

RAPORTI TEKNIK I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

OBJEKTI:

Studim-projektim

**“STUDIM PROJEKTIM I RRUGËVE LIDHËSE ME TUNELIN E
LLOGARASË (PALASË)”**

Faza

PROJEKT ZBATIMI

TIRANË 2025

Përmbajtja e Raportit Teknik

1. **HYRJE;**
2. **QËLLIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR;**
3. **PLANIMETRINË E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT, KU TË PASQYROHEN NË HARTË TOPOGRAFIKE KUFINJTË E SIPËRFAQES, TË SHOQËRUAR ME KOORDINATAT, SIPAS SISTEMIT KOORDINATIV GAUS KRUGE, FOTOGRAFI DHE TË DHËNA PËR PËRDORIMIN EKZISTUES TË SIPËRFAQES QË DO TË PËRDORET PËRKOHËSISHT APO PËRHERË NGA PROJEKTI, GJATË FAZËS SË NDËRTIMIT APO FUNKSIONIMIT TË VEPRIMTARISË;**
4. **INFORMACIONIN PËR QËNDRAT E BANUARA, NË ZONËN KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, SHOQËRUAR ME FOTOGRAFI DHE TË DHËNA PËR DISTANCËN E TYRE NGA VENDNDODHJA E PROJEKTIT TË PROPOZUAR , SI EDHE PËRCAKTIMIN E NJËSISË SË QEVERISJES VENDORE QË ADMINISTRON TERRITORIN KU PROPOZOHET PROJEKTI;**
5. **SKICAT DHE PLANIMETRITË E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT, SI DHE MËNYRAT DHE METODAT QË DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT;**
6. **PËRSHKRIMIN E PROCESEVE NDËRTIMORE DHE TEKNOLOGJIKE, PËRFSHIRË KAPACITETET PRODHUESE / PËRPUNUESE, SASITË E LËNDËVE TË PARA DHE PRODUKTET PËRFUNDIMTARE TË PROJEKTIT;**
7. **INFORMACION PËR INFRASTRUKTURËN E NEVOJSHME PËR LIDHJEN ME RRJETIN ELEKTRIK, FURNIZIMIN ME UJË, SHKARKIMET E UJRAVE TË NDOTURA DHE MBETJEVE, SI DHE INFORMACIONIN PËR RRUGËT EKZISTUESE TË AKSESIT APO NEVOJËN PËR HAPJEN E RRUGËVE TË REJA;**
8. **PROGRAMIN PËR NDËRTIMIN, KOHËZGJATJEN E NDËRTIMIT, KOHËZGJATJEN E PLANIFIKUAR PËR FUNKSIONIMIN E PROJEKTIT;**
9. **LËNDËT E PARA QË DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN DHE MËNYRA E SIGURIMIT TË TYRE (MATERIALE NDËRTIMI, UJË DHE ENERGJI);**
10. **INFORMACIONIN PËR LIDHJET E MUNDSHME ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH/ PRANË ZONËS SË PROJEKTIT;**
11. **INFORMACION PËR ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSEDERATË, PËRSA I TAKON PËRZGJEDHJES SË VENDNDODHJES SË PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISË QË DO TË PËDORET;**
12. **TË DHËNA PËR PËRDORIMIN E LËNDËVE TË PARA GJATË FUNKSIONIMIT, PËRFSHIRË SASITË E UJIT TË NEVOJSHËM, TË ENERGJISË, LËNDËVE DJEGËSE DHE MËNYRËN E SIGURIMIT TË TYRE;**
13. **AKTIVITETE TË TJERA QË MUND TË NEVOJITEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTIT, SI NDËRTIMI I KAMPEVE APO REZIDENCAVE;**

HYRJE

Të përgjithshme

Aksi rrugor Orikum-Himarë ka një gjatësi prej 58 km. Duke u nisur nga Orikumi ajo përshkron fshatrat e Dukatit dhe Dukatit të ri, pjesa para kalimit të Qafës së Llogarasë, dhe pas saj fshatrat e Palasës, Dhërmiut, Vunoit dhe mbërrin në Himarë. Në këtë pjesë rruga shtrihet paralel me bregdetin e Jonit. Në vitet e fundit zona e bregdetit jugor ka qenë pjesë të një plani për rinovimin e përgjithshëm të infrastrukturës për të nxitur zhvillimit të turizmit bregdetar në këto zona. Riviera shqiptare e bregdetit Jonian paraqet karakteristika të rralla. Rrugët që kalojnë në këto treva kanë qenë arteriet më të rëndësishme për komunikim që në kohët e lashta dhe vazhdon të jenë të tilla deri në ditët e sotme. Riviera ofron gjithashtu shumë zona të përshtateshme banimi për njerëzit dhe gjithashtu njihet si një zonë e pasur arkeologjike. Kërkimet arkeologjike dhe studimet e deritanishme kanë sjellë një informacion të pasur arkeologjik duke përfshirë shumë zona apo gjetje që ruhen të izoluara. Në afersi të përroit "Rrugët e Bardha", në buzë të detit Jon, ndodhen rrenojet e vendbanimit të lashtë Ilir Paleste (Palasa e sotme), që me këtë emër njihet që nga shekulli i II p.e.s. Fshatrat e Bregut të Detit janë të pasur edhe me ndërtime të lashta të kultit. Njëmijë e pesëqind vjeçare është Kisha Katolike e Himarës. Vetëm Dhërmiu është fshati me mbi 30 kisha e tre manastire. Shtëpi të mëdha e të bukura me arkitekturë karakteristike ka në të gjithë fshatrat e kësaj zone.

Gjithashtu plazhet e zhavorrit janë një tipar tjetër dallues, që e dallon plotësisht nga plazhet e detit Adriatik. Tarracat janë një element tjetër i relievit, tepër karakteristik i Bregut të Detit, që i marrë si element i veçantë është ndoshta simboli më i mirë i punës së ndërmarrë nga bregasi për të rrëmbyer natyrës edhe grimcën më të vogël si dhe për të ruajtur tërë atë që ka krijuar me po aq mund e djerse. Proçese të fuqishme tektonike dhe veprimi shkatërrues i dallgëve të detit kanë krijuar një vijë bregdetare të gjarpëruar. Shumë gadishuj të vegjel, kepa, gjire, kanione, shpella dhe limane i japin Bregut të Detit një bukuri të rrallë dhe unike si dhe vlera të mëdha turistike. Gjiri i Porto Palermos (që sipas legjendës Ali Pashai ja kish dhënë nuses së tij të re Vasiliqisë), Plazhi i Palasës (ku dihet se zbarkoi Cezari), Shpella e Piratëve (ku besohet se kishin strehen fellukat e saraçeneve), Manastiri i Shën Theodorit (ku janë xhiruar skena të filmit Udha e Shkronjave, plazhet e Spilesë, të Dhërmiut, Jalit, Zamarit, Maraçit, Potamit, Armeridhës e mund të numërojmë plot të tilla, janë vende ku mund të shihet si natyra piktoreske dhe bistorta e pasur e kësaj treve. Me poshtë po japim listën e monumenteve të kulturës që takohen në këtë zonë.

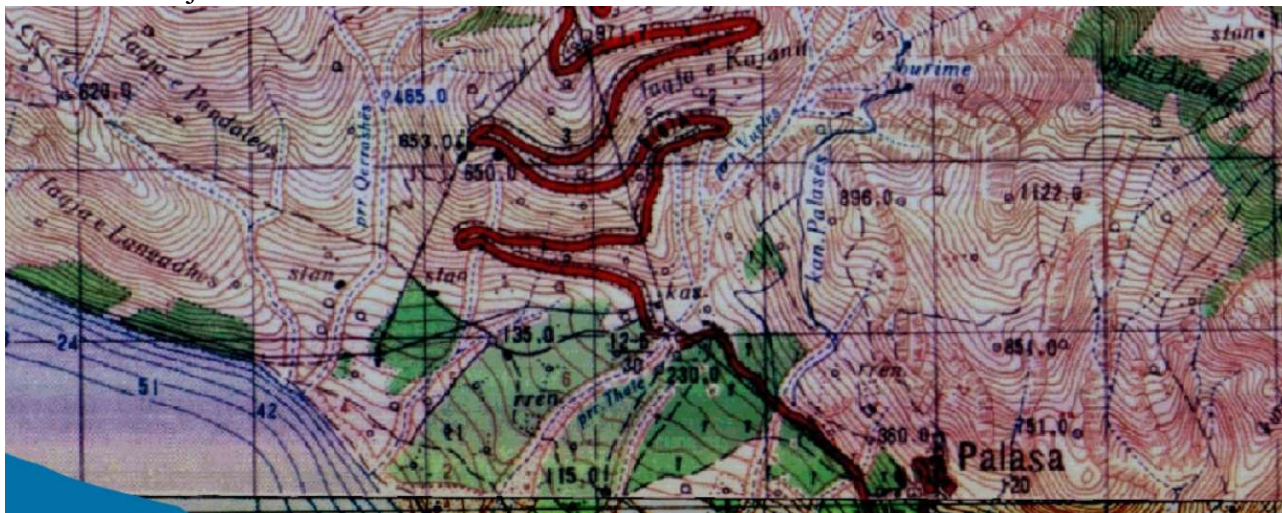
Projektet në këtë zonë janë financuar kryesisht nga Qeveria e Shqipërisë me njësitë lokale përkatëse, bashkia Vlorë dhe Himarë. Pjesa e rrugës nga Orikumi në Palasë me një gjatësi prej 32 km, është zgjeruar nga ushtria në vitin 1999 dhe është asfaltuar nga qeveria në vitin 2000.

Në këtë zonë, rruga ekzistuese ka një gjerësi mesatare prej 6.0 m, në pjesën dermuese ndjek terrenin malorë të zonës dhe ka një shpejtësi mesatare 30-35 km/ore. Menjëherë pas asfaltimit të saj filluan të shfaqen probleme në aksin rrugor. Në kilometrin 7 të rrugës nga Orikumi (Dukat) ka probleme stabiliteti dhe rreshqitje të aksit rrugor. Ndërsa pjesa e rrugës Palasa në Himarë ka qenë pjesë të projektit për rehabilitimin e aksit Palasë-Qeparo me gjatësi prej 34 km. Projekti bëri të mundur zgjerimin e rrugës nga 4 m që ishte në 6.5 m. Ndërtimi i këtij aksi rrugor përfundoi më 2009.

Ndërsa në vitin e fundit ka përfunduar ndërtimi i pjesa e rrugës nga Vlora në Orikum (bypassi i Vlorës) deri në Dukat, si dhe ndërtimi i Tunelit të Palasës.

Në zbatim të Ligjit 10440, datë 07.07.2011 "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" dhe të VKM 686, datë 29.07.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësisve e të afateve për zhvillimin e procedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe procedurës së Transferimit të Vendimit e Deklaratës Mjedisore", është hartuar ky Raport Teknik.

Ky projekt i nënshtrohet procedurës paraprake të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis pasi listohet në shtojcën II të ligjit nr. 10440/2011 "Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" të ndryshuar, pika 10; Prodhime infrastrukture: d) Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I. Kjo rrugë lidhëse me korridorin e jugut e transformon këtë zonë në një arterie të rëndësishme komunikimi dhe turizmi. Ofron mundësi të



Topografia e zonës në studim

shkëlqyera ekonomike, historike, kulturore dhe etno – kulturore.

Gjeografikisht, zona në studim ndodhet në fshatin Palasë.

Aksi i ri rrugor do të vijë nga Tuneli i Llogarasë dhe do të lidhet me rrugën që të çon në bregdet.

Objekti në studim "**Studim – Projektim, rruga lidhëse me Tunelin e Llogarasë (Palasë)**", bën pjesë në Bashkinë Himarë, qarku i Vlorës. Palasa është fshati i parë i Bashkisë së Himarës, pasi kalon qafën e Llogarasë dhe zbrit 5 kthesat në shpat të malit (Kthesat në zhargonin e fshatit quhen 5 voltat, të cilat fillojnë nga kthesa e parë poshtë dhe përfundojnë me voltën e 5-të në vendin e quajtur Lapidari). Fshati është i vendosur tradicionalisht në një prej luginave të shumta që krijohen nga përthyerjet e terrenit, duke qenë kështu i mbrojtur nga erërat dhe ndodhet në një largësi prej 1 km (rruga që të çon në fshat) nga rruga kombëtare, e cila vazhdon më tej për në Kondraq - Dhërmi. Megjithatë fshati tashmë është zgjeruar me ndërtimin e banesave të reja dhe komplekseve turistike tepër luksoze, kryesisht në bregdet.

Fshati Palasë ndodhet 50 km në Jug të Vlores, 74 km në veri të Sarandës dhe rreth 210 km nga kryeqyteti Tiranë.

Bashkia e Himarës përfshin fshatrat:

- Fshati Dhërmi

- Fshati Borsh
- Fshati Palasë
- Fshati Qeparo, fshat dhe fushë
- Fshati Vuno
- Fshati Pilur
- Fshati Ilias
- Fshati Kudhes
- Fshati Gjilekë

QËLLIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR

Segmenti rrugor "Rruga lidhëse me Tunelin e Llogarasë (Palasë)" fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqëzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrotullimi. Nga ky rreth-rrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re. Gjurma e objektit ka në përbërje dy akse rrugore. Zona në të cilën shtrihet objekti është reliev i theksuar malorë. Gjerësia e brezit të rilevimit është marrë 50m, ndërsa gjatësia totale prej 1.7 km.

Qëllimi i këtij projekti është lidhja e Tunelit të Llogarasë me rrugët e tjera lidhëse për të shkuar në bregdetin Shqiptar. Si rezultat i frekuentimit të madh turistik të Shqipërisë, gjatë viteve të fundit, Tuneli i Llogarasë ishte një nevojë emergjente për aksesimin sa më të shpejt të bregdetit dhe eliminimin e qafës së Llogarasë, duke shkurtuar edhe kohën e udhëtimit për në bregdetin e jugut. Ky projekt parashikon ndërtimin e një rruge prej 1.7 km, e cila do të ndërtohet në Palasë.

Ky studim ka për qëllim:

1. Të rehabilitojë gjurmen ekzistuese, nga dalja e tunelit të Palasës, deri tek kryqëzimi ekzistues i rrugës së re me rrugën e vjetër.
2. Të projektojë ndërtimin e një rruge të re, nga kryqëzimi ekzistues deri tek rreth-rrotullimi i projektit Palasë-Dhërmi, tashmë në ndërtim.

Gjurma e objektit ka në përbërje dy akse rrugore. Zona në të cilën shtrihet objekti është reliev i theksuar malor. Gjerësia e brezit të rilevimit është marrë 50m, ndërsa gjatësia totale prej 1.7 km.

Objektivat kryesore të projektit janë:

- Sigurimi i një lidhje të përshtatshme ndërmjet rrugës së bregdetit të Shqipërisë me zonën e Vlorës, Llogarasë dhe fshatrave përreth;
 - Lehtësimin e trafikut gjatë sezonit veror dhe aksesimin sa më të mirë dhe me komoditet të rrugës së bregdetit;
 - Zbatimin e standarteve ndërkombëtare dhe kombëtare në zbatimin e këtij projekti.
- Objektivi kryesor është realizimi i një projekti të saktë dhe të plotë, në përputhje me Rregullat Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Republikës së Shqipërisë;



Qëllimi i Raportit Teknik:

Raporti Teknik i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis ka për qëllim të japë informacion mbi projektin teknik, për fazën parapërgatitore, të ndërtimit.

Ai është një dokument i detajuar që shërben për të ndihmuar vendimmarrësit dhe palët e interesuara të kuptojnë dhe të menaxhojnë ndikimet mjedisore të një projekti të propozuar.

Qëllimet kryesore të Raportit Teknik të VNM janë:

- Të japë informacion mbi vendndodhjen e sheshit të ndërtimit në mënyrë që të analizohen tiparet mjedisore të tij;
- Të vlerësojë ndikimet e mundshme në mjedisin përreth dhe në banorët e zonës ku do zhvillohet projekti;
- Të japë informacion për qendrat e banuara dhe distancën e tyre nga vendndodhja e projektit të propozuar;
- Të paraqesë skicat dhe planimetritë e objekteve dhe strukturave të projektit dhe metodat që do të përdoren për ndërtimin e tyre.
- Të bëjë përshkrimin e proceseve ndërtimore dhe teknologjike.
- Të japë informacion për infrastrukturën e nevojshme për realizimin e punimeve.
- Të paraqesë programin për ndërtimin dhe fazën e planifikuar për rehabilitim.
- Të tregojë për lëndët e para që do të përdoren dhe mënyrat e sigurimit të tyre.
- Të japë informacion për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese pranë zones.
- Shqyrtim të alternativave të marra në konsideratë.
- Të japë informacion edhe për aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit.
- Të nxjerrë konkluzione dhe rekomandime

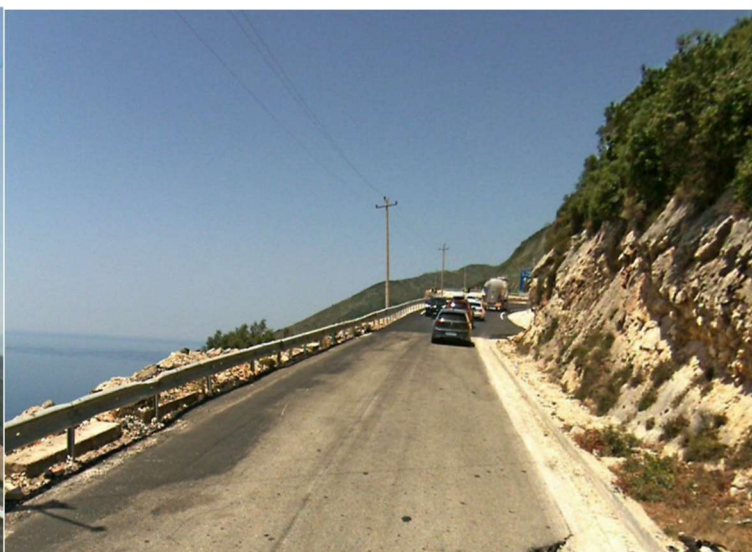
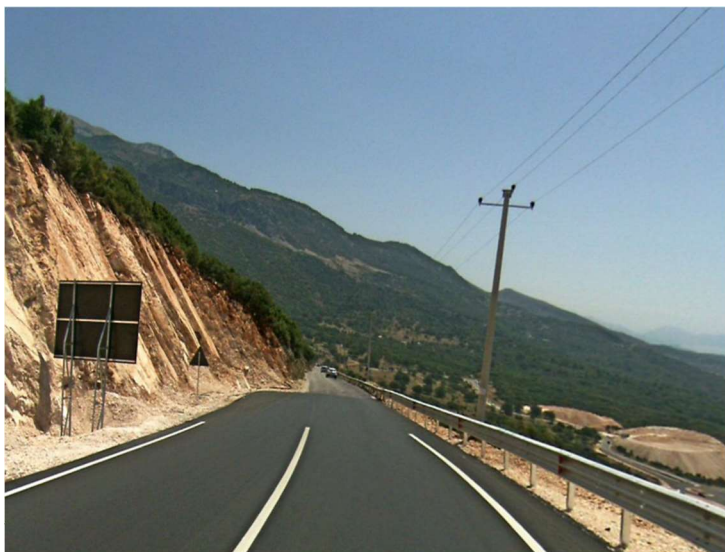
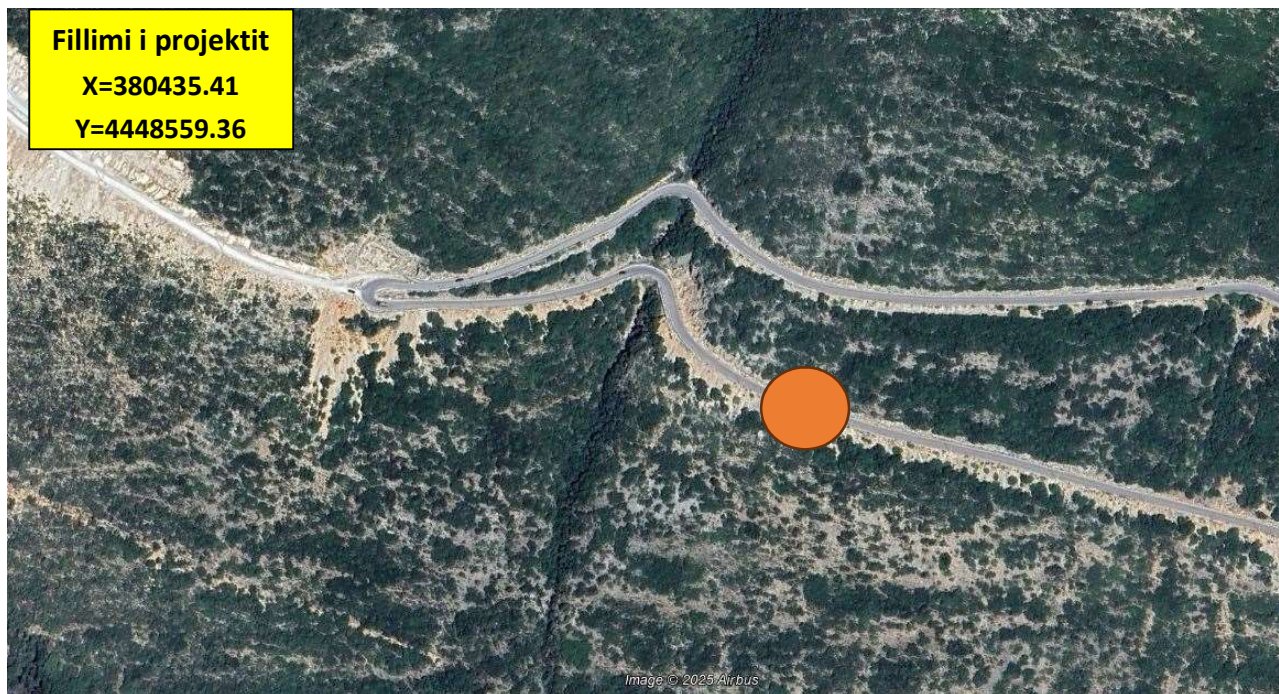
PLANIMETRINË E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT, KU TË PASQYROHEN NË HARTË TOPOGRAFIKE KUFINJTË E SIPËRFAQES, TË SHOQËRUAR ME KOORDINATAT, SIPAS SISTEMIT KOORDINATIV GAUS KRUGE, FOTOGRAFI DHE TË DHËNA PËR PËRDORIMIN EKZISTUES TË SIPËRFAQES QË DO TË PËRDORET PËRKOHËSISHT APO PËRHERË NGA PROJEKTI, GJATË FAZËS SË NDËRTIMIT APO FUNKSIONIMIT TË VEPRIMTARISË;

Gjurma e objektit ka në përbërje dy akse rrugore. Zona në të cilën shtrihet objekti është reliev i theksuar malor. Gjerësia e brezit të rievimit është marrë 50m, ndërsa gjatësia totale prej 1.7 km. Qëllimi i këtij projekti është lidhja e Tunelit të Llogarasë me rrugët e tjera lidhëse për të shkuar në bregdetin Shqiptar. Si rezultat i frekuentimit të madh turistik të Shqipërisë, gjatë viteve të fundit, Tuneli i Llogarasë ishte një nevojë emergjente për aksesimin sa më të shpejt të bregdetit dhe eliminimin e qafës së Llogarasë, duke shkurtuar edhe kohën e udhëtimit për në bregdetin e jugut. Ky projekt parashikon ndërtimin e një rruge prej 1.7 km, e cila do të ndërtohet në Palasë.

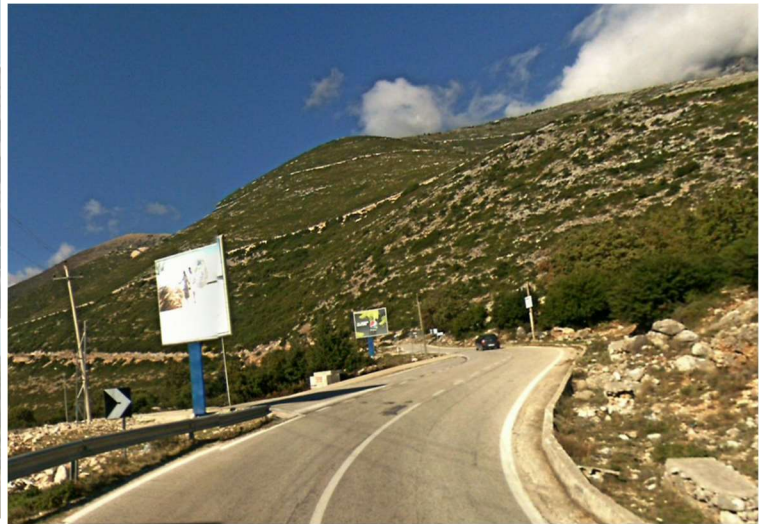
Rruga ekzistuese kalon në dalje të Tunelit të Llogarasë, zbret në Palasë dhe vazhdon drejt Dhërmiut. Forma e relievit është bregdetare, duke u ngjitur drejt kodrës pranë fshatit Palasë. Traseja fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrotullimi. Nga ky rreth-rrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re

Me anë të këtij projekti shmanget kalimi në zonën e fshatrave turistike Dhërmi, Palasë, etj, duke bërë të mundur aksesimin e zonës turistike në kohë më të shpejtë dhe tërësisht Brenda standartit. Pas ndërtimit të tunelit të Llogarasë, bëhet e mundur vijueshmëria e lëvizjes .

Projekti Oriku-Dukat Tuneli i Palasës, përfundon rreth 1km pas daljes së tunelit. Aty ku mbarton ky projekt, do jetë dhe pika e fillimit për projektin në studim.



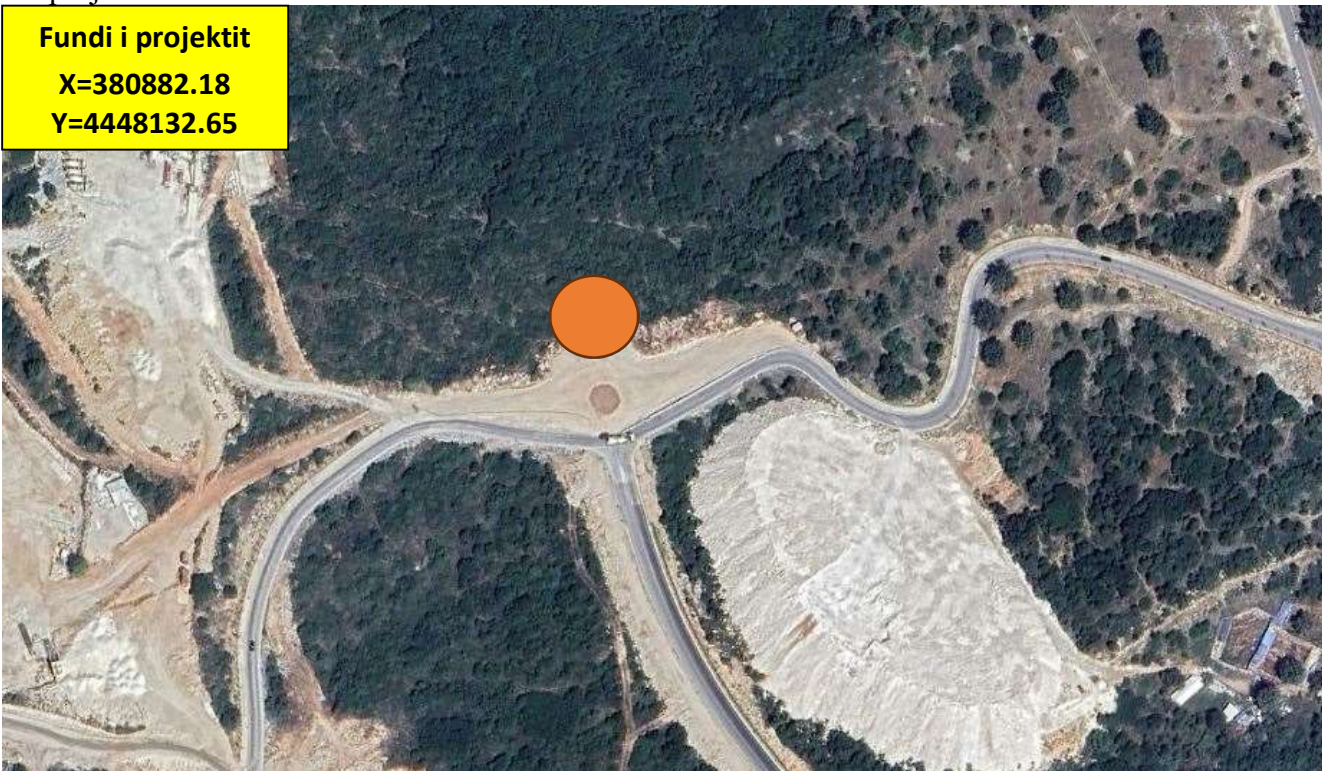
Nga kjo pikë, rruga ekzistuese do të rehabilitohet, në përputhje edhe me projektin me të cilinë lidhet. Ky segment do vazhdojë në trasen e rrugës ekzistuese, e cila ka një gjërësi rreth 6m, deri tek kryqëzimi i rrugës së vjetër me rrugën e bregut.

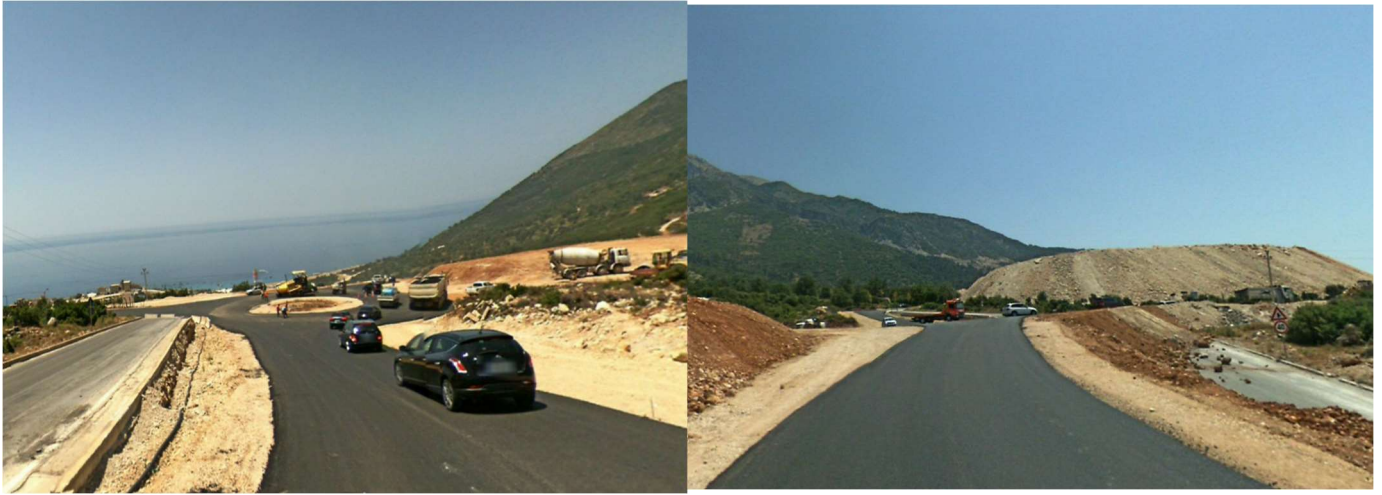




Nga kryqëzimi i rrugës së bregut, deri tek rreth-rrotullimi i ri, rruga ekzistuese ka një pjerrësi gjatësore mbi 15%, tejet e pa pranueshme për një rrugë ndërrurbane kryesore, prandaj dhe është e nevojshme përmirësimi i gjurmës së rrugës së re, me synim ulja e pjerrësisë gjatësore.

Pika fundore e projektit është lidhja me rreth-rrotullimin e sapo ndërtur të rrugës Palas-Dhërmi. Ky rreth-rrotullim parashikon ndërtimin e 4 degëve. Dega perëndimore e rrethit është pjesa ku projekti i ri do lidhet me projektin ekzistues.

Fundi i projektit**X=380882.18****Y=4448132.65**



Forma e relievit është bregdetarë, duke u ngjitur drejt kodrës pranë fshati Palasë. Traseja fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrotullimi. Nga ky rreth-rrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re.

□



Kategoritë e mjeteve që do të lejohet të përdorin rrugën e re janë:

- Autovetura
- Autobuse
- Kamione

Sipas hartës të planit të përdorimit të tokës, rruga e propozuar kalon në zonë të pabanuar.

Projekti parashikon që vija e ndërtimit të mbajë distancën nga akset e të gjitha rrugëve të propozuara në Planin Vendor, të gjitha monumenteve të kulturës apo të gjithë zonave të mbrojtura.

Sipërfaqja ku do të ndërtohet aksi rrugor i propozuar, prek prona private të cilat do të kenë nevojë për shpronësim si dhe prona shtetërore të cilat do të vihen në dispozicion të zbatimit të projektit.

Projekti i propozuar nuk prek fonde pyjor/kullosor. Gjendja ekzistuese paraqitet si më poshtë:

Gjurma e rrugës fillon nga Palasa, si lidhje me Tunelin e Llogarasë në drejtim të fshatit Palasë.

Zona ku shtrihet traseja e rrugës karakterizohet nga formacione gjeologjike të Paleogenit dhe Kuartemarit. Trupi i rrugës kalon tërsisht në gelqerorë pllakore me shtresëzim të rregullt.

Të dhënat Teknike dhe gjeometrike të rrugës.

Forma e relievit është bregdetarë, duke u ngjitur drejt kodrës pranë fshati Palasë. Traseja fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrotullimi. Nga ky rreth-rrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re.

Zona ku shtrihet traseja e rrugës karakterizohet nga formacione gjeologjike të Paleogenit dhe Kuartemarit. Trupi i rrugës kalon tërsisht në gelqerorë pllakore me shtresëzim të rregullt.

Tabani duhet të përmbushë kërkesat minimale të CBR = 8%, e barabartë me modulën e piashtës prej $M_d=40$ MPa dhe një moduli të shprehur në PSI prej $M_R=9660$ (sipas ekuacionit Powell).

$$\begin{aligned} M_r &= 17,6 \cdot CBR^{0,64} \text{ (MPa) for } 2 < CBR < 12 \\ M_r &= 22,1 \cdot CBR^{0,55} \quad \text{(CBR) for } 12 < CBR < 80 \\ \Delta PSI &= 1.70 \quad S_0 = 0.45 \quad R = 90\% \quad ZR = -1.282. \end{aligned}$$

Formula analitike e supozuar në udhëzuesin A.A.S.H.T.O., si një funksion themelor për dimensionim është si më poshtë:

$$\log_{10}(W_{18}) = Z_R \times S_o + 9.36 \times \log_{10}(SN + 1) - 0.20 + \frac{\log_{10}\left(\frac{\Delta PSI}{4.2 - 1.5}\right)}{0.40 + \frac{1094}{(SN + 1)^{5.19}}} + 2.32 \times \log_{10}(M_R) - 8.07$$

Termi i vetëm i panjohur është rrjedhimisht vlera SN.

$$\begin{aligned} SN &= \sum_{i=1}^{n_{strati}} a_i H_i d_i + SNSG & SNSG &= 3.51 \log_{10} CBR - 0.85 (\log_{10} CBR)^2 - 1.43 \quad \text{per } CBR \geq 3 \\ & & SNSG &= 0 \quad \text{per } CBR < 3 \end{aligned}$$

Koordinatat e vendodhjes në sistemin Gaus-Kruege

Koordinatat e shtrirjes së projektit

EMRI	UTM	
	X	Y
FILLIMI I RRUGES	380435.41	4448559.36
MBARIMI I RRUGES	380882.18	4448132.65

Të dyja këto vendndodhje i përkasin njësisë administrative Palasë.

INFORMACIONIN PËR QËNDRAT E BANUARA, NË ZONËN KU PROPOZOHET TË ZBATOHET PROJEKTI, SHOQËRUAR ME FOTOGRAFI DHE TË DHËNA PËR DISTANCËN E TYRE NGA VENDNDODHJA E PROJEKTIT TË PROPOZUAR , SI EDHE PËRCAKTIMIN E NJËSISË SË QEVERISJES VENDORE QË ADMINISTRON TERRITRIN KU PROPOZOHET PROJEKTI;

Objekti i propozuar bën pjesë në Qarkun Vlorë, Bashkia Himarë, Njësia Administrative Palasë.

Qarku Vlore



Bashkia Himarë



Njësitë Administrative

Zona ku propozohet aksi rrugor, ndodhet në një zonë jo të populluar, por që të krijon akses me zonat e banuara dhe turistike të plazhit të Palasës dhe rrugën e bregdetit. Në afërsi të objektit të propozuar ka struktura hotelerie, shtëpi banimi, njësi shërbimi, monumente natyre etj.

Bashkia e re e Himarë kufizohet në veri me bashkinë Vlorë dhe Selenicë, në lindje me bashkitë Tepelenë dhe Gjirokastrë dhe Delvinë, në jug me bashkinë Sarandë dhe në lindje ndodhet deti Jon.

Kryeqendra e Bashkisë është Himara.

Bashkia Himarë përbëhet nga 3 Njësi Administrative të cilat janë: Himarë, Lukovë dhe Horë-Vranisht të cilat kanë nën juridiksionin e vet qytetet dhe fshatrat, si më poshtë:

Qarku	Qendra e Bashkisë	Njësitë administrative sipas RAT	Qytetet dhe fshatrat nën juridiksion të bashkisë	Popullsia sipas Census 2011	Popullsia sipas Regjistrimit Civil	Sipërfaqja KM ²
Vlorë	Qyteti Himarë	Himarë	Qyteti Himarë, Fshatrat; Pilur, Kudhës, Qeparo fshat, Qeparo Fushë, Vuno, Iliaz, Dhërmij, Gjilekë, Palasë	5,738	27049	571.94
		Lukovë	Fshatrat; Lukovë, Borsh, Ftterrë, Çorraj, Piqeras, Sasaj, Qazim Pali, Shënvasil, Nivicë			
		Horë - Vranisht	Fshatrat; Vranisht, Kuç, Kuç Buronjë, Bolenë, Kallarar, Tërbaç			

Bashkia Himarë, është një bashki e pasur me burime ekonomike me përqendrim te turizmi, peshkimi, blegtoria e ullishtet, të gjitha produkte dhe shërbime me vlerë të lartë të shtuar. Bashkia e re ndahet në dy territore shumë të ndryshme: zona bregdetare si dhe zona e ish- komunës Horë-Vranisht, një zonë e thyer malore. Bashkia e Himarës përveç burimeve të mëdha të turizmit detar disponon resurse të mëdha edhe në turizmin kulturor apo të natyrës.

Projekti i propozuar përfshihet në rajonin jug-perendimor të Shqipërisë i cili është rajoni me turizmin me aktiv në krahasim me të gjitha rajonet e tjera të banuara nga shqiptarët për shkak të kushteve natyrore më të mira.

Pavarësisht urbanizimit informal intensiv të dy dekadave të fundit, drejtimi kryesor ekonomik i zonës nëpër të cilën do të kalojë aksi i ri rrugor është ai i turizmit, bujqësia (agrume + ullishte) edhe blegtoria. Afërsia me tregjet e mëdha siguron mundësinë e tregtimit të prodhimeve bujqësore e blegtorale. Zona me relievin kryesisht kodrinor, tokat pjellore, klimën tipike mesdhetare, pasurinë e madhe ujore etj., ka kushte të përshtatshme për zhvillimin e ekonomisë bujqësore dhe kultivimin e të gjitha kulturave bujqësore. Por në zonë kultivohen më tepër agrumet dhe ullinjë.

SKICAT DHE PLANIMETRITË E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT, SI DHE MËNYRAT DHE METODAT QË DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT;

Segmenti rrugor është dizenuar me kujdes nga ana arkitektonike dhe ajo urbane. Ai vjen si një projekt i cili shmang kalimin në zonën e plazhit të Palasës, duke bërë të mundur aksesimin e zonës turistike në kohë më të shpejtë dhe tërësisht brenda standartit. Me ndërtimin e tunelit në Llogara, bëhet e mundur vijueshmëria e lëvizjes nga korridori i jugut, në Bypassin e Vlorës.

Ky projekt ndodhet në afërsi të kryqëzimit të rrugës "Rrugët e Bardha", në plazhin e Palasës dhe do të shërbejë si pikë lidhëse me Tunelin e Llogarasë.

Përshkrim i proceseve ndërtimore:

Bazuar në kërkesat e Termave të Referencës, ky segment rrugor do të plotësojë kërkesat e një rruge të Kategorisë C2, Rrugë Ndërrurbane Dytësore. Karakteristika gjeometrike janë:

- Gjatësia	1010 m
- Korsi kalimi	2x3.5 m
- Bankina të asfaltuara	2x1.25 m
- Bankina të paasfaltuara	2x1 m
- Brezi i gjelbër	1.5 m (nga ana e gërmimit)
- Gjerësia totale	13 m
- Rrezja minimale në plan	250 m
- Pjerrësia naksimalegjatësore	8%
- Rrezja minimale në altimetri	2000

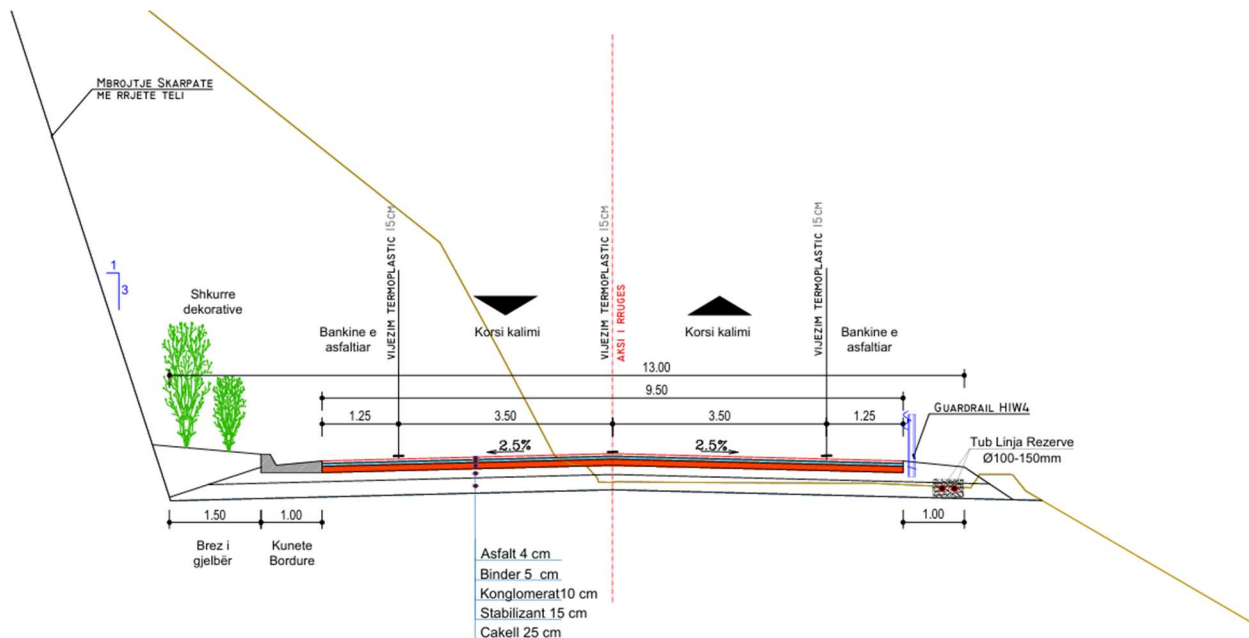
Ndërsa, paketa e shtresave e parashikuar, duke u mbështetur në llogaritjet dhe në përshtatje me rrugën tashmë të realizuar Palas-Dhërmi, janë:

- Asfaltobeton	4cm
- Binder	5cm
- Konglomerat bituminoz	10cm
- Stabilizant	15cm
- Nivelim me cakëll	25cm

Aktivitetet kryesore të pritshme për t'u kryer, gjatë ndërtimit të segmentit rrugor "Rruga lidhëse me tunelin e llogarasë (Palasë)" janë përmbledhur si më poshtë:

1. Përgatitja e devijimit të mjeteve të trafikut, ku dhe kur kërkohet.
2. Punime për trupin e rrugës
3. Punimet e shtresave
4. Veprat e vogla të artit
 - Tombino rrethore
 - Drenazhe, kunet + bordure
 - Mure mbajtës

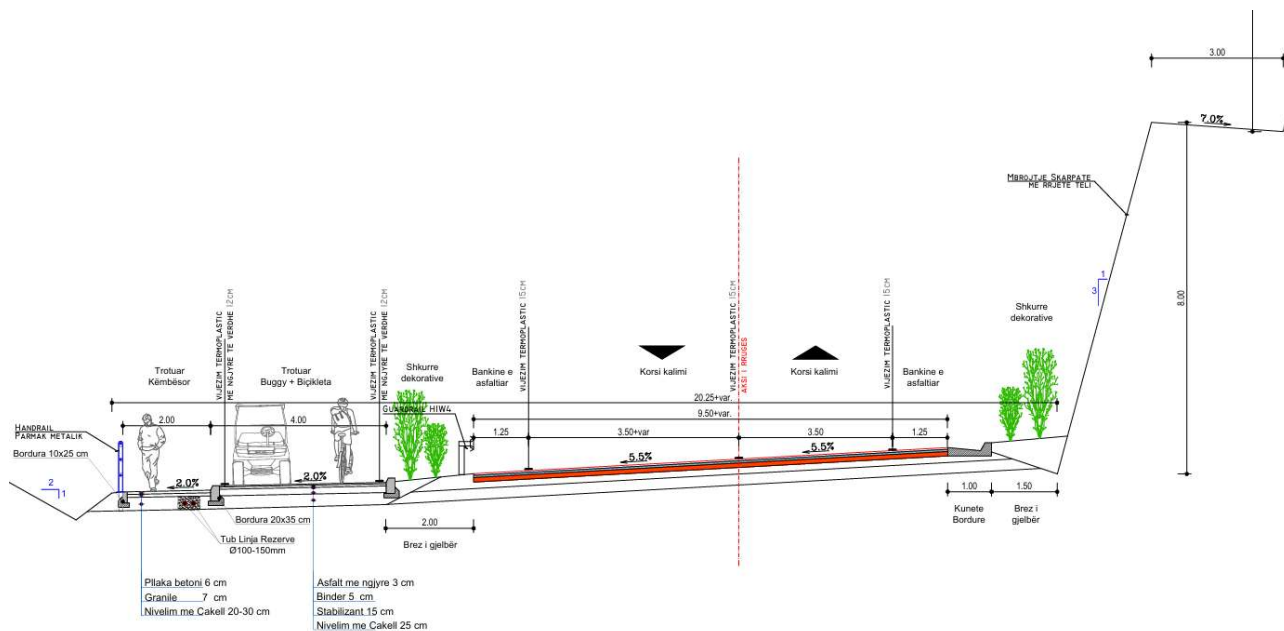
5. Punime për linjat reserve
6. Punime sinjalistike
7. Punime bioinxhinierike



Bazuar në kërkesat e Termave të Referencës, ky segment rrugor do të bëjë të mundur përmirësimin e pjerrësisë gjatësore dhe lidhjen e rrugës së vjetër me rrugën e re Palas-Dhërmi, në përputhje me kërkesat e një rruge të Kategorisë C2, Rrugë Ndërrbane Dytësore, si dhe të sigurojë lëvizjen e këmbësorëve dhe ciklistëve të zonës, pa cënuar sigurinë rrugore. Karakteristika gjeometrike janë:

- | | |
|---------------------------------|---|
| - Gjatësia | 650 m |
| - Korsi kalimi | 2x3.5 m |
| - Bankina të asfaltuara | 2x1.25 m |
| - Bankina të paasfaltuara | 2x1 m (bankinë ose kunetë betoni) |
| - Brezi i gjelbër | 1.5 m (djathtë dhe nga ana e gjermimit) |
| | 2 m (majtas, mes rrugës dhe truarit) |
| - Gjerësia e pistës Buggy | 4m (majtas) |
| - Gjerësia e trotuarit | 2m (majtas) |
| - Gjerësia totale | 19 m |
| - Rrezja minimale në plan | 60 m |
| - Pjerrësia maksimale gjatësore | 7.63% |

- Rrezja minimale në altimetri 2000m



Ndërsa, paketa e shtresave e parashikuar, duke u mbështetur në llogaritjet dhe në përshtatje me rrugën tashmë të realizuar Palas-Dhërmi, janë:

Rruga kryesore

- Asfaltobeton 4cm
- Binder 5cm
- Konglomerat bituminoz 10cm
- Stabilizant 15cm
- Nivelim me cakëll 25cm

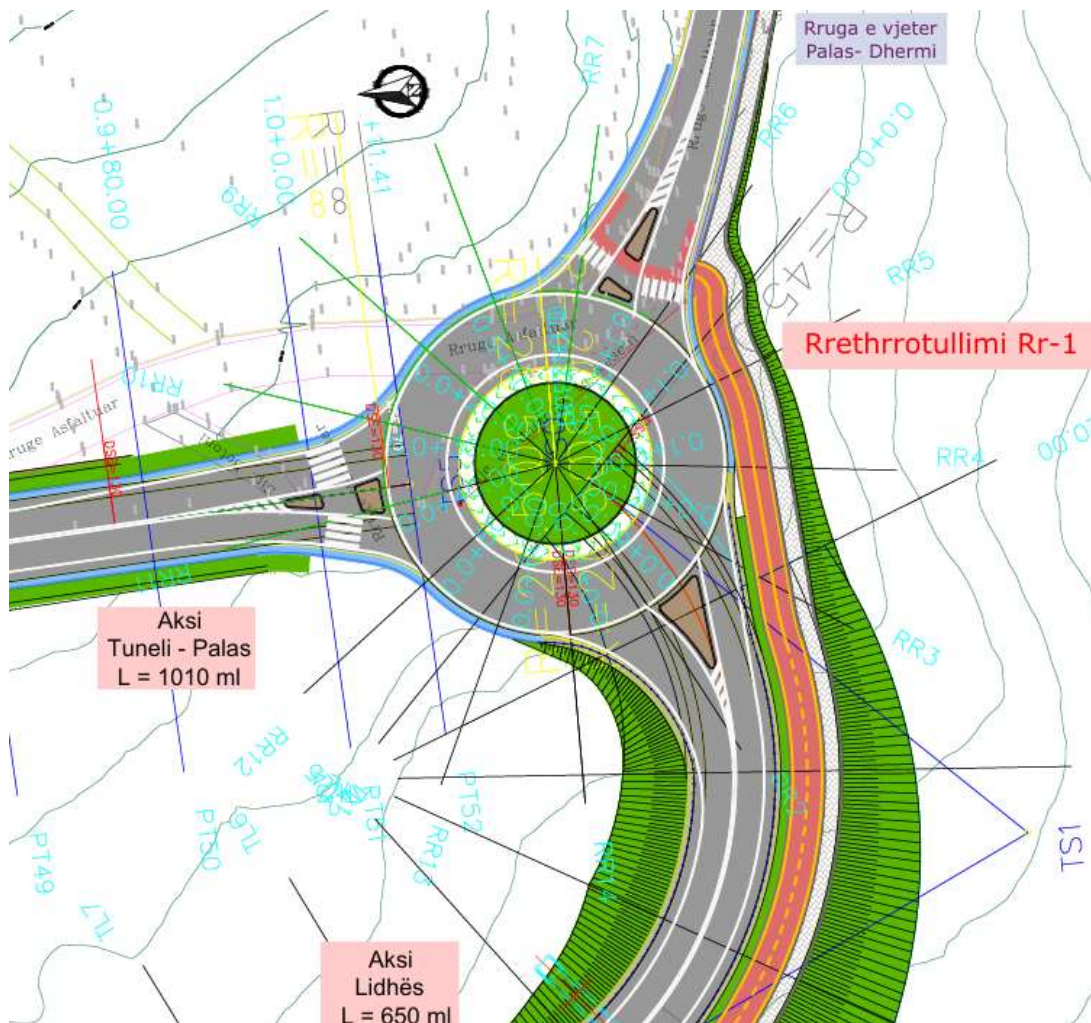
Pista e Buggy dhe bicikletave

- Asfaltobeton me ngjyrë 3cm
- Binder 5cm
- Stabilizant 15cm
- Nivelim me cakëll 25cm

Trotuarti

- Pllaka betoni 6cm
- Granile 7cm
- Nivelim me cakëll 20-30cm

Dy segmentet rrugore të mësipërme, do të lidhen mes tyre nëpërmjet një rrethrotullimi, i cili është projektuar në përputhje me kërkesat e parashikuara nga rregullat e projektimit të rrugëve.



Karakteristika gjeometrike janë:

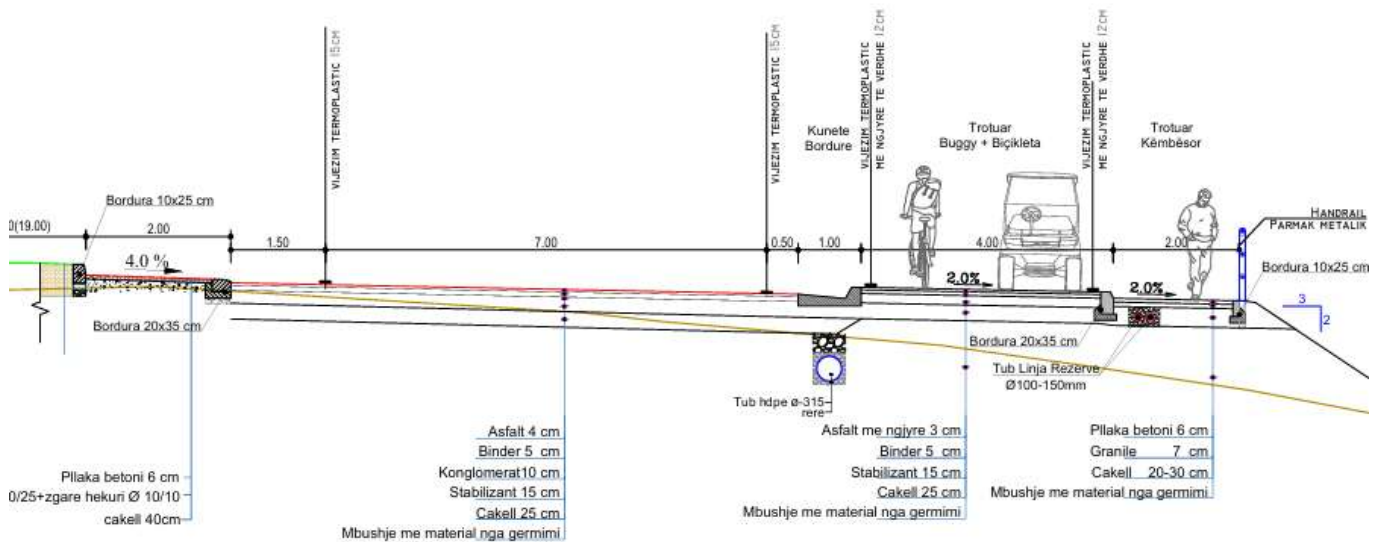
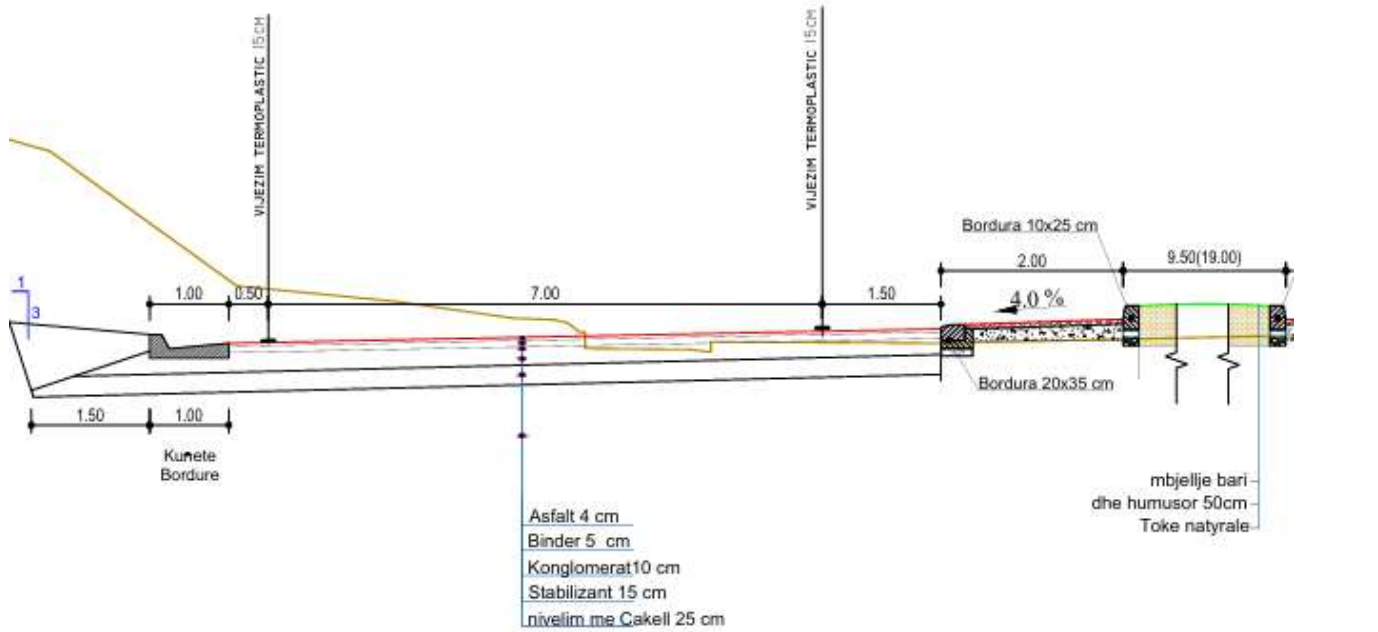
- Diametri i jashtëm 41 m
- Diametri i brendshëm 23 m
- Korsia kaluese 7 m
- Bankinë e asfaltuar 1.5m majtas + 0.5m djathats
- Kuneta 1m
- Bankina e brendshme 2 m
- Ishulli i gjelbër 19 m
- Trotuar 4m+2m nga ana e detit

Ndërsa, paketa e shtresave e parashikuar, duke u mbështetur në llogaritjet dhe në përshtatje me rrugën tashmë të realizuar Palas-Dhërmi, janë:

Rruga kryesore

- Asfaltobeton 4cm
- Binder 5cm

- Konglomerat bituminoz 10cm
- Stabilizant 15cm
- Nivelim me cakëll 25cm



Infrastruktura e nevojshme për realizimin e projektit:

Të dhëna për infrastrukturën e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me ujë, shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja;

Do të përdoren rrugët egzistuese të cilat do të mirëmbahen për tu përshtatur nevojave të qarkullimit të automjeteve. Ndërkohë për nevoja të ndërtimit të veprave të artit por edhe në segmente të vaçanta të gjurmës së rrugës do të lind nevoja e hapjeve të disa rrugëve të aksesit, të cilat më pas me përfundimin e ndërtimeve do të rehabilitohen dhe kthehen në gjendjen fillestare.

Kjo sipërfaqe do llogaritet si sipërfaqe e cila do të rehabilitohet, në mbyllje të projektit. Dherat, top soil i dalë gjatë proceseve të gjermimit do ruhen dhe përdoren për rehabilitimin e kësaj sipërfaqeje toke në mbyllje të procesit të ndërtimit.

Bazuar në volumin e punimeve të planifikuara për realizimin e këtij projekti si dhe kohëzgjatja e punimeve ndërtimore, realizimi dhe zbatimi i tij do të kërkojë ndërtimin e kantjerit ku do të sistemohet e gjithë baza metariale e nevojshme, mjetet e punës, zyrat, ofiçina, vendparkimi i automjeteve si dhe gjithë facilitetet e nevojshme ndihmëse.

Ndërtimi i kantierëve do të bëjë që toka të ketë një rrezik të shtuar nga materialet ndotëse, gjithashtu edhe rrjeti i ujërave sipërfaqësore, dherat dhe ajri.

Për këtë arsye, minimizimi i zonave të zëna dhe aktiviteteve të përfshira duhet të jetë me rëndësi të madhe. Kantieri do të shërbejë për magazinim të produkteve dhe lëndëve të para si dhe vend parkimi për mjetet dhe pajisjet të cilat do të vendosen në dispozicion të ndërtimit të rrugës.

Energjia elektrike, për nevojat e kantierit, do të realizohet kontrata provizore me OSHEE për furnizimin me energji elektrike (pikë lidhje që e jep OSHEE).

Do merret në konsideratë edhe përdorimi i gjeneratorëve në rast se një lidhje e përkohshme me rrjetin elektrik ekzistues rezulton i pamundur. Furnizimi me ujë i kantierëve do të bëhet nga rrjeti i ujësjellësit, aty ku mundësohet nga afërsia me rrjetin egzistues. Kontrata provizore me UK për furnizimin me ujë të pijshëm (pikë lidhje që e jep UK), do të sigurohet para fillimit të mobilizimit të kantierit .

Kompania ndërtuese do marrë në konsideratë edhe mundësinë e hapjes së puseve për zona/ kampet ku nuk është e mundur të merret ujë nga rrjeti i ujësjellësit .

Për nevoja teknologjike do përdoret vetëm ujë pusi.

Në të gjitha rastet, do të merren aprovimet përkatëse pranë institucioneve.

Ujrat e zeza nga aktiviteti human, do të shkarkohen në pikën e caktuar të shkarkimit nga Ujësjiellës Kanalizime. Do merret në konsideratë edhe menaxhimi i ujrave të zeza me gropë septike aty ku kanalizimi i ujrave të zeza nga Ujësjiellës Kanalizime nuk është i mundur. Pastrimi i gropave septike do të bëhet nga nënkontraktorë të licensuar të cilët do bëjnë edhe transportimin e ujrave të zeza në impiantet e pastrimit.

Përgjatë aksit dhe kantierëve të punës, do vendosen edhe tualete portative, sipas nevojës, të cilat do të menaxhohen dhe mirëmbahen nëpërmjet nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e tualeteve dhe transportimin e ujrave të ndotura në impiantet e pastrimit të ujrave .

Kompania nuk do të shkarkojë ujra të ndotura në ujrat sipërfaqësore në asnjë rast.

PËRSHKRIMIN E PROCESVE NDËRTIMORE DHE TEKNOLOGJIKE, PËRFSHIRË KAPACITETET PRODHUESE / PËRPUNUESE, SASITË E LËNDËVE TË PARA DHE PRODUKTET PËRFUNDIMTARE TË PROJEKTIT;

Lëndet e para të përdorura:

Lëndët e para më të përdorura janë kryesisht: betoni i cili blihet i gatshëm nga firmat e prodhimit të betonit në zonë, hekuri për strukturën mbajtëse të objektit, stabilizant, çakull e zhavorr, elementë të parafabrikuara për urat, bitum, etj.

1. Betoni Betoni i pllakes se themelit te kembeve te urave i markes do jete C 40/45

2. Hekuri

Është parashikuar që për ndërtimin e këtij projekti ,do të nevojitet material për mbushje.

Lëndët e para të nevojshme për ndërtimin e këtij projekti janë materiali inert i cili mund të sigurohet nga shfrytëzimi i disa disa gurorëve në afërsi më zonën e projektit.

3. Uji

Përdorimi i ujit në proceset ndërtimore, do të realizohet nga lidhja me infrastrukturën ekzistuese të rrjetit të furnizimit me ujë.

4. Energjia elektrike

Lidhje provizore me energji elektrike 3 fazore për pajisjet e makinerive, për betonieren, për ndriçimin e jashtëm dhe për pajisje të tjera që do të shërbejnë në fazën e ndërtimit për proceset teknologjike.

Lidhja me energji elektrike do të realizohet me kërkesë nga Investitori pranë OSSHE-së.

5. Të tjera

Të gjitha materialet e tjera që vijnë në kantier të parapërgatitura apo janë të karakterit pajisje dhe duan vetëm montim duhet të shoqërohen me certifikatën përkatëse të cilësisë dhe të kenë paraprakisht miratim nga mbikëqyrsi i objektit.

INFORMACION PËR INFRASTRUKTURËN E NEVOJSHME PËR LIDHJEN ME RRJETIN ELEKTRIK, FURNIZIMIN ME UJË, SHKARKIMET E UJRAVE TË NDOTURA DHE MBETJEVE, SI DHE INFORMACIONIN PËR RRUGËT EKZISTUESE TË AKSESIT APO NEVOJËN PËR HAPJEN E RRUGËVE TË REJA;

Ky raport shërben për të ndihmuar punonjësit në kryerjen e sigurtë të punimeve për vendosjen e vijëzimeve, ndriçimit dhe mbrojtjes së punimeve rrugore në rrugët rurale dhe interurbane, të cilat në parim mund të përdoren dhe për shumicën e llojeve të tjera të rrugëve. Parashikohet që ky volum të përdoret në kantjer si nga mbikqyrësit, ashtu dhe projektuesit. Kur kryhen punime në rrugë, përdoruesit e saj duhet të informohen që më përpara mbi madhësinë dhe llojin e çdo pengese. Kjo vlen për përdoruesit më të rrezikuar të rrugës ku përfshihen këmbësorët, çiklistët, motoristët, karrocet e kafshëve, si dhe vetë drejtuesit e mjeteve. Gjithashtu vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojave të njerëzve të verbër, të paaftë, fëmijëve, njerëzve të moshuar dhe njerëzve me karrocë. Gjatë fillimit të punimeve rrugore, kryerjes së tyre, si dhe dhe çmontimit dhe largimit të pajisjeve të kantjerit, kontraktori duhet të ndjekë me rreptësi kërkesat e paraqitura në këto kushte teknike. Shëndeti dhe siguria e Kontraktorit, aspektet ligjore dhe përgjegjësitë janë dhënë në Specifikimet për Ndërtimin e Rrugëve Shqiptare 1–Të Përgjithshme dhe Punimeve Përgatitore. Shënjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcë vepruese ligjore. Mos zbatimimi korrekt i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.

Objekti, në bazë të studimit të Planit të Përgjithshëm Vendor, do të pajiset me të gjithë infrastrukturën inxhinierike të nevojshme. Ndërtimi i këtij objekti nuk do të ndikojë në demtimin e infrastruktures inxhinierike ekzistuese.

Para fazës së gjurmimit të themelit, investitori duhet të sigurohet që në sheshin e ndërtimit nuk kalon asnjë rrjet i tubave të kanalizimeve, rrjet elektrik, telefoni. Në të kundërt do të bëjë spostimin me kërkesë dhe aprovim në institucionet përkatëse, në mënyrë që të marrë masa paraprakisht për të mos dëmtuar dhe mos pësuar ndotje në rrjetin e ujit të pijshëm të zonës.

Lidhja me rrjetin elektrik:

Sipas planit të Përgjithshëm Vendor, në sheshin e ndërtimit të propozuar, nuk kalon asnjë linjë elektrike.

Furnizimi me energji elektrike i objektit do të realizohet nga rrjeti elektrik. Nëse do lindë nevoja mund të ndërtohet një kabinë elektrike.

Për nevoja të ndërtimit të veprave të artit por edhe ne segmente të vacanta të gjurmës së rruges do të lindë nevoja e hapjeve të disa rrugeve të aksesit, të cilat më pas me përfundimin e ndërtimeve do të rehabilitohen dhe kthehen në gjendjen fillestare.

Kjo sipërfaqe do llogaritet si sipërfaqe e cila do rehabilitohet në mbyllje të projektit. Dherat, top soil i dalë gjatë proceseve të gjurmimit do ruhet dhe përdoret për rehabilitimin e kësaj sipërfaqe të mbyllje të procesit të ndërtimit.

Bazuar në volumin e punimeve të planifikuara për realizimin e këtij projekti si dhe kohëzgjatja e punimeve ndërtimore, realizimi dhe zbatimimi i tij do të kërkojë ndërtimin e kantjerit ku do të sistemohet e gjithë baza materiale e nevojshme, mjetet e punës, zyrat, ofiçina, vendparkimi i automjeteve si dhe gjithë facilitetet e nevojshme ndihmëse.

Lidhje e strukturës me rrugët ekzistuese dhe rruget e reja, nëse ka:

Segmenti rrugor "Rruga lidhëse me Tunelin e Llogarasë (Palasë)" fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqëzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrotullimi. Nga ky rreth-rrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re.

Qëllimi i këtij projekti është lidhja e Tunelit të Llogarasë me rrugët e tjera lidhëse për të shkuar në bregdetin Shqiptar. Si rezultat i frekuentimit të madh turistik të Shqipërisë, gjatë viteve të fundit, Tuneli i Llogarasë ishte një nevojë emergjente për aksesimin sa më të shpejt të bregdetit dhe eliminimin e qafës së Llogarasë, duke shkurtuar edhe kohën e udhëtimit për në bregdetin e jugut. Ky projekt parashikon ndërtimin e një rruge prej 1.7 km, e cila do të ndërtohet në Palasë.

PROGRAMIN PËR NDËRTIMIN, KOHËZGJATJEN E NDËRTIMIT, KOHËZGJATJEN E PLANIFIKUAR PËR FUNKSIONIMIN E PROJEKTIT;

Kohëzgjatja e ndërtimit parashikohet rreth 18 muaj.

Punimet e ndërtimit të rrugës fillimisht do të fillojnë me ngritjen e kantierit, që do të zërë një pjesë të tokës me riskun e shtuar të materialeve ndotëse ndaj rrjetit të ujërave sipërfaqesore, dherave dhe ajrit. Për këtë arsye, kufizimi maksimal i zonave të zëna dhe aktiviteteve të përfshira duhet të jetë me rëndësi të madhe.

Kantieri do të shërbejë për zyra, magazinim të produkteve dhe lëndëve të para si dhe vend parkimi për mjetet dhe pajisjet, të cilat do të vendosen në dispozicion të ndërtimit të rrugës.

Më pas do të vazhdohet me pastrimin e sheshit, sistemimin e inerteve, hapjen e trasese, ndërtimin e mureve anësore, mbushjen e trasesë, shtrimin e shtresave sipas projektit, shtrimin e tapetit, vendosjen e sinjalistikës dhe implemetimin e ndriçimit, betonimin e kanaleve dhe kunetave, rehabilitimin e sipërfaqeve të prekura nga ndërtimi. Në përfundim të ndërtimit të objektit, shoqëria do të kryej edhe rehabilitimin e hapësirës përreth dhe gjelbërimin e saj. Mbjellja e bimëve dhe sistemimi i dherave ndihmon ndjeshëm në eliminimin e dëmtimeve dhe rehabilitimin e peizazhit.

LËNDËT E PARA QË DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN DHE MËNYRA E SIGURIMIT TË TYRE (MATERIALE NDËRTIMI, UJË DHE ENERGJI);

Lëndët e para për ndërtimin e objektit janë materialet e ndërtimit si: llac, beton, çimento, hekur, çakull, stabilizant, bitum, etj. Të gjitha materialet e ndërtimit do të sigurohen nga subjekte të licensuara për prodhimin dhe tregtimin e tyre.

Energjia elektrike do të sigurohet nga rrjeti i zonës, uji teknologjik gjatë ndërtimit të objektit do të sigurohet përmes depozitave dhe/ose puseve nga shoqëria ndërsa gjatë funksionimit të objektit nuk ka nevojë të përdoret uji..

Lëndët e para më të përdorura janë kryesisht: betoni i cili blihet i gatshëm nga firmat e prodhimit të betonit në zonë, hekuri për strukturën mbajtëse të objektit, stabilizant, çakull e zhavorr, elementë të parafabrikuara për urat, bitum, etj.

1. Betoni

2.Hekuri

3.Uji

4.Energjia elektrike

5.Të tjera

Të gjitha materialet e tjera që vijnë në kantier të parapërgatitura apo janë të karakterit pajisje dhe duan vetëm montim duhet të shoqërohen me certifikatën përkatëse të cilësisë dhe të kënë paraprakisht miratim nga mbikëqyrsi i objektit.

INFORMACIONIN PËR LIDHJET E MUNDSHME ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH/ PRANË ZONËS SË PROJEKTIT;

Në Termat e Referencës është kërkuar Sistemim Asfaltimi i rrugës ekzistuese nga dalja e tunelit të Llogarasë deri tek nyja e rrugës së bregut, duke bërë përmirësimet e mundshme, në përputhje me Rregullin teknik për projektimin e rrugëve 2015 (RrTPRr), si dhe në përshtatje me segmentet rrugor tashmë të ndërtuar, dalja e tunelit të Llogarasë dhe rrugës Palasë – Dhërmi. Për këtë arsye rruga është trajtuar në dy segmente të vecanta.

Segmenti rrugor "Rruga lidhëse me Tuneli e Llogarës (Palasë)" fillon pas daljes së tunelit të Llogarasë, rreth 1 km larg, më pas vazhdon në rrugën ekzistuese për një tjetër kilometër. Kryqzimi ekzistues që bën lidhjen e rrugës së re Palasë-Dhërmi, me aksin e vjetër do konceptohet në formë rreth-rrrotullimi. Nga ky rreth-rrrotullim deri tek rrethi tashmë i ndërtuar janë edhe 600 metër gjurmë komplet e re.

Gjurma e objektit ka në përbërje dy akse rrugore. Zona në të cilën shtrihet objekti është reliev i theksuar malorë. Gjerësia e brezit të rievimit është marrë 50m, ndërsa gjatësia totale prej 1.7 km.

INFORMACION PËR ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSIDERATË, PËRSA I TAKON PËRZGJEDHJES SË VENDNDODHJES SË PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISË QË DO TË PËRDORET;

Projekti i ndërtimit të këtij aksi rrugor ka marrë në konsideratë analizimin e disa alternativave mbi gjurmën e projektit, duke vlerësuar avantazhet, disavantazhet dhe impaktin në mjedis dhe atë social. Lidhur me analizimin e alternativave mbi gjurmën e projektit, një analizë të hollësishme mbi të është bërë gjatë fazës së studimit të fizibilitetit të këtij projekti, pas së cilës është përzgjedhur edhe alternativa më e mirë.

TË DHËNA PËR PËRDORIMIN E LËNDËVE TË PARA GJATË FUNKSIONIMIT, PËRFSHIRË SASITË E UJIT TË NEVOJSHËM, TË ENERGJISË, LËNDËVE DJEGËSE DHE MËNYRËN E SIGURIMIT TË TYRE;

Përdorimi i lëndëve të para gjatë funksionimit, ujit, energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre:

Ky projekt ka marrë në konsideratë edhe alternativat mbi burimin e gjetjeve të lëndës së parë .

Lidhur me gjetjen e burimeve të lëndës së parë (materialit inert), kompania ndërtuese duhet të vlerësojë blerjen e lëndës së parë tek subjektet e licensuara në afersi me zonën e projektit por edhe shfrytëzimin e burimeve natyrore nga vet kompania ndërtuese vetëm për qëllime të ndëtimimit të rrugës. Para shfrytëzimit të këtyre burimeve natyrore do bëhen vlerësimet e ndikimit në mjedis dhe do merren të gjitha lejet e nevojshme, përfshirë dhe atë mjedisore. Shfrytëzimi i burimeve natyrore nga vet kompania ndërtuese ka përparësi, krahasuar me blerjen e materialit nga nënkontraktorë që aktualisht operojnë pranë zonës së projektit, jo vetëm për shkak të kostove më të ulta, por edhe për të mundësuar më mirë procesin e rehabilitimit të karrierve të shfrytëzuara nga kompania ndërtuese për nevojat e rrugës duke përdorur materialin / dherat e gjeneruara nga hapja e rrugës për rehabilitim e karriereave të shfrytëzuara me kosto më të ulët .

Furnizimi me ujë do të sigurohet nga depozita uji, të cilat do të rimbushen periodikisht, ndërsa furnizimi me elektricitet do të sigurohet nga një gjenerator, në rast se një lidhje e përkohshme me rrjetin elektrik ekzistues rezulton e pamundur.

AKTIVITETE TË TJERA QË MUND TË NEVOJITEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTIT, SI NDËRTIMI I KAMPEVE APO REZIDENCAVE;

Për implementimin me sukses të projektit të propozuar do të duhet ndërtimi i rrugëve të devijimit dhe ndërtimi i kantierit si dhe përcaktimi i venddepozitimit të mbetjeve inerte nga Bashkia Himarë.

Ndërtimi i rrugëve të devijimit:

Ky raport shërben për të ndihmuar punonjësit në kryerjen e sigurtë të punimeve për vendosjen e vijëzimeve, ndriçimit dhe mbrojtjes së punimeve rrugore në rrugët rurale dhe interurbane, të cilat në parim mund të përdoren dhe për shumicën e llojeve të tjera të rrugëve. Parashikohet që ky volum të përdoret në kantier si nga mbikqyrësit, ashtu dhe projektuesit. Kur kryhen punime në rrugë, përdoruesit e saj duhet të informohen që më përpara mbi madhësinë dhe llojin e çdo pengese. Kjo vlen për përdoruesit më të rrezikuar të rrugës ku përfshihen këmbësorët, çiklistët, motoristët, karrocet e kafshëve, si dhe vetë drejtuesit e mjeteve. Gjithashtu vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojave të njerëzve të verbër, të paafte, fëmijëve, njerëzve të moshuar dhe njerëzve me karrocë. Gjatë fillimit të punimeve rrugore, kryerjes së tyre, si dhe dhe çmontimit dhe largimit të pajisjeve të kantierit, kontraktori duhet të ndjekë me rreptësi kërkesat e paraqitura në këto kushte teknike. Shëndeti dhe siguria e Kontraktorit, aspektet ligjore dhe përgjegjësitë janë dhënë në Specifikimet për Ndërtimin e Rrugëve Shqiptare 1–Të Përgjithshme dhe Punimeve Përgatitore. Shënjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcë vepruese ligjore. Mos zbatimi korrekt i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.

Devijimi i trafikut për ndërtimin Rrugës, mund të klasifikohet në 2 kategori, përkatësisht: Devijime të përkohshme që përcaktojnë ekzekutimin e strukturave të permanente:

- E pa-asfaltuar, (në rast se është e nevojshme).
- E asfaltuar, në rast të ndërhyrjeve në rrugët kryesore, tashmë të asfaltuara.

Të dyja nën-kategoritë e devijimeve të përkohshme do të hiqen pas përfundimit të punimeve, për tu përfshirë ose jo, brenda trupit të rrugës së përfunduar.

Zbatimi i projektit do të ketë ndonjë ndërtim të vogël të kampeve (nëse lind nevoja) për sigurimin e fjetjes së punëtorëve. I gjithë stafi teknik që do të punësohet për ndërtimin e objektit, do synohet të jenë banorë të zonës.

Mendohet që në objekt të instalohen vend-roje portative për qëndrimin e policisë private, gjatë orëve të natës.

Energjia elektrike për nevojat e kantierit do të realizohet kontrata provizore me OSHEE për furnizim (pikë lidhje që e jep OSHEE).

Do merret në konsideratë edhe përdorimi i gjeneratorëve në rast se një lidhje e përkohshme me rrjetin elektrik ekzistues rezulton i pamundur. Furnizimi me ujë i kantierit do të bëhet nga rrjeti i ujęsjellesit, aty ku mundësohet nga afërsia me rrjetin egzistues. Kontrata provizore me UK për furnizimin me ujë të pijshëm (pikë lidhje që e jep UK), do të sigurohet para fillimit të mobilizimit të kantierit. Në rast se nuk është e mundur furnizimi me ujë nga rrjeti i furnizimit të UK, uji do të sigurohet me depozita uji.

Pika e Grumbullimit të mbetjeve:

Pika e grumbullimit të mbetjeve do të jetë një zonë e cila do të sheshohet për të patur më të lehtë depozitim të mbetjeve inerte të gjeneruara nga proceset ndërtimore. Kjo zonë do të rrethohet me rrjetë teli për të mos lejuar aksesin e personave të paautorizuar.

Gjithashru kompania duhet të ketë kontratë me pushtetin lokal, në mënyrë që mbetjet të cilat nuk do të nevojiten për ripërdorim të depozitohen në vendet e përcaktuara nga pushteti lokal.

INFORMACION PËR LEJET, AUTORIZIMET DHE LICENSAT E NEVOJSHME PËR PROJEKTIN SI DHE KOPJE TË TË GJITHË AUTORIZIMEVE, LEJEVE DHE LICENSAVE QË SHOQËRIA DISPONON:

Objekti "Studim-Projektim i rrugëve lidhëse me tunelin e Llogarasë (Palasë)" është në fazën e projektimit dhe të marrjes së autorizimeve, miratimeve, lejes së ndertimit dhe të gjithë procedurave të cilat kërkohen nga legjislacioni Shqiptar për të filluar implementimin e projektit.

Duhet që subjektet të cilat do të jenë partner në zbatimin e punimeve, supervizionin dhe kolaudimin të jenë të pajisur me të gjitha Licensat e nevojshme sipas Legjislacionit Shqiptar.

Punoi:

Ing. Jonida Hoxha