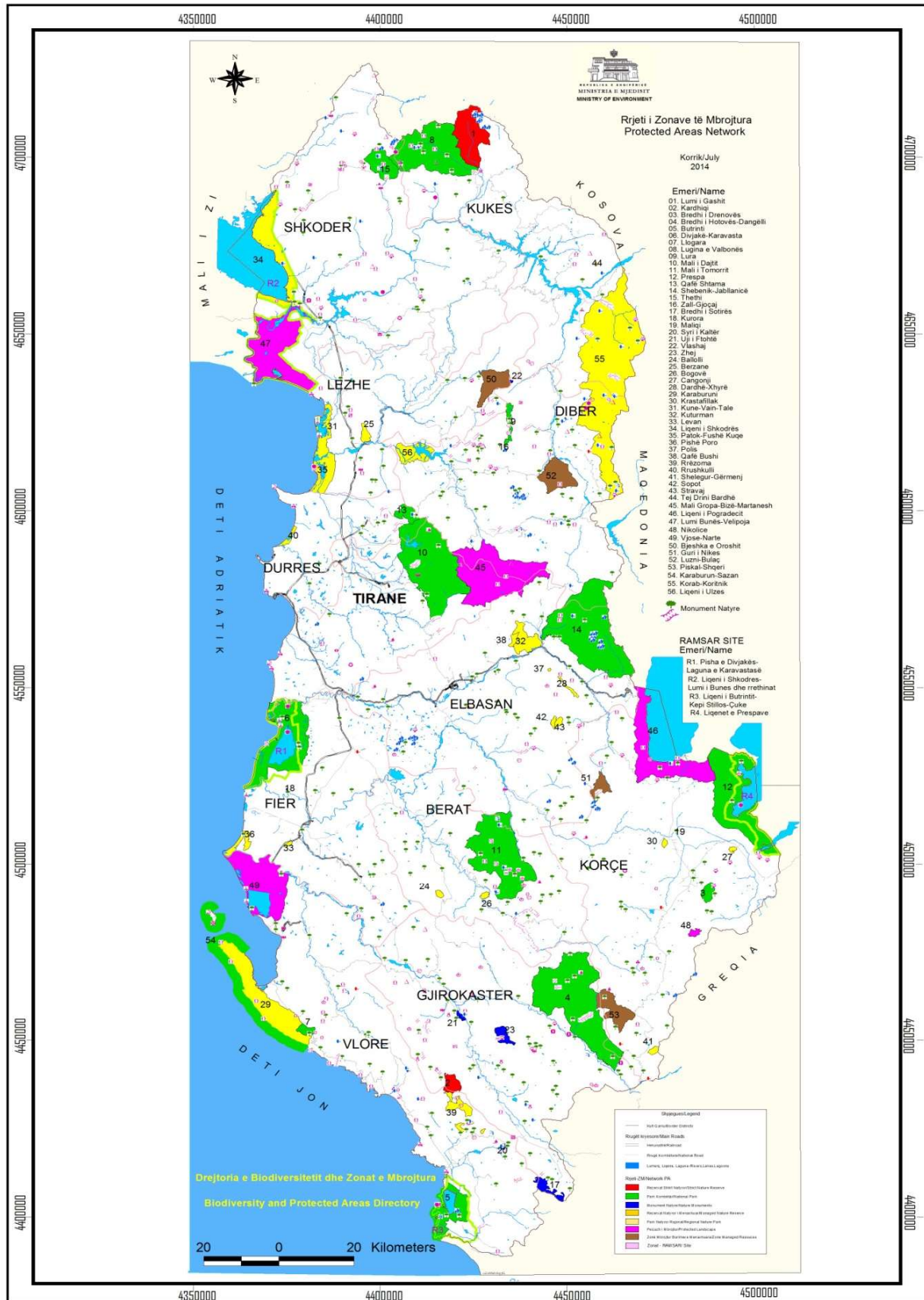


IUCN (Kutia 3). Ligji percakton perparsite dhe objektivat strategjike per menaxhimin e seciles kategori te ZM-ve.

Harta ne faqe vijuese jep informacion persa i perket pamjes se zonave te mbrojtura, monumenteve te natyres dhe rezervave natyrore te menaxhuara.



### Harta 1 Zonat ekzistuese te mbrojtura ne Shqiperi

Konsulentit investigoi zonen e Projektit, dhe sic mund te shihet dhe nga harta e mesiperme, ky i fundit nuk prek ndonje nga zonat e mbrojtura.

## 2.6 Aplikimi per Deklarate Mjedisore

Ne Ligjit Nr 12, date 26.02.2015 "Per disa ndryshime ne ligjin Nr. 10440 date 7 7 2011":

Neni 3

"Zhvilluesi, per projektet me ndikim ne mjedis, qe jane subjekt i ketij ligji, paraqet pranë ministrisë, e cila ia përcjell AKM-së, dokumentacionin përkatës për procedurën e VNM-së, përfshirë:".

Neni 4

"Vendimi i AKM-së për VNM-në paraprake i dërgohet ministrisë, i njoftohet palëve të përfshira në proces dhe publikohet në faqen elektronike të AKM-së dhe ministrisë. Ministria i dërgon zhvilluesit vendimin.".

Neni 5

"Deklarata mjedisore i njoftohet palëve të përfshira në proces dhe publikohet në faqen elektronike të AKM-së dhe ministrisë. Ministria i dërgon zhvilluesit deklaratën mjedisore.".

## 2.7 Të Drejtat e Qytetareve

Ligji nr.10431 datë 09.06.2011 "Për mbrojtjen e mjedisit", percakton rolin dhe te drejtat e publikut ne ceshtjet mjedisore. Kreu VII Informacioni Mjedisor perfshin ceshtjet qe vijojne:

Qëllimi dhe funksionimi i sistemit të informacionit mjedisor

Informimi i publikut në lidhje me çështjet mjedisore

E drejta për të pasur informacion mjedisor

E drejta për padi gjyqësore

Pjesëmarrja e publikut dhe publiku i përfshirë në vendimmarrje

VKM Nr. 247, datë 30.4.2014 "Për përcaktimin e rregullave, të kërkesave e të procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut në vendimmarrjen mjedisore" eshte Vkm qe percakton rregullat, kërkesat dhe procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut gjatë vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM).

### 3. KARAKTERISTIKAT E PROJEKTIT

#### 3.1 Hyrje

Ky kapitull mundeson nje permbledhje te projektit te propozuar se bashku me nje pershkrim te detajuar te secilit nga perberesit me te rendesishem te projektit per zgjerimin e Superstrades Tirane – Durres.

#### 3.2 Pershkrimi i rruges ekzituese

Superstrada (e njohur ne vend qe prej viteve '90 si Autostrada) Tirane – Durrës fillon nga Mbikalimi i Kamzës deri tek Ura e Dajlanit. Ajo është një nga arteriet kryesore dhe më të rëndësishme të vendit, e cila lidh dy qendrat me te mëdha administrative, industriale, kulturore dhe turistike të Shqipërisë, si dhe korridoret Veri Jug dhe atë Lindje-Perëndim. Gjithashtu, një pjesë e kësaj rruge, segmenti Vorë - Durrës, është arteria kryesore e korridorit Durrës-Kukës-Morinë, i cili në rrjetin Evropian të rrugëve emërtohet E851.

Autoriteti Rrugor Shqiptar me fondet e buxhetit të shtetit për vitin 2015 ka planifikuar realizimin (nepermjet Konsulentit) Projektin “Studim – Projektim zgjerimi i Superstradës Tiranë – Durrës”.

Superstrada Tiranë – Durrës është projektuar rreth viteve 1990 sipas standartit Italian C.N.R. tipi 3, me seksion tërthor 2 x (2 x 3.5) m, korsi të kalimit me pjesë ndarëse 1.1 m dhe dy bankina nga 1.75 m të asfaltuara gjithësej me një gjerësi të kurorës 18.6 m.

Kjo superstrade lidh dy qendrat më të mëdha të vendit, Tiranën si kryeqytet dhe Durrësin si portin kryesor dhe vend turistik, sidomos për plazhin, i cili ka nje shtrirje të konsiderueshme Durrës – Golem – Mali i Robit. Në këtë mënyrë ky segment rrugor është më i ngarkuar në trafikun e mjeteve dhe arrin kulmin në periudhën e verës, sidomos vitet e fundit me ndërtimin e rrugës së re të Kukësit e më tej në drejtim të Kosovës, por pa lënë jashtë dhe zona të tjera të rajonit. Pikërisht kjo rritje e vazhdueshme e trafikut e ka bërë të domosdoshme studimin për zgjerimin e kësaj superstrade për ta sjellë në parametrat e nevojshëm për përballimin e trafikut gjithmonë e më të rënduar. Por jo vetëm kaq sepse prej vitesh në këtë segment rrugor ka patur perkeqesim te gjendjessë shtresave rrugore, çarje, dëmtime, ulje e gropëzime në gjatësi të konsiderueshme në të dy anët e rrugës, dhe veçanërisht në korsitë anësore (sidomos atë Vorë – Durrës).

Punimet për ndërtimin e superstradës kanë filluar rreth viteve 1994 – 1995. Fillimisht 9 km e para me fondet e buxhetit të shtetit dhe më pas deri në hyrje të urës Ura e Dajlanit me financime të huaja të cilat përfunduan në vitet 2001 – 2002. Kjo superstradë deri në Kryqezimin e Kasharit ka ndjekur gjurmën ekzistuese e më pas pothuajse kalon krejtësisht në gjurmën e re.

Gjithashtu më pas kjo superstradë është shoqëruar me rrugë paralele nga të dy anët deri në Vorë ku ndërtimi i tyre ka filluar në vitet 2002 – 2003 dhe ka përfunduar në vitin 2011, ku ka mbetur pa u lidhur në dy pjesë të saj në zonën e “Dekës” dhe karburant “Kastratit” në krahun e majtë.

Janë ndërtuar disa mbikalime dhe kryqëzime, fillimisht nënkalmi i Limuthit, kryqëzimi në Vorë, mbikalimi në Maminas, kryqëzimi në Sukth, mbikalimet në Fllakë dhe Shën Vlash, kryqëzimi i Shkozetit dhe i Dajlanit dhe mbikalimet hekurudhore. Të gjitha këto të parashikuara në projektin fillestar. Më pas janë ndërtuar kryqëzimi i Kasharit i ndërtuar në vitet 2004 – 2005 së bashku me rrugën e re të Aeroportit Kashar – Rinas,

kryqëzimi i Kamzës i ndërtuar në vitin 2008, rrugët hyrëse dhe dalëse në nënkalimin e Maminasit, kryqëzimi në Vorë i ndërtuar së fundi i cili bën lidhjen me rrugën ekzistuese Vorë – Shijak.

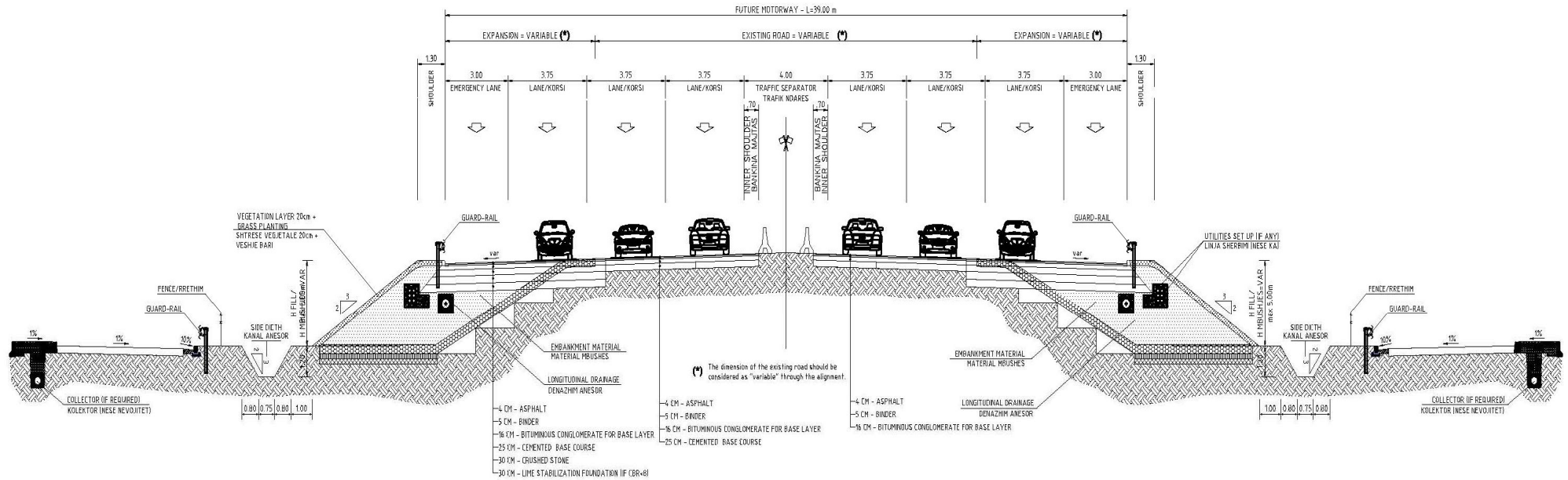
### 3.3 Projekti dhe Objektivat e tij

Duke pasur parasysh situatën e përshkruar më sipër, Autoritetit Rrugor Shqiptar i ka komisionuar Konsulentit përgatitjen e Projektit për zgjerimin e Superstradës Tirane - Durres, duke e përmirësuar dhe kthyer atë në Kategori "A" sipas Standarteve të reja të Projektimit të Rrugeve të miratuara së fundmi, që përfaqëson dhe objektivin kryesor të projektit.

Superstrada e re do të ketë një seksion tip 3x3 korsë me 3.75m gjerësi, një korsë emergjence prej 3m, dhe bankina të pa-asfaltuara 1.3m të gjera.

Në figurën më poshtë jepet seksioni tip që do të ketë infrastruktura e re në të ardhmen.

TYPICAL CROSS MOTORWAY SECTION  
CUT AND EMBANKMENT



Sipas TeR të realizuara për objektin, si edhe duke iu referuar standarteve shqiptare në fuqi dhe vecanerisht Vendimit te Këshillit të Ministrave nr. 628, datë 15.7.2015, Për miratimin e Rregullave Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve.

## Seksione tipike

### Të dhëna kryesore

- Shpejtësia minimale  $V_p=90$  km/orë,
- Shpejtësia maksimale  $V_p=140$  km/orë,
- Zgjidhja bazë me 3+3 vija kalimi dhe korsitë emergjence nga të dyja anët.
- TDMV=24000 ÷ 67000mjqete/24orë

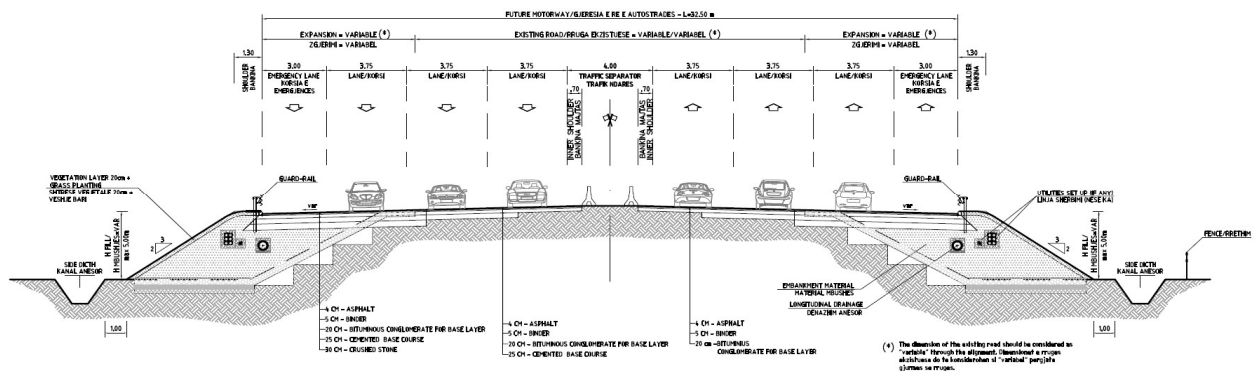


Figure 1 - Seksioni i autostradës

Sekioni tërthor i përdorur në projekt është i përbërë me tre vija kalimi. Gjërësia totale e rrugës është 35.10m. Në këtë gjërësi do kemi pjesën qendrore në të cilën do jenë pozicionuar dy trafik ndarës dhe dy bankina të veshura në secilën anë. Në dy anët e secilit drejtim do jenë dy korsitë emergjence dhe dy bankina të paveshura me gjërësi prej 1.3m në secilin krah.

### Gjërësia e korsisë

Gjërësia e korsisë së kalimit për këtë kategori rrugë është 3.75m dhe korsia e emergjencës është konform normave dhe seksionit tip për këtë kategori, 3.0m

### Gjërësia e bankinës

Gjërësia e bankinës së paveshur për rrugën e kategorisë "A" të projektit të propozuar është marë 1.30m, kjo për të patur mundësi për të vendosur guard rail apo rrethimin e autostradës.

## Mbingritja e trasesë së rrugës

Mbingritja e trasesë së rrugës është marë 7%, në pjesën lakore të kthesës. Në pjesën e lakoreve me rreze të ndryshueshme mbilartësimi është gradual dhe është shfrytëzuar gjithë gjatësisë së saj.

## Distanca e shikimit për ndalim

Kontrollet për distancën e shikimit në projekt janë bërë për një distancë shikimi për ndalim  $L=200m$ , kjo distancë ka diktuar dhe zgjerimin e disa kthesave për të rritur pamshmërinë e rrugës. Më sipër janë përmendur të gjitha kthesat ku ndërhyjmë për të realizuar zgjerimet për pamshmërinë e rrugës.

## Gjërësia e trafik-ndarësit.

Gjërësia e trafik ndarësit është 2.6m distanca ku do vendosen dy trafik ndarësit prej betoni me një hapësirë bosh midis tyre dhe dy shirita prej 0.7m në secilen anë duke e bërë gjërësinë totale të trafik ndarësit 4.0m

## Rruga sekondare afer Karburant Kastratit

Në progresivën 2+100km në krahun e majtë drejtimi Tirane –Durres propozohet një rrugë kalimi e cila do shërbejë për aksesin e qendrave të banuara apo bizneseve me rrugen sekondare ekzistuese. Gjatësia totale e kësaj rruge është  $L=520m$ .

Seksioni i kesaj rruge nuk mund te jete sipas standarteve ne fuqi te projektimit te rrugeve , kjo per shkak te faktit, se pas zgjerimit te superstrades mbetet nje hapesire e limituar e disponueshme me gjeresi kalimi 6 m dhe me nje bankine 0.5 m ne anen e djathte (ne anen e autostrades) . Kjo rruge do te lidhet si ne fillim dhe ne fund te saj me rrugen sekondare ekzistuese duke u plotesuar me sinjalistiken e domosdoshme. Shpejtësia e projektimit të këtij aksi është marë 40km/h.

## Rruga Sekondare e City Park

Në km 6+250 te autostrades, do të realizohet një rrugë e re sekondare e cila do të shërbejë për një vazhdimësi të rrugës sekondare të krahut të majtë drejtimi Tirane –Durres. Kjo rrugë propozohet të kalojë në pjesën e pasme të qendrës tregtare City Park duke u bashkuar me rrugen sekondare ekzistuese ne km 7+775 te autostrades . Gjatësiatotale e kësaj rruge është  $L=2295m$ .

Shpejtësia e projektimit të këtij aksi është marë 60km/h.

Qëllimi kryesor i realizimit të këtij aksi është vazhdimi i rrugës sekondare pa ndërpreje në drejtim të qytetit të Durrësit,

Kjo rruge eshte projektuar me dy tipe seksionesh sipas standarteve ne fuqi te projektimit te rrugeve. Nga km 0+000 ÷ 0+850 eshte menduar te projektohet me seksion tip F2 –Ekstraurban , nga km 0+850÷ 1+300 do te kete seksion tip F2 –Urban dhe nga 1+300÷2+295 me seksion tip F2 –Ekstraurban. Seksioni F2- Urban vendoset per arsye se ne kete pjese te rruges kemi zone te banuar si dhe disa biznese private.



### Rruga Sekondare afer hekurudhes

Në km 8+525 në krahun e djathtë drejtimi Tirane –Dureszgjerimi i autostradës ndikon ne gjurmen e rrugës sekondare ekzistuese. Për këtë qëllim behet e domosdoshme projektimi i një segmentite ri te rrugës sekondare duke e devijuar rrugen ekzistuese ne krahun e djathte ne pjesen ku aktualisht ndodhet gjurma e hekurudhes ekzistuese.Pra devijimi I ketij segmenti sjell dhe devijimin e gjurmes se hekurudhes ekzistuese ne nje distance  $L= 1055$ .

Skcioni I kesaj rruge eshte e tipit F2-Ekstraurbane por me ndryshimin se ne krahun e djathte ne vend te bankines se pashtuar do te vendoset trotuar, kjo per te realizuar nje lidhje me trotuarin ekzistues.

Gjatësia totale e kësaj rruge është  $L=616m$ .

Shpejtësia e projektimit të këtij aksi është marë  $60km/hr$ .

### Rruga Sekondare afer Nyjes ne Disnivel te Vores

Per shkak te nderhyrjeve ne Nyjen ne disnivel te Vores , eshte paraqitur e nevojshme rikonfigurimi i rrruges ekzistuese sekondare ne anen e majte drejtimi Tirane-Durres.Kjo rruge do te beje te mundur lidhjen e banesave si dhe te bisneseve me rrethrotullimin qe do te rindertohtet.

### Rruga Sekondare afer Sukthit (mbikalimi n.1)

Ne progresiven 21+575 te Autostrades Tirane – Durres,duke konsideruar gjërësinë e re të saj është e domosdoshme rindërtimi i një mbikalimi të ri paralel më atë ekzistues.

Ky mbikalim do te ndertohet ne anen lindore te mbikalimit ekzistues. Vendndodhja e re u zgjodh per te mbajtur ne operim mbikalimin ekzistues, derisa te finalizohet i riu.Ky fakt eshte gjithashtu i rëndesishem pasi mbikalimi eshte i nevojshem per te siguruar lidhjen veri – jug ne propozimin e Nyjes se Sukthit.

Gjithashtu në këtë pjesë është propozuar të rindërtohet rruga në krahun e majtë te autostrades drejtimi Tirane-Durres e cila ka një gjatësi  $L=1114m$ . Ndërsa rruga e re në krahun e djathtë e cila do të rindërtohet si pasojë e rikonfigurimit të zonës per shkak te zgjerimit te autostrades si dhe dhe te rakordimit ne profil me mbikalimin e ri.Kjo rruge ka një gjatësi  $L=318m$ .

### Rruga Sekondare afer fshatit te Fllakes (Mbikalimin.2)

Ne progresiven 25+465 te Autostrades Tirane – Durres,duke konsideruar gjërësinë e re të saj është e domosdoshme rindërtimi i një mbikalimi të ri paralel më atë ekzistues.

Mbikalimi i ri do te ndertohet ne anen perendimore te atij ekzistues. Vendndodhja e re ishte nje zgjedhje qe u percaktua per te reduktuar shpronësimet dhe prishjen e banesave ekzistuese. Ky mbikalim u propozua te ri-ndertohej ne nje vendodhje te re , ne menyre qe mbikalimi ekzistues te mbahej ende nen operim deri ne finalizimin e te riut. Gjatësia totale e rrrugës së propozuar është  $L=492m$ .Per te bere te mundur lidhjen e rrugicave perreth me rrugen e re u paraqit e nevojshme te ndertoheshin disa rruge te reja te pa asfaltuara me gjeresi 4 ml dhe me bankina 0.75m.Keto rruge kane gjatesi perkatesisht : $L=266 ml$ ,  $L=275$  dhe  $L=64ml$ .

### Rruga Sekondare fshatit te Shen Vlashit (mbikalimi nr.3)

Ne progresiven 28+075 te Autostrades Tirane – Durres, duke konsideruar gjërësinë e re të saj është e domosdoshme rindërtimi i një mbikalimi të ri .

Ky mbikalim e re do te rindertohet ne te njejtin vend me ate ekzistues. Ne kete rast, per shkak te afersise se banesave dhe pronave private, nuk ishte e mundur qe te rindertohej ne nje vendndodhje te re. Per shkak te ketij fakti, do te jete e nevojshme qe pas prishjes te perdoret nje rruge e ndryshme per te lidhur anen veriore me ate jugore dhe anasjelltas. Gjate fazes se ndertimit, do te perdoret mbikalimi i Shkozetit.

Gjatësia totale e rrrugës së propozuar është L=460m. Per te bere te mundur lidhjen e rrugicave perreth me rrugen e re u paraqit e nevojshme te ndertoheshin disa rruge te reja te pa asfaltuara me gjeresi 4 ml dhe me bankina 0.75m. Keto rruge kane gjatesi perkatesisht :L=130 ml, L=152 dhe L=410ml.

### Rruget Dytesore ne afersi te Nyjes se Gjirit te Lalzit

Ne progresiven 17+100 – 18+000 afer Nyjes se Gjirit te Lalzit ne anen e djathte eshte propozuar nje rruge dytesore, e cila do te sherbeje per lidhjet e nyjes me rrugen ekzistuese dytesore, duke i dhene funksionalitetin e duhur ne te dyja anet.. Rruga ka nje seksion terthor te zones ekstraurbane, te kategorise f2. Shpejtesia e aksit eshte marre 60km/h.

## 4. TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE, TERRENI DHE PEISAZHI

Ndertime te interesit historik dhe kulturor merren ne konsiderate ne kete kapitull.

### 4.1 Trashegimia Arkeologjike dhe Kulturore

Monumentet e trashegimise kulturore jane ne nje distance te mjaftueshme nga rruga e propozuar dhe per kete nuk kerkohet studim i vecante.

#### Ndikimet ne Trashegimine Arkeologjike dhe Kulturore

Eshte shume evidente nga studimet se rruga e propozuar nuk do te kete asnje impakt te rendesishem ne terrenet historike kulturore apo arkeologjike per shkak te distances ndermjet rruges se propozuar dhe terrenet me interesit arkeologjik, Monumentet e trashegimise kulturore jane ne nje distance te mjaftueshme nga rruga e propozuar dhe per kete nuk kerkohen masa te vecanta mbrojtjeje.

### 4.2 Terreni, Peisazhi dhe Trashegimia Kulturore

Ky seksion merret me mjedisin ne kushtet aktuale (linja Baze). Nje theks i vecante duhet t'i jepet faktit qe ambjenti ka nje njesi te balancuar mire qe ndikohet shume nga ndyshimet. Mjedisi duket te konsiderohet si teper dinamik dhe vecanerisht i nderprere nga nderhyrja njerezore.

#### Karakterit i Terrenit

Aksi rrugor Tiranë-Durrës kalon në terren fushor përkatësisht në fushën e Tiranës, gjithashtu pershkon edhe relieve të ngritura kodrinore me lartesi te vogla si në kodrën pranë mbikalimit të Kasharit, kodrën pranë mbikalimit të Sukthit si dhe në kodrën pranë Rashbullit. Autostrades Tirane-Durres, ne pjesen e pare kalon ne zone industriale dhe nga qytetit i Vores deri ne uren e Dajlanit pejsazhi alernohet me zonat e banuara rurale me ato industrial.

#### Ndikimi ne terren dhe peisazh

Terreni dhe impaktet vizuale do te jene me te dukshme gjate fazes se ndertimit dhe ne nje kohe te shkurter pas perfundimit kur masat lehtesuese nuk zbatohen ose kane efekt te limituar. Objektet e trashegimise kulturore jane mjaft larg rruges keshtu qe konteksti vizual i tyre nuk do te ndryshohet shume nga projekti.

Ne pergjithesi efektet negative do te verehen tek ndertesat ne afersi te rruges. Gjithashtu ndertesat qe jane ne afersi te mund te perjetojne pengese vizuale

Impakti i pergjithshem nga afatshkurter deri ne afatmesem ne rrugen e propozuar te karakterit te terrenit eshte konsideruar te jete ne nivelin e ulet.

Impakti afatgjate i rruges ne peisazh gjithashtu konsiderohet te jete ne nivel te ulet.

## Masat Lehtesuese per Terrenin dhe Peisazhin

### *Te pergjithshme*

Ne kete aspekt gjurma e rruges eshte perzgjedhur qe te kete sa me pak impakte ne pronat private, tiparet topografike, pemet dhe kudo qe eshte pare si e mundur. Megjithate, si me cdo ndertim tjeter disa lloje impaktesh jane te pashmangshme dhe kudo qe ato do shfaqen jane propozuar masa te nevojshme per t'i zbutur ato.

Objektivat e punimeve te peisazhit ne lidhje me zgjerimin e rruges jane si me poshte:

- Te zhvillohet nje peisazh, karakteri i te cilit lidhet me llojet, shkallen dhe llojshmerine e peisazhit ekzistues;
- Te zhvillohet nje strukture pejsazhi i cili integron fizikisht dhe vizualisht rrugen e propozuar me terrenin perreth.
- Te pakesohet efekti negativ i pengesave vizuale.
- Te mbrohet, ri-behet ose pasurohet pejsazhi ekzistues, i cili preket direkt ose indirekt nga rruga;
- Te lehtesohet krijimi i kushteve per rritjen e sigurise dhe kenaqesise se udhetimit, dhe
- Te rritet ne maksimum numri i pamjeve terheqese gjate udhetimit pa perkeqesuar pamjen nga pronat pergjate rruges.

### *Faza e Ndertimit*

Kontratat do te lidhen ne menyre qe te sigurohet nje praktike sa me e mire pune si edhe qe te zvogelohen impaktet negative qe vijne si rezultat i ndertimit ne nivelin me te ulet te mundshem dhe qe sigurojne makinerite qe operojne brenda skemes ne zonen e ndertimit i zbatojne ato.

Zonat e depozitimit do te pozicionohen ne menyre qe te menjanohen impaktet e metejshme ne pronat private e banesat ekzistuese, pemet, gardhimet, dranzhimet etj. dhe si te tilla do te kene prioritet per tu ndertuar.

Natyra e perhershme e impakti do te ndikoje gjithashtu ne pronat e shtepive private perreth vetem ne ato seksione ku kjo prone eshte ne afersi te rruges se propozuar. Megjithate, masat lehtesuese jane marre per te minimizuar ne maksimum impakte te tilla te banoret.

## 5. BURIMET NATYRORE

### 5.1 Klima

Autostrada Tiranë - Durres ( dhe të gjithë zonën Tirane Durrës) bën pjesë në Nënzonën Klimatike Mesdhetare Fushore Qëndrore. Kjo nënzonë karakterizohet prej dimrash të butë me ndikim të fortë detar dhe verë të nxehtë. Reshjet mesatare vjetore lekunden në kufijtë 950-1200mm. Numri i ditëve me shira më të mëdhenj së 1.0mm lëkundet nga 85 në 100 ditë. Shirat, në përgjithsi nuk janë të rrëmbyeshëm. Renia e borës është dukuri e rallë dhe nuk mund të flitet për shtresë të qëndrueshme të saj. Lartësia maksimale e borës arrin zakonisht 5 deri 10 cm dhe rallë herë 15-17cm.

Regjimi termik paraqitet i njëtrajtshëm. Temperatura mesatare vjetore lëkundet nga 15-16 °C. Dimri përgjithsisht është i butë. Kështu, temperatura mesatare e janarit lëkundet nga 6 -7 °C. Minimumet absolute të temperaurës lëkunden nga -3 deri -5 °C, ndërsa vetëm në raste të rallë mund të vrojtohen temperatura më të ulta. Periudha me ngrica është e shkurtër dhe numri i ditëve me ngrica mund të arrijë deri 15-20 ditë në vit, gjatë të cilave temperature minimale zbret nën zero ose është e barabartë me të.

Era fryn përgjithsisht nga dy drejtime. Gjatë gjysmës së ftohtë mbizotëron juglindja, pa përjashtuar veriun. Në gjysmën e ngrohtë mbizotëron veriperëndimi. Shpejtësitë e erës në pjesën e autostradës Tirane - Vorë kanë vlera mesatare ndërsa në sektorin Sukth- Durrës ato janë ndër më të lartat që vrojtohen në vendin tonë.

Studimi klimatik i detajuar bazohet mbi të dhënat e stacioneve meteorologjike të Tiranës dhe Durrësit.

#### Rrezatimi diellor dhe diellzimi

Rrezatimi diellor eshte burimi kryesor i energjise, percakton motin dhe klimen. Transmetimi i energjise drej tokes ndodh nepermjet rrezatimit, percjellshmerise dhe konveksionit.

Për të dhënat e këtij treguesi i jemi referuar vetëm stacionit ne Tirane dhe Durres dhe janë analizuar të dhënat e Atlasit Klimatik të Republikës së Shqipërisë (Tiranë 1988). Në vlerat e këtij treguesi rol të rëndësishëm luan pozicioni topografik, të hapur në drejtim të perëndimit, si dhe konfiguracioni i relievit. Zgjatja faktike e diellzimit në mesatare vjetore është 2617orë, për janarin 125 orë, korrikun 350 orë. Zgjatja relative e diellzimit është për janarin (45%), korrikun (80%) dhe vjetore 60%. (Referuar Atlasit Klimatik të R.Shqipërisë 1988, për periudhën 1956-1980).

Nga të dhënat rezulton se mesatarja ditore e rrezatimit të përgjithshëm diellor arrin vlerën ne korrik 6781 Kwh/m<sup>2</sup> per Tiranen dhe 6802 Kwh/m<sup>2</sup> per Durresin.

#### Shpërndarja sasiore e orëve me diell

Muaji	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nentor	Dhjetor	Mes. Ditore
Tirane	1830	2468	3346	4468	5602	6477	6781	5990	4619	3229	1981	1546	4036
Durres	1840	2559	3504	4693	5730	6557	6802	6029	4631	3190	2018	1567	4115