëve dhe në harmoni me mjedisin dhe peizazhin. Zgjatja e bulevardit do të shënojë qendrën e re urbane të Beratit.

Krijimi i një rrjeti me korsi biçikletash do të lidhë shtratin e lumit dhe të gjitha hapësirat publike të qytetit linear të Beratit nga Uznova në Ura-Vajgurore. Për të mbështetur ekoturizmin në njësinë Roshnik, është propozuar shtigje për ecje dhe shtigje biçikletash në zonat kufitare, duke kaluar nëpër fshatrat Dushnik, Qereshnik dhe deri në zonën arkeologjike në Malibardh.

Harta e mëposhtme paraqet rrugët e peizazhit dhe itineraret e biçikletave, të cilat mundësojnë lidhjen e hapësirave të gjelbra, ballkoneve të Beratit dhe zonave kulturore.

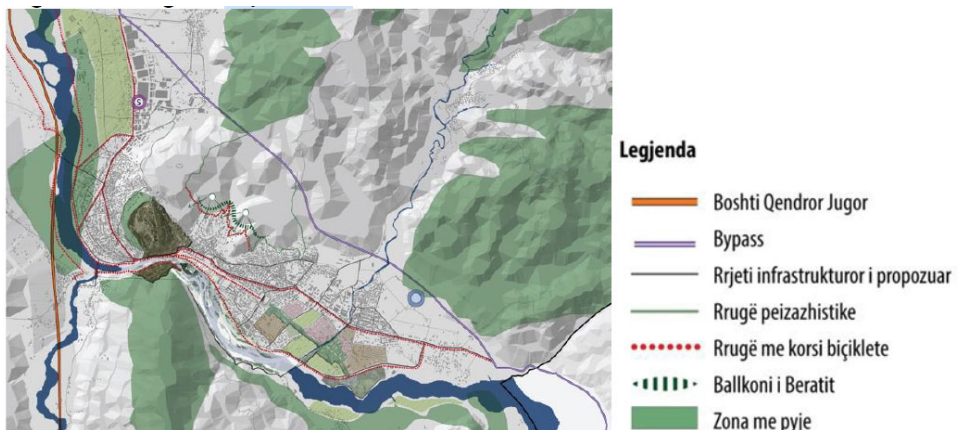


Figura 22: Propozimi i shtigjeve të bicikletave PPV Berat – CoPlan 2016

5.1 Vlerësimi i ndikimeve shtegu 2 “Profeti Ilia” dhe “28 Nentori”

Kjo shteg shtegu 2 “Profeti Ilia” dhe “28 Nentori” fillon nga qendra e qytetit. Pjesa e parë e këtij shtegu deri në lartësinë 483 m mbi nivelin e detit është e përbashkët me shtegun 1 “Ish Stani”. Pas kësaj pike, ky shteg ndahet në dy shtigje, Profeti Ilia dhe tjetra kalon brenda lagjes 28 Nentori. Pjesa e përbashkët e shtegut 2 dhe shtegut 1 kalojnë në një habitat natyror, i cili karakterizohet nga toka të varfra argjilore me bimësi të dobët dhe ku mbizotëron fenomeni i erozionit.

Segmenti i përbashkët i shtigjeve 1 dhe 2 është i gjerë, përdoret nga banorët e zonës, dhe nga fermerët e zonës. Gjatë vizitës në terren, u identifikuan dy segmente që kanë nevojë për rehabilitim.

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Në vëndodhjen me koordinatë 40 ° 42'46.98 "N 19 ° 57'29.91" E, kalon një përrua sezonal, i cili gjatë vizitës më 17 janar 2021, kishte një prurje të vogël. Ky konstatim iu raportua grupit përgjegjës të punës për hartimin e Raportit Teknik. U sugjerua rehabilitimi i kësaj pike, për të gjetur dhe aplikuar metodat më miqësore me mjedisin.



Figure 2: Seasonal water stream, common part of path 1 and 2

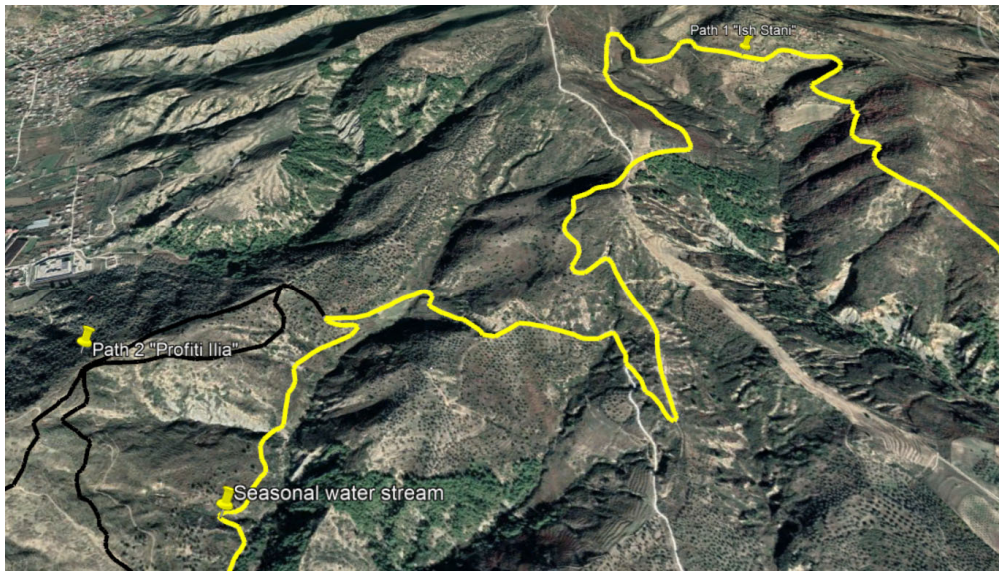


Figura 23: Përroi sezonal, Shtegu 2

Segmenti i dytë që do të ketë nevojë për rehabilitim është pika me koordinatën 40 ° 42'53.94 "N: 19 ° 57'35.68" E. Kjo pikë paraqet erozion për shkak të reshjeve dhe përbërjes argjilore të tokës. Ky konstatim iu kalua edhe grupit të punës për hartimin e projektit Teknik. Theshtë sugjeruar për rehabilitimin e kësaj pike metodat dhe lëndët e para që do të përdoren për të qenë miqësore me mjedisin.



Figura 24: Fenomeni i erozionit të rrugës 2

Pjesa e sipërme e rrugës të 2 -të "Profeti Ilia" është një rrugë ekzistuese që është ndërtuar shumë dekada më parë për nevojat e shërbimeve të ullishtave. Gjatë këtij segmenti dhe deri në pikën përfundimtare të zbritjes nuk ka nevojë për ndonjë ndërhyrje përveç tabelave të informuese.

Bazuar në analizën e mësipërme asnjë ndikim negativ nuk do të shkaktojë. Kjo rrugë do të rrisë interesin e vizitorëve të cilët jo vetëm që do të kenë mundësinë për atraksion sportive por edhe atë kulturor. Kjo rrugë mundëson lidhjen e kodrave të qytetit me qendrat historike dhe kulturore si kisha e Profetit Ilia, Kalaja, Qendra e Mesjetare dhe lagja Mangalem, etj.

5.2 Vlerësimi i ndikimeve të rrugës 3 "Qendra mesjetare" – "Kalaja"

Rrugë 3 kalon brenda zonës urbane të qytetit të Beratit. Fillimi i kësaj rruge fillon nga Qendra Mesjetare, dhe më pas kalon në rrugën "Antripatria" dhe ngjitet në Kala nga akseset e saj rrugor perëndimor. Përkufizimi i kësaj rruge ka si shtrirje promovimin e vlerave kulturore dhe historike të qytetit të Beratit.

Pikërisht, Qendra Mesjetare, lagjet Mangalem dhe Gorice dhe Kalaja janë zonat më të rëndësishme kulturore të qytetit që vizitorët mund të njohin. Pika përfundimtare është Kalaja ku vizitorët mund të kenë pushimin e parë pas ngjitjes nga pjesa e saj perëndimore. Brenda Kalasë vizitorët mund të vizitojnë Katedralen e "Shën Marisë" e cila shërben gjithashtu si muze i artit dhe ikonografisë Bizantine, zona historike e banuar e Kalasë. Zbritja nga Kalaja do të realizohet nga rruga arkeologjike "Çisterna e Ujit" e cila është një nga monumentet më të rëndësishme të Kalasë e cila lidh Kalanë me lumin Osum. Zbritja e dytë është me drejtim nga lagja poshtë mureve të Kalasë me segmentin përfundimtar në urën e Velabishtit. Të dy zbritjet nga Kalaja lidhen me shtigjet e Drobonikut, Velabishtit dhe Partizanit-Sheshi Dosave.

Ky segment nuk do të ketë nevojë për ndërhyrje rehabilitimi. Një pjesë e segmentit të rrugës mbi vendosën me korsinë e propozuar në PPV e bashkisë Berat, dhe segmentet e tjera kalojnë në rrugë urbane të qytetit të Beratit.

Annex I

Surveys conducted throughout the country (in Tirana city) indicate that trails are in high demand nationwide and are being heavily used for both recreation and transportation purposes. Trails are seeing immense popularity because they offer many benefits and are commonly seen as enhancing the quality of life for the surrounding communities which they serve. Aside from being a recreational amenity, trails offer the following benefits:

Trails promote health and fitness by providing people the opportunity for active recreation in a variety of ways.

- ✓ Trails offer viable and safe transportation alternatives by connecting residential areas, recreational areas, commercial areas, employment centers and schools.
- ✓ Trails support the protection and preservation of natural resources and allow users to experience scenic natural environments within and through established greenway corridors.
- ✓ Trails promote economic development, specifically at trailhead locations, and may spur other benefits such as increase in property values and attraction of businesses.
- ✓ Trails increase user safety by offering dedicated travel routes for pedestrians, bicyclists, skaters and equestrians.

I.1 Mountain Bike Trails

Width and Clearance

Mountain bike trails should have a clear width of 6 feet for maneuverability and passing. A minimum width of 4 feet should only be used when site specific conditions do not allow the preferred width. The clearance should be a minimum of 2 feet on each side of the trail, with a vertical clearance of 8 feet.

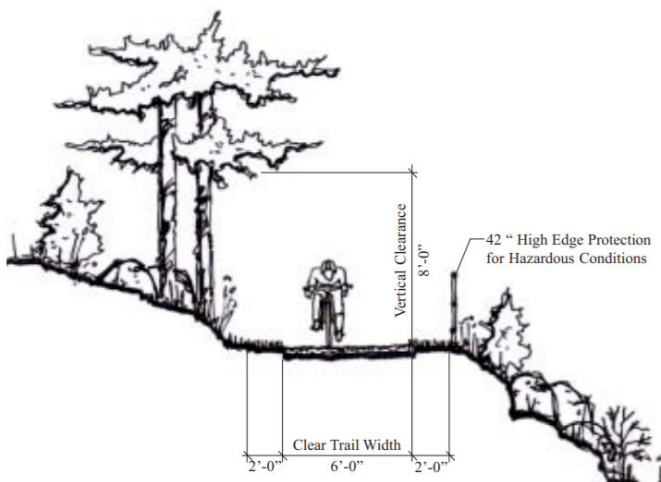


Figure 3: Mountain Bike Trail Clearances

Zhvillimi i turizmit tw bicikletave nw mwnyrw tw qwndrueshme me qwillim promovimin e biodiversitetit local

Surface and Drainage

The trail surface should maintain a natural surface everywhere possible but should be firm enough to resist deformation. It should be made of material that maintains a consistent stability over long periods of use. The surface needs to provide sufficient traction for biking. The cross slope should be 2% minimum and 5% maximum to provide drainage of surface water. When a trail is constructed on the side of a hill, it may be necessary to build a seale on the uphill side of the trail. The seale will intercept the surface drainage of water from the hill and prevent erosion of the trail. When necessary, a catch basin and culvert would be required to direct the water under the trail.

Alignment and Profile

Mountain bike trails typically follow the existing contour of the land. However, because these standards are geared toward basic cyclists, site specific consideration must be given to avoid abrupt grade changes in the vertical profile. Horizontal curves are not typically a problem for mountain bikes due to the slower travel speed. The lower gear ratios that permit mountain biking can accommodate switchback turns, if necessary, for steep slopes. A variety of trail terrain is part of the challenge and appeal of mountain biking. Extra clearance width should be provided at curves for sufficient sight distance and safety. There are no minimum standards for clearance in these situations. However, in heavy vegetative growth, near a curve, the recommended clearance is 4 feet on each side of the trail, which is double the 2 foot standard clearance.

Edge Protection

Edge protection is a physical barrier along the edge of the trail designed to protect the user from an adjacent hazardous condition. Edge protection for bicyclists needs to be 42 inches high. The extra height prevents the cyclist from flipping forward over an obstacle. Low edges or curbs are not used on mountain bike trails, and would be a detriment to the cyclist.

Stream Crossing

Stream crossings by a trail should be kept to a minimum. When streams must be crossed there are several methods to consider. Smaller streams may be crossed by a single culvert, a series of side by side culverts, or a bridge, and larger stream crossings should be accommodated by a bridge. Culverts for smaller streams may be designed using one of the following options:

- Aluminized corrugated metal pipe
- Schedule 40 PVC pipe
- Concrete culvert
- Bottomless arch pipe

1.2 Signage and Marking

Designed to increase the safety and comfort of trail users, adequate signing and marking are essential on any trail or trail system and should be incorporated into all bikeways and trails. Signs communicate important information about the trail to the user, such as navigational and educational information, cautionary warnings of potential trail hazards, and regulatory uses. Types of Signs Informational Signs Informational signs are used to direct and guide users along trails in the most simple and direct manner possible.

Zhvillimi i turizmit tw bicikletave nw mwnyrw tw qwndrueshme me qwillim promovimin e biodiversitetit local

Signs include, but are not limited to, the folloëing:

- Identification of trailheads and access points
- Identification of cross streets
- Trail maps
- Descriptions of surface type, grade, cross-slope and other trail features

Directional Signs

Directional signs are used to inform trail users ëhere they are along the trail and the distance to destinations and points of interest. They include, but are not limited to, the folloëing:

- Street names
- Trail names
- Direction arroës
- Mile markers to be posted every mile
- Mileage to points of interest

Interpretive Signs

Interpretive signs are used to offer educational information on the trail environment. They include, but are not limited to, the folloëing:

- Natural resources
- Cultural resources
- Historic resources
- Other educational resources

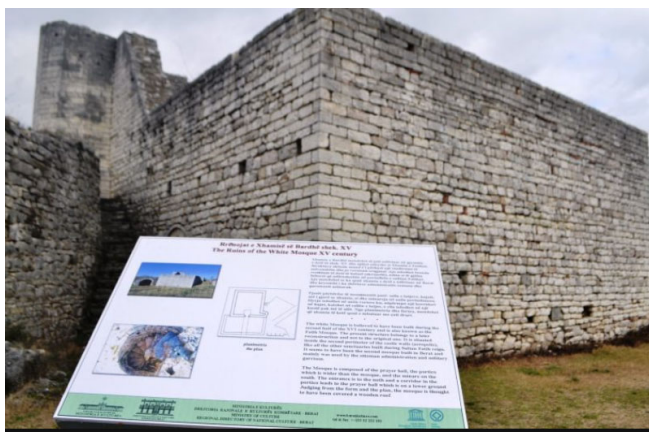


Figure 4: Interpretive Signs

Zhvillimi i turizmit të bicikletave në mnyrë të qëndrueshme me qëllim promovimin e biodiversitetit lokal

Regulatory Signs

Regulatory signs are used to inform trail users of the “rules of the trail”, as well as selected traffic laws and regulations. They include, but are not limited to, the following:

- Appropriate user modes for each trail (may change depending on season)
- Yield signs for multi-use trails
- Bike speeds
- Controlling direction of travel
- Stop and Yield Signs

STOP signs shall be installed on shared-use paths at points where bicyclists and other users are required to stop. YIELD signs shall be installed on shared-use paths at points where bicyclists and other users have an adequate view of conflicting traffic as they approach the sign, and where trail users are required to yield the right-of-way to the conflicting traffic.

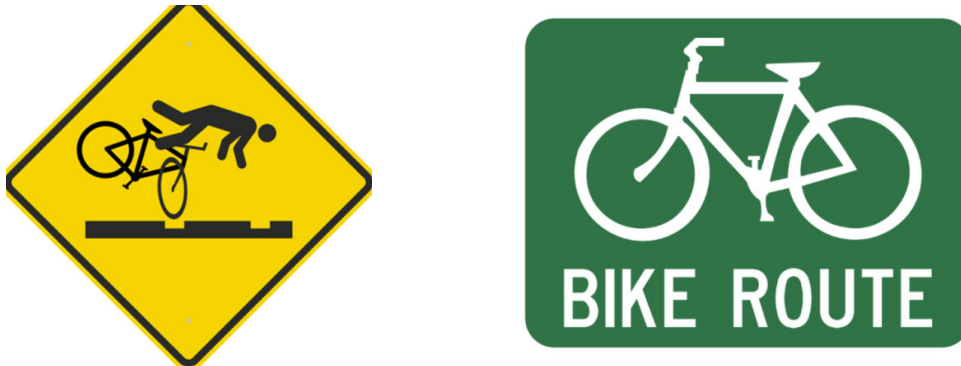


Figure 5: Regulatory Signs

Trailhead Signs

Informational signs should be provided at each trailhead and major access point to convey accurate and detailed information about existing trail conditions and available facilities. This type of sign allows users to accurately assess whether or not a trail meets their personal level of safety, comfort and access. The following information should be conveyed on the sign:

- Trail name
- Brief description of trail
- Permitted users (may vary depending on season)
- Trail map
- Points of interest
- Trail length
- Elevation change over the total trail length and maximum elevation obtained
- Average running grade and maximum grades that will be encountered

Zhvillimi i turizmit tw bicikletave nw mwnyrw tw qwndrueshme me qwillm promovimin e biodiversitetit local

- Average and maximum cross slopes
- Average tread width and minimum clear width
- Type of surface
- Size, location and frequency of obstacles



Figure 6: Trailhead Signs