

REPUBLIKA E SHQIPERISE
BASHKIA TIRANE



PROJEKTI: STUDIM - PROJEKTIM
“NDËRTIMI RRUGËS "ZEF SEREMBE”
FAZA : PROJEKT ZBATIM

RAPORTI TEKNIK
PËR VNM

DHJETOR 2023

PERGATITUR NGA BOE: SEED CONSULTING & ATELIER 4



Përmbajtja

1. QËLLIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR	4
1.1. Hyrje.....	4
1.2. Qëllimi.....	7
1.3. Realizimi i projektit	7
1.4. Përshkrimi i projektit.....	10
2. PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT.....	11
2.1. Koordinatat Gjeografike.....	11
2.2. Analiza e gjendjes ekzistuese	11
3. INFORMACION PËR QENDRAT BANUARA NË ZONËN E PROPOZUAR TË PROJEKTIT	16
3.1. Sistemi urban i Tiranës.....	16
3.2. Objektet e Trashëgimisë Kulturore	19
3.3. Ndikimi në cilësinë e ajrit gjatë fazës së zbatimit të projektit	19
3.4. Masat zbutëse korrigjuese për ruajtjen e cilësisë së ajrit.....	19
3.5. Plani i detajuar për menaxhimin e zhurmave gjatë fazës së ndërtimit	20
3.6. Infrastruktura e menaxhimit të mbetjeve	21
4. SKICA DHE PLANIMETRI TË PROJEKTIT SI DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT, SI DHE METODA PËR NDËRTIMIN E TIJ DHE PROCESI NDËRTIMOR.....	26
4.1. Mënyrat dhe Metodat që do të Përdoren për Ndërtimin e Objekteve dhe Strukturave të Projektit.....	26
4.2. Skica dhe planimetri të projektit dhe strukturave të projektit.....	28
5. PËRSHKRIMI I PROCESVEVE NDËRTIMORE DHE TEKNOLOGJIKE.....	35
5.1. Përshkrimi i proceseve.....	35
5.2. Lëndët e para	35
5.3. Pajisjet dhe makineritë	36
5.4. Produktet përfundimtare të projektit.....	37
6. KOHËZGJATJA E REALIZIMIT TË PROJEKTIT TË PROPOZUAR DHE KOHËZGJATJA E FUNKSIONIMIT TË TIJ... 38	38
7. LËNDËT E PARA TË CILAT DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN E STRUKTURËS.....	40
8. INFORMACION PËR LIDHJET E MUNDSHME TË PROJEKTIT ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH	41
9. ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSIDERATË	41
10. INFORMACION PËR OPERIMIN DHE LËNDËT E PARA GJATË OPERIMIT.....	41
11. AKTIVITETE TË TJERA QË MUND TË NEVOJITEN PËR PROJEKTIN E ZBATIMIT	41
12. LEJE, LICENCA SI DHE AUTORIZIME APO LICENCA PËR OPERIM.....	41
13. KOPJE TË LEJEVE, AUTORIZIMEVE, LICENCAVE TË ZHVILLUESIT	42

LISTA E FIGURAVE

Figura 1: Planimetria e Rrugës "Zef Serembe"	5
Figura 2: Gjurma e zonës së projektit	6
Figura 3: Pamje e Rrugës Zef Serembe	9
Figura 4: Harta e piketimit të zonës së projektit sipas koordinatave përkatëse	11
Figura 5: Foto të vegjetacionit në zonën e projektit.....	15
Figura 6: Planvendosja e strukturës së propozuar.....	15
Figura 7:Harta e shpërndarjes së popullsisë.....	17
Figura 8: Distanca e projektit nga vendbanimet.....	18
Figura 9: Zonat sipas mbulimit me shërbimin e mbetjeve – PPV Tiranë 2017	26
Figura 10: Planimetria e rrugës.....	29
Figura 11: Profili gjatësor i Aksit 1	30
Figura 12: Profili gjatësor i Aksit 1 (2)	31
Figura 13: profilet gjatësore të Aksit 2 dhe Degëzimit 1.....	32
Figura 14: Seksioni tërthor tip.....	33
Figura 15: Planimetria e ndërhyrjeve.....	34
Figura 16: Pajisjet dhe makineritë	37

1. QËLLIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR

1.1. Hyrje

Aksi rrugor në studim është Rruga "Zef Serembe", e cila ndodhet në Njësinë Administrative Nr. 4 dhe nis nga kryqëzimi me Rrugën Myslym Keta e përfundon në lidhjen me rrugën paralel me Kompleksin Partizani. Gjithashtu, pjesë e detyrës së projektimit është dhe degëzimi i rrugës që çon tek Shërbimi Gjeologjik Shqiptar.

Ky aks rrugor është i gjatë rreth 510 m (duke përfshirë degëzimin që akseson SHGJSH) dhe 80 m është degëzimi i aksit 1 si propozim alternativ dhe është i shtruar me shtresa asfaltike me gjerësi rreth 4-5 m në një pjesë të saj përreth 200 m gjatësi. Pjesa tjetër e rrugës është pa gjurmë ose gjurmë e hapur rishtazi me shtresa çakëlli ose dhé natyror, pa trotuare. Në gjatësi të rrugës vërehen disa shtylla elektrike ndërsa rrjetet inxhinierike nëntokësore nuk gjenden në të gjithë gjatësinë e rrugës. Në fazat e mëvonshme mbetet për t'u konfirmuar dhe analizuar gjendja dhe funksionaliteti i këtyre rrjeteve.

Në të gjithë gjatësinë e rrugës nuk ka kanalizime të ujërave të bardha (ujëra atmosferikë) të mirëfilltë si dhe nuk ka një sistem të ndriçimit rrugor.

Shtresat rrugore janë tejet të amortizuara dhe në disa vende vërehet dhe fenomeni i krijimit të gropave me thellësi deri në disa centimetra. Ashtu si shtresat rrugore edhe ato pak metra linearë trotuare që ekzistojnë janë tejet të amortizuar dhe të dëmtuar.

Në TeR përmendet fakti që në këtë rrugë nuk ka rrjet ekzistues të ujërave të ndotura dhe as KUSH ndërsa rrjeti i ujësjellësit duhet të verifikohet.

Përgjatë rrugës si në krahun e majtë ka rrethime të pronave private me mure me blloqe betoni rreth 2 m të lartë në rreth 300 metrat e parë të aksit 1, ndërsa në krahun e majtë deri në 250 m e parë ka ndërtesa 2 katëshe të vendosura në skaj të rrugës, pjesa tjetër është terren natyral.

Përsa i përket funksionit kryesor që do të kryejë kjo rrugë në të ardhmen, ajo i përket Kategorisë Rrugë lokale "F".

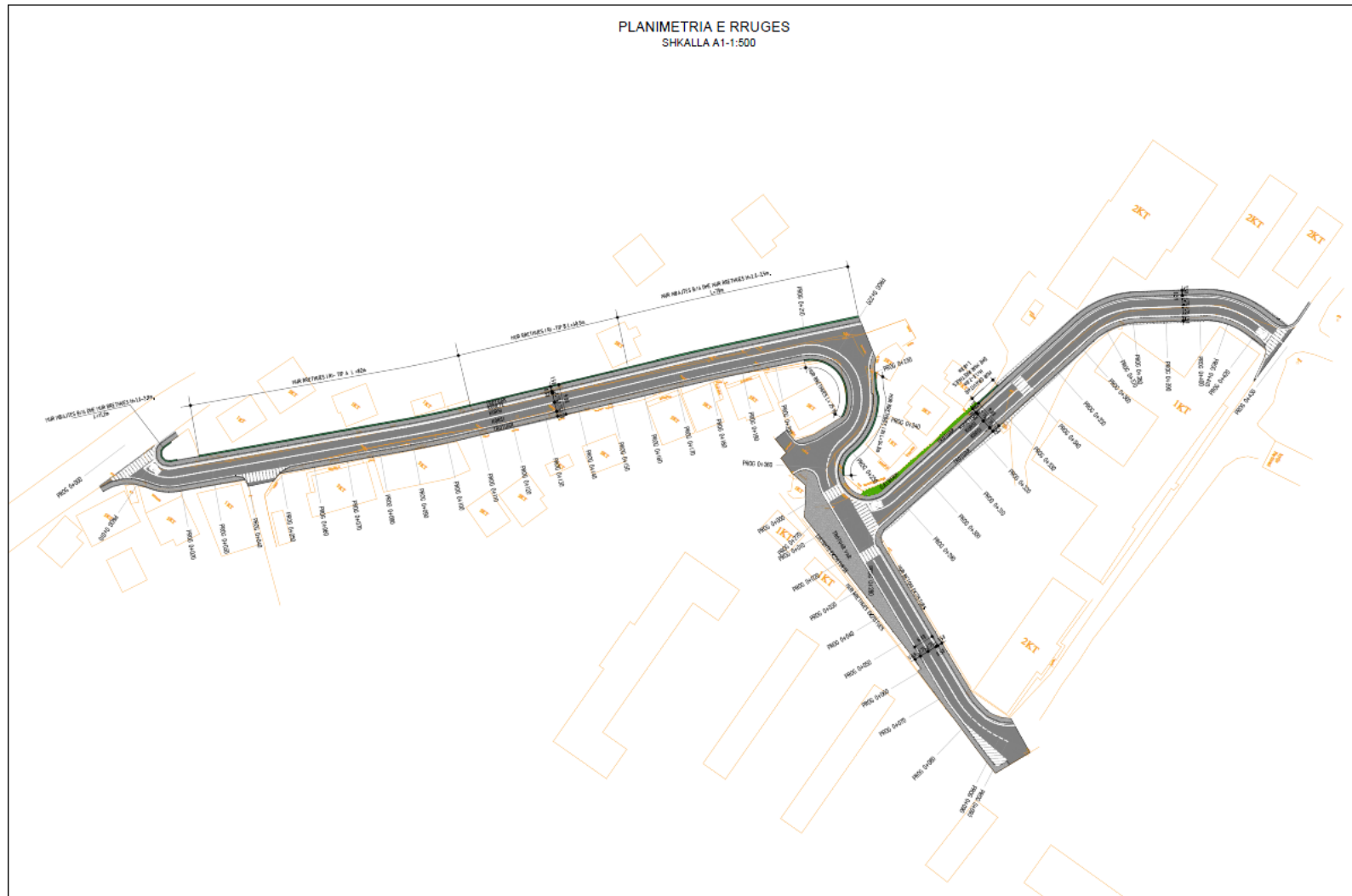


Figura 1: Planimetria e Rrugës “Zef Serembe”



Figura 2: Gjurma e zonës së projektit

1.2. Qëllimi

Objektivat e këtij studimi të vlerësuara nga Konsulenti mbeten në linjë me ato të përcaktuara në detyrën e projektimit si :

- Analizimi i gjendjes ekzistuese dhe nxjerrja e nevojave për projektimin e infrastrukturës.
- Realizimi i projekt zbatimit për rikualifikimin e rrugës duke përfshirë raportin e ndikimit në mjedis, shpronësimet e mundshme, etj.
- Projektimi gjeometrik, i shtresave, strukturave (nëse ka) sistemimi i shesheve dhe parkimeve etj.
- Përmirësimi i cilësisë, rrjedhshmërisë dhe elementeve të sigurisë në lidhje me zgjidhjet e qarkullimit rrugor.

1.3. Realizimi i projektit

Gjatë realizimit të projektit "Ndërtimi i Rrugës "Zef Serembe", janë kryer disa vizita të detajuara në terren. Projektuesi ka kryer inspektimin vizual dhe fotografimin e çdo rruge të kërkuar në detyrën e projektimit. Fotot janë realizuar me aparat me pajisje gjurmuese GPS, e cila siguron imazhe të gjeo-referuara. Gjatë vizitës së detajuar në terren janë kryer edhe audite për secilën rrugë në lidhje me gjendjen ekzistuese.

Infrastruktura rrugore ekzistuese

Nga vizitat në terren është bërë i mundur sigurimi i një informacioni të nevojshëm pamor si një arkivim i nevojshëm i çdo pjese të rrugës në hartimin e gjurmëve për variantet që do të propozohen por edhe për të përfituar informacionin e duhur në lidhje me kushtet ekzistuese të shtresave rrugore.

Pika e fillimit të projektit



Vazhdimi i gjurmës ekzistuese



Pika e lidhjes e aksit 1 me aksin 2





Figura 3: Pamje e Rrugës Zef Serembe

1.4. Përshkrimi i projektit

Standardi i projektimit të rrugës, i përdorur nga Konsulenti si referencë për të gjitha çështjet që lidhen me parametrat gjeometrikë dhe përcaktimin e gjurmëve të propozuara të rruges së re, "Zef Serembe" do të përmbushë cilësitë më të larta përsa i përket:

- Sigurisë;
- Kapacitetit;
- Sjelljes së Përdoruesve të Rrugës;
- Shpejtësisë së pranuar të Projektimit.

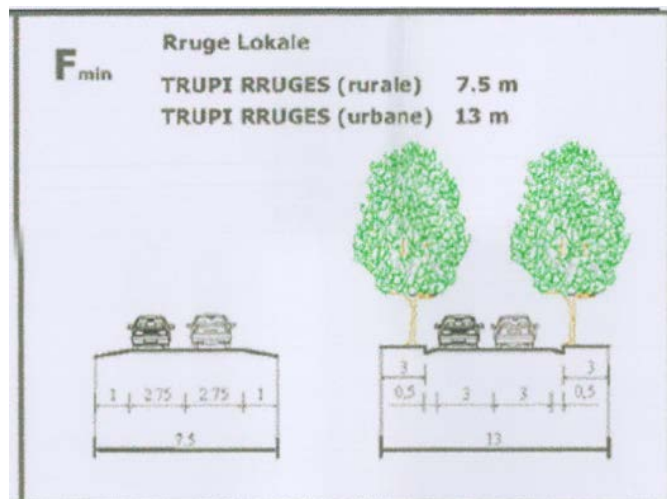
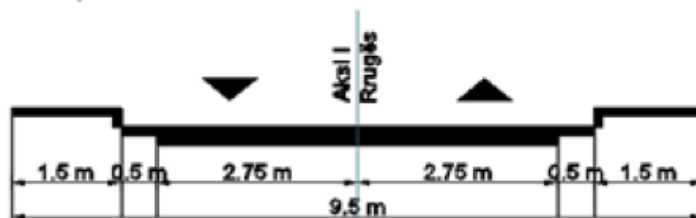
Përsa i përket funksionit kryesor që do të kryejë kjo rrugë në të ardhmen, ajo i përket Kategorisë Rrugë lokale "F".

RRUGË E KATEGORISË F

RRUGË RURALE LOKALE

Zgjidhja bazë 1+1-kors
TDMV
<1000 mjete/24orë

$V_{Dmin}=25$ km/h
 $V_{Dmax}=60$ km/h



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

- Autovetura
- Autobusë;
- Motoçikleta;
- Mjete jo motorike;
- Njerëz;
- Kafshë.

2. PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT

2.1. Koordinatat Gjeografike

Koordinatat gjeografike (Gauss-Kruger Zone 4) të projektit për Studim – Projektim “Ndërtimi i rrugës “Zef Serembe”, në Bashkinë Tiranë, Zona kadastrale nr. 8110, janë si më poshtë:

Tabela 1: Koordinatat e projektit me sistemin UTM, sipas KRGJSH dhe Gauss Kruger

Nr.	UTM		KRGJSH		Gauss-Kruger	
	X	Y	X	Y	X	Y
1	403777.5080758118	4579002.99598963	487419.694	4580207.694	4403869.753806998	4580966.582339136
2	4385391.89717447	4530063.212472275	487422.195	4580064.305	8387136.163574053	4532004.363811484
3	403514.4110594569	4578778.114850764	487159.133	4579979.728	4403606.549353074	4580741.609532182

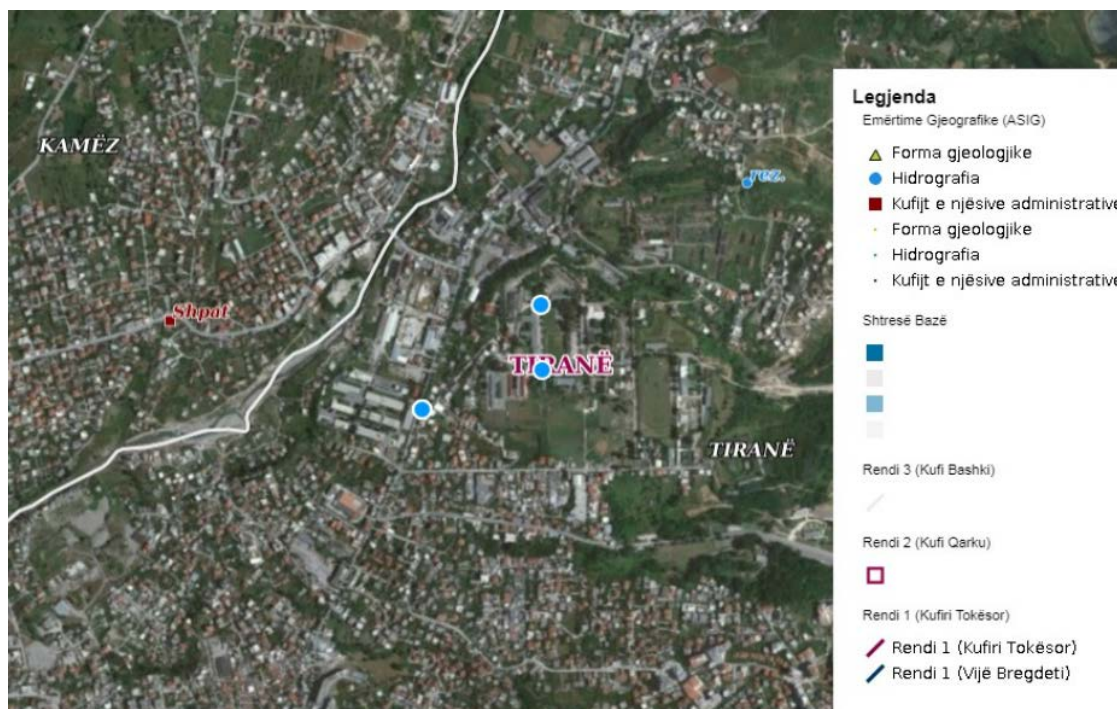


Figura 4: Harta e piketimit të zonës së projektit sipas koordinatave përkatëse

2.2. Analiza e gjendjes ekzistuese

Nga vizitat në terren është bërë i mundur sigurimi i një informacioni të nevojshëm pamor si një arkivim i nevojshëm i çdo pjese të rrugës në për të përfituar informacionin e duhur në lidhje me kushtet ekzistuese të shtresave rrugore dhe infrastrukturës ekzistuese si dhe gjendjes së bimësisë përreth tyre. Më poshtë gjenden foto të mbulesës bimore në rrugët kryesore të kryeqytetit nëpër të cilat kalon projekti. Kemi të bëjmë kryesisht me pemë e shkurre që gjenden brenda oborreve të shtëpisë si dhe zona me bar e shkurre përreth perimetrit të rrugëve që do të rikonstruktohen.









Figura 5: Foto të vegjetacionit në zonën e projektit

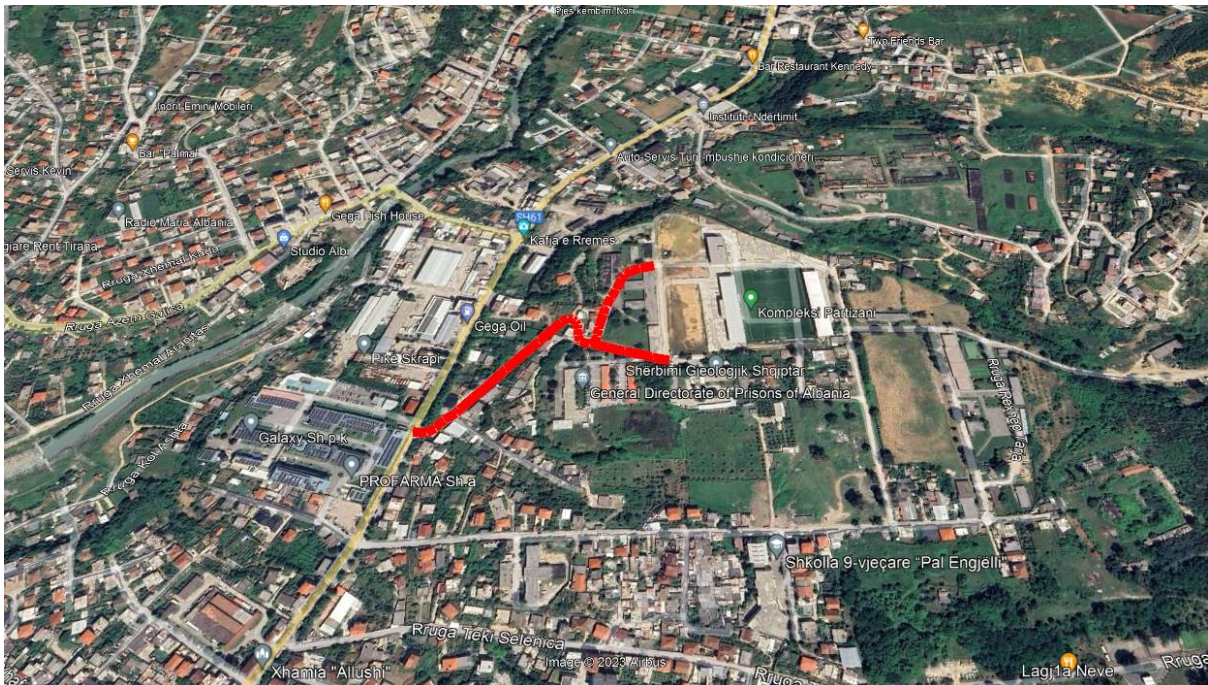


Figura 6: Planvendosja e strukturës së propozuar

3. INFORMACION PËR QENDRAT BANUARA NË ZONËN E PROPOZUAR TË PROJEKTIT

3.1. Sistemi urban i Tiranës

¹Në 25 vitet e fundit, për shkak të migracionit të brendshëm nga zonat rurale në ato urbane, qytetet më të mëdha të Shqipërisë si Tirana, Durrësi, Elbasani, etj., kanë përjetuar një proces urbanizimi të shpejtë dhe të pakontrolluar. Si në shumë shtete të tjera të zhvilluara, rezultati i këtij fenomeni dhe i mungesës së hapësirave të banimit, një pjesë e konsiderueshme e territorit është zhvilluar në mënyrë informale pa asnjë infrastrukturë apo shërbime të krijuara në to. Sfidat kryesore të vizionit 2030 të Tiranës është përmbajtja e zgjerimit urban dhe konsumit të tokës.

Nga qyteti monocentrik në qytet policentrik

Nga plani rregullator italian në ngarkim të arkitektit italian A. Brasini në 1926, qyteti i Tiranës është zhvilluar si qytet monocentrik. Brasini ka paraqitur konceptin e bulevardit monumental që shtrihet në drejtim veri – jug si aks qendror ku të gjithë funksionet administrative dhe publike duhet të zhvilloheshin. Rrjeti rrugor i propozuar ishte një kombinim ndërmjet rrjetit ortogonal dhe serisë së unazave koncentrike. Struktura e përgjithshme e qytetit është paraqitur nga masterplani italian dhe akoma sot është e pranishme në Tiranë pasi ka përbërë mënyrën e zhvillimit të saj aktual.

Centralizimi i fortë dhe përqendrimi i funksionit kryesor të qytetit së bashku me rritjen e shpejtë të popullsisë ka prodhuar trafik në qarkullimin rrugor në rrugët qendrore të qytetit dhe në të njëjtën kohë boshllëkun e shërbimeve në lagje duke i përqendruar të gjithë në qendër. Qëllimi i vizionit të Tiranës 030 është tejkalimi i dikotomisë që paraqitet ndërmjet qendrës dhe periferisë dhe krijimi i qendrave të reja brenda zonës urbane.

Popullsia e Tiranës

²Bashkia Tiranë është më e madhja në vend dhe përfshin një territor tejet homogjen. Qendra e bashkisë është Qyteti i Tiranës, i cili u shpall kryeqytet në vitin 1920, në Kongresin e Lushnjes, dhe sot është kryeqendra politike, ekonomike dhe kulturore e vendit. Bashkia e re Tiranë përfshin 14 njësi administrative.

Rritjen më të madhe të popullsisë Tirana e ka njohur pas vitit 1990, me marrjen fund të sistemit komunist. Kjo rritje erdhi kryesisht si pasojë e shpërnguljeve masive të popullsisë drejt Tiranës për mundësi më të mira jetese. Në fund të vitit 1990 qyteti i Tiranës numëronte 250 000 banorë, ndërsa sot, ky numër i kalon 800 000. Por njëkohësisht qyteti ka njohur edhe largime masive të banorëve autoktonë të tij, të cilët janë vendosur jashtë vendit në kërkim të kushteve më të mira të jetesës.

"Përqendrimi demografik" i disa zonave hapësinore ka ndodhur si rezultat i proceseve mekanike nga migrimi i banorëve që kanë ardhur nga zonat rurale, nga qytetet e tjera të Shqipërisë. Zona më e dendur për banim, sidomos në qendër është Tirana, por vihet re se dendësi më të lartë të popullsisë kanë Njësitë Administrative: Dajt me 137.31% banorë, kryesisht të ardhur nga qyteti i Kukësit, Kashari me 449.4% banorë të ardhur nga zona juglindore e Shqipërisë dhe Farka (18.8%).

¹ Plani i Përgjithshëm vendor i Bashkisë Tiranë, 2017

² Vlerësimi Strategjik Mjedisor për PPV Tiranë, 2016

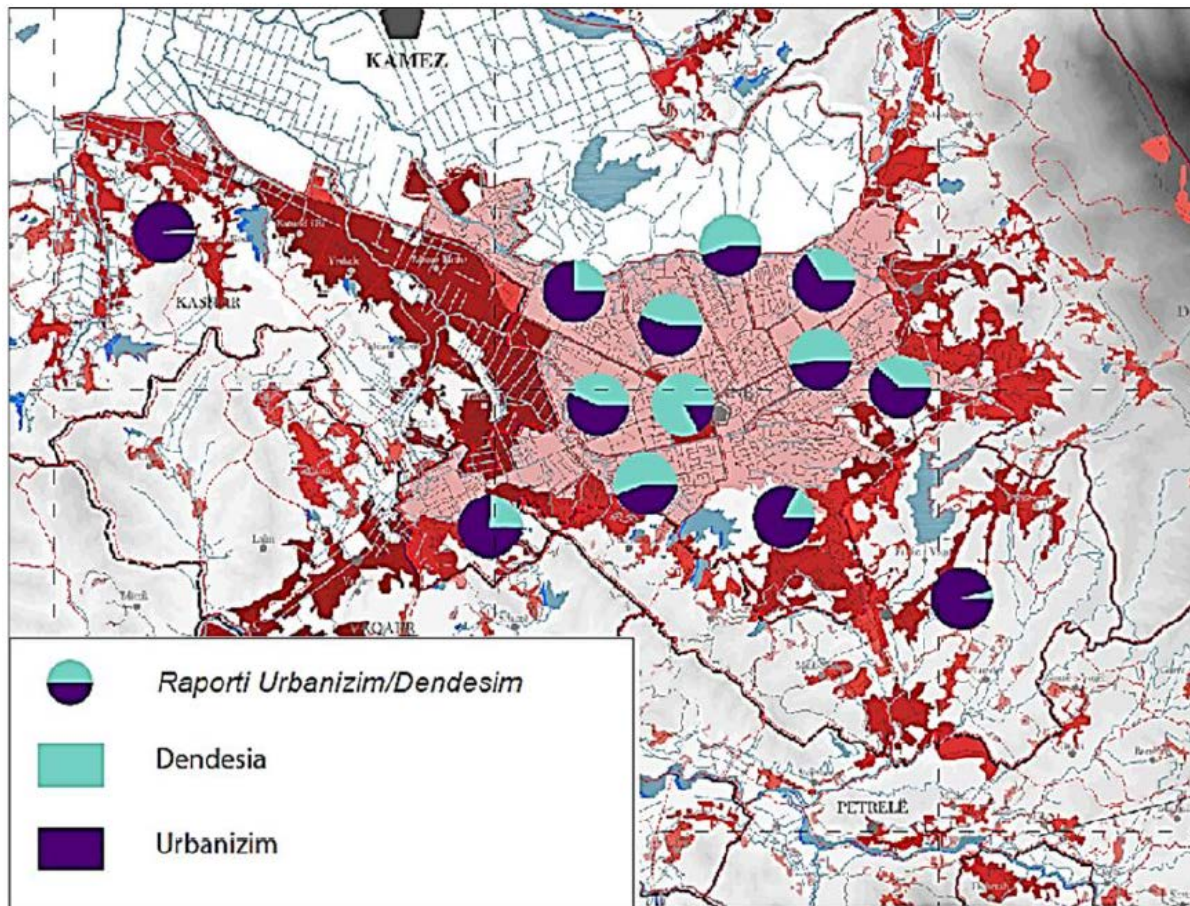


Figura 7: Harta e shpërndarjes së popullsisë

Këto njësi janë populluar nga të ardhurit e zonave të tjera periferike të Tiranës apo dhe qytete të tjera. Arsyet e ardhjes në këto zona janë ekonomike, kulturore, sociale, familjare, financiare, apo dhe pabarazitë territoriale të zhvillimit ekonomik-social për zonat nga ata vijnë. Këto njësi administrative janë pranë qendrës së Tiranës dhe sigurojnë një nivel relativisht më të mirë të zhvillimit socio-ekonomik dhe mundësi më të mira për punësim.

Rrethi i Tiranës shënon densitetin më të lartë të popullsisë në vend, më shumë se 480 banorë për kilometër katrorë në vitin 2014.

Projeksioni i rritjes së popullsisë

Projeksionet e popullsisë së Qarkut Tiranë bazohen mbi variantin e mesëm të projeksioneve kombëtare, i cili supozon lindshmëri të mesme dhe emigrim të mesëm. Është supozuar se përqendrimi i migrantëve të brendshëm do të vazhdojë të ruajë një trend konstant me atë të evidentuar në vitin 2011.

Sipas projeksioneve të popullsisë, popullsia e qarkut Tiranë nga viti 2011 (763 560 banorë) në vitin 2031 (965 108 banorë) do të rritet me rreth 26.4%. Kjo do të thotë që popullsia e Qarkut Tiranë do të rritet çdo vit mesatarisht me 1.32% të popullsisë së vitit 2011.

Qendrat e banuara në zonën e projektit

Projekti shtrihet në brendësi të zonave të banuara brenda qytetit në Rrugën Zef Serembe dhe rrugët që kryqëzohen me të, pra shtrihen në brendësi të zonës së banuar të Qytetit të Tiranës.

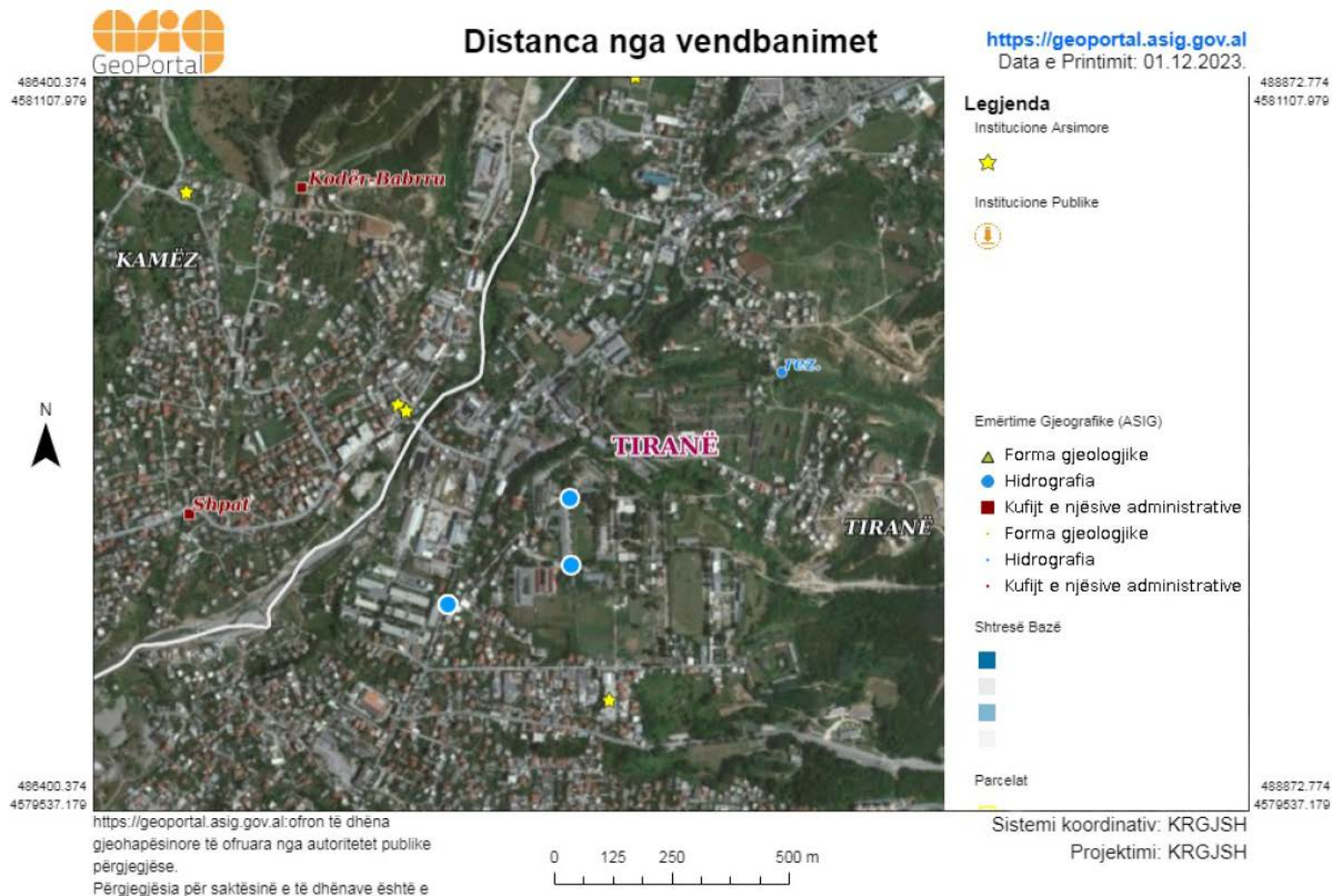


Figura 8: Distanca e projektit nga vendbanimet

3.2. Objektet e Trashëgimisë Kulturore

Brenda territorit administrativ të Bashkisë Tiranë gjenden objekte dhe monumente të trashëgimisë kulturore me rëndësi historike si: Mozaiku i Tiranës, Kulla e Sahatit, Xhamia e Et'hem Beut, Teatri i Kukullave, Kalaja e Tiranës dhe Banesa e Toptanëve, Ura e Tabakëve, ish-Bibiloteka Kombëtare, Teqja e Sheh Harasanit, Varri i Kapllan Pashës, ish-Shkolla Nëna Mbretëreshë, Namazgjaja, Pallati i Brigadave, Banka Kombëtare, etj.

Ndër të gjithë vlen të dallohet Ansambli Monumental i Qendrës, i cili përfqëson pjesën më të spikatur të trashëgimisë arkitektonike të qytetit si dhe zemrën institucionale administrative kombëtare.

Të gjitha objektet në fjalë përbëjnë pasuri të paçmueshme për qytetin ndërsa ruajtja dhe rivlerësimi i tyre është jo vetëm detyrim por dhe mundësi.

Zonat nëpër të cilat kalon projekti nuk gjenden në afërsi, apo nuk kalojnë nëpërmjet objekteve të trashëgimisë kulturore të njohura dhe për rrjedhim nuk rrezikojnë të çënojnë asnjë prej tyre. Projekti zhvillohet në rrugë ekzistuese të kryeqytetit.

3.3. Ndikimi në cilësinë e ajrit gjatë fazës së zbatimit të projektit

Zbatimi i projektit lidhet me gërmimet e materialit tokësor, asfaltimet, betonime e spostime të dherave dhe materialeve inerte, pa harruar këtu edhe automjetet e rënda që do të qarkullojnë që ngrenë edhe më shumë pluhur dhe emetojnë gazra të dëmshëm për shëndetin, etj. Sigurisht që i gjithë ky vëllim punimesh do të sjellë ngritje të grimcave të pluhurit në zonën e projektit, gjë që mund të ndikojë në ndotjen e ajrit të qytetit dhe në shëndetin e banorëve, duke qenë se projekti kalon nëpër zona të banuara. Kjo ngritje grimcash pluhuri dhe tymi automjetesh do të rëndojë e përkeqësojë edhe pse përkohësisht, pra për aq kohë sa zgjasin punimet, cilësinë e ajrit të zonave të kryeqytetit.

Faktorët që ndikojnë në rritjen e sasisë së pluhurit në ajër janë të shumtë, si kushtet e motit (era e fortë e favorizon ndotjen, shiu ul përkohësisht ndotjen), grumbullimet e inerteve për punime, të cilat për lehtësi të shfrytëzimit të tyre nga automjetet e punës, nuk mbulojnë. Ndikimi më i madh i ndotjes do të jetë në zonën ku do të zhvillohen punimet.

3.4. Masat zbutëse korrigjuese për ruajtjen e cilësisë së ajrit

Gjatë fazës së zbatimit të projektit, me qëllim uljen e ndikimeve negative në cilësinë e ajrit të zonës përreth, duhen të merren disa masa parandaluese.

Masat që rekomandohen për shmangien e ndotjes së ajrit në ndërtime të këtij lloji janë:

- Lagia në mënyrë të vazhdueshme e zonës mbartëse të pluhurit duke përdorur automjete çisternë që hedhin ujë me rrjedhje;
- Kufizimi i shpejtësisë së mjeteve në rrugë;
- Përdorimi i transportierëve të mbuluar;
- Pastrimi i gomave të automjeteve përpara se ato të dalin nga zona e ndërtimit, kur vihet re se një gjë e tillë është nevojshme;
- Grumbullimet e mbetjeve dhe inerteve të mbahen të mbuluara sidomos në ditët me erë të fortë dhe të vendosen në zona të mbrojtura nga era.

Gjatë fazës së shfrytëzimit të projektit, sidomos në zonat ku kryhen punime, do të ketë rritje të emetimeve, situatë e cila për rrjedhojë kërkon shtim të sasisë së pemëve me kurorë të gjerë për të

mënjëherë sadopak spostimet e ndotjes në banesat e qytetarëve që gjenden më pranë këtyre rrugëve. Sidoqoftë ky ndikim varet mjaft nga cilësia e karburantit të përdorur, vjetërsia e automjeteve, bllokimeve të trafikut, etj.

Ndikim tjetër që mund të ndikojë drejtpërdrejtë në objektet e banuara përreth është ai akustik, i cili është detajuar në pikën më poshtë (Plani i detajuar për menaxhimin e zhurmave gjatë fazës së ndërtimit).

Tabela 2 : Ndikimet dhe masat zbutëse/korrigjuese kryesore në drejtim të cilësisë së ajrit

Faza	Burimi i ndikimit	Ndikimi	Shkalla e ndikimit	Masat zbutëse/korrigjuese
Zbatimi i projektit	1.Kushtet e motit 2.Grumbullimet e inerteve dhe dherave; 3.Përdorimi i transporuesve pa mbulesë; 4.Qarkullimi i automjeteve	Rritet sasia e grimcave të pluhurit në zonën përreth si dhe ndotja nga emetimi i gazeve të automjeteve të rënda	I lartë	1. Lagja e shpeshtë errugës; 2. Kufizim i shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve; 3. Gjetja e një pozicioni të mbrojtur për grumbullimet e inerteve dhe dherave.
Shfrytëzimi	Rritje e volumit të trafikut si pasojë e përmirësimit të infrastrukturës	Rritje e ndotjes	I lartë	1. Shtim i sasisë së pemëve të mbjella në të dy anët e rrugës në ato zona ku vihet re se janë të nevojshme

3.5. Plani i detajuar për menaxhimin e zhurmave gjatë fazës së ndërtimit

Ndotja akustike në mjedis është e lidhur me sjelljen dhe shëndetin. Çdo tingull i padëshiruar mund të dëmtojë fiziologjikisht dhe psikologjikisht shëndetin e popullatës. Ndotja akustike shkakton bezdi, agresion, hipertension, stres të lartë, humbje dëgjimi, shqetësime gjumi apo edhe ndonjë efekt tjetër të dëmshëm. Nivele të larta të zhurmave mund të sjellin probleme kardiovaskulare, në rastet e ekspozimit kundrejt zhurmave për rreth 8 orë, mund të çojë në rritje të tensionit të gjakut me 5 shkallë, etj. Gjithashtu ndotja akustike mund të sjellë dëme të konsiderueshme edhe për faunën në mënyrë të veçantë avifaunën (zogjtë), duke dëmtuar në këtë mënyrë biodiversitetin dhe gjithë zinxhirin ushqimor.

Në një zonë me popullsi të dendur përreth siç janë rrugët e projektit mund të paraqitet problematike gjatë kryerjes së punimeve në zonat përkatëse, sidomos në rrugët ku edhe trafiku është më i rënduar. Ndikimi më i madh do të jetë gjatë periudhës së ndërtimit të projektit.

Ndikimet dhe masat zbutëse/korrigjuese ndaj zhurmave

Faza e punimeve do të shoqërohet me një numër faktorësh të cilët do të ndikojnë në rritjen e ndotjes akustike. Së pari përdorimi i eskavatorëve, kamionëve, impianteve të betonit, etj. Për këtë arsye pajisjet dhe makineritë që do të përdoren në këtë aktivitet do të plotësojnë direktivën 2000/1/14/CE të Parlamentit Evropian dhe të KE, 8 Maj 2000, do të jenë të standardit të aplikueshëm në BE për zhurmat. Zbatimi i ligjit 9774/2007, VKM 587/2010 dhe Udhëzimit 8/2007, lidhur me monitorimin dhe

kontrollin e zhurmave në qendrat urbane, do të ndikojë në përmirësimin e situatës në zonën në studim.

Tabela 3 : Ndikimet dhe masat zbutëse/korrigjuese për zhurmat gjatë zbatimit të projektit

Elementi i prekur	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Shkalla e ndikimit	Masat zbutëse/korrigjuese
Banesat e qytetarëve	Makineritë, impiantet etj.	Rritje e intensitetit të zhurmave	E mesme	Përdorimi i mjeteve në përputhje me udhëzimet dhe ligjin; Të mos punohet në oraret e pushimit të drekës dhe në orët e vona të natës.

Faza e shrytëzimit mund të shoqërohet me një rritje të vëllimit të trafikut rrugor si pasojë e përmirësimit të infrastrukturës dhe si pasojë të ndikojë në rritjen e ndotjes akustike si për qytetarët por edhe për avifaunën e kryeqytetit.

Tabela 4 : Ndikimet dhe masat zbutëse / korrigjuese për zhurmat gjatë fazës së funksionimit

Elementi i Prekur	Burimet e ndikimit	Ndikimi	Shkalla e ndikimit	Masat zbutëse/korrigjuese
Banesat e qytetarëve	Trafiku i shtuar i automjeteve	Rritje e nivelit të zhurmave	E mesme	1.Aplikimi i sinjalistikës për mospërdorimin e borive gjatë trafikut, sidomos në zona të ndjeshme 2.Nxitja e banorëve për përdorimin e biçikletave dhe jo të automjeteve si alternativë transporti
Fauna / Avifauna	Trafiku i shtuar i automjeteve	Rritje e nivelit të zhurmave	E ulët	1.Aplikimi i sinjalistikës për mospërdorimin e borive gjatë trafikut, sidomos në zona të ndjeshme 2.Nxitja e banorëve për përdorimin e biçikletave dhe jo të automjeteve si alternativë transporti

3.6. Infrastruktura e menaxhimit të mbetjeve

Që nga viti 1994, grumbullimi dhe transporti i mbetjeve i është deleguar autoriteteve vendore duke i bërë plotësisht përgjegjëse për menaxhimin e tyre. Ligji nr. 8652, datë 31.07.2000, "Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore" përcakton që mbledhja, depozitimi dhe trajtimi i mbetjeve është tërësisht një përgjegjësi organizative dhe funksionale e njësive të qeverisjes vendore.

Bashkia Tiranë përfshihet në zonën e mbetjeve 1 sipas përcaktimeve të Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve.

Tabela 5: Sasia e mbetjeve të ngurta urbane në Bashkinë Tiranë

Zona e mbetjeve / Bashkia	Regjistrimi i përgjithshëm i popullsisë 2001	Popullsia 2009	Prodhimi i mbetjeve / person /ditë	Tonët për ditë	Tonët për vit
Zona e mbetjeve 1					
Tiranë	341,453	468,718	1.5	703	256,623

Burimi: Strategjia Kombëtare e Mbetjeve 2010 - 2025

Prodhimi dhe përbërja e mbetjeve shtëpiake

Mbështetur në kushtet konkrete të çdo bashkie, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka ngritur dhe plotësuar "Regjistrin Vjetor të prodhimit të mbetjeve urbane dhe inerte sipas qarqeve". Këto të dhëna janë paraqitur në raportin e Gjendjes në Mjedis për vitin 2021, të përgatitur nga AKM, ku sasia e mbetjeve e gjeneruar nga Qyteti i Tiranës është 254,604,655 kg për vitin 2020 dhe 244,787,000 kg për vitin 2021.

Ndërsa, sipas të dhënave të marra nga Vlerësimi Strategjik Mjedisor, viti 2016, për Planin e Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Tiranë, gjenerimi i mbetjeve të ngurta urbane dhe inerte për vitin 2015 ka qenë si në tabelën më poshtë:

Tabela 6: Gjenerimi i mbetjeve të ngurta, urbane dhe inerte, për vitin 2015

Qarku	Popullsia	Sasia vjetore mbetje të ngurta shtëpiake (ton)	Sasia vjetore mbetje inerte (ton)	Sasia e mbetjeve të ngurta shtëpiake (kg / person / ditë)
Tiranë	1,165,908	2,011,327	58,743	4.7

Burimi: RGJM, 2015, AKM

Tirana gjeneron sasinë më të madhe të mbetjeve urbane, ndërsa për mbetjet inerte renditet e dyta, pas Vlorës.

Në mbetjet e ngurta që gjenerohen në territorin e Bashkisë Tiranë përfshihen të gjitha tipet: urbane, inerte, spitalore, industriale, të parrezikshme dhe të rrezikshme. Referuar të dhënave të Planit Kombëtar të Menaxhimit të Mbetjeve (Gusht 2010), struktura e mbetjeve bashkiake për Tiranën është si më poshtë:

Tabela 7: Fraksionet e mbetjeve urbane, shprehur në përqindje

Rryma e mbetjeve	Sasia e shprehur në % (Tiranë)	Sasia e shprehur në % (Kombëtar)
Organike	45.2	47.36
Dru	1.6	1.43
Letër	6.7	5.37
Karton	10.6	8.13
LD-Plastike	6.9	8.46
HD-Plastike	6.2	4.75
Qelqi	5.0	5.75
Tekstile	6.0	5.27
Metale – Ferroze	0.7	0.56
Metale me ngjyra	0.5	0.57
Produkte spitalore	0.2	0.17
Produkte gome	0.5	0.2

Inerte	5.3	7.2
Mbetje nga produkte sanitare	3.5	3.25
MPEE	0.3	0.31
Bateritë	0.04	0.02
Prodhime nga kafshët	0.8	1.08

³Menaxhimi i mbetjeve të ngurta

Menaxhimi i mbetjeve të ngurta në Bashkinë e Tiranës përballet me probleme që ndikojnë drejtpërdrejtë në mjedis dhe në shëndetin e banorëve. Ndër këto probleme përmenden infrastruktura jo e suksesshme urbane e Bashkisë duke përfshirë shërbimin e menaxhimit të mbetjeve të ngurta (MMN).

Analiza e aktivitetit të menaxhimit të mbetjeve të ngurta

Ofruesit e shërbimit të grumbullimit të mbetjeve

Bashkia e Tiranës ka gjashtë zona për grumbullimin e mbetjeve. Në BT ka tre grupe që ofrojnë shërbimin e grumbullimit të mbetjeve. Grupi i parë janë kompanitë e grumbullimit të mbetjeve të kontraktuara nga BT për të kryer grumbullimin e tyre në secilën zonë. Përveç mbledhjes së mbetjeve dhe shërbimeve të transportit, këto kompani ofrojnë fshirjen dhe larjen e rrugëve kryesore.

Grupi i dytë është *Ndërmarrja e Menaxhimit të Mbetjeve*, në varësi të Drejtorisë së Përgjithshme Nr. 1 të Punëtorëve të Qytetit dhe që ka 179 punonjës, të cilët kryejnë shërbimin e grumbullimit të mbetjeve nga parqet, hapësirat publike, tregjet dhe kantieret e ndërtimit. Kjo ndërmarrje e Bashkisë gjithashtu ndërmerr operacionet e landfillit në venddepozitimin e mbetjeve të Sharrës nën mbikëqyrjen e Drejtorisë së Menaxhimit të Mbetjeve të Ngurta, në BT.

Grupi i tretë ka të bëjë me *subjektet që grumbullojnë mbetjet urbane nga njësi ushtarake*, si Garda, industri të ndryshme, varrezat, etj., duke përdorur mjetet e tyre dhe / ose kontraktajnë shërbimin e grumbullimit dhe transportimit të mbetjeve.

Konteinerët e mbetjeve

Bashkia e Tiranës përdor konteinerë mbetjesh me një kapacitet mbajtës prej 1.1 m³, 1.7 m³, 2.4 m³ dhe 3.2 m³. Numri i konteinerëve gjithsej është rreth 3500 copë. Të gjithë konteinerët e mbetjeve grumbullohen të paktën një herë në ditë ndërsa në zonat me shkarkim të madh shërbimi kryhet 2 herë në ditë.

Sasia e mbetjeve të grumbulluara

Sasia e mbetjeve të grumbulluara nuk është matur. Gjithsesi, numri i konteinerëve të mbetjeve të grumbulluar çdo ditë është reregjistruar për secilin operator shërbimi, nën mbikëqyrjen e Departamentit të Menaxhimit të Mbetjeve.

Rikuperimi i materialeve të ricikluara

Ndërmarrja e menaxhimit të landfillit në varësi të BT-së vlerëson rreth 200 grumbullues mbetjesh që rikuperojnë materiale të riciklueshme në venddepozitimin e Sharrës. Përafërsisht, 60 deri në 70 grumbullues mbetjesh vërehen të veprojnë rregullisht ditën dhe numri i tyre rritet me 100 grumbullues nga mesnata deri në agim, periudhë e shërbimit të pastrimit në qytet. Në Sharrë ka katër

³ Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Tiranë

stacione të ngritura nga blerësit dhe grumbulluesit e mbetjeve që shesin materialet e rikuperuara në disa pika.

Venddepozitimet e paligjshme

Bazuar në informacionin e mbikëqyrësve bashkiakë të firmave private të pastrimit dhe komunitetit, në të gjithë zonën e Tiranës, u identifikuan 46 venddepozitime të paligjshme.

Menaxhimi i mbetjeve urbane

Menaxhimi i mbetjeve urbane është një ndër probemet më të nxehta mjedisore për Tiranën, ashtu si dhe për të gjithë vendin. Pavarësisht përmirësimeve në kuadrin ligjor përkatës, menaxhimi i mbetjeve mbetet ende një sfidë. Mosmenaxhimi i duhur i mbetjeve ndikon drejtpërsëdrejti në ndotjen e tokës, ujërave sipërfaqësore e nëntokësore dhe ajrit, të cilët më pas ndikojnë në mjedisin në tërësi dhe shëndetin e popullatës. Sistemi aktual i menaxhimit konsiston në grumbullimin e mbetjeve të ngurta urbane në një rrymë të vetme, transportimin dhe depozitimin e tyre në landfillin e Sharrës. Shërbimi i mbledhjes dhe transportit ofrohet nga kompani private të pastrimit të qytetit, të cilat janë kontraktuar nga bashkia për këtë shërbim. Pavarësisht përmirësimeve në kuadrin ligjor përkatës menaxhimi i mbetjeve mbetet ende një sfidë.

Mbetjet mblidhen në kazanët e vendosur anash trotuarëve ose ndërmjet blloqeve të banimit pa asnjë ndarje formale nga familjet apo njësitë tregtare përpara hedhjes së tyre. Përlllogaritet që pranë landfillit të Sharrës depozitohen rreth 800 ton mbetje në ditë.

Venddepozitimi i mbetjeve në Sharrë ndodhet në jugperëndim të Qytetit të Tiranës. Largësia nga qendra e Tiranës është rreth 7 km dhe koha për të mbërritur me makinë është rreth 20 minuta. Përpara viteve '90, venddepozitimi është përdorur kryesisht për depozitimin e mbetjeve industriale. Vendi i tanishëm i depozitimit ka një sipërfaqe prej rreth 22,5 ha dhe ndodhet në një territor shtesë pranë venddepozitimit të vjetër që është mbyllur në mënyrë të sigurtë. Projekti është financuar nga një kredi prej 6 milionë eurosh, dhënë nga Qeveria Italiane përmes Kooperacionit Italian.

Aktualisht vazhdon depozitimi dhe përpunimi i mbetjeve, por kapacitetet depozituese të tij janë thuajse në limit dhe nevojitet zgjidhje e menjëhershme duke konsideruar dhe nevojat afatshkurtra. Ndërkohë që landfilli është fare pranë mbylljes, sistemi i trajtimit të ujërave të ndotur të landfillit ende nuk është instaluar. Ato vetëm janë mbledhur në një vaskë të posaçme. Po kështu edhe sistemi i biogazit.

Megjithatë, landfilli ka shërbyer për zonën urbane, ndërkohë që në zonat rurale mbetjet vazhdojnë të mblidhen në vende jo gjithmonë të autorizuara dhe për më tepër jashtë kushteve mjedisore. Sipas një studimi të JICA⁴-s për planin e zhvillimit të Tiranës, në territorin e saj ekzistojnë rreth 46 venddepozitime ilegale të cilat janë jashtë çdo kushti teknik dhe mjedisor. Këtu përfshihen edhe shtretërit e lumenjve kryesorë që përshkojnë territorin e Bashkisë Tiranë.

Mbetjet urbane përfshijnë sasi të mëdha mbetjesh spitalore, një pjesë e të cilave përfundojnë në landfill, ndonëse vitet e fundit kanë nisur aktivitetin në fushën e trajtimit të mbetjeve spitalore disa kompani private. Gjithsesi ka mjaft klinika ambulatorie që mbetjet që prodhojnë gjatë veprimtarisë së tyre të përditshme i hedhin në të njëjtët konteinerë me mbetjet urbane.

Riciklimi i mbetjeve është në fazën fillestare dhe në territorin e Tiranës ka vetëm pak kompani private riciklimi, të cilat grumbullojnë, përpunojnë tipe të ndryshme mbetjesh: skrap, letër, plastikë, tekstile, goma të përdorura, por mbetet problem mungesa e ndarjes së mbetjeve që në burim. Ndarja e

⁴ Final Report, December 2012/The Project for Tirana Thematic Urban Planning

fraksioneve të riciklueshme bëhet në impiantet e riciklimit. Në Qershor 2016 ka nisur punë edhe impianti i diferencimit të mbetjeve urbane në landfillin e Sharrës, i cili mundëson ndarjen e mbetjeve para se ato të depozitohen në landfill, duke ulur volumin e depozitimit.

Menaxhimi i mbetjeve inerte dhe të ndërtimit

Duke qenë kryeqendra dhe metropoli më i madh në vend, Bashkia Tiranë karakterizohet nga një aktivitet intensiv ndërtimor i cili pasohet nga gjenerimi i një sasive të konsiderueshme mbetjesh inerte dhe ndërtimore. Mbetjet inerte vazhdojnë të jenë të pamënaxhuara sipas kriterëve ligjore dhe mungesa e infrastrukturës përkatëse që përfaqësohet më së pari nga landfilllet përkatëse, ka rezultuar në depozitim të mbetjeve ndërtimore përgjatë terreneve natyrore, kryesisht përgjatë brigjeve të Lumit Erzen, Lumit të Tiranës, Liqenit Artificial dhe kodrave përreth Tiranës, duke dëmtuar mjedisin.

Shkaqet e problematikave në menaxhimin e mbetjeve

Problemet që lidhen me menaxhimin e mbetjeve janë të shumta dhe përfshijnë:

- Grumbullimin e mbetjeve në një rrymë të vetme, duke e bërë të vështirë trajtimin e tyre me metoda bashkëkohore.
- Mungesa në infrastrukturë – Aktualisht të gjitha mbetjet e ngurta të rajonit të Tiranës depozitohen në landfillin e Sharrës, kapaciteti depozitues i të cilit është drejt fundit. Në Tiranë nuk ka landfill për depozitim të mbetjeve inerte, të cilat zenë një volum të konsiderueshëm në sasinë e përgjithshme të mbetjeve të ngurta.
 - Gjithashtu nuk ka landfill për mbetjet e rrezikshme të cilat përfundojnë në të njëjtin venddepozitim me mbetjet urbane.
 - Mungesa të tjera në infrastrukturë janë: numri i pamjaftueshëm i konteinerëve duke u bërë shkak për përhapjen e mbetjeve në tokë, duke shkaktuar ndotje dhe aroma të pakëndshme; ekzistenca e automjeteve që nuk plotësojnë standardet e kërkuara; konteinerë të amortizuar dhe pa kapakë.
- Numri i pakët i industrive ricikluese në rajonin e Tiranës dhe vështirësitë teknike që këto hasin për sigurimin e lëndës së parë në kushte të grumbullimit të padiferencuar të mbetjeve.
- Mungesa e fondeve të nevojshme për investimet kapitale, pasi aktualisht tarifohet vetëm largimi i mbetjeve. Të ardhurat e realizuara nga këto taksa janë të pamjaftueshme për të mbuluar investimet e nevojshme në sistemin e menaxhimit të mbetjeve.
- Së fundi është mungesa e traditës dhe shkalla relativisht e ulët e perceptimit të publikut për rrezikun që paraqet për shëndetin dhe mjedisin mostrajtimi i duhur i mbetjeve, shoqëruar nga informimi i pamjaftueshëm. Kjo vërehet në dukuri të tilla si hedhja e mbetjeve jashtë konteinerëve, nëpër rrugë dhe më keq akoma, pranë burimeve ujore, ndotja e të cilëve përbën një kërcënim serioz jo vetëm për mjedisin, por nëpërmjet tij për shëndetin e njerëzve.

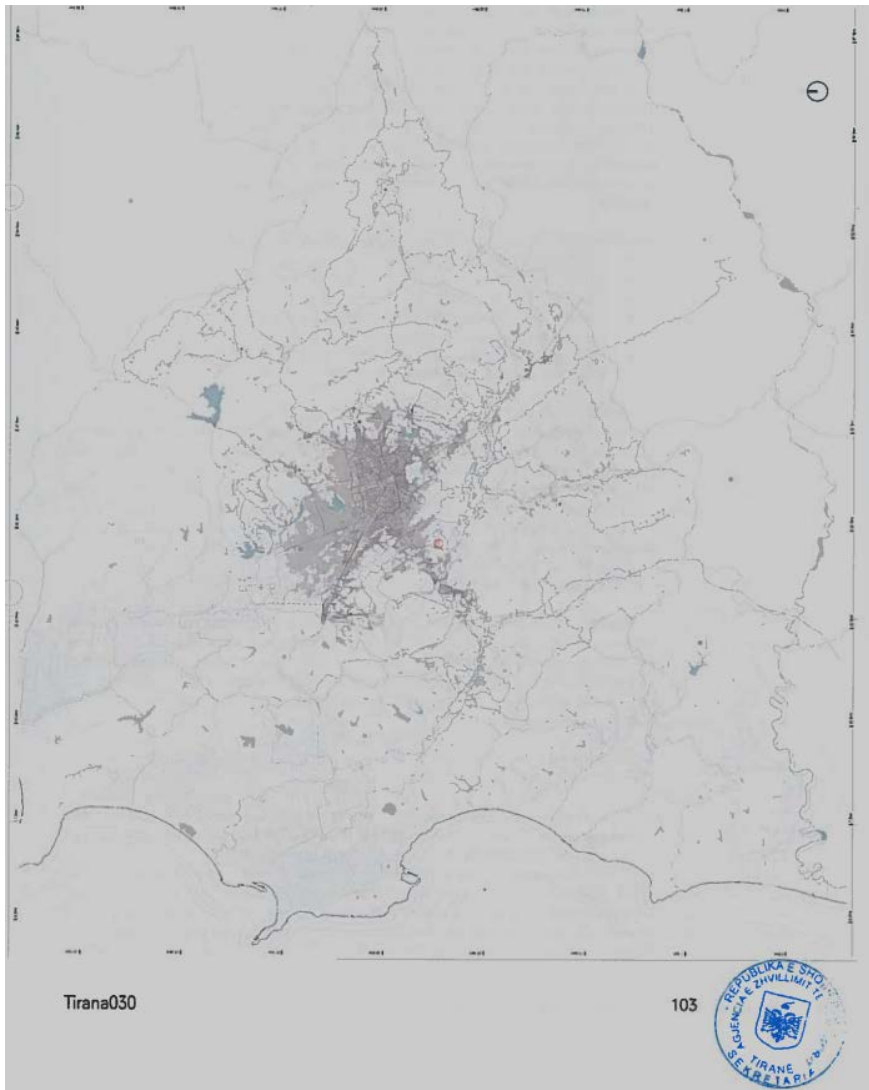


Figura 9: Zonat sipas mbulimit me shërbimin e mbetjeve – PPV Tiranë 2017

4. SKICA DHE PLANIMETRI TË PROJEKTIT SI DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT, SI DHE METODA PËR NDËRTIMIN E TIJ DHE PROCESI NDËRTIMOR

4.1. Mënyrat dhe Metodat që do të Përdoren për Ndërtimin e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

Përzgjedhja e vendit për ngritjen e kantierit

Përzgjedhja e vendit për ndërtimin e kantierit duhet të bëhet në bashkëpunim me Mbikëqyrësin e Punimeve si dhe me autoritetet e pushtetit lokal. Vendi i përzgjedhur do të jetë larg banesave si dhe të ketë impakt sa më të ulët negativ në mjedisin e zonës. Pozicioni i kantierit të përkohshëm duhet të ketë parasysh zonat urbane dhe të vendoset në një pikë ku të ndërhyjë sa më pak të jetë e mundur në jetën dhe aktivitetin e përditshëm normal të zonave të projektit. Gjithsesi pozicionimi i kantierit duhet të jetë efikas dhe i shpejtë në çdo pikë të objektit.

Projektuesi konsideron të mjaftueshëm ndërtimin e vetëm një kantieri që do jetë jashtë zonave urbane, ku do të kryhen punimet.

Kantieri do të ketë në përbërje sektorët në funksion të punimeve, si më poshtë:

- Sektori i ndërtimit të trupit të rrugës dhe shtresave;
- Sektori i shërbimeve shtesë.

Pozicioni i vendit të ngritjes së kantierit të studiohet dhe dakordësohet me autoritetet lokale dhe mbikëqyrësin e punimeve.

Organizimi i kantierit

Në këtë plan organizimi, projektimi ka marrë parasysh disa kriteret të rëndësishme, të cilat janë:

- Menaxhimi i trafikut në zonat ku punohet.
- Minimizimi i zhurmave dhe i ndotjes në zonat e projektit.
- Minimizimi i ndërhyrjeve që bëhen në terren jashtë atyre të parashikuara në projekt.
- Ndarja e vendit të parkimit e magazinimit në sektorë, duke i realizuar ato në një distancë sipas pozicionit të veprave të mëdha.
- Vendi i parkimit e magazinimit duhet të ketë rrugë të përshtatshme dhe për aksesin e mjeteve të ndihmës së shpejtë për raste të emergjencave.

Vendi i kantierit do të jetë i vendosur në një zonë sa më të sheshtë që të jetë e mundur përgjatë terrenit dhe në një pozicion të tillë që të aksesohen sa më shpejt të gjitha rrugët ku kryhen punime.

Krahas kushteve teknike të zbatimit për ngritjen e vendit të kantierit, të cilat kontraktori duhet t'i respektojë me rigorozitet, nuk është për t'u anashkaluar dhe evidentimi e pozicionimi i pikave të furnizimit me materiale ndërtimi, ujë dhe energji elektrike.

Vendi i parkimit e magazinimit duhet të jetë i pajisur me:

- Energji elektrike 24 orë/ditë.
- Ujë të pijshëm 24 orë/ditë.
- Qendrën e ndihmës së shpejtë.
- Të jetë i rrethuar dhe i pajisur me tabelat informuese.

Në përfundim të punimeve të çdo rruge, sipërfaqja dhe zona përreth kantierit duhet të rikthehen në gjendjen e mëparshme.

Brenda zonës së rrethimit duhet të jenë të organizuara zyrat e kontraktorit, mbikëqyrësit të punimeve, parkimet, vendet e depozitimit të materialeve, gjeneratori, etj.

Shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve

Nga aktivitetet e punimeve do të ketë gjenerim të ujërave të ndotura apo mbetje. Për punonjësit që do operojnë në projekt do të vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licencuar për pastrimin e minitualeteve dhe shkarkimin e ujërave të ndotura në impiante trajtimi. Mbetjet e ngurta që do të gjenerohen nga zhvillimi i projektit do të grumbullohen me mbetjet urbane të Bashkisë Tiranë për tu dërguar më pas në venddepozitimin e Sharrës.

Ujërat e përdorura për nevoja teknologjike (larje sheshi, betoniere) do të shkarkohen pasi të jetë veçuar / ndarë materiali inert dhe të jetë analizuar përmbajtja e ujërave para se të shkarkohet në ujërat pritëse sipas normave të shkarkimit⁵. Materiali inert do të menaxhohet si mbetje inerte.

⁵ VKM nr. 177, datë 31.03.2005, "Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve pritëse".

Ujërat gri dhe ujërat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do të menaxhohen nëpërmjet nënkontraktorëve të licencuar për menaxhimin e ujërave të ndotur sipas kontratave dypalëshe.

4.2. Skica dhe planimetri të projektit dhe strukturave të projektit

Skicat dhe planimetritë e rrugës, janë si në vijim:

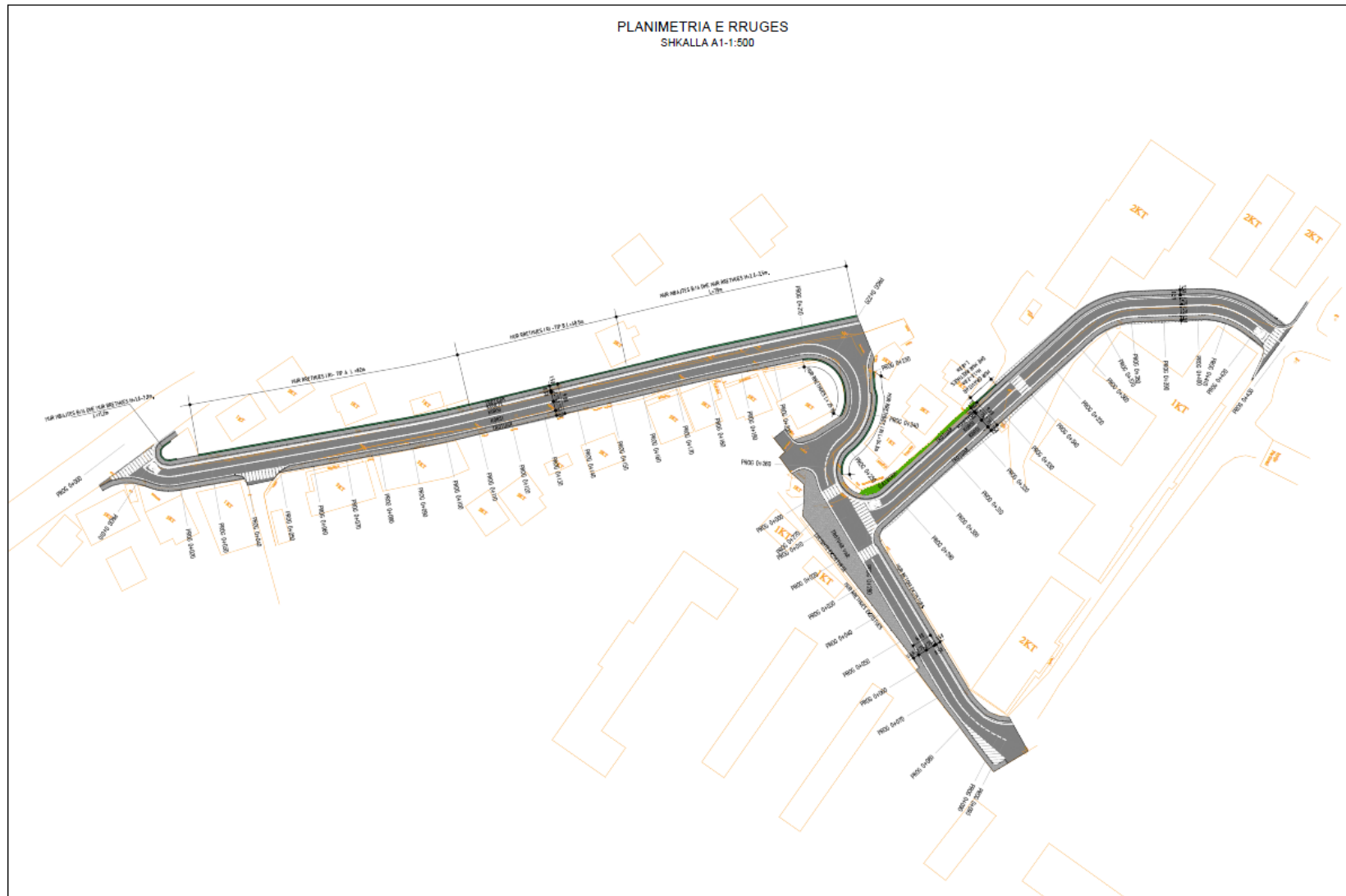


Figura 10: Planimetria e rrugës

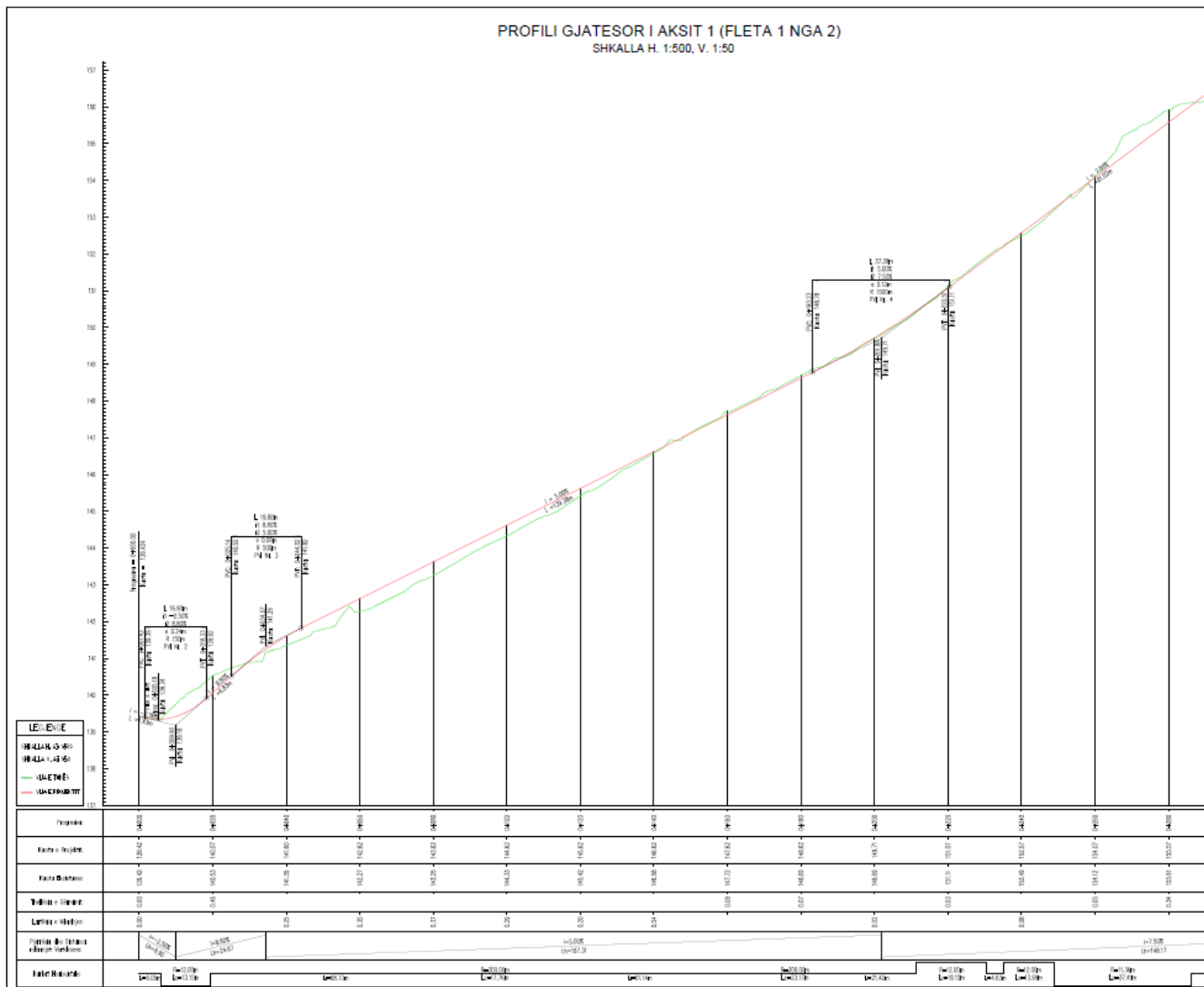


Figura 11: Profili gjatësor i Aksit 1

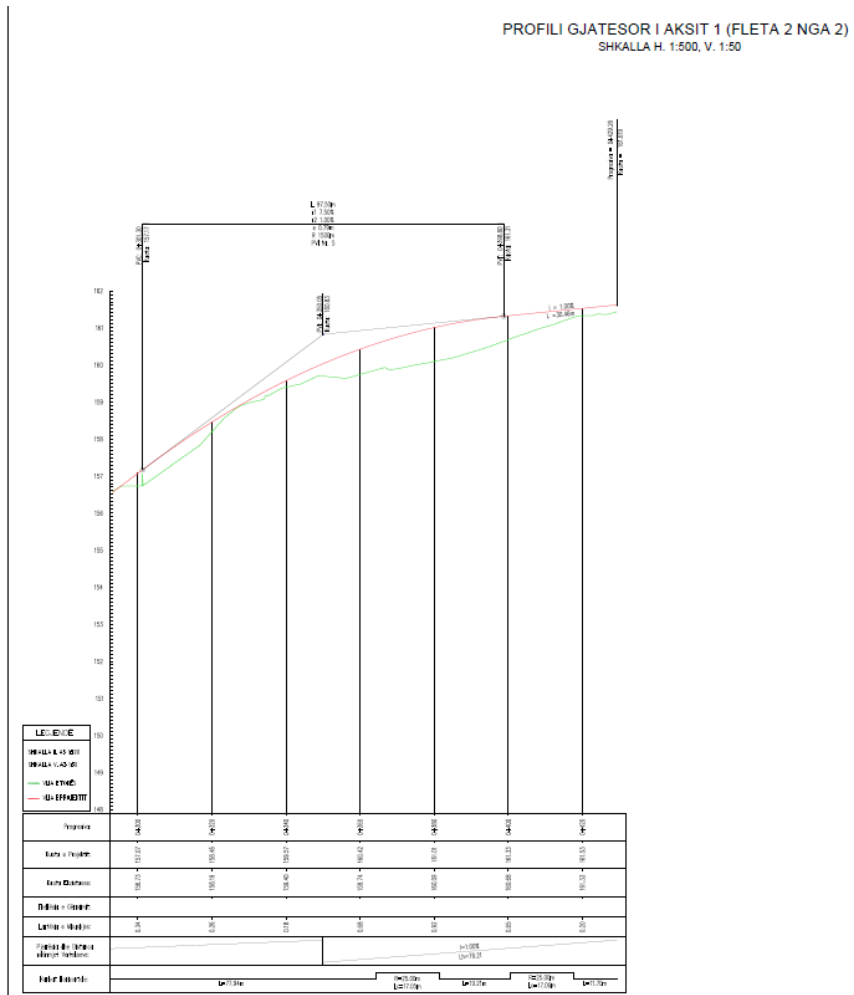
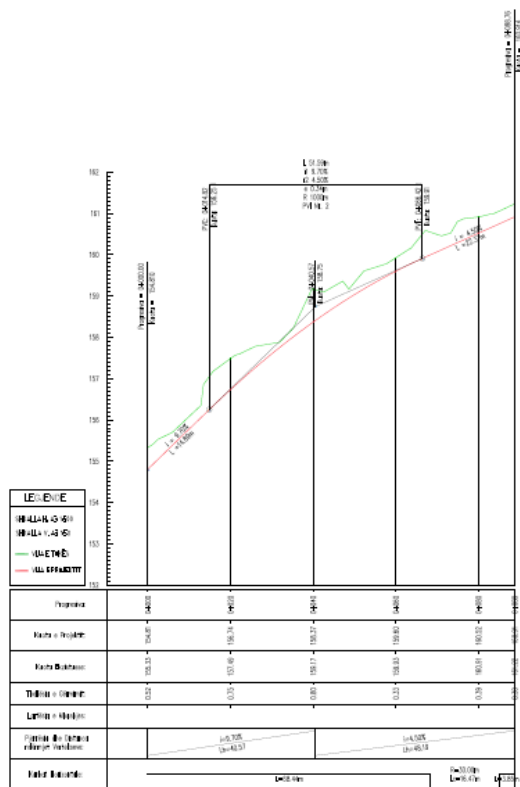


Figura 12: Profili gjatësor i Aksit 1 (2)

PROFILI GJATESOR I DEGEZIMIT 1
 SHKALLA H. 1:500, V. 1:50



PROFILI GJATESOR I AKSIT 2
 SHKALLA H. 1:500, V. 1:50

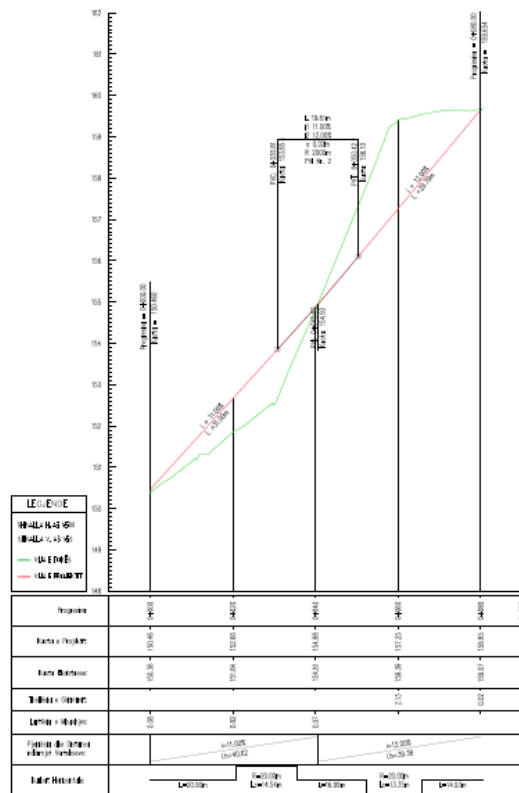


Figura 13: profilet gjatësore të Aksit 2 dhe Degëzimit 1

SEKSIONI TËRTHOR TIP

SHKALLA 1:50

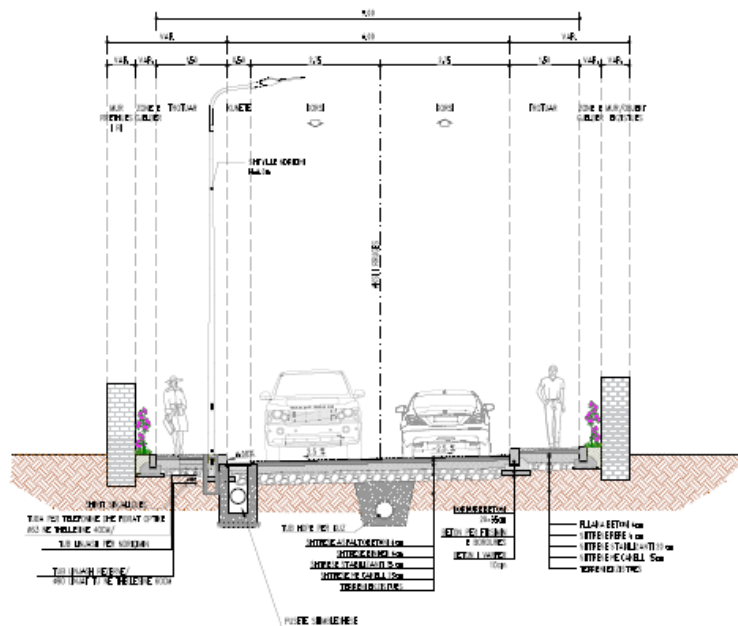


Figura 14: Seksioni tërthor tip

PLANIMETRIA E NDERHYRJEVE
SHKALLA 1:500

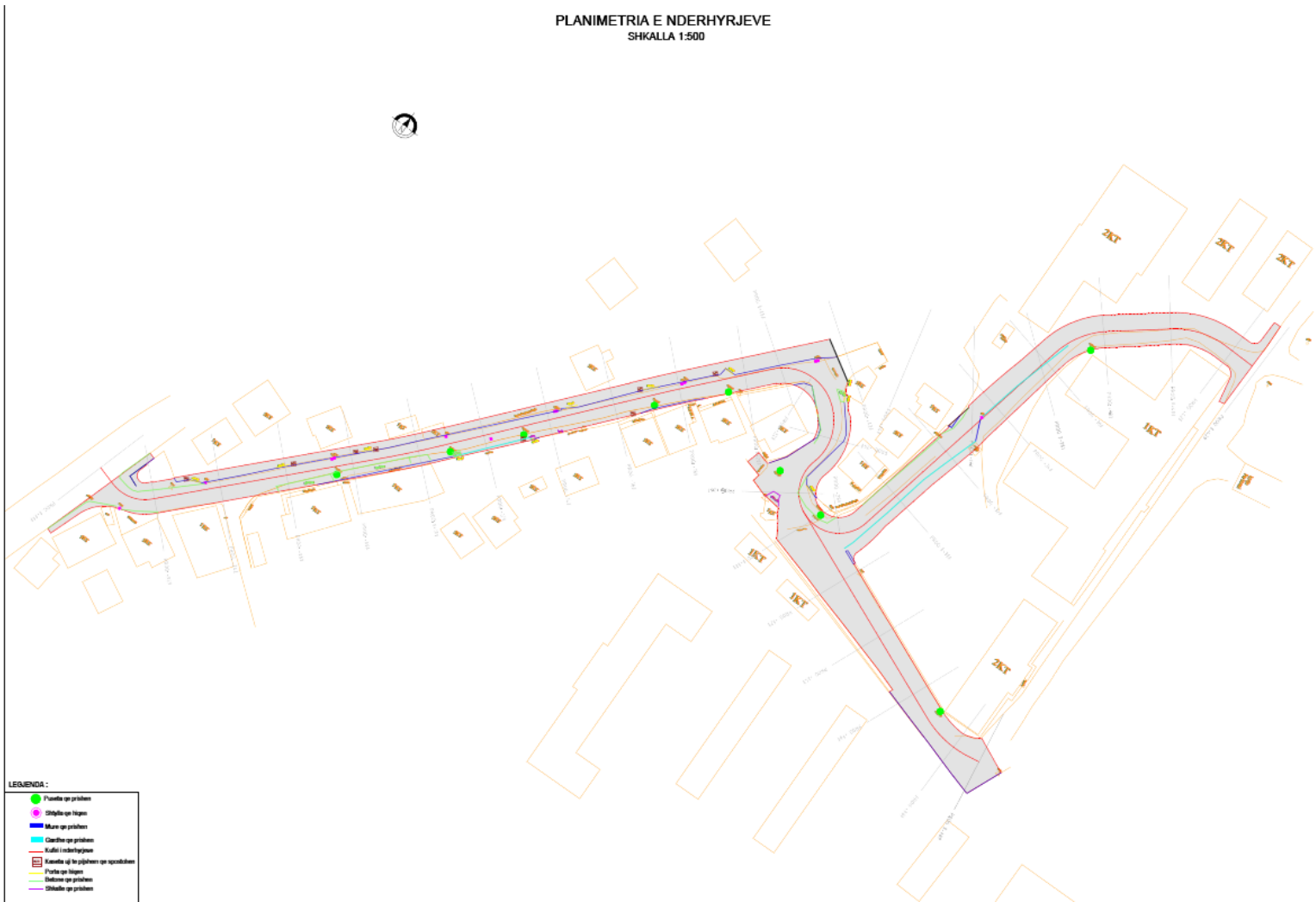


Figura 15: Planimetria e ndërhyrjeve

5. PËRSHKRIMI I PROCESVEVE NDËRTIMORE DHE TEKNOLOGJIKE

5.1. Përshkrimi i proceseve

Projektimi i strukturave që përfshihen në këtë projekt është bërë bazuar në Kushtet Teknike të Projektimit të Veprave të tilla duke i konsultuar ato edhe me standardet bashkëkohore Europiane e me gjerë.

Të gjitha skicat dhe detajet teknike janë të përshkruara në Projektin Teknik dhe relacionin përkatës. Proceset kryesore janë:

- Prishje e strukturave të betonit;
- Pastrimi i sheshit dhe largimi i të gjitha mbetjeve inerte;
- Përzgjedhja e zonës ku do të vendosen makineritë;
- Ngritja e kantierit;
- Gërmimi dhe mbushja e kasonetës;
- Ndërtimi i shtresave (trupit) të rrugës;
- Ndërtimi i shtresave asfaltike;
- Ndërtimi i trotuarëve
- Punime hidrotkenike (hidrantët, ujërat e zeza, etj.);
- Punime për rrjetin elektrik;
- Aplikimi i bojës;
- Sinjalistika dhe mbrojtja rrugore.

5.2. Lëndët e para

Për realizimin e proceseve teknologjike të lartpërmendura do të lindë nevoja e përdorimit të lëndëve të para, kryesisht material ndërtimi. Lëndët e para që do të nevojiten do të jenë: llaçi i betonit, i cili blihet i gatshëm nga firmat e prodhimit të betonit në zonë, struktura monolite betoni, stabilizant për trupin e rrugës, rërë, granil, bitum për shtresat asfaltike dhe bojë bikomponente, energji elektrike, ujë, gjeotekstil, etj.

Materialet dhe lëndët e para të cilat do të blihen do të jenë të cilësisë më të lartë dhe do të merren nga prodhues apo tregtarë të licencuar, shumica e të cilëve ndodhen në një distancë prej pak kilometrash nga sheshi i objektit.

Materialet e ndërtimit të sigurohen nga:

- Shfrytëzimi i mundësive të përdorimit të materialeve të gjeneruara (dhera);
- Shfrytëzimi i inerteve nga vendburimet e përcaktuara (karrierat e lumenjeve, gurore) nga kompanitë e licencuara dhe pranë zonës së projektit;

Seleksionimi dhe fraksionimi i dherave që do të gjenerohen nga punimet e gërmimit për ndërtimin e projektit. Sasia e dherave të nevojshëm (që në fakt është e ulët) do të ruhen përkohësisht brenda sheshit të ku kryhen punimet dhe do të ripërdoren si material mbushës.

Në lidhje me vetitë e materialeve të ndërtimit, nga studimet dhe nga literatura e përdorur për këtë qëllim të vlerësohen vendburime që janë të përfaqësuar nga materiale ndërtimi të tipit zhavorre dhe materiale ndërtimi të tipit gëlqeror.

- Vetitë e materialeve të ndërtimit të përdorur për objekte inxhinierike të këtij lloji.

- Vetitë e materialeve të ndërtimit të përdorur për objekte inxhinierike të shtresave të rrugës, asfaltit dhe betoneve për korsitë e biçikletave.

Nga studimet e kryera dhe nga literatura e përdorur për këtë qëllim, mund të vlerësohen:

- Lokalizimi i vendburimeve të materialeve të ndërtimit që janë më të afërta në lidhje me gjurmën e projektit;
- Vlerësimi i vendburimeve ekzistuese të materialeve të ndërtimit që janë më të afërta në lidhje me gjurmën e projektit.
- Mbrojtja e gjeomjedisit si rezultat i shfrytëzimit të vendburimeve të materialeve të ndërtimit.
- Materialet e ndërtimit duhet të kënaqin kushtet teknike si material ndërtimi për ndërtim rrugësh të këtij tipi e niveli.

Të gjitha këto materiale inerte do të sigurohen komform të gjitha ligjeve në fuqi, nga operatorë të licencuar nga institucionet përkatëse për kryerjen e këtyre aktiviteteve.

Uji që do të nevojitet gjatë punimeve të ndërtimit e rikonstruktimit, do të sigurohet nga autobotë të kontraktuar për të bërë furnizimin me ujë në rast se linja e ujësjellësit nuk i plotëson nevojat.

Lloji i energjisë që do të nevojitet gjatë ndërtimit do të jetë kryesisht e përftuar nga lëndët djegëse (naftë, benzinë etj.), meqenëse dhe shumica e makinerive të përdorura gjatë ndërtimit punojnë me lëndë djegëse. Energjia elektrike është e nevojshme gjatë ndërtimit dhe do të shërbejë për vënien në punë të: pompës ë ujit, sharrës elektrike; trapanit; saldatrifes, etj.

Lëndët e tjera të nevojshme që nuk janë përmendur më sipër do të sigurohen nga kompanitë që i prodhojnë ato ose nga operatorë të dorës së dytë që tregtojnë këto materiale.

5.3. Pajisjet dhe makineritë

Pajisjet dhe makineritë kryesore që do të përdoren gjatë fazës së ndërtimit janë zakonisht ato të përdorura në një projekt ndërtimi dhe përfshijnë:

- Eskavatorë për gërmim;
- Kamionë për transport të materialit të gërmuar dhe materialit mbushës;
- Kamionçina për transport materialit ndërtimi dhe punëtorësh;
- Pick-up për transport punëtorie dhe materiale ndërtimi;
- Pompë betoni për hedhjen e betonit në objekt;
- Betoniera transport betoni;
- Sondë
- Autovinç
- Fadromë
- Pompë shtresash
- Saldatriçe



Figura 16: Pajisjet dhe makineritë

5.4. Produktet përfundimtare të projektit

Në fund të këtij projekti do të kemi një infrastrukturë rrugore bashkëkohore për zonat e banuara:

- Rrugë e përmirësuar, së bashku me rrugicat lidhëse.
- Infrastrukturë përkatëse e standardeve bashkëkohore për zonat e banuara.
- Sinjalistikë vertikale dhe horizontale e përmirësuar dhe sipas standardeve për zonat e banimit.

6. KOHËZGATJA E REALIZIMIT TË PROJEKTIT TË PROPOZUAR DHE KOHËZGATJA E FUNKSIONIMIT TË TIJ

Kohëzgjatja e realizimit të projektit të propozuar është llogaritur të zgjasë rreth 6 muaj kalendarikë që nga dita e fillimit të punimeve. Koha e nevojshme për të përmbyllur punimet deri në realizimin e plotë të projektit do të llogaritet e paraqitet në mënyrë të detajuar në grafikun e punimeve. Në vijim grafiku i punimeve.

Kohëzgjatja e funksionimit të projektit, pra jetëgjatësia e projektit është e përcaktuar nga standardet e projektimit - mbistruktura rrugore, shtresat asfaltike, me jetëgjatësi 20 vjet. Jetëgjatësia e projektimit nuk nënkupton që pas kësaj kohe rruga do të dalë jashtë përdorimit. Ajo do të ketë nevojë për mirëmbajtje pas kësaj për të arritur sërish nivelin e shërbimit të projektuar.

Është planifikuar që kohëzgjatja e përfundimit të funksionimit të projektit, referuar standardeve të projektimit të jetë - mbistruktura rrugore, shtresat asfaltike, me jetëgjatësi 20 vjet.

7. LËNDËT E PARA TË CILAT DO TË PËRDOREN PËR NDËRTIMIN E STRUKTURËS

Lëndët e para të cilat do të përdoren për ndërtimin e infrastrukturës rrugore do të sigurohen në pjesën më të madhe të tyre në rrethinat e zonës.

Lëndët e para të përdorura janë kryesisht llaçi i betonit, i cili blihet i gatshëm nga firmat e prodhimit të betonit në zonë, struktura monolite betoni, stabilizant për trupin e rrugës, rërë, granil, bitum për shtresat asfaltike dhe bojë bikomponente, energji elektrike, ujë, gjeotekstil, etj. Më hollësisht tabela e volumeve të infrastrukturës së rrugës e rrugicave, sa i takon volumeve bazë që do të përdoren dhe janë të nevojshme për projektin e zbatimit, sipas preventivit të hartuar:

Tabela 9: Volumet e punimeve

Nr.	Emertimi	Njesia	Sasia
	Përmbledhje e punimeve		
1	Germim dheu me ekskavator zingjir, 0.5 m ³ , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne mjet	m ³	5,847.50
2	Transport dheu me auto deri 5.0 km	m ³	5,847.00
3	Mbushje me cakell e gur gurore ne trupin e rruges, perhapur e ngjeshur me makineri	m ³	550.00
4	Prishje struktura prej betoni (mure ekzistues, bordura, ndertesa dhe rrethime)	m ³	130.00
5	Shtresë asfaltobetoni me granil gur kave, 4cm, me makineri + spërkatje me emulsion bituminoz 0.5 l/m ²	m ²	3,530
6	Shtresë binderi me granil gur kave, 6 cm, me makineri + spërkatje me emulsion bituminoz 1 l/m ²	m ²	3,530
7	Shtresë stabilizanti t=15cm	m ²	4,060
8	Struktura monolite betoni me çakell C25/30	m ²	249.85
9	Bordura betoni 25x35cm	m	1,100.00
10	Bordura betoni 15x30cm	m	670.00
11	Beton C 16/20 per fiksim brodure	m ³	205.00
12	Shtresë çakëlli mbeturinë kave t=20cm, përhapur e ngjeshur me makineri	m ²	2,230
13	Shtresë stabilizanti t=20cm	m ²	1680
14	Trotuar me pllaka veteshtrenguese betoni 6 cm mbi shtrese rere 4 cm	m ²	1680

8. INFORMACION PËR LIDHJET E MUNDSHME TË PROJEKTIT ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH

Struktura e propozuar për ndërtimin e infrastrukturës rrugore është në pjesën më të madhe të saj, ekzistuese dhe gjithashtu përmban disa rrugë të reja e përmirësime të rrugëve ekzistuese, pra kjo infrastrukturë lidhet me infrastrukturën rrugore të qarkullimit të automjeteve si pjesë e funksionimit të transportit të kryeqytetit.

9. ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSIDERATË

Përzgjedhja e vendndodhjes së objektit është bërë duke nxjerrë të gjitha kondicionet teknike urbane dhe funksionale të llojit të transportit dhe ndikimit që do të ketë në lehtësimin e trafikut në rrugët më kryesore të kryeqytetit.

10. INFORMACION PËR OPERIMIN DHE LËNDËT E PARA GJATË OPERIMIT

Ndriçimi rrugor i integruar: Ndriçimi rrugor është i integruar në peisazhin rrugor të kryeqytetit në mënyrë të plotë, gjë nga e cila përfitojnë plotësisht dhe rruga që do të ndërtohet bashkë me rrugicat lidhëse. Kjo përfshin përdorimin e llampadarëve në sasinë dhe voltazhin e përshtatshëm. Infrastruktura e furnizimit me energji elektrike do të bëhet nga rrjeti i operatorit të shpërndarjes OSHEE.

Lidhja me sistemin e energjisë elektrike është ekzistuese në pikën e lidhjes që ka zona me rrjetin publik të shpërndarjes së energjisë elektrike, por ka nevojë për përmirësime të ndjeshme.

Ndërtimi i kuletave për largimin e ujërave të shiut nga rruga.

11. AKTIVITETE TË TJERA QË MUND TË NEVOJITEN PËR PROJEKTIN E ZBATIMIT

Ky projekt kategorizohet si projekt i cili zhvillohet në zonë urbane kryeqytetit. Për ndërtimin e tij nuk do të jetë e nevojshme kryerja e aktiviteteve shtesë si ndërtim i kampeve apo rezidencave. Punonjësit që do punësohen do të jenë lokalë dhe stafi inxhinierik do të sistemohen në shtëpitë e tyre të banimit. Për punonjësit (duke përfshirë dhe stafin inxhinierik i cili do të përfshihet në projekt) që nuk janë banues në afërsi të zonës, do të sigurohet fjetja dhe dietat nga kompania ndërtuese sipas regullave dhe kuadrit ligjor të punës.

Përparësi në punësim do të kenë banorët e zonave të afërta me projektin (bëhet fjalë veçanërisht për fuqinë punëtore për të cilën nuk nevojiten kualifikime të veçanta).

12. LEJE, LICENCA SI DHE AUTORIZIME APO LICENCA PËR OPERIM

Projekti ka nevojë për lejet e të gjithë inspektoriateve përkatës për lidhjen me infrastrukturën e zonës. Para fillimit të punimeve, kontraktori në bashkëpunim me investitorin dhe autoritetet e pushtetit lokal, të pajisen me azhornimin e rrjeteve inxhinierike ekzistuese mbi dhe nëntokësore, mbi bazën e të cilave do të marrin lejet përkatëse.

Investitori/ Ndërtuesi duhet të pajiset me lejet përkatëse bazuar në Ligjin 10081, datë 23.2.2009 "Për Licencat, Autorizimet dhe Lejet në Republikën e Shqipërisë".

Investitori/ Ndërtuesi, në fazën fillestare të nisjes së punimeve për ndërtimin e zbatimin e projektit do të bëjë aplikimet përkatëse për marrjen e të gjitha lejeve, licencave që do të kërkohen pasi të pajisen me Vendim të AKM-së për VNM-në paraprake. Investitori / ndërtuesi duhet të jetë pajisur me aprovimin nga institucionet mjedisore për "Vlerësimin Paraprak të Ndikimit në Mjedis", pas aplikimit të raportit të VNM-së para fillimit të ndërtimit të objektit. Investitori / ndërtuesi duhet të jetë pajisur me Lejen e ndërtimit para fillimit të punimeve ndërtimore.

13. KOPJE TË LEJEVE, AUTORIZIMEVE, LICENCAVE TË ZHVILLUESIT

Me përgatitjen e dokumentacionit përkatës subjekti kërkon të pajiset me Vendim Paraprak të VNM-së, sipas **Ligjit Nr. 12/2015, Për disa ndryshime në Ligjin Nr. 10440, datë 07.07.2011, "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis"** dhe **VKM nr. 686, datë 29.07.2015, "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësisë e të afateve për zhvillimin e procedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM)" dhe procedurës së transferimit të vendimit të deklaratës mjedisore.**

Institucionet kompetente janë:

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit

Agjencia Kombëtare e Mjedisit



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

Komisioni i Posaçëm i Dhënies së Licencave Profesionale në Fushën e Studimit e Projektimit dhe Mbikëqyrje e Kolaudimit të Punimeve të Ndërtimit

L I C E N C Ë
N.6999/9

SHOQËRIA:	“SEED CONSULTING”
DREJTUES LIGJOR:	YLLI GJONI, ALBAN EFTHIMI
DREJTUES TEKNIK:	YLLI GJONI, ARNOLD ZANAJ, ARKID GOLLOSHI, BLERTA THAÇINA, NADIA ÇOBANAJ, AGIM AJAZI, KEIDA MUÇA
ADRESA:	TIRANË
Regjistruar në Regjistrin profesional që nga data:	27.09.2023

NE PROJEKTIM

Kat.	3	a, b, c, d, e – PROJEKTUES KONSTRUKTOR (a- Projektim objekte civile – industriale – turistike prej murature e skelet beton arme deri në 5 kate; b- Projektim: 1. Objekte civile – industriale – turistike mbi 5 kate – 2. objekte me skelet metalik; c- Projektim: 1. Objekte me shkallë të lartë vështirësie Beton-arme – metalike – 2. troje dhe shpate me qëndrueshmëri të ulët; d-. Vlerësimi i kapacitetit mbajtës dhe përforcimi i strukturave mbajtëse prej beton-arme, murature dhe metalike.; e-. Projektim objekte civile e turistike prej druri.)
Kat.	4	a Projektim të instalimeve hidro-termosanitare. c Projektim të linjave e rrjeteve elektrike, për objekte civile e industriale. f Projektim të sistemeve kundra zjarrit. i Projektimi i ndriçimit rrugor, shesheve, dekorativ, ndriçimit të objekteve të mëdha sportive, porteve aeroporteve, etj. j Projektim të rrjeteve të telefonisë, citofonisë, fonisë, internetit, TV, access kontroll, CCTV, sistemet e alarmit, sistemet e dedektimit të zjarrit, etj., për objektet civile e industriale.
Kat.	5	a Projektim diga të mëdha (diga me lartësi mbi 10 m ose me vëllim uji të grumbulluar mbi 1 milion m ³ ose gjatësi kurore dige mbi 500 m). b Projektim furnizim me ujë - kolektorë shkarkimi. c Projektim ujësjellës kanalizime urbane – rurale. d Projektim vepra ujitje – kullimi – impiante vaditëse – diga të vogla (ato që nuk plotësojnë kushtin e digave të mëdha) – damba, sifona, kaskada, kapërderdhëse, rymëshpejtues, priza, baraze, porta, tombino. e Projektim vepra të trajtimit të ujit. Kjo kategori jepet vetëm për personat juridik (shoqëri/studio). f Projektim vepra hidroteknike, galeri e tunele hidraulike, marrje uji, shkarkimi – shkarkues të ujërave të tepërta, vepra të marrjes së ujit nga rezervuarët, vepra të marrjes së ujit nga lumenjtë dhe marrja e ujit me puse. h Projektim vepra hidroteknike – kulla ekuilibri – porte – pontile.
Kat.	6	a, b, c, d, e – PROJEKTUES RRUGË – HEKURUDHA (a- Projektim rrugë lokale, rrugë urbane dytësore dhe rrugë interurbane dytësore.; b- Projektim rrugë urbane kryesore dhe rrugë interurbane kryesore.; c- Projektim autostrada.; d- Projektim aeroporte – heliporte – hidroporte.; e- Projektim hekurudha-degëzime hekurudhore.)
Kat.	7	a, b, c, d, e – PROJEKTIM URA DHE VEPRAT ARTI (a- Projektim ura dhe vepra arti të vogla deri 10 m.; b- Projektim ura dhe vepra arti mbi 10 m.; c- Projektim ura/viadukt me hapësira të mëdha drite, ura të varura, ura me sisteme të pacaktuar statikisht dhe sisteme të tjera speciale.; d- Projektim ura metalike.; e- Projektim tunele rrugore - hekurudhore.)
Kat.	8	a, b, c, d, e – PROJEKTUES GJEODET (a- Rilevime inxhinierike.; b- Rilevime inxhinierike kadastrale.; c-. Sisteme GIS.; d- Bazamente gjeodezike.; e- Projektim fotogrametrik dhe hartografik.)
Kat.	9	a Studim/Vlerësim gjeologjiko-inxhinierik i truallit për objekte civile – ekonomike deri 5 kate. b Studim/Vlerësim gjeologjiko-inxhinierik i truallit për objekte civile – ekonomike mbi 5 kate. c Studim/Vlerësim gjeologjiko-inxhinierik i truallit për objekte të mëdha H/Ç, porte, aeroporte, bazamente me ngarkesa të mëdha. d Studim/Vlerësim gjeologjiko-inxhinierik i trojeve të buta dhe shpateve me qëndrueshmëri të ulët
Kat.	10	c Projektim impiante të prodhimit të energjisë elektrike të rinovueshme, diellore, era, etj. d Projektim nënstatione elektrike, primar sekondar – linja të tensionit të lartë. e Projektim kabina elektrike të rrjetit shpërndarës – linja të tensionit të ulët – të mesëm.
Kat.	11	a, b, c, d – PROJEKTUES TË SINJALIZIMIT RRUGOR (a- Projektim sinjalistikë jondriçuese në rrugë lokale, rrugë urbane dytësore, rrugë interurbane dytësore, sheshe e parkime; b- Projektim sinjalistikë jondriçuese në autostrada, rrugë urbane kryesore dhe rrugë interurbane kryesore dhe në degëzime me hekurudhën.; c- Projektim sinjalistikë jondriçuese në aeroporte dhe heliporte.; d- Projektim sinjalistikë ndriçuese në infrastrukturë.)
Kat.	13	Studime e projekte të ndërtimit dhe mbylljes së vendepozitimeve të mbetjeve të ngurta (urbane). Kjo kategori jepet vetëm për persona juridik (shoqëri/studio).

KRYETARI I KOMISIONIT

GERTA LUBONJA

Shënim: Kjo licencë është e vlefshme deri më datën 13.01.2027.

