

## Lista e Eksperteve të përfshirë

Emri	Pozicioni
Gianluca Salvatore Spinazzola	Ekspert Ndertimi dhe Planifikimi

*Gianluca Salvatore Spinazzola*

*Sergio Prestel* *Gianluca Salvatore Spinazzola* *Massimiliano Giacobbi*

R01	Tetor 2017	Projekti i Aprovuar	Sergio Prestel	Gianluca Spinazzola	Massimiliano Giacobbi
<b>Rishikimi</b>	<b>Data</b>	<b>Përshkrimi</b>	<b>Përgatiti</b>	<b>Kontrolloi</b>	<b>Aprovoi</b>

## 1 – OBJEKTIVI

Metodologjia aktuale e Ndërtimit ka për qëllim të përzgjedhë Kontraktorin e duhur të Punimeve që do të zbatojë punimet për zgjerimin e Superstradës SH2 me një kors të tretë nga çdo anë dhe ngritjen e saj në Klasin A1 të Autostradave, në përputhje me praktikën dhe standardet me të mira inxhinierike, kohën e venë në dispozicion dhe buxhetin e kufizuar.

Udhëzime të përshtatshme janë siguruar në respekt të:

1. Ndarjes së strukturës së Superstradës SH2 në Lote dhe nën-lote të dimensioneve të përshtatshme për të bërë të mundur ekzekutimin e punimeve; nga 3 Kontraktore të ndryshëm për zbatim në periudha të ndryshme kohore.
2. Sekuencën e aktiviteteve për tu performuar përgjatë çdo Loti dhe nën – Loti.
3. Sistemi i menaxhimit të devijimit të trafikut në përputhje me ndarjen Lot dhe Nën-lot.
4. Çështjet mjedisore të krijuara nga ekzekutimi i punimeve.
5. Numri i kantierëve, dimensionit dhe vendndodhja, përfshirë edhe marrëveshjet e brendshme.
6. Përcaktimin brenda zonës të të gjithë gurorëve, Impianteve të copëtimit, Fabrikave të prodhimit të përzierjes së Asfaltit dhe Betonit, duke përfshirë numrin, vendndodhjen, kapacitetin prodhues dhe distancën nga Kantieri.

Te gjithë udhëzimet e sugjeruara janë subjekt i Standardeve Kombëtare dhe Kodeve të aplikuara për Projektimin e Punëve Publike dhe zbatimin e tyre brenda territorit Shqiptar.

Ligji Kombëtar i Punës do të aplikohet në të gjitha çështjet që lidhen me fuqinë punëtore të përfshirë për realizimin e Punimeve.

Programi i propozuar i Punimeve është bazuar në 5 ditë pune për javë dhe në 8 ore pune për ditë. Datat që identifikojnë kohëzgjatjen e aktivitetit janë thjesht tregues dhe do të shqyrtohen nga Kontraktori në përputhje me datën e fillimit të punimeve.

Është supozuar se procesi i shpronësimit të pronave dhe largimi i mbetjeve do të përfundojë përpara datës së nisjes së punimeve.

Me qëllim lehtësimin e problemeve të menaxhimit të trafikut për çdo Lot, sugjerohet të shmangen datat e fillimit të punimeve për periudhën Korrik – Gusht, duke u kufizuar vetëm me mobilizimin e Kontraktorit të përzgjedhur të punimeve.

## 2 – PERSHKRIMI I PROJEKTIT

Qëllimi i projektit konsiston në zgjerimin e Superstradës ekzistuese Tirane – Durrës, për një shtrirje totale prej 31+239.3km, nëpërmjet realizimit të një korsie të trete dhe rritjen e standardit të rrugës në një Autostrade A1 duke përfshirë përmirësimin e strukturës së trashësisë së shtresave sipas kritereve të mëposhtme:

- 3.00 m zgjerim i korsisë së emergjencës	84 cm trashësi totale
- 3.75 m gjerësi e korsisë së shpejtësisë së ulët	84 cm trashësi totale
- 3.75 m gjerësi e korsisë së mesit	54 cm trashësi totale
- 3.75 m gjerësi e korsisë së parakalimit	29 cm trashësi totale
- 0.70 m gjerësi e bankinës së brendshme	29 cm trashësi totale
- 2.60 m gjerësi trafik-ndarësi	24 cm trashësi totale
- Gjerësi variabël e rampave të nryjeve	74 cm trashësi totale
- Gjerësi variabël e rrugëve sekondare	59 cm trashësi totale
- Gjerësi variabël e rrugëve sekondare me trafik të rende	69 cm trashësi totale
- Gjerësi variabël e asfaltit në ura dhe viadukte	9 cm trashësi totale

Ndryshime prej listës së mësipërme në lidhje me trashësinë totale të shtresave mund të jenë të mundura, kjo për shkak të kushteve të veçanta problematike që mund të paraqesin pjesë të strukturave ekzistuese, të identifikuar këtu nga testime të përshtatshme të kryera nga Supervizori gjatë procesit të ndërtimit.

Për detaje të mëtejshme, ju lutem referojuni Raportit të llogaritjeve të shtresave rrugore.

Trafiku i vlerësuar që përshkon të dy drejtimet e Superstradës SH2 do të variojë ndërmjet 20.000 dhe 50.000 mjeteve në 24 ore, prej të cilave:

- 85% Mjete të Lehta
- 15% Mjete të Renda

Varianca e volumit të trafikut ndërmjet minimumeve dhe maksimumeve të regjistruara drejtohet nga fluksi i trafikut (hyrës dhe dalës) të lidhjeve ndërmjet SH1 tek rrethrotullimi i Kamzës, lidhjes ndërmjet SH60 të kryqëzimit të Kasharit, të lidhjeve me SH 52 në Vore dhe lidhjen me SH85 në nyjen e Shkozetit.

Kryerja e punimeve për zgjerimin e Superstradës, është parashikuar të ndahet në 3 Lote, të specifikuar si më poshtë:

- Loti 1 Mbikalimi Kamzë – Vore	Gjatësia Totale e Planifikuar 9+900 km;
- Loti 2 Vore - Sukth	Gjatësia Totale e Planifikuar 11+125 km;
- Loti 3 Sukth – Durrës (Nyja e Dajlanit)	Gjatësia Totale e Planifikuar 10+214.3 km;

Për detaje të mëtejshme, ju lutem referojuni hartave të planimetrive të përgjithshme të bashkangjitura.

Punimet kryesore të pritshme për tu realizuar përgjatë segmentit të kontraktuar, janë të përmbledhura më poshtë:

**Loti 1 - Mbikalimi I Kamzës – Vore (km. 0+000-km. 9+900, gjatësia totale km 9+900)**

- 1) Punime te përkohshme për menaxhimin e trafikut
- 2) Pastrimi I zonës se zgjerimit
- 3) Rialokimi I kanaleve paralele ekzistues te drenazhit
- 4) Heqja dhe rindërtimi I 8 mbikalimeve ekzistuese te këmbësoreve
- 5) Gërmime te paklasifikuara për zgjerimin e korsisë se trete mbi toke te bute dhe /ose te paqëndrueshme
- 6) Mbushje dhe ngjeshje te zonave te mësipërme ne gërmim me material te selektuar
- 7) Heqja e sipërfaqes ekzistuese te asfaltit
- 8) Gërmimi ne klasën dhe linjën e strukturave ekzistuese te shtresave
- 9) Ndërtimi I strukturave te reja te shtresave
- 10) Shtrimi i Binderit dhe Asfaltit përfshirë edhe zgjerimet me vend-qëndrime
- 11) Prishje dhe rindërtim i strukturave ekzistuese kryesore (përkatësisht 1- Mbikalimi tek Kryqëzimi ne nivel i Kasharit)
- 12) Zgjatim i strukturave ekzistuese ( nënkalimi km. 7+032.80, nënkalimi km. 8+546.94)
- 13) Ndërtimi I 2 urave me një hapësirë l=29m ne km. 2+260 dhe ne (MS01) km. 0+385,96
- 14) Zgjatimi/prishja/rindërtimi I strukturave ekzistuese te drenazhit (14 tombino katrore, 17 tombino rrethore, 5 tombino metalike hark)
- 15) Sinjalistikë e re vertikale dhe horizontale
- 16) Sinjalistikë rrugore shtese (Barriera metalike me reflektorë, barrierë kundër zhurmave, kone reflektorë sy mace, police i shtrire, Vijëzim me relief, etj.);
- 17) Ndërtim/Rindërtim I viadukteve dhe tubacioneve te nëndheshme te shërbimeve komunale
- 18) Shtrese bimësie ne bankina
- 19) Rrethim me gardh
- 20) Heqja e rampave te përkohshme dhe devijimeve te përkohshme te trafikut (nëse ka)
- 21) Heqja e strukturave te devijimit te trafikut dhe sinjalistikës se përkohshme, përfshirë ri-instalimin e situatës origjinale te modifikuar te trafikut

### 3 – DEVIJIMI I TRAFIKUT GJATE PUNIMEVE TE ZBATIMIT – KRITERET UDHEZUESE

Duke marrë në konsideratë numrin mesatar ditor të mjeteve që përshkojnë të dyja drejtimet përgjatë superstradës Tirane – Durrës (ndërmjet 20.000 dhe 50.000 mjete/dite, në të dyja drejtimet) menaxhimi i devijimit të trafikut gjatë zbatimit të Punimeve do të jetë kriteret udhëzuese për një realizim të suksesshëm, ekonomik dhe në kohë të të gjithë Punimeve.

Një aspekt i rëndësishëm për të ndihmuar menaxhimin e devijimit të trafikut do të jetë një sekuençë e përshtatshme e ekzekutimit të ndërhyrjeve të ndryshme, me vëmendje të posaçme të dedikuar pikave 11, 12 dhe 13 më lart, për shkak të ndikimit të lartë për realizimin e një planifikimi të rregullt të rrjedhës së trafikut .

Një tjetër aspekt i rëndësishëm i lidhur me menaxhimin e devijimit të trafikut do të jetë edhe mbrojtja e mjedisit nga ngarkesa e tepërt me grimca të imta të dëmshme të motorit me djegie, e krijuar nga një sekuençë e tej zgjatur e mjeteve që ecin me shpejtësi të ulët.

Do të merret gjithashtu në konsideratë shmangia e një rënijeje dramatike në shpejtësinë mesatare të mjeteve komerciale, që ndikojnë në efikasitetin e sistemit ekonomik me rajonin në fjalë. Zgjidhja e mëposhtme do të adaptohet për këtë Segment

**Loti 1 – Kamëz – Vorë** i cili është tashmë i pajisur me një sistem të rrugëve të shërbimit në afërsi të gjurmës ekzistuese të Superstradës SH2 në pjesën Veriore dhe Jugore. Të dyja gjurmët janë planifikuar të përdoren për devijimin e trafikut të automjeteve të lehta pa marrë parasysh ndërtimin e ndonjë rruge të re devijimi.

Zgjidhja për optimizmin e përdorimit të gjurmës ekzistuese paralele për çdo Lot të Projektit është detajuar në Shtojcat TD DD CW CP 006 to 014.

Normalisht, përdorimi i rrjetit ekzistues paralel të rrugëve nuk mund të akomodojë volumin e përgjithshëm të trafikut për të devijuar gjatë punimeve të zgjerimit të Superstradës SH2, Lot 1, veçanërisht duke marrë në konsideratë 15% të trafikut të renduar që mund të rezultojë veçanërisht i dëmshëm për jetën e strukturës së shtresave të rrugës ekzistuese.

Për këtë arsye, është në opinionin tonë se devijimi i trafikut duhet të jetë subjekt i një procesi zgjedhës në pikat e devijimit në përputhje me kategoritë e mjeteve, specifikuar si më poshtë.

A – Mjetet e lehta (dy akse, vetëm makina private) do të devijohen në rrjetin ekzistues paralel rrugor.

B – Mjetet e rënda (minibus, autobus, kamionë, konteniere special transporti etj) do të devijohen në korsitë e Superstradës SH2, Lot 1 të cilat përkohësisht nuk janë të përfshira në zbatimin e punimeve, me një alternativë ndërmjet korsive jugore dhe veriore

Sistemi i propozuar do të parandalojë dëme të mëdha në rrjetin ekzistues lokal rrugor, duke zmadhuar njëkohësisht shpejtësinë mesatare të trafikut komercial.

Trafiku i gjeneruar nga punimet (kamion, eskavator, autogru, etj.) do të menaxhohet në përputhje me kriteret e identifikuar në piken e mësipërme B.

Me qëllim, parandalimin e mbingarkimit të rrugëve ekzistuese lokale, gjatë sezonit të verës dhe në data speciale, një pjesë e trafikut të mjeteve të lehta, në bashkëpunim me policinë e trafikut, mund të devijohet në rrugën e rezervuar për trafikun e mjeteve të renda.

Klasifikimi i mjeteve të lehta mund të realizohet lehtësisht nëpërmjet përdorimit të numrit të targave.

Avantazhet e sistemit të propozuar janë të detajuara me poshtë:

- a) Shmangie e konsumit të tokës bujqësore dhe e shpronësimeve
- b) Reduktim drastik i kostove shtese mbi buxhetin e alokuar për qëllimin kryesor të Projektit.
- c) Reduktim i kohëzgjatjes së përgjithshme të përfundimit të Projektit
- d) Reduktim drastik i nyjeve gjatësore përgjatë strukturës së shtresave dhe shtresave të asfaltit të Autostradës së zgjeruar SH2, Lot1
- e) Mirëmbajtje e një korridori të asfaltuar operacional të emergjencës
- f) Menaxhim i lehtë në klasifikimin e mjeteve sipas kategorive
- g) Zbutje e konsiderueshme e volumit të trafikut për të menaxhuar seksionet përkohësisht në dispozicion të Superstradës SH2, Lot 1
- h) Mundësi për posedim të kantierit nga Kontraktori i Punimeve të segmenteve të zgjatur të Superstradës SH2, Lot 1 për zgjerim
- i) Teknika më të thjeshta për implementimin e alternimit të trafikut përgjatë korsive të Superstradës SH2, Lot 1
- j) Mirëmbajtje e shpejtësisë mesatare për të dyja klasat e mjeteve
- k) Reduktim i aksidenteve të trafikut
- l) Shmangie e ngarkesave të trafikut e shoqëruar me zbutje të ndotjes mjedisore.

## 4 – SISTEMI I MENAXHIMIT TE DEVIJIMIT TE TRAFIKUT

Ky Segment, Lot 1 do te ndahen ne nen-lote (A dhe B) te gjatësive te ndryshme ne përputhje me mundësinë e përdorimit te strukturave ekzistuese ose te planifikuara te tilla si nyje ne disnivel, rrethrotullime ose rampa aksesi qe kane për qellim realizimin e operacioneve te devijimit dhe zgjidhjen e kategorive te trafikut.

Parimi udhëheqës për sistemin e menaxhimit te devijimit te trafikut do te specifikohet si me poshtë:

1. Shmangie e plote e trafikut përgjatë korsive ekzistuese te Superstradës Lot 1, te identifikua si ane veriore ose jugore, kohe pas kohe, te përfshira ne procesin e zgjerimit. Ky kriter me qellim dhënien Kontraktorit te zbatimit te punimeve, lirinë maksimale ne organizimin, prishjen, ndërtimin dhe rindërtimin për punimet e zgjerimit te Superstradës Sh2
2. Përcaktimi (aq sa te jete e mundur) i një fluksi te qete te trafikut te Superstradës duke e thjeshtëzuar atë ne hyrjen dhe daljen mjeteve te vetme për secilin Nen-lot te Punimeve
3. Maksimizimi I përdorimit te rrugës ekzistuese alternative
4. Minimizimi I konsumit te rrugës alternative ekzistuese
5. Parandalimi I transitit te trafikut te mjeteve te renda përgjatë rrugës alternative ekzistuese, duke përshkruar here pas here zona urbane ose gjysmë-urbane

Një përshkrim I menaxhimit te propozuar te devijimit te trafikut është siguruar me poshtë.

Gjithashtu, një plan skematik për menaxhimin e trafikut te mjeteve te renda gjate zbatimit te punimeve te zgjerimit gjendet si informacion shtese ne Shtojcat TD DD CW CP 001 ne 005.

### **Loti 1 – Mbikalimi I Kamzes – Vore**

#### **Nen-loti A km 0+000 – km 5+850. Mbyllja e Korsive të Veriut**

#### **Gjatësia totale: km 5+850**

Mbyllje e plote e korsive anësore Veriore për seksionin.

#### Destinacioni I Trafikut: Durrës

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, te cilat fillojnë ne Rrethrotullimin e Kamzës, paralel me rrugët e shërbimit, ne anën veriore, deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit
- Devijim I trafikut te mjeteve te renda, te cilat fillojnë përpara mbikalimit te Kamzës, ne korsine me shpejtësi te larte te Superstradës, ne anën jugore, e deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit

Destinacion I Trafikut: Tirana

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, te cilat fillojnë nga nyja ne disnivel e Kasharit, km 5+850, ne rrugët paralele te shërbimit, ne anën jugore, deri ne Rrethrotullimin e Kamzës
- Vazhdim I trafikut te mjeteve te renda, te cilat fillojnë ne nyjen ne disnivel te Kasharit, km 5+850, përgjatë korsisë se shpejtësisë se ulet te Superstradës, ne anën jugore, deri ne Rrethrotullimin e Kamzës.

**Nen – loti B km 5+850 – km 9+900. Mbyllja e korsive të Jugut****Gjatësia totale: km 4+050**

Mbyllje e plote e korsive te anës jugore për segmentin

Destinacioni i Trafikut: Durrës

- Devijim i trafikut te mjeteve te lehta, duke filluar nga nyja e Kasharit ne km 5+850, ne rrugën ekzistuese paralele te shërbimit, ne anën veriore, deri ne km 9+900, me ndërtimin e nje rampe lidhëse shërbimi
- Vazhdueshmëri e trafikut te mjeteve te renda, duke filluar nga nyja e Kasharit ne km 5+850 , përgjatë korsise me shpejtësi te ulet te Superstradës Sh2 ne anën veriore, deri ne km 9+900

Destinacioni i Trafikut: Tirana

- Devijim i trafiku te mjeteve te lehta duke filluar nga km 9+900, ne rrugën paralele te shërbimit, ne anën veriore, deri ne nyjen e Kasharit, ne km 5+850
- Devijim i trafikut te mjeteve te renda, duke filluar nga km 9+900 ne korsine me shpejtësi te larte te Superstradës ne anën veriore, deri ne nyjen e Kasharit, ne km 5+850

**Nen-loti A km 0+000 – km 5+850. Mbyllja e korsive të Jugut****Gjatesia totale: km 5+850**

Mbyllje e plote e korsive te anës Jugore për seksionin.

Destinacioni I Trafikut: Durrës

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, te cilat fillojnë ne Rrethrotullimin e Kamzës, ne rrugët paralele te shërbimit, ne anën veriore, deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit, km 5+850
- Qëndrueshmëri e trafikut te mjeteve te renda, te cilat fillojnë përpara mbikalimit te Kamzës, përgjatë korsise me shpejtësi te ulet te Superstradës, ne anën veriore, e deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit, km 5+850

Destinacion I Trafikut: Tirana

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, te cilat fillojnë nga nyja ne disnivel e Kasharit, km 5+850, ne rrugët paralele te shërbimit, ne anën jugore, deri ne Rrethrotullimin e Kamzës. Një mundësi e zbutjes se trafikut është e mundur



te filloje ne km 2+400, ne anën jugore te Superstradës SH2, përmes përdorimit te rrugëve te brendshme ekzistuese, duke e çuar ne mënyre te pavarur ne rrethrotullimin e Kamzës; ose përmes Yzberishtit, lidhja me rrugën e Kavajës dhe rrjetin rrugor te qytetit.

- Devijim I trafikut te mjeteve te renda, te cilat fillojnë ne nyjën ne disnivel te Kasharit, km 5+850, përgjatë kosisë se shpejtësisë se larte te Superstradës, ne anën veriore, deri ne Rrethrotullimin e Kamzës.

#### **Nen-loti B km 5+850 – km 11+700 mbyllje e korsive ne anën Veriore**

**Gjatësia totale: km 4+050**

Mbyllje e plote e korsive ekzistuese ne anën Veriore, për këtë segment.

#### Destinacioni I Trafikut: **Durres**

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, duke filluar nga Nyja ne disnivel e Kasharit, km 5+850, ne rrugët ekzistuese paralele te shërbimit, ne anën veriore, deri ne km 9+900, rampa te planifikuara lidhëse.
- Devijim I trafikut te mjeteve te renda, duke filluar nga nyja ne disnivel e Kasharit, km 5+850, ne korsine e shpejtësisë te Autostrades, ne anën jugore, deri ne km 9+900.

#### Destinacioni I Trafikut: **Tirana**

- Devijim I trafikut te mjeteve te lehta, duke filluar nga km 11+000, rampa te planifikuara lidhëse, ne rrugët ekzistuese paralele te shërbimit, ne anën veriore, deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit, km 5+850
- Qëndrueshmëri e trafikut te mjeteve te renda, duke filluar nga km 9+900, përgjatë kosisë se shpejtësisë se larte te Superstradës Sh2, ne anën jugore, deri ne nyjen ne disnivel te Kasharit, km 5+850

## 5- CESHTJET MJEDISORE

Probleme te ndryshme mjedisore do te krijohen nga zbatimimi I punimeve për zgjerimin e superstradës Sh2, për Lot 1.

Problemet me te renda, sipas dimensionit te impaktit, janë listuar si me poshtë:

- a) Depozitimi ose/dhe ripërdorimi I materiali bituminoz shkak për largimin
- b) Depozitimi ose/dhe ripërdorimi I strukturave ekzistuese te përforcuara te betonit te përgatitura per shkatërrim
- c) Depozitimi dhe/ose ripërdorimi I strukturave metalike (mbikalime këmbësorësh)
- d) Ndërtimi I rrugëve te devijimit
- e) Ndërtimi I kantierëve
- f) Hapje/përdorime te reja te gurëve dhe gëlqerorëve
- g) Instalimi dhe përdorimi I impianteve te copëtimit
- h) Instalimi dhe përdorimi I impianteve te prodhimit te betonit miks
- i) Instalimi dhe përdorimi I impianteve te prodhimit miks te asfaltit

### Masa te mundshme Riparuese

#### **a) Depozitimi dhe/ose ripërdorimi i materiali bituminoz i përgatitur për eliminim**

Ne përputhje me Raportin e llogaritjeve te shtresave rrugore, Kapitulli 6, sasia e përgjithshme e materialit bituminoz qe do te dale si rezultat I punimeve te zgjerimit te Superstradës Tirane-Durrës për te tre lotet, do te perdoret si pjese agregati per prodhimin e stabilizantit te trajtuar me cemento.

Për te sistemuar, sasinë e tepërt te dale prej Lotit 1, një vend I përshtatshëm depozitimi, ne një distance te arsyeshme nga aktiviteti I punimeve, duhet te negociohet dhe bihet dakord me Ministrinë e Mjedisit për depozitimin përfundimtar te materialit ndotës. Identifikimi dhe aprovimi I vend-depozitimit do te sigurohet përpara fillimit te zhvendosjes se materialit bituminoz

Do te jete me nje rëndësi shume te madhe, shmangia e krijimit te zonave te përkohshme te depozitimit qe mund te lihen për nje periudhe te papërcaktuar kohore gjate demobilizimit te Kontraktorit te Punimeve.

#### **b) Depozitimi dhe/ose ripërdorimi I strukturave ekzistuese te përforcuara te betonit te përgatitura per shkatërrim**

Meqë strukturat e përforcuara te betonit te përgatitura për shkatërrim janë Mbikalimet, do te merret ne konsiderate kompozimi specifik I strukturave te njëjta, si psh:

1. Mbistrukturat e përfaqësuar nga trarë te parapërgatitur/paratensionuar
2. Nenstrukturat e përfaqësuar nga muret mbajtëse, kolonat dhe themelet

Mbistrukturat mund te largohen nëpërmjet vinçave, te transportohen dhe te përdoren si struktura te ngjashme nen ndërtim përgjatë rrugëve rurale ne te gjithë vendin.

Nenstrukturat mund të shkatërrohen nëpërmjet një matrapiku, dhe materiali i thërrmuar nga një pajisje e lëvizshme copëtimi, në një dimension të përshtatshëm për ripërdorim të materialit aktivitet i menduar që në fazën e projektimit të shtresave ose punimeve të ndërtimit të trupit të rrugës në mbushje, derisa teknologjia e riciklimit do të lejojë një operacion të tillë.

**c) Depozitimi dhe/ose ri-përdorimi i strukturave ekzistuese metalike**

Strukturat metalike (mbikalimet e këmbësoreve) në instaluarat përgjatë gjurmës së superstradës Sh2, Lot 1 mund të çmontohen lehtësisht dhe sipas një modifikimi të përshtatshëm, do të ri-instalohen në vendndodhje të njëjta/te ndryshme përkohësisht përgjatë gjurmës së Lot 1, ose diku tjetër në brendësi të qyteteve të Tiranës dhe/ose Durrësit në kryqëzimet e rëndësishme ose në rrugët me trafik të rënduar. Elementet e strukturave metalike, të numëruara dhe të identifikuar në përputhje me T.R., do të vendosen në vende të udhëzuara nga Klienti.

**d) Ndërtimi i rrugëve të devijimit**

Ndërtimi i rrugëve tërësisht të reja të devijimit, do të përfshijë pasojat e mëposhtme negative:

- I. Procedura shumë të gjata shpronësimi që do të rezultojnë edhe në një shtyrje të kohës së përfundimit të projektit
- II. Rritje e kostos së përgjithshme të Projektit
- III. Zhvlerësim i vlerës së pronës bujqësore për fermat e prekura
- IV. Konsum i tokës bujqësore
- V. Interferencë me sistemin ekzistues të ujësjellës-kanalizimeve
- VI. Përhapje e ndotjes shtese përtej zonës së punimeve të zgjerimit

Për të parandaluar efektet negative të listuara, do të jetë e detyrueshme përdorimi i rrugëve ekzistuese paralele.

**e) Ndërtimi i kantierëve**

Ndërtimi i kantierëve të Kontraktit të Punimeve do të përfaqësojnë një konsum të tokës bujqësore me riskun e shtuar të materialeve ndotëse në brendësi të rrjetit të ujërave sipërfaqësore, dherave dhe ajrit.

Për këtë arsye, kufizimi maksimal i zonave të zëna dhe aktivitetëve të përfshira duhet të jetë me rëndësi të madhe.

Përveç rastit kur verifikohen aftësi të pakta prodhimi për pajisjet ekzistuese, në mënyrë të detajuar do të shmanget:

- I. Instalimi i një impianti copëtimi
- II. Instalimi i një impianti për prodhimin mik të betonit
- III. Instalimi i një impianti për prodhimin mik të asfaltit
- IV. Krijimi i zonave të përkohshme të depozitimit për materialin ndotës të copëtuar

Nga ana tjetër do të jetë e preferueshme, përdorimi i mjeteve ekzistues të licencuara dhe të kontrolluara të disponueshme brenda një distance të arsyeshme nga vendndodhja e Punimeve ku produkti final do të transportohet në zonën e aplikimit ose të shërbimeve të siguruar.

**f) Hapje/Përdorime të reja të Gurorëve dhe Gëlqerorëve**

Meqë janë te disponueshme brenda nje distance te arsyeshme nga punimet disa prej impianteve te licencuara dhe te aprovuara te klasës se specifikuar me sipër, do te jete e preferueshme qe Kontraktore te vlefshëm mund te blejnë dhe te transportojnë mineralin e përzgjedhur dhe te përpunuar te konsideruar te nevojshëm për zbatimin e punimeve direkt ne vendndodhjen e punimeve, duke shmangur ne këtë mënyre aktivitetet e ndërmjetme ndotëse ne Kantiere.

- g) Instalimi dhe drejtimi i impianteve te copëtimit***
- h) Instalimi dhe drejtimi i impianteve te prodhimit miks te betonit***
- i) Instalimi dhe drejtimi i impianteve miks te prodhimit te asfaltit***

Meqë brenda distancave te arsyeshme nga kantieri i punimeve, disa nga impiantet e specifikuara me sipër tashme te aprovuara dhe te licencuara janë te pranishme, do te jete e preferueshme qe Kontraktore te vlefshëm mund te blejnë dhe te transportojnë materialin e zgjedhur dhe te përpunuar te konsideruar te nevojshëm për ekzekutimin e Punimeve drejtpërdrejt ne vendndodhjen e punimeve, duke shmangur aktivitetet ndërmjetëse ndotëse ne Kantier.

## 6 – VENDNDODHJA E KANTIERIT

Duke qene se punimet e ndertimit për zgjerimin e superstradës Sh2 janë ndare ne 3 Lote dhe secili lot ne disa faza, është studiuar vendndodhja e 3 Kantierëve te ndryshëm nga ku mund te operoje Kontraktori I Punimeve dhe jete gjetur mundësia e mëposhtme:

**Loti 1:** km 5+100 Koordinatat: N41°22'00" E. 19°42'52"

**Zona e Vlerësuar:** 35.000 m<sup>2</sup>

E ndodhur ne pjesën veriore te gjurmës se Superstradës Sh2 përgjatë rrugës se Shërbimit ne anën veriore, rreth 700m përpara nyjes ne disnivel te Kasharit. (Shiko Aneksin TD DD CW CP SA 004).

Kjo vendndodhje lidhet mjaft mire me rrjetin lokal te rrugëve

**Vërejtje:** Përballë vendndodhjes se propozuar gjendet një fabrike e prodhimit miks te betonit

Një harte vendndodhjeje, një vizatim standard si edhe planimetria e detajuara e kantierit, qe përfshinë te gjithë shërbimet bazike te cilat kane për qellim ekzekutimin e përshtatshëm te punimeve te Zgjerimit te Superstradës Sh2, Lot 1, u studiuuan dhe iu bashkëngjiten raportit aktual ne Shtojcat TD PP CW CP SA 002 ne 006.

Pas kriterëve te rekomanduara ne kapitullin 4 – Ceshtjet mjedisore – paragrafi e) – Ndërtimi I kantierëve - u morën ne konsiderate facilitetet e mëposhtme:

- a) Hapësirë zyre për ekipin e Ekspertit te Supervizorit, përfshirë tualetin dhe kuzhinën
- b) Hapësirë zyre per stafin e Kontraktorit, përfshirë tualetin dhe kuzhinën
- c) Hapësira e laboratorit te kantierit, te ndare ne departamentet e punimeve te dherave, punimeve te betonit dhe punimeve te asfaltit, duke përfshirë edhe tualetin
- d) Ofiçina me hapësirë për nje lavazh makinash, si edhe gropa per trajtimin e ujerave nëntokësore
- e) Hapësirë e magazinës se mbuluar
- f) Dhome ndërrimi për punëtorët, tualete/dushe, mense
- g) Gropa septike nëntokësore te ndara për zërat a), b), c) dhe f)
- h) Hapësirë e hapur për material te ndryshme te mbetura stok
- i) Hapësira te ndara parkingu për mjetet e lehta dhe te renda
- j) Gardh rrethues
- k) Dy porta hyrëse te ndara për mjetet e lehta dhe te renda
- l) Dy pika hyrjeje/daljeje

Për realizimin e zërave a), b), c) dhe f) do te jete e këshillueshme përdorimi I strukturave te lëvizshme te përkohshme, me qellim mundësimin e demobilizimit te kantierit.

Për te njëjtën arsye, do te jete e këshillueshme për ofiçina, lavazhi I makinave, si edhe hapësira e mbuluar për përdorimin e strukturave te përkohshme metalike.

Për me tepër, disponueshmeria e nje numri variabël te kantierëve, e përbëre nga dy konteniere dhe një numër I përshtatshëm I tualeteve kimike te lëvizshëm, do te merret ne konsiderate përgjatë Lot 1, përkohësisht te ndodhur ne zonat e strukturave te prishjeve/ndërtimit/rindërtimit.

Furnizimi me ujë do te sigurohet nga depozite uji, te cilat do te rimbushen periodikisht, ndërsa furnizimi me elektricitet do te sigurohet nga një gjenerator ne rast se një lidhjeje te përkohshme me rrjetin elektrik ekzistues lokal mund te rezultojë i pamundur.

Si reference, një projekt i detajuar i kantierëve te lëvizshme i është bashkangjitur raportit aktual nen Aneksin TD DD CW CP SA 007.

**7 – GURORET, IMPIANTET E COPETIMIT, FABRIKAT E PRODHIMIT MIKS TE ASFALTIT DHE BETONIT**

Siç është detajuar ne kapitullin 5 – Çështjet Mjedisore – paragrafët f), g), h) dhe i) Hapja/përdorimi I guroveve dhe gropave te testimit si instalimi I impiantet e copëtimit, fabrikat e prodhimit miks te asfaltit dhe betonit nuk janë marre ne konsiderate ne brendësi te kushteve te disponueshme ne kantieret tipike.

Katër burimet e përmendura te ashpërsisë dhe materialit te përpunuar janë te disponueshem brenda një distance te arsyeshme nga vendndodhja e punimeve te zgjerimit te Superstradës Sh2, e specifikuar si me poshtë:

- 1- Km 5+100 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit miks te betonit 63m<sup>3</sup>/h – distanca: me pak se 1 km
- 2- Km 11+300 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit agregat: 36m<sup>3</sup> – distance: 2km
- 3- Km 11+300 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti i prodhimit te betonit miks: 100 m<sup>3</sup>/h – distanca: 7 km
- 4- Km 11+300 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit agregat: 120/140m<sup>2</sup>/h – distanca: 13 km
- 5- Km 11+300 ne anen veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit agregat: 120/140m<sup>2</sup>/h – distanca: 15 km
- 6- Km 11+300 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit agregat: 120m<sup>2</sup>/h – distanca: 16 km
- 7- Km 11+300 ne anën veriore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit miks te Asfaltit: 60t/h – distanca: 15 km
- 8- Km 12+800 ne anën jugore te Superstradës Sh2: Kapaciteti I prodhimit miks te Betonit: 80m<sup>3</sup>/h – distanca: me pak se 1 km
- 9- Km 12+800 ne anën jugore e Superstradës Sh 2: Kapaciteti I prodhimit miks te Asfaltit: 60t/h – distance me pak se 1 km

Vërejtje : Distanca e raportuar i është referuar distancës me te afërt me gjurmën e rrugës Sh2

Një harte e detajuar e vendndodhjeve gjendet ne Shtojcën TD DD CW CP SA 001.

## 8 – PROCESI I KONSULTIMIT ME PUBLIKUN

Dimensionimi dhe kompleksiteti i Punimeve për tu realizuar për zgjerimin e Superstradës Sh2 ne nje korsi te trete do te ndikojte direkt ne shkalle te ndryshme, ne kohe dhe ne jetën ne përgjithësi te nje numri te konsiderueshëm përdoruesish dhe rezidentesh përgjatë tokave te përfshira, te vlerësuara ne rreth 400.000 individë. Një numër shtese prej 1.500.000 individësh vlerësohet te preket indirekt përgjatë rajonit Tirane – Durres.

Ky fakt do te kërkoje një përgatitje te përshtatshme te publikut per pengesat e mundshme qe do te ndikojnë për një periudhe specifike kohore te udhëtare, bizneset dhe komuniteti lokal.

Është me vlere te theksohet se ndikimi i zbatimit te Punimeve do te jete variabël ne përputhje me alternativën e përzgjedhur nga Klienti, p.sh:

1. Ekzekutimi i te 3 Loteve ne te njëjtën kohe: **Impakt Maksimal**
2. Ekzekutim i një Loti për kohe: **Impakt i Moderuar** (opsioni i cilësuar)

Shqetësimet kryesore te pritshme qe do i informohen paraprakisht publikut, janë listuar si me poshtë:

1. Pamundësia e përdorimit te lire te Superstradës Sh2 ndërmjet Tiranës dhe Durrësit
2. Kufizimi i shpejtësisë se trafikut përgjatë segmenteve dhe nen-segmenteve nen punimet e zgjerimit
3. Limitime dhe kufizime te herëpashershme ne rrethrotullimet, kryqëzimet, nyjet ne nivel, mbikalimet dhe nënkallimet, e përfshira ne procesin e zgjerimit
4. Limitim i përdorimit te herëpashershëm te mbikalimeve te strukturave metalike te këmbësoreve te përfshira ne procesin e zgjerimit, për shkak te shkatërrimit dhe rindërtimit.
5. Devijim i trafikut te mjeteve te lehta ne rrugën ekzistuese lokale paralele
6. Transit i trafikut te mjeteve te lehta përmes zonave urbane dhe gjysme-urbane përgjatë segmenteve te përzgjedhura te devijimit
7. Kufizim i transitit te mjeteve te renda ne destinacion trafiku me nje kalim përgjatë segmenteve nen zgjerim
8. Mundësi e përshtatjes se trafikut te mjeteve te lehta ne nje pike te Superstradës Sh2 Lot 1 me qellim menaxhimin e devijimit te trafikut
9. Proces i zgjeruar i shpronësimeve te pronave dhe aktiviteteve tregtare qe preken nga zgjerimi i gjurmës se Superstradës Sh2, Lot 1

Te gjithë shqetësimet e mësipërme do te informohen paraprakisht palëve te interesuara përmes përdorimit te medias se përshtatshme (radio, TV, gazeta, website etj) dhe do te përditësohen çdo dite gjate periudhës se ndërtimit nëpërmjet krijimit te një buletini te dedikuar te transmetuar ne mëngjes dhe mbrëmje, nëpërmjet radios dhe televizionit.



Do të jete me rëndësi të veçante rritja e ndërgjegjësimit të publikut të përfshirë në mënyre të përditshme, si edhe me raste nga pikëpamja e avantazheve që do të sjelle të gjithë komunitetit një përmirësim i Superstradës Sh2 në një Superstrate të klasit A1, në mënyre që të parandalohen pakënaqësitë e publikut dhe ndërprerje të mundshme të aktivitetit të punimeve.