

RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

OBJEKTI: “PERMIRESIM DHE SISTEMIM ASFALTIM I SEGMENTIT RRUGOR
MAQELLARE-PESHKOPI (SEGNETI HERBEL-PESHKOPI, VAZHDIMI)”

POROSITESI: BASHKIA DIBER

Adresa Peshkopi

Percaktimi sipas legjislacionit ne fuqi:

Mbeshtetur ne Ligjin 12/2015 Per disa ndryshime ne Ligjin nr. 10440, date 07. 07. 2011 “Per
Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis”:

Shtojca II:

Projekti yne i nenshtrohen procedures paraprake te Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis Sipas Ligjit Nr:
10448 date 14/07/2011 “Per Lejet e Mjedisit “, aktiviteti i “**PERMIRESIM DHE SISTEMIM
ASFALTIM I SEGMENTIT RRUGOR MAQELLARE-PESHKOPI (SEGNETI HERBEL-
PESHKOPI, VAZHDIMI)**”

i perket Shtojces II – Projekte qe i nenshtohen procedures Paraprake te VNM-es

Pika 10-d) – Ndërtim rrugësh, portesh dhe instalimesh për porte, duke përfshirë dhe portet
e peshkimit (projekte që nuk përfshihen në shtojcën I) a

Përgatitur nga:

Ekspert Mjedis

Gezim ISLAMI

Përmbajtje

1.	HYRJE	8
2.	QËLLIMI DHE KUADRI LIGJOR I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS	10
2.1.	Qëllimi i kryerjes së VNM-së.....	10
2.2.	Kuadri ligjor mbi të cilin është hartuar raporti	10
2.3.	Përcaktimi i çështjeve me rëndësi mjedisore.....	15
2.4.	Procedura e miratimit mjedisor të projektit.....	16
2.5.	Metodologjia.....	16
2.6.	Vlerësimi i rrezikut në hartimin e këtij raporti	17
2.7.	Analiza e rrezikut	19
3.	PËRSHKRIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR.....	20
3.1.	Zona e propozuar për ndërtimin e objektit	20
3.2.	Qëllimi i projektit	22
3.3.	Të dhëna teknike të aktivitetit	22
3.4.	Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.....	22
3.5.	Përshkrimi i projektit.....	24
3.6.	Skica dhe plane.....	73
3.7.	Materialet e ndërtimit	81
3.8.	Lidhja e objektit me infrastrukturën Inxhinierike.....	81
3.9.	Identifikimi i Zonave të Mbrojtura	81
3.10.	Përshkrimi i proceseve teknologjike të projektit	82
3.11.	Lloji, volumi, konsumi dhe prodhimi i lëndëve të para.....	83
3.12.	Informacion për shkarkimet në mjedis	83
3.13.	Cilësia e ajrit, e zhurmave dhe mbetjet në zonën e zbatimit të projektit.	84
3.13.1.	Cilësia e ajrit	84
3.13.2.	Zhurmat.....	85
3.14.	Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative	88
3.15.	Shtirja e mundshme hapësinore e ndikimit negativ në mjedis	90
4.	MJEDISI BIOLOGJIK	91
4.1.	Flora dhe fauna	91
5.	HIDROLOGJIA.....	92
5.1.	Burimet ujore.....	92
6.	PËRSHKRIMI I MJEDISIT FIZIK NË ZONË	93
6.1.	Mjedisi fizik.....	93

6.1.1.	Pershkrim i pergjithshem i zones	94
6.1.2.	Gjeologjia	94
6.1.3.	Sizmiciteti	95
6.1.4.	Kushtet klimaterike	99
6.1.5.	Relievi	100
6.2.	Mjedisi socio-ekonomik	100
6.2.1.	Ekonomia	100
7.	IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE MË TË RËNDËSISHME NË MJEDIS NGA ZBATIMI I PROJEKTIT	101
7.1.	Metodika e ndjekur për vlerësimin e ndikimeve në mjedis	101
7.2.	Pershkrimi i alternativave dhe analiza e tyre	103
7.3.	Matrica e ndikimeve të mundshme në mjedis nga zbatimi i projektit	105
7.4.	Identifikimi i Ndikimeve të mundshme Negativ në Mjedis	107
7.4.1.	Identifikimi i ndikimeve në fazën e ndërtimit	107
7.4.2.	Identifikimi i ndikimeve në fazën operationale	117
7.4.3.	Ndikimet në mjedisin social	118
8.	MASAT PËR PARANDALIMIN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE	119
8.1.	Parimet e Menaxhimit të Mjedisit dhe Masave Zbutëse	119
8.2.	Masat e nevojshme për zbutjen e ndikimeve	119
8.3.	Masat zbutëse	121
9.	PLANET	135
9.1.	Plani i menaxhimit të mjedisit	135
9.2.	Plani i reagimit ndaj emergjencave (PRE)	137
9.3.	Plani i masave social ekonomike	138
9.4.	Plani i menaxhimit social ekonomike	140
9.5.	Plani i menaxhimit të trafikut	141
10.	PROGRAMI MONITORIMIT	144
10.1.	Skema e monitorimit të treguesve mjedisor.	144
10.2.	Mbikëqyrja do të zbatohet sipas një plani të detajuar veprimtarish.	144
10.3.	Plani i Monitorimit të ndikimit në mjedis	145
11.	BENIFITET E PROJEKTI	148
11.1.	Permireshim në infrastrukture	148
11.2.	Zhvillim ekonomik, punësim dhe rritje e cilësisë së jetës	148
11.3.	Analiza SWOT	149
12.	KONKLUSIONE	150

12.1.	Ndikimet e mundshme negative në mjedis	150
12.2.	Përparësitë e projektit	150
13.	REKOMANDIME	151

Lista e figurave

Figura 1:	Gjurma e rruges (Burimi ASIG).....	21
Figura 2:	Gjendja ekzistuese e rruges	23
Figura 3:	Gjendja ekzistuese e rruges	23
Figura 4:	Gjendja ekzistuese e rruges	24
Figura 5:	Llojet e automejteve	29
Figura 6:	Projektimi shtresave fleksible.....	42
Figura 7:	Planimetria dhe profili gjatesor i ures.....	45
Figura 8:	Prerje gjatesore	45
Figura 9:	Prerja terthore ne balle.....	47
Figura 10:	Skema N-18.....	49
Figura 11:	Skema T-80	49
Figura 12:	Sistem ngarkesash	50
Figura 13:	Pamja 3D e modelit llogarites	52
Figura 14:	Epiura e momentit perkules ne jastekun e pilotave per COMB2	69
Figura 15:	Epiura e Momentit perkules te Traut T	69
Figura 16:	Epiura e momentit M2-2(Ton.m) per kombinimin ULS (Comb 5).....	70
Figura 17:	Percaktimi i sasise se armatures per piloten	70
Figura 18:	Tipet e vijezeimeve te rruges	72
Figura 19:	Shenjlat lajmeruese.....	73
Figura 20:	Seksioni terthor tipi 1	Error! Bookmark not defined.
Figura 21:	Seksioni terthor tipi 2	Error! Bookmark not defined.
Figura 22:	Seksioni terthor tipi 3	Error! Bookmark not defined.
Figura 23:	Seksioni terthor tipi 4	Error! Bookmark not defined.
Figura 24:	Seksioni terthor tipi 5	Error! Bookmark not defined.
Figura 25:	Seksioni terthor tipi 6	Error! Bookmark not defined.
Figura 26:	Fragment nga aksi me elemente gjeometrike	Error! Bookmark not defined.
Figura 27:	Fragment planimetrie.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 28:	Fragment planimetrie.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 29:	Fragment planimetrie.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 30:	Harta ku janë të pasqyruar Zonat e Mbrojtura, Monumentet e Natyrës	82
Figura 31:	Distanca nga trupat ujore.....	93
Figura 32:	Sizmiciteti ne Diber	99

Lista e tabelave

Tabela 1: Metodologjia e ndjekur për hartimin e vlersimit të ndikimit në mjedis.....	17
Tabela 2: Stabilizanti me granulometri 0.425 – 20 mm.....	25
Tabela 3: Shtresat asflatike	25
Tabela 4: Ngrakesa e trafikut te projektimit	26
Tabela 5: Numri mesatar i akseve të mjeteve tregtare	29
Tabela 6: Shpërndarjet në rrjete rrugore për kushte reale	31
Tabela 7: Karakteristikat fiziko-mekanike të materialeve	36
Tabela 8: Vlerat e (ag, Eg).....	40
Tabela 9: Cilesia e drenazhimit.....	41
Tabela 10: Besueshmëria dhe PSI.....	42
Tabela 11: Paketa e shtresave	44
Tabela 12: Shkallët aktive të lirisë.....	52
Tabela 13: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 1 nga 3.....	52
Tabela 14: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 2 nga 3.....	53
Tabela 15: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 3 nga 3.....	53
Tabela 16: Përkufizimet e mbështetëses së urës	53
Tabela 17: Linja 1 e paraqitjes së urës - e përgjithshme	53
Tabela 18: Rasti - Spektri i përgjigjes 1 - i përgjithshëm, Pjesa 1 nga 2	54
Tabela 19: Rasti - Spektri i përgjigjes 1 - i përgjithshëm, Pjesa 2 nga 2	54
Tabela 20: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 1 nga 5.....	54
Tabela 21: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 2 nga 5.....	54
Tabela 22: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 3 nga 5.....	55
Tabela 23: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 4 nga 5.....	55
Tabela 24: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 5 nga 5.....	55
Tabela 25: Karakteristikat e seksionit të kornizës 02 - Kolona konkrete, Pjesa 1 nga 2	56
Tabela 26: Karakteristikat e seksionit të kornizës 02 - Kolona konkrete, Pjesa 2 nga 2	56
Tabela 27: Karakteristikat e seksionit të kornizës 03 - Trarë betoni.....	56
Tabela 28: Linjat e rrjetit, Pjesa 1 nga 2	56
Tabela 29: Linjat e rrjetit, Pjesa 1 nga 2	57
Tabela 30: Përkufizimet e rastit të ngarkesës, Pjesa 1 nga 2	58
Tabela 31: Përkufizimet e rastit të ngarkesës, Pjesa 1 nga 2	58
Tabela 32: Përkufizimet e modelit të ngarkimit.....	59
Tabela 33: Vetitë materiale 01 - Të përgjithshme.....	59
Tabela 34: Karakteristikat materiale 03b - Të dhëna konkrete, Pjesa 1 nga 2.....	59
Tabela 35: Karakteristikat materiale 03b - Të dhëna konkrete, Pjesa 2 nga 2.....	60
Tabela 36: Karakteristikat e materialit 03e - Të dhënat e armaturës, Pjesa 1 nga 2	60
Tabela 37: Karakteristikat e materialit 03e - Të dhënat e armaturës, Pjesa 2 nga 2	60
Tabela 38: Zhvendosjet e përbashkëta	60
Tabela 39: Reagimet e përbashkëta	63
Tabela 40: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 1 nga 5	65
Tabela 41: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 2 nga 5	65
Tabela 42: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 3 nga 5	66

Tabela 43: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 4 nga 5	66
Tabela 44: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 5 nga 5	67
Tabela 45: Forcat e Elementit - Kornizat, Pjesa 1 nga 2.....	67
Tabela 46: Forcat e Elementit - Kornizat, Pjesa 2 nga 2.....	67
Tabela 47: Periudhat dhe frekuencat modale	68
Tabela 48: Normat e Bashkimit European për ajrin urban	85
Tabela 49: Nivelet kufi të zhurmës për mjedise të caktuara	86
Tabela 50: Matrica e ndikimeve gjatë fazës ndërtimore	105
Tabela 51: Matrica e ndikimeve gjatë fazës operationale	107
Tabela 52: Te dhena mbi clirimin e gazeve nga makinerite e ndertimit	112
Tabela 53: Te dhenat e pritshme te Fazes se I-re:	115
Tabela 54: Te dhenat e pritshme te Fazes se II-te:	115
Tabela 55: Te dhenat e pritshme te Fazes se III-te:	115
Tabela 56: Përmbajtja e lejuar (Normat) e ndotësve kryesore të ajrit urban.....	117
Tabela 57: Matrica e masave zbutëse	131
Tabela 58: Praktika e menaxhimit te mbetjeve ne teresi.....	135
Tabela 59: Komponentet e planit te menaxhimit shendetesor	140
Tabela 60: Parametrat e monitoruar gjatë fazes së ndërtimit.....	145
Tabela 61: Komponentet e monitorimit	146
Tabela 62: Analiza e permiresimeve ne infrastrukture	148
Tabela 63: Zhvillimi social-ekonomik	149

Lista e grafikëve

Grafiku 1: Përqindja e mjeteve tregtare të parashikuara nga Katalogu Italian i Shtresave Rrugore	31
Grafiku 2: Kapaciteti mbajtes	40
Grafiku 3: Koeficienti i drenazhimit di	42
Grafiku 4: Ndryshimi i koeficientit dinamik β ne funksion te periodes T.	50
Grafiku 5: Grafiku i punimeve.....	89
Grafiku 6: Grafiku i punimeve.....	90
Grafiku 7: Grafiku i punimeve.....	90

SHKURTIMET DHE FJALOR

BE	Bashkimi European
CH₄	Metani
CO₂	Dioksid Karboni
DPKZHT	Drejtoria e Përgjithshme e Kontrollit të Zhvillimit të Territorit
DRM	Drejtoria Rajonale e Mjedisit
INU	Inspektoriati Ndërtimit dhe Urbanistikës
IUCN	Unioni Botëror për Ruajtjen e Natyrës
KUZ	Kanalizimet e Ujrave të Zeza
KUB	Kanalizimet e Ujrave të Bardha
LNP	Lënda e Ngurtë Pezull
N₂O	Oksid azoti
NBO	Nevoja Biokimike për Oksigjen
NH₃	Amoniaku
NKO	Nevoja Kimike për Oksigjen
NO_x	Oksidet e Azotit
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
PM₁₀	Grimcat e imta
SO_x	Oksidet e Squfurit
VNM	Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis
NJQV	Njësi e Qeverisjes Vendore
MNRRU	Manual për ndërtimin e rrugëve dhe urave
PMM	Plani i menaxhimit mjedisor
RP	Raport mjedisor
VNMS	Vlerësim i Ndikimit Mjedisor dhe Social
VR	Vlerësimi i rrezikut
MS dhe SH	Menaxhimi social dhe shëndetsor

1. HYRJE

Raporti synon të japë një informacion të detajuar dhe të besueshëm lidhur me ndikimin mjedisor të projektit të propozuar në përdorimin e tokës, efektet lidhur me ndikimet në florën, faunën, burimet e ujit, emetimin e gazeve serë në atmosferë, shkarkimet në tokë, ujë, ndotjen akustike, si dhe çdo ndikim social ekonomik në punësimin lokal, përmirësimin e infrastrukturës dhe ndikimeve të tjera të rëndësishme mjedisore ose sociale, përfshin gjithashtu parashikimin dhe planifikimin e masave zbutëse të ndikimeve të projektit në mjedisin fizik dhe social me qëllim përmirësimin e cilësisë dhe qëndrueshmërisë së mjedisit nëpërmjet :

- Marrjes në konsideratë të çështjeve të mjedisit në fazën e përgatitjes së projektit.
- Shqyrtimit të alternativave të ndryshme brenda projektit.
- Të japë një gjendje sa më reale, nga pikëpamja e ndikimit të aktivitetit mbi mjedisin human.
- Analizën e faktorëve pozitive e negative mjedisore, percaktimin e masave zbutëse për reduktimin e ndikimeve negative.
- Nxjerrjes në dukje dhe vlerësimin cilësor të ndikimeve në mjedis të projektit.
- Propozime të masave zbutëse të ndikimit në projekt.

Mjedisi dhe mbrojtja e tij nuk është i rëndësishëm vetëm për njerëzit por është thelbësor dhe i nevojshëm për të gjitha qeniet në tokë. Njerëzit duhet të kuptojnë se si përdorimi i burimeve mjedisore dhe përfitimet që vijnë nga ato të mos dëmtohen por të jetë e mundur të përfitohet sot dhe në të ardhmen. Ndotja e mjedisit nënkupton shkarkimet e çdo lloj mbetje nga pjesë të materialeve të ndryshme në ujë, tokë, ajër e cila shkakton ose mund të shkaktojë probleme mjedisore të përkoheshme ose të përhershme në balancën ekologjike të tokës. Së bashku me zhvillimin e madh që është bërë në industri të ndryshme në mënyrë të ngjashme me të njëjtën shpejtësi është rritur edhe sasia e mbetjeve nga përdorimi i të mirave materiale. Mbetjet industriale dhe ato urbane të patrajtuara, emetimet e gazeve të dëmshëm në atmosferë, përdorimi i kimikateve të reja pa marrë parasysh dëmet që mund ti sjellin mjedisit kanë sjellë problemet mjedisore me të cilat ne përballemi në ditët e sotme. Ndaj është e nevojshme që shoqëria të ndërgjegjësohet për ta mbajtur sa më pastër mjedisin ku jetojmë duke marrë masat e duhura për trajtimin e mbetjeve si dhe emetimin e gazeve të dëmshëm në atmosferë që gjenerohen nga zhvillimi i aktiviteteve të ndryshme. Në mënyrë që të shmangen këto probleme njerëzimi duhet të mësojë se si të menaxhohen burimet natyrore në mënyrë të qëndrueshme. Qëndrueshmëria përfshin menaxhimin e gjithë përbërësve dhe burimeve natyrore e njerëzore me qëllim që të pasurohen me kalimin e kohës dhe të sigurohet një mirëqenie për të gjithë. Zhvillimi i qëndrueshëm nuk i pranon politikat të cilat çojnë në uljen e bazës prodhuese dhe lënë gjeneratat e ardhshme me prespektiva më të ulta (të varfëra) dhe/ose rreziqe më të mëdha se të tonat. Teknologjitë që kontribuojnë në zhvillimin e qëndrueshëm përfshijnë kontrollin e ndotjes, prodhimin e energjisë së riciklueshme, rikuperim burimesh dhe riciklim, menaxhim burimesh dhe kërkime shkencore. Vitet e fundit industria e ndërtimit në vendin tonë ka patur një zhvillim të madh. Kompanitë e ndërtimit në

vendin tonë janë ndër subjektet e biznesit me më tepër fitim dhe që zhvillojnë një aktivitet të madh ekonomik. Vet sektori i ndërtimit në vendin tonë është një nga shtyllat e ekonomisë shqiptare dhe numëron një numër të konsiderueshëm të punësuarish, në një kohë që kompanitë e ndërtimit sot janë ndër taksa-paguesit më të mëdhenj të arkës së shtetit.

Aktiviteti/Projekti të cilin ne do të trajtojmë është “Sistemim dhe Asfaltim Ura Cerencit – Peshkopi”. Pra impakti mjedisor i referohet ndryshimit të mjedisit në këtë segment. Kemi dy tipe të impaktit mjedisor:

- Shterimi i burimeve
- Ndotja

Në mënyrë që të shmangen këto probleme njerëzimi duhet të mësoj se si të menaxhohen burimet natyrore në mënyrë të qëndrueshme.

2. QËLLIMI DHE KUADRI LIGJOR I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS

2.1. Qëllimi i kryerjes së VNM-së

Synimi kryesor i kryerjes së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të një aktiviteti të propozuar është konsiderimi i çështjeve që lidhen me mjedisin fizik e social që në fazat më të hershme të tij. Në thelb të vlerësimit mjedisor të projektit qëndron evidentimi i pikëprerjeve të tij me legjislacionin në fuqi, vlerat natyrore që gjenden në zonën e projektit dhe si e sa do të ndikohen në rast të zbatimit të tij. Nëpërmjet identifikimit të ndikimeve të mundshme negative të zbatimit të tij në vlerat natyrore të zonës pritëse, që në fazën e projekt-idesë mund të merren masat e nevojshme për përmirësimet e duhura teknologjike, me qëllim zbutjen e ndikimeve dhe përshtatjen e tij me kapacitetin bartës të mjedisit.

Qëllimi i VNM është:

- Të japë informacion për vendimmarrësit për pasojat mjedisore të projektit të propozuar;
- Të promovojë zhvillimin miqësor dhe të qëndrueshëm me mjedisin duke identifikuar ndikimet e mundshme të një projekti dhe për të propozuar masat e nevojshme për përmirësimin dhe zvogëlimin e ndikimeve në mjedis.

Ky raport siguron një përmbledhje të të dhënave ekzistuese dhe informacion mbi kushtet e mjedisit ku propozohet të zbatohet projekti, duke përfshirë kushtet fizike, atmosferike, të burimeve ujore, biologjike, objektet social - kulturore dhe gjendjen social – ekonomike të zonës.

Vlerësimi i ndikimeve të mundshme në mjedisin fizik dhe social është kryer në përputhje me kërkesat e legjislacionit në fuqi për këtë fazë të projektit (jo proceduriale).

2.2. Kuadri ligjor mbi të cilin është hartuar raporti

Vendi yne eshte antaresuar ne konventat nderkombetare dhe ne kete kuader eshte i detyruar te zbratoje nje rregullshmeri te percaktuar nga keto konventa dhe ne vijim te ligjeve qe kane qene dhe te dala ne vite per ruajtjen e mjedisit pasi eshte burimi i gjithckaje i cili percakton jetesen e njerezve duke siguruar nje mjedis te rregullt dhe nje menazhim te mire te tij .

Prej disa vitesh, Shqipëria është përfshirë në zhvillime të vrrullshme urbane, gjë që është shoqë ruar me një faturë jo të vogël në planin mjedisor. Rritja e konsumit, transportit, mbeturinat urbane apo inerte, derdhja e ujërave të zeza në dete e lumenj, prerja pa kriter e pyjeve, gërryerja e shtretërve të lumenjve, djegia e gomave, gërryerja e maleve, ndërtimet e pakontrolluara, etj, janë vetëm disa prej ndikimeve të ndodhura mbi mjedis. Shpesh njeriu nuk e kupton se ajo cfarë e rrethon edhe nëse nuk

mund ta shikoj (ajri), ndikon drejtpërsëdrejti në cilësinë e jetës. Për rrjedhojë, ai tenton të bëhet indiferent ndaj çështjeve të mjedisit, deri në momentin që natyra reagon ashpër (përmbytje, psh).

Në fakt ndikimi negativ mbi mjedis, është një faturë që të gjitha shtetet po e pa guajnë për zhvillimin. Për këtë arsye shpesh, indikatorët e energjisë, transportit dhe mjedisit trajtohen së bashku pasi është pothuajse e pamundur që të mos ndikojnë te njëri-tjetri. Megjithatë shtetet e zhvilluara kanë marrë angazhime serioze dhe po mundohen të japin shembullin e mirë se jo gjithmonë zhvillimi në përgjithësi dhe ai i industrisë në vecanti ecën paralel me ndotjen e mjedisit. Nënshkrimi i Protokolleve të tilla si ai i *Kyoto-s* për uljen e emëtimit të gazrave, tregojnë se shtetet e kanë rritur ndjeshëm vëmendjen e tyre ndaj mjedisit, pasi kjo lidhet drejtpërsëdrejti me cilësinë e jetës së qytetarëve të tyre.

Akoma më i rëndësishëm është *Protokolli i Gothenburg-ut* i cili përcakton tavanet për emëti min e katër ndotësve më të rrezikshëm të ajrit që krijojnë shirat acide.

Ndoshta Shqipëria nuk është ndër vendet më të ndotura në botë por duhen marrë urgjentisht masa për ndërprerjen e masakrës mjedisore dhe paralel me të hapa konkret për përmirësimin e situatës.

Në studimin e saj ODA konstatoi se Shqipëria nuk vuan për strategji, plan masash apo përcaktim objektivash në letër.

Kështu, aktualisht, Shqipëria ka:

- » Nënshkruar 7 Konventa Ndërkombëtare për çështje të ndryshme mjedisore;
- » Hartuar 7 Strategji Zhvillimi për disa aspekte mjedisore;
- » Ka mbi 23 ligje për mbrotje të mjedisit, biodiversitetit, florës e faunës, etj;
- » Ka mbi 20 ligje për ratifikime e aderime nëpër Protokolle Ndërkombëtare, Marrëveshje, Amendamente, etj;
- » Mbi 20 rishikime e shtesa të legjislacionit të mëparshëm;
- » Mbi 80 VKM që lidhen drejtpërsëdrejti me mjedisin;
- » 20 udhëzime dhe mbi 5 rregullore, etj.

I domosdoshëm është zbatimi i ligjeve dhe zotimeve të nënshkruara dhe akoma më tej vullneti për të cuar deri në fund nismat që ndërmerren për mbrotjen e mjedist. Megjithatë, edhe në hartimin e strategjive dhe përfshirjen e hapave për zbatimin e tyre ka ende shumë punë për t'u bërë, në mënyrë që të reflektohen të gjitha problemet që po has sot mjedisi në vend.

Për realizimin e raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të veprimtarisë së propozuar u konsultuan dokumente mjedisore që lidhen me politikat shtetërore të mbrojtjes së mjedisit, zonës në të cilën kerkon te realizohet kjo nderhyerje rikonstruksioni.

Shqipëria, pas viteve '90, është bërë palë në një sërë konventash ndërkombëtare edhe në fushën e mbrojtjes së mjedisit, që janë marrëveshje mjedisore ndërshtetërore me mjaft vende të botës, lidhur me ndryshimet klimatike, mbrojtjen e biodiversitetit, luftën kundër shkretëtirizimit të tokave, për llojet migratore, për specie, faunën, kimikatet, si dhe një sërë çështjesh të tjera mjedisore të përbashkëta në shkallë rajonale dhe ndërkombëtare. Qeveria shqiptare gjate viteve te fundit ka nxjerre mjaft ligje dhe udhëzime per mjedisin te cilat jane ne perputhje te plote edhe me konventat nderkombe tare si:

- Konventa e Finlandes” *Per vleresimin e ndikimit ne mjedis ne konteksin nderkufitar*” Espoo e dt.25.02.1991

- Konventa e Gjeneves “*Per ndotjen atmosferike*” e dt.13.11.1979

- Konventa e Bernes “*Per ruajtjen e flores dhe Faunes* “e dt.19.09.1979 e ratifikuar me Ligjin Nr.8294, date 02.03.1998

- Konventa per “*Mbrojtjen e mjedisit detar dhe te zones detare te detit Mesdhe si dhe gjashte protokolleve shoqeruese* “pershtatur ne Barcelone me 16.02.1976, me 10.06.1995 nga Konferenca e shumefuqishmeve “*Per mbrojtjen e detit Mesdhe nga ndotjet*” e ratifikuar me ligjin Nr.8690, date 16.11.2000

- Konventa e Rios “*Mbi larmine biologjike* “, ne Rio de Zhaniero me 15.06.1992 e ratifikuar me Ligjin Nr.9279, date 23.09.2004,

- Ligji per aderimin e Shqipërisë në protokollin “*Për përgatitjen, reagimin dhe bashkëpunimin ndaj incidenteve të ndotjes nga lëndët e rrezikshme dhe të dëmshme (OPRC – HNS), 2000*” shpallur me dekretin Nr.7990, date 15.10.2012.

Që prej krijimit më 1974, Komiteti i mbrojtjes së ambientit detar (MEPC = KMAD) ka studiuar dispozita të ndryshme të MARPOL 73/78 që kërkonin sqarime ose që zbatimi i të cilave nxirrte probleme. Me qëllim që të hiqeshin paqartësitë dhe të zgjidheshin problemet në mënyrë uniforme, MEPC vendosi se ishte e dëshirueshme të zbatoheshin interpretime uniforme të MARPOL 73/78 dhe ka pranuar se, në një farë mënyre, duheshin ndryshuar disa prej rregullave ose të parashikoheshin të reja me qëllim që të reduktohej akoma më shumë ndotja që lidhej me përdorimin e anijeve dhe të asaj të shkaktuar aksidentalisht nga anijet. Këto masa të marra nga MEPC kanë çuar në hartimin e një numri interpretimesh uniforme të Konventës dhe amendamentesh.

Ky botim ka për objekt të lehtësojë konsultimin e dispozitave dhe interpretimeve uniforme të përditësuara të artikujve, Protokolleve dhe të pesë Aneksëve të MARPOL 73/78. Ajo përfshin të gjitha amendamentet e vitit 2000 (siç janë miratuar nga rezoluta MEPC.89(45). Sekretaria do të saktësojë se nuk ka për qëllim të sjellë modifikime formale, as modifikime të tjera, të teksteve të besueshme. Për qëllime juridike, duhen konsultuar

tekstet e MARPOL 73/78 të besueshme.

Megjithatë, do te gjejmë në këtë botim amendamentet e rregullit 13G të Aneksit i dhe te suplementit të Certifikatës IOPP (siç janë miratuar më 11 maj 2001 nga rezoluta MEPC.95(46). Këto amendamente të rëndësishme do të hyjnë në fuqi më 1 shtator 2002 ne qofte se ato pranohen ne datën e pranimit te heshtur te fiksuar ne 1 mars 2002. Në datën e publikimit të këtij botimi përmbledhës, kushtet e hyrjes

në fuqi të këtyre amendamenteve nuk ishin plotësuar akoma. Megjithatë u mendua se këto amendamente mund të hynin në fuqi para rishikimit të ardhshëm të këtij botimi përmbledhës dhe për këtë arsye, teksti i rezolutës MEPC.95(46) është riprodhuar në seksionin e titulluar "Informacione shtese" (rubrika 7). Një tekst i bashkangjitur (Sistem vlerësimi i gjendjes së anijes) i miratuar nga rezoluta MEPC.95(46) figuron në të njëjtin seksion (rubrika 8).

Permbajtja është shumë e ngjashme me atë që kërkohej nga dispozitat e BERZH-it, në Aneksin 4 të "Procedurave Mjedisore" dhe nga BEI, që ndjek direktivat perkatese evropiane (direktiva 85/337/e Keshillit të Evropës, ndryshuar me ane të direktives 97/11/ të

Keshillit të Evropës).

BERZH-i jep me shumë detaje për çdo pike në veçanti dhe kjo është në veçanti e vertetë për përshkrimin e aspekteve mjedisore dhe të kushteve shoqërore-ekonomike që mund të ndikohen nga projekti. Nder to përmendim: klimën, gjeomorfologjinë dhe gjeologjinë, burimet ujore, burimet biologjike dhe ekologjike, ndikimin në panoramë dhe atë vizual, në cilësinë e ajrit, zhurmat dhe përdorimin e tokës.

Përsa i takon perkufizimin të ndikimeve potenciale kemi këto perkufizime:

→ Ndikim mesatar i pranueshëm: ndikim negativ në mjedis që mund të pakesohet. Ky nuk është një ndikim që akumulohet dhe nuk shkakton dëm mjedisor që përhapen.

→ Ndikim thelbësor: ndikim në mjedis që nuk mund të pakesohet me aq lehtësi. Ky ndikim akumulohet dhe shkakton dëm që përhapen në mjedis.

→ Ndikim jo i drejtperdrejt: është ndikimi i akumuluar me parë apo që është zhvendosur në distancë dhe të mund të parashikohet.

Serish edhe për këtë rast legjislacioni shqiptar është i ngjashëm me dispozitat e BERZH-it, në veçanti për mundësinë e ndikimeve kumulative.

Përveç sa më sipër, BERZH-i thekson rëndësinë e përshkrimit të ndikimeve si pozitive, ashtu edhe negative (përsa i takon shkallën, rëndësinë, përshirjen, kthimin, masën dhe kohezgjatësinë), si edhe rëndësinë e shkallës së ndikimeve (në është ky një ndikim në nivel lokal, rajonal, kombëtar apo nderko mbëtar).

Përgatitja e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të aktivitetit të propozuar është kryer duke u bazuar në aktet ligjorë të mëposhtëm:

- ☞ Ligji Nr. 8094 datë 21.03.1996 “Për largimin publik të mbeturinave”
- ☞ Ligji Nr.8756 dt.26.03.2001 “Per emergjencat civile”
- ☞ Ligji Nr.8766 dt.05.04.2001 i azhurnuar “Per mbrojtjen nga zjarri dhe shpetimin “
- ☞ Ligjin nr. 8503, datë 30.6.1999 “Për të drejtën e informimit në lidhje me dokume ntet zyrtare”
- ☞ Ligjin Nr.9010, datë 13.2.2003 “Mbi trajtimin e mbetjeve të ngurta”,

- ☞ Ligji Nr.9774, dt.12.07.2007 “Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes ne mjedis”,
- ☞ Ligji Nr.8906, dt.06.06.2002 “Per zonat e mbrojtura”
- ☞ Ligjin Nr.10, dt.18.02.2010 “Per sigurine dhe shendetin ne pune “
- ☞ Rregullore Nr.1 dt.30.03.2007 “Per trajtimin e mbetjeve te ndertimit, nga krijimi, transportimi deri ne asgjesimine tyre “
- ☞ Udhëzues Metodik per “Pregatitjen e Raportit te Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis”
- ☞ V.K.M Nr.994, date 02.07.2008 “Per terheqjen e mendimit te publikut ne vendimarrje per mjedisin”
- ☞ Vendimin KM Nr.175, dt.19.01.2011 “Per miratimin e strategjise kombetare te menazhimit te mbetjeve ...”,
- ☞ Vendim KM Nr.123, dt.17.02.2011, “Per miratimin e planit kombetar te veprimit per menaxhimin e zhurmave ne mjedis “
- ☞ Vendimin KM Nr.805, dt.04.12.2003 “Per miratimin e listes se veprimtarive me ndikim ne mjesis “
- ☞ Vendimin KM Nr.103, dt.31.07.2002 “Per monitorimin e mjedisit ne RSH”
- ☞ Udhëzuesi Nr.6, datë 27.11.2007 “Mbi miratimin e rregullave, përmbajtjes dhe afateve për hartimin e planeve për administrimin e mbetjeve të ngurta”
- ☞ Udhëzim nr.6 datë 27.12.2006 “Për miratimin e metodologjisë së vlerësimit paraprak të ndikimeve në mjedis të një veprimtarie”
- ☞ Vendimin KM Nr.99, dt.18.02.2005 “Per miratimin e katalogut shqiptar te klasifikimit te mbetjeve “
- ☞ Udhëzim nr. 2 datë 21.05.2007 “Për miratimin e listës së aktiviteteve me ndikim në mjedis, mënyrën e aplikimit dhe rregullat e procedurat e dhënies së autorizimit dhe pëlqimit mjedisor nga Agjensitë Rajonale të Mjedisit”
- ☞ Udhëzimin Nr.8, dt.27.11.2007 “Per nivelet kufi te zhurmave ne mjedis te caktuara
- ☞ Udhëzimin Nr.1037/1, dt.12.04.2011 “Per vleresimin dhe menaxhimin e zhurmave mjedisore”
- ☞ Vendimin KM Nr.123, dt.17.02.2011 “Per miratimin e planit kombetar per menaxhimin e zhurmave ne mjedis”
- ☞ Udhëzimin Nr.1037/1, dt.12.04.2011 “Per vleresimin dhe menaxhimin e zhurmave mjedisore”
- ☞ Vendimin KM Nr.123, dt.17.02.2011 “Per miratimin e planit kombetar per menaxhimin e zhurmave ne mjedis”,
- ☞ Ligjit Nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”
- ☞ Ligjit Nr. 10 431, datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit” i ndryshuar
- ☞ Ligjit Nr. 10 440, date 07.07.2011” Per vleresimin e ndikimit ne mjedis “
- ☞ Ligjit nr. 10 448, date 14.07.2011 “Per lejet mjedisore “
- ☞ V.K.M Nr.13, date 04.01.2013 “Per miratimin e rregullave, te pergjegjesive te afateve per zhvillimin e procedures te vleresimit te ndikimit ne mjedis “
- ☞ V.K.M Nr.419, date 25.06.2014 “Per miratimin e kerkesave per leje, transferim te lejeve, rregullat per shqyrtimin e lejeve “

☞ V.K.M Nr.912, date 11.11.2015 *“Per miratimin e metodologjise kombetare per hartimin e raportit te vleresimit te ndikimit ne mjedis “*

☞ V.K.M Nr.352, date 29.04.2015 *“Per vleresimin e cilesise se ajrit dhe kerkesat per disa ndotes ne lidhje me te “*

☞ Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 *“Për transportet rrugore”* i ndryshuar qe trajton në mënyrë të veçantë çështje si:

(i) caktimin e rolit të organeve të pushtetit vendor (MB);

(ii) rregullat për shoqëritë e transportit;

(iii) poçedurat që zbatohen mbi firmat e transportit rrugor për hyrjen në treg;

(iv) transporti i mallrave të rrezikshme. Është bërë përafrimi i këtij ligji me direktivën e KE 96/26 me miratimin e ndryshimeve të tij me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007.

Ligji nr.9808, date 24.9.2007 *“Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin 8378, datë 22.07.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” (për peshat dhe dimensionet, kapacitetin transportues te mjeteve, etj), i cili hap rrugë hartimit të akteve të tjera ligjore sipas Direktivave dhe Rregulloreve të KE-së.*

☞ VKM nr. 325, datë 19.03.2008 *“Për miratimin e rregullave për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, si dhe për njohjen e dokumenteve zyrtare, të caktuara për këta operatorë”*, i përputhur pjesërisht me Direktivën nr. 96/26/KE përcakton kriteret cilësore që duhet të plotësohen për pranimin në veprimtarinë e transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve për operatorët e transportit rrugor, si për tregun e brendshëm, ashtu edhe për tregun ndërkombëtar.

2.3. Përcaktimi i çështjeve me rëndësi mjedisore

Për të përcaktuar çështjet që duhet të përfshiheshin në këtë raport ishte i domosdoshëm identifikimi paraprak i pikëprerjeve projekt-mjedis si në terma hapësinore e kohore, ashtu edhe në ato cilësore. Për këtë u analizua cikli i plotë i jetës së projektit. Nëpërmjet analizës së njëpasnjëshme të operacioneve ndërtimore dhe funksionimit të projektit, u evidentuan çështjet më të rëndësishme nga pikëpamja mjedisore, të cilat duhet të ishin pjesë e analizës së ndikimeve në këtë raport. Ndër çështjet më të rëndësishme, përfshirë edhe receptorët mjedisorë të evidentuar, veçohen:

- Statusi i zonës ku do të zbatohet projekti propozuar per ndërtimin e objektit.
- Vlerësimi i nivelit të zhurmave në zonat më të ekspozuara gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit të godinave të propozuar për qëllime banimi;
- Menaxhimi i mbetjeve ndërtimore si mbetjet inerte (dhera, gurë, rërë), etj
- Menaxhimi mjedisor në fazën operacionale (ajër, ujëra), etj.

Në një gjykim profesional racional, këto janë elementët më me rëndësi mjedisore që meritojnë vëmendje të veçantë gjatë analizës mjedisore të projektit. Elementë apo receptorë të tjerë abiotikë dhe biotikë të mjedisit që ndikohen minimalisht nga projekti, ose në një kohë të kufizuar, nuk do të thotë që nuk duhet të mbahen në konsideratë dhe s' duhet të jenë pjesë e këtij raporti.

2.4. Proçedura e miratimit mjedisor të projektit

Projektet me ndikim në mjedis duhet të ndjekin proçedurën e vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe të miratohen përpara fillimit të zbatimit të tyre në terren. Bazuar në dispozitat e Ligjit nr. 10440 datë 07.07.2011 “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, veprimtaria e propozuar duhet t'i nënshtrohet proçedurës së Vlerësimit Paraprak të Ndikimit në Mjedis (Shtojca 2, pika 10/b - “**Prodhime infrastrukturore / Projekte për zhvillime Urbane....**”). Mbasi të jetë hartuar raporti i VNM, dokumentacioni paraqitet pranë Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit e cila e përcjell për shqyrtim në Agjencinë Kombëtare të Mjedisit. Në varësi të projektit, AKM mund të shprehet me Vendim Paraprak.

2.5. Metodologjia

Zbatimi i legjistacionit shqiptar në mënyrë që të sigurojmë një nivel të lartë të mbrojtjes së mjedisit përmes parandalimit, kompensimit të dëmeve në mjedis, garantimin e një vendimmarrjeje të hapur, të gjere duke u konsultuar me hartuesit e projektit të ndërtimit, me stafin inxhinierik dhe me gjere me specialiste të fushës perkatese vendas por edhe me konsulence nga eksperte të jashtëm, për të cilin kerkohet të realizohet ky projekt permbush në të gjitha anet si interesa shumëpaleshe dhe nga pikepamje mjedisore dhe shtetërore.

Gjatë hartimit të këtij raporti është konsideruar:

- Gjendja egzistuese të zonës
- Ndikimet në mjedis gjatë fazës së ndërtimit të objektit
- Ndikimet në mjedis dhe mënyrën e zbutjes së tyre
- Harmonizimi dhe lidhja e kësaj veprimtarie me të gjitha masat e nevojshme për minimizimin e dëmeve mjedisore
- Infrastruktura e nevojshme për ndërtim dhe me pas për funksionim
- Përputhja e këtij projekti me planin e përgjithshëm vendor.

VNM-ja ka lejuar dhe ndihmuar në hartimin e këtij projekti pasi nuk ka ndikime të papra nueshme në mjedis dhe ka shërbyer si orientim për të ndihmuar zhvilluesit dhe vendimmarrësit të hartojë projektin e ndërtimit me një ndikim sa më të vogël të mundshëm në mjedis duke identifikuar zbutjen e mjedisit gjatë studimeve vlerësuese.

Eshtë arritur që hartuesi të identifikojë ndikimet e rëndësishme mbi mjedisin dhe është bashkëpunuar me zhvilluesin për të identifikuar mënyrat nëpërmjet të cilave ato mund të reduktohen. Ky është

realizuar një proces i përsëritur që ka filluar në faza të hershme dhe të vazhdojë gjatë gjithë zhvillimit të projektit.

Zakonisht nuk është e mundur të zbutet çdo ndikim i një projekti, por puna e ekipit të VNM-së është që të punojë me zhvilluesin e projektit për të vendosur se çfarë është e mundur dhe e përba llueshme në kontekstin e zhvillimit të propozuar.

Sapo është kryer vlerësimi i ndikimeve mbetëse dhe raporti i VNM - së përshkruan masat që zhvilluesi është përgatitur të adoptojë dhe ndikimet mbetëse të mbetura pas zbutjes.

Masat zbutëse paraqiten si angazhime në mënyrë që autoriteti kompetent të dijë se çfarë mund të marrë parasysh në marrjen e vendimit nëse do të japë pëlqimin.

Për hartimin e raportit të VNM, porositi vuri në dispozicion të hartuesve të raportit materialin teknik dhe juridik. Ky raport vlerësimi përgatitet me kërkesë të subjektit zhvillues Bashkia Dibër. U kryen inspektime në terren për të konstatuar vendodhjen, karakteristikat territoriale të kësaj zone, gjendjen e faktorëve të mjedisit.

Kategoria sipas Legjislacionit Shqiptar	Procedura që duhet ndjekur (Duke plotësuar Standartet Shqiptare)
Aneksi i Ligjit 10440, datë 07.07.2011 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis” (Lista e veprimtarive të cilat duhet t’i nënshtrohen procedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis)	Bazuar në dispozitat e Ligjit nr.10440 datë 07.07.2011 “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, veprimtaria e propozuar duhet t’i nënshtrohet procedurës së Vlerësimit Paraprak të Ndikimit në Mjedis (Shtojca 2, pika 10/b - “Prodhime infrastrukturore / Projekte për zhvillime Urbane...”).

Tabela 1: Metodologjia e ndjekur për hartimin e vlerësimit të ndikimit në mjedis

Mbasi të jetë hartuar raporti i VNM, dokumentacioni paraqitet pranë Ministrisë së Mjedisit e cila e përcjell për shqyrtim në Agjencinë Kombëtare të Mjedisit. Në varësi të projektit, AKM mund të shprehet me Vendim Paraprak.

2.6. Vlerësimi i rrezikut në hartimin e këtij raporti

Parashikimi i ndikimit të ngjarjeve të pazakonshme në VNM-në merret kryesisht me pasiguritë që lidhen me ndikimet që janë relativisht të sigurt që të ndodhin pasi ato janë pasojat e operacioneve rutinë të projektit.

Megjithatë, gjithmonë qëndron një rrezik që një ngjarje e pazakonshme mund të shkaktojë pro bleme të rënda mjedisore gjatë ciklit të zbatimit të këtij projekti. Identifikimi i rreziqeve kërkon ekzaminimin sistematik të të gjithë elementeve në hartimin e projektit dhe ndërveprimeve të tyre me njerëzit dhe mjedisin për të përcaktuar se sa dëme (për shëndetin ose për mjedisin) mund të lindin.

Vlerësimi i rrezikut (VR) është metoda shkencore e përcaktimit të pasigurisë në lidhje me ngjarjet e ardhshme të këtij lloji. Teknikat mund të jenë ose cilësore ose sasore. Teknikat cilësore janë përdorur zakonisht për të vlerësuar sisteme të thjeshta ku pasojat e ngjarjeve janë më pak të rënda. Vlerësimi sasior i rrezikut është përdorur për sistemet më komplekse dhe për rreziqet që mund të çojnë në konsekuenca të rënda si vdekja e njerëzve (viktima). Vlerësimet duhet të fillojë në një nivel të thjeshtë dhe mund të bëhen më të sofistikuara, në varësi të natyrës dhe kompleksitetit të rrezikut dhe nevojat e vendimmarrësit në menaxhimin e riskut kjo është e njohur si një “qasje e niveluar” (*tiered approach*). Duke përdorur një “qasje nivelesh” duhet të sigurohet që burimet e aplikuara për vlerësimin e rrezikut të jenë proporcionale me rrezikun.

Një numër aktiviteteve esenciale janë të përfshirë në vlerësimin e rrezikut. Këto ndahen në pesë hapa kryesorë:

- Identifikimi i rrezikut;
- Analiza e rrezikut;
- Analiza e pasojave;
- Përcaktimi i rrezikut,
- Vlerësimi dhe masat zbutëse.

Identifikimi i rrezikut përfshin identifikimin e materialeve të rrezikshme ose ndonjë ngjarje të rrezikshme që mund të lidhet me projektin. Një konsekuencë e përbashkët në krijimin e rreziqeve të mundshme është që të administrohen rreziqet dytësore që mund të lindin. Është e rëndësishme që gama e plotë e rreziqeve të mundshme të identifikohet që në fillim, edhe nëse është për të sqaruar se pse disa rreziqe të mundshme janë hedhur poshtë si të tilla dhe që nuk kërkojnë vlerësim të mëtejshëm.

Ne kete projekt, gjate realizimit te tij qofte te ndertimit te nje pjese te re aksi apo reabilitim / ndertim te aksit egzistues kemi rrezik nga mosfunksionimi i pajisjeve qe do te perdoren gjate te gjithe kohes se ndertimit deri ne perfundim te tyre dhe konkretisht duhet bere kujdes nga:

- Funksionimi i mjeteve te renda dhe germuese ne momentin e fillimit te punimeve dhe gjate te gjithe kohes deri ne perfundim te objektit pasi mund te shkaktohet ndonje aksident i mundshem.
- Mjetet e renda, eskavatore, vinca, fadroma duhet te mos punojne panderprerje dhe njekohesisht ne menyre qe te mos ngrene lart dhe ne menyre te dendur pluhurin qe del nga punimet e ndertimit dhe te mos perhapet ne ambjentin perreth pasi eshte shesh i hapur, ne rruge kryesore dhe brenda qendres se banuar nga shume banore. Njekohesisht evitimimin e prodhimit te zhurmave mbi ato te lejuarat pasi te gjitha punimet do behen kryesisht brenda zones se banuar.

- Mosndotja e ambjentit nga materialet që do dalin nga punimet e germimit dhe nga dhererat që dalin të cilat nuk do perdoren me ne objekt si dhe kujdesi i duhur gjatë evadimit të tyre në vendin e caktuar me pare ose për riperdorim me autorizim dhe vendim vetëm nga supervizori i punimeve dhe nga institucioni.
- Funksionimi i mirë, shumë rigoroz dhe brenda kushteve teknike të sheshit të ndërtimit si dhe kantjerit të punës nga sipërmarresit që në momentin e fillimit të punimeve në mënyrë që të evitojnë ndonjë aksident të mundshëm.
- Kujdesi të mjetet auto si fadrome, eskavator, kamionet e të gjitha tonazheve që do sjellin materiale si dhe të gjitha mjetet e tjera motorrike që punojnë edhe vetëm një seksion kohor të përcaktuar dhe kufizuar për mosderdhje të karburantit apo vajrave në shesh që sjellin ndotje mjedisore.

Një rrezik mund të përkufizohet si një situatë që në rrethana të caktuara mund të sjellë dëmtime ose të dëmtuar. Niveli i rrezikut llogaritet duke kombinuar probabilitetin ose frekuencën e shfaqjes së një rreziku të përcaktuar dhe madhësinë e pasojave që mund të ndodhin.

Përderisa ligji në fuqi për vlerësimin e ndikimit në mjedis, nuk i referohet në mënyrë eksplicite rrezikut si pjesë e fushës së VNM-së është praktikë e mirë për raportin mjedisor të përshkruajë rreziqet mjedisore dhe shëndetësore që rrjedhin nga projektet ku këto janë të rëndësishme.

2.7. Analiza e rrezikut

Ky është vlerësimi i frekuencës ose i probabilitetit të të ndodhurit të ndonjë incidenti të rrezik

shëm që mund të shkaktojë dëm për këtë lloj projekti dhe me pas gjatë zhvillimit për ndërtimin e tij. Kjo përfshin:

- specifikimin e sekuencës së ngjarjeve që mund të çojnë në të ndodhurin e incidentit të rrezikshëm nga defekti ose analizës së pemës/historisë së ngjarjes;

- kuantifikimin e gjasës së incidentit.

“Analiza e pemës/historisë së defektit, shkakut” fillon me incidentin që shkakton efektin mbi njerëzit e mjedisin (p.sh., zjarr ose derdhje/rrjedhje lengjesh ndotese , shkarje apo rreshqitje makinerie gjatë punimeve të ndryshme të germimit) dhe të rikthehet përmes dështimeve apo ngjarjeve që mund të kenë çuar në këtë pikë. “Analiza e pemës/historisë së ngjarjes” shtrihet nga fillimi i ngjarjes deri në incidentet që mund të dëmtojnë njerëzit dhe mjedisin. Të dyja mund të përdoren për të siguruar një paraqitje grafike të marrëdhënieve ndërmjet ngjarjeve të veçanta dhe incidenteve të padëshiruara përfundimtare (nganjëherë referuar si “ngjarje kryesore”).

Studimet e rrezikut dhe operacionalitetit (HazOps) “*Hazard and Operability Studies*” është qasje e veçantë për analizën e pemës/historisë së ngjarjes e përdorur shpesh në studimet e instalimeve me rrezikshmëri të lartë. Qasja HazOps është që të shqyrtojnë segmente të vogla të procesit ose operimit në një mënyrë sistematike për të identifikuar të gjithë skenarët e mundshëm të aksidenteve. Informata të hollësishme të projektimit, karakteri i stikave operative dhe të dhënat historike mbi frekuencat e dështimit nga furnitori ose pajisje të ngjashme janë përdorur për të kryer analizën. Pasi janë identifikuar fillet e ngjarjeve të ndryshme, historitë e ngjarjeve janë gjurmuar përmes incidenteve të rrezikshme

që prekin njerëzit apo mjedisin dhe probabiliteti që të ndodhin të përcaktohet, nëse është e mundur. Burimi i çdo të dhëne të përdorur në llogaritjet duhet të referohet për të siguruar një tregues besueshmërie.

Analiza e pasojës në proces përfshin parashikimin e pasojave për njerëzit dhe mjedisin që mund të lindin nga një rrezik i dhënë. Ajo mund të ndahet në tri faza kryesore, si më poshtë:

- përcaktimi i pasojave ose ndikimeve të mundshme të rrezikut, duke përfshirë sekuencën e ngjarjeve nga incidentet e rrezikshme deri në ndikimi;
- parashikimin e përmasave të pasojave të mundshme;
- vlerësimin e probabilitetit të ndodhjes së pasojës.

3. PËRSHKRIMI I PROJEKTIT TË PROPOZUAR

3.1. Zona e propozuar për ndërtimin e objektit

Segmenti rrugor Peshkopi – Herbel është pjesë e rruges nacionale Peshkopi – Tirane. Kjo rrugë është aksi kryesor që ben të mundur lidhjen e qytetit të Peshkopisë me Tiranën dhe qytetet e tjera të vendit si dhe me një pjesë të madhe të fshatrave të Dibres. Gjithashtu ky segment është një pike kyçe e lidhjes me Maqedoninë e Veriut nepermjet doganës së Bllatës. Pra kjo rrugë është pika kyçe e komunikimit të Qarkut Diber me rajonet e tjera të vendit. Kohët e fundit kjo rrugë po aksesohet gjithmone e me shume edhe nga turistë vendas e të huaj, sidomos gjatë periudhës së verës për të shijuar turizmin malor dhe atraksionet e ndryshme të zonës. Ndaj studimi dhe përmirësimi i këtij aksi merr një rëndësi të vecante dhe është bërë tashmë e domosdoshme.



Figura 1: Gjurma e rruges (Burimi ASIG)

Pikat dhe koordinatat e tyre pergjat trupit te rruges

Pika 1

GRS 80: 20° 27' 48.6706" 41° 37' 04.4580"

KRGJSH: E 538631.88 N 4609301.54

Pika 2

GRS: 20° 27' 11.3426" 41° 38' 02.4946"

KRGJSH: E 537758.28 N 4611087.47

Pika 3

GRS: 20° 27' 26.9958" 41° 38' 51.9855"

KRGJSH: E 538112.48 N 4612616.27

Pika 4

GRS: 20° 26' 35.6587" 41° 39' 57.7125"

KRGJSH: E 536914.08 N 4614637.88

Pika 5

GRS: 20° 26' 12.4932" 41° 40' 41.8631"

KRGJSH: E 536371.26 N 4615997.28

3.2. Qëllimi i projektit

Qëllimi i zhvillimit të këtij projekti është restaurimi i rruges në mënyrë që banoret e zonës të kenë një infrastrukturë me të mirë dhe jeta e tyre të bëhet më e thjeshtë dhe të kenë mundësi më të shpejta për të lidhur me fshatrat përreth por edhe me qytetet e mëdha si në Shqipëri po ashtu edhe në Maqedoni.

3.3. Të dhëna teknike të aktivitetit

Zhvillues i projektit do të jetë “ERALD-G” sh.p. k, i regjistruar pranë QKB dhe me adresë rruga "Koli Bano"; Pallati 26, tel & fax 04 23 57 970.

Rruga Maqellare – Peshkopi është një rrugë kryesore që lidh zonën e projektit me pjesën tjetër të Dibres por edhe me qytetet kryesore të vendit dhe Maqedonisë.

Subjekti, për realizimin e projektit do të pajiset me të gjitha miratimet përkatëse të lejeve të nevojshme për ndërtimet e tij. Këto objekte do të ndërtohen në përputhje me planin urbanistik të zonës (PPV) dhe me planin e detajuar vendor PDV.

3.4. Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Rruga fillon në kilometrin 0 në fshatin Herbel në drejtim të Peshkopisë dhe përfundon në kilometrin 8+582, ku bashkohet me unazën e qytetit Peshkopi. Si pjesë e Rrugës Peshkopi – Maqellare ky segment rrugor është tejte i amortizuar duke pasur një mungesë të theksuar të ndërhyrjeve serioze përgjatë viteve. Me studimin e ri është menduar që segmenti Peshkopi - Herbel do të jetë vazhdim i rrugës Herbel – Maqellare me të njëjtat parametra.

Gjurma e rrugës do të ndjehet pjesërisht gjurmen e rrugës ekzistuese dhe në shumë vende të tjera do të kemi gjurme teresisht të re duke eliminuar një pjesë të madhe të kthesave ekzistuese të rrezikshme për sigurinë e qarkullimit të mjeteve, e në të njëjtën kohë duke rritur standartet e kësaj rruge.



Figura 2: Gjendja ekzistuese e rruges



Figura 3: Gjendja ekzistuese e rruges



Figura 4: Gjendja ekzistuese e rruges

3.5. Përshkrimi i projektit

Projekti i Rruges

Rruga e percaktuar edhe ne projekt-preventiv do te kete nje gjeresi te pergjithshme prej 10 m , dhe do te perbehet nga :

- trupi i rruges i asfaltuar me gjeresi 7.5 m. (2 korsi levizje me gjeresi 3.50m + 2 bankina te asfaltuara me gjeresi 0.25m).
- bankina me gjeresi 1.25 m nga te dy anet e rruges te paasfaltuara(me stabilizant).

Shtresat ne trup te rruges

Paketa e propozuar e shtresave rrugore e percaktuar nga studimi i kryer do te permbaje keto shtresa:

- nenbaza me zhavorr 30cm + cakell 20 cm
- baza me trashesi 15 cm (profilim me stabilizant)
- shtresat asfaltike (8 cm binder dhe 4 cm shtrese asfaltobeton).

Kjo pakete e shtresave rrugore do te ndertohet pasi te jene bere punimet e germimeve dhe mbushjeve te kasonetes aty ku eshte e nevojshme per te krijuar shtresen profiluese te rruges(sipas profilave tip).

Shtresa e Bazes

Shtresa e bazes eshte parashikuar te profilohet ne te gjithë rrugen me stabilizant me nje trashesi totale 15 cm. Kjo perfaqeson nje shtrese materiali te selektuar ose stabilizanti me granulometri ne kufijte nga 0.425 mm deri ne 20 mm. Rekomandimet per shperndarjen granulometrike te grimcave te ketij materiali te selektuar jepen ne tabelen e meposhtme:

Tabela 2: Stabilizanti me grnulometri 0.425 – 20 mm

Permasat e sites (mm)	Kalojne siten (% ne peshe)
50	–
37.5	–
28	100
20	90 – 100
10	60 – 75
5	40 – 60
2.36	30 – 45
0.425	13 – 27
0.075	5 – 12

Pra sic shihet, materiali i thyer duhet te permbaje fraksione te imeta ne kufijte nga 5 – 12% me tregues te plasticitetit jo me te madh se 6%. Kjo shtrese e kompaktuar duhet te kete nje vlere minimale te CBR > 80 per nje densitet te kerkuar ne fushe sa 98% e densitetit maksimal ne gjendje te thate te arritur nga prova e Proctor-it te modifikuar.

Shtresat Asfaltike

Paketa e shtresave asfaltike eshte llogaritur te jete 12 cm. Ajo perbehet nga shtresa e lidhese (binder course) 8 cm dhe shtresa konsumuese (wearing course) 4 cm. Trashesia prej 8 cm e shtreses lidhese eshte percaktuar ne baze te vleres se ESALs = 1.6×10^6 , pasi per vlere ESALs < 2.0×10^6 , trashesia minimale e shtreses se pare asfaltike (binderit) rekomandohet te jete jo me e vogel se 6 cm.

Tabela 3: Shtresat asflatike

Permasat e sites (mm)	Kalojne siten (% ne peshe)	Kalojne siten (% ne peshe)
	Shtresa Konsumuese	Shtresa Lidhese
50		–
37.5		100
25	100	90 – 100

19	90 – 100	–
12.5	–	56 – 80
4.75	35 – 65	29 – 59
2.36	23 – 49	19 – 45
0.3	5 – 19	5 – 17
0.075	2 – 8	1 – 7

Per realizimin e asfaltobetoneve agregatet e kombinuara duhet te jene te graduara mire (pra, me gradim te vazhdueshem). Tabela e mesiperme tregon gradimin e rekomanduar per shtresen konsumuese dhe shtresen lidhese:

Projektimi i perzierjeve per asfaltobetonet e shtreses lidhese dhe shtreses konsumuese rekomandohet te behet mbi bazen e metodes "Marshall". Meqenese vlera e percaktuar me siper e ESALs $< 5 \times 10^6$, rekomandojme qe projektimi i perberesve te asfaltobetonit te filloje me nje permbajtje bitumi qe jep rreth 4% porozitet ne perzierje. Vetite e perzierjes se projektuar te shtresave asfaltike duhet te permbushin kriteret e projektimit sipas metodes "Marshall" te dhena ne Tabelen e meposhtme:

Tabela 4: Ngrakesa e trafikut te projektimit

Ngarkesa e trafikut te projektimit (10^6 ESALs)	1 - 5
Niveli i ngjeshjes	2 x 75
Poroziteti ne agregate VMA (%)	Min. 11 - 16
Poroziteti ne perzierje VIM (%)	3.5 – 4.5
Poroziteti ne agregat te mbushur me bitum VFB	65 – 75(%)
Qendrueshmeria minimale (kN)	8.0
Rrjedhja (mm)	2.0 – 3.5

Bankinat

Bankinat jane parashikuar te asfaltuara me gjeresi 0.25m dhe te paasfaltuara me gjeresi 1.25m nga dy anet e rruges. Ne segmentet ku jane parashikuar mbushje me terramesh, mure prites dhe kanale betoni bankinat do te ndertohen prej betoni me te njejten gjeresi 1.25m.

MATJA E TRAFIKUT DHE SHITRESAT RRUGORE

Vlerësimi i Ngarkesave të Trafikut

Trafiku është një nga elementët kryesorë për dimensionimin e shtresave rrugore. Analiza eshte bere në të dy fazat midis kohës së hyrjes në shfrytëzim të rrugës dhe në fund të kohës së vlefshme të

infrastrukturës.

Jane marre në konsideratë shumë aspekte si: Numri dhe përbërja e cikleve të ngarkimit, luhatjet ditore dhe stacionare, përbërja e akseve të mjeteve të ndryshme, shpejtësia e qarkullimit, etj.

Sforcimet përcaktojnë dëmtimin e mbistrukturës, kur përsëriten shumë, kur kalimi i mjeteve përqëndrohet në një trajektore të kanalizuar, edhe pse në realitet verifikohen spostime në funksion të trajektores mesatare që varen nga faktorë subjektivë dhe gjeometrikë (gjerësia e zonës së gjurmës, gjerësia e korsisë etj.) dhe nga karakteristika të rrymës së mjeteve (volumi i trafikut, përqindja e mjeteve të rënda, shpejtësia etj.).

Ne llogaritjen e shtresave rrugore, merren në konsideratë ato mjete që kanë peshë të përgjithshme më shumë se 3t. Për ta bërë më të thjeshtë llogaritjen ekzistojnë metoda të ndryshme që transformojnë akset në te standarte. Aktualisht aksi standart i referimit është një aks i vetëm rrotash të njëjta me peshë 12t.

Merren në konsideratë 16 klasa të mjeteve, secila e karakterizuar nga një mjet i vetëm tip dhe numrin e akseve dhe rrotave të mirë përcaktuar, me forca për çdo aks.

Legjenda e klasifikimeve të mjeteve:

1. Bicikleta
2. Autovetura
3. Me dy akse
4. Autobuza
5. Dy kase me 6 Goma
6. 3 Akse Teke
7. 4 Akse Teke
8. > 5 Akse dopio
9. 5 Akse Dopio
10. > 6 Akse Teke
11. < 6 Akse Teke
12. 6 Akse Multi

- 13. > Multi Aksiale
- 14. Speciale
- 15. Te pa Klasifikuara
- 16. Total

Të dhëna dhe faktorë të trafikut për dimensionimin e mbistrukturës rrugore.

Të dhënat e përgjithshme të disponueshme për të kryer analizat e trafikut është TMD (trafiku mesatar ditor), që përfaqëson numrin e mjeteve, duke përfshirë dhe autoveturat, që kalojnë në një seksion rrugor në një ditë (përfaqësuese mesatare të të gjithë vitit).

Nga kjo vlerë është e mundur të përcaktojmë numrin mesatar të mjeteve tregtare, përqindjen e tyre (p), të vlerësuar, në seksionin e marrë në konsideratë për llogaritje.

Nga kjo vlerë e përcaktuar në këtë mënyrë, përcaktohet numri i akseve të rënda njohur si numri mesatar i akseve të një mjeti tregtar.

Kjo rezulton një vlerë variabël në funksion të tipit të rrugës dhe funksionit që ajo zgjidh për transportin e mallrave. Numri mesatar i akseve varion nga minimumi në 2 (rrugë urbane lokale, të përshkuara nga

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

mjete tregtare me peshë dhe ngarkesë të reduktuar) deri në 3t në rastin e zonave industriale. Janë vënë re këto vlera mesatare të sjella në tabelën e mëposhtme.

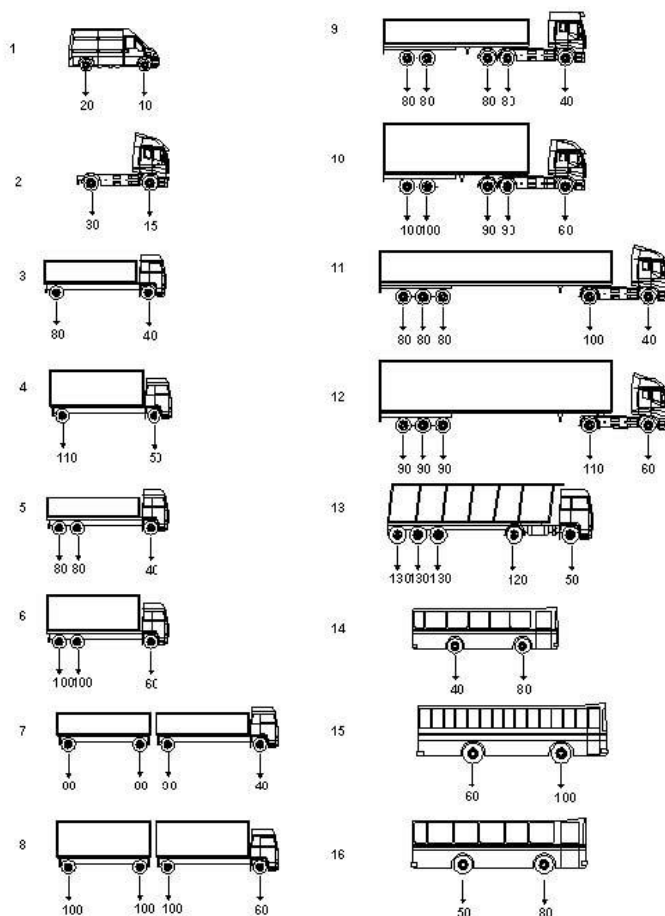


Figura 5: Llojet e automejteve

Të gjitha metodat e llogaritjes kanë si referim numrin e mjeteve të rënda në akse standarte. Këto mund ti referohen vlerës ditore, vjetore ose më shpesh numrit të akumuluar (kumulativë) gjatë ciklit të kohës së shfrytezimit të rrugës.

Tabela 5: Numri mesatar i akseve të mjeteve tregtare

Tipi i Rrugës	Numri mesatar i akseve
Autostradë ekstraurbane	2.65 – 2.75
Rrugë ekstraurbane kryesore dhe sekondare me trafik të fortë	2.35 – 2.68
Rrugë ekstraurbane sekondare e zakonshme dhe turistike	2.08 – 2.12
Rrugë urbane (autostradë, rrugë urbane art., urbane në lagje dhe urbane lokale)	2.00 – 2.05

Duhet të merret në konsideratë në infrastrukturë disa herë elementi kritik siç është verifikimi në thyerje dhe për plakjen e shtresave bituminoze. Në hipotezën e thjeshtëzuar vlerësohet që trafiku rritet në

mënyrë homogjene dhe këto janë të shpërndara në të gjithë rrjetet ku për vendet e zhvilluara merret me një vlerë 2-3%, ndërsa për vendet në zhvillim 5 deri 6% në vit. Në rastin tone është marrë rritja e trafikut është marrë 6%.

Kështu nëse (n) është numri i viteve që nga hapja e rrugës dhe (r) është norma e rritjes, numri i akseve të akumuluar do të jetë:

$$N = 365N_g \frac{(1 + r)^n - 1}{r}$$

Ku: N_g është numri i akseve të vlerësuar në një ditë të vitit të parë të shfrytëzimit të rrugës. Numri i akseve të akumuluar në vit (n) është:

$$N_n = 365N_g(1 + r)^n$$

Duke u mbështetur në formulat e mësipërme për një periudhë 25 vjeçare $N_n = 17.872,572$

Llogaritja ka të bëjë duke ju referuar konceptit të akseve standarte. Kjo lejon një thjeshtëzim të procedurave të llogaritjeve, por prezanton pasiguri të lidhura me konfrontimin midis akseve që janë të ndryshme jo vetëm për peshën e përgjithshme, por edhe në konfigurim, (presionet, shpejtësia e lëvizjes) etj.

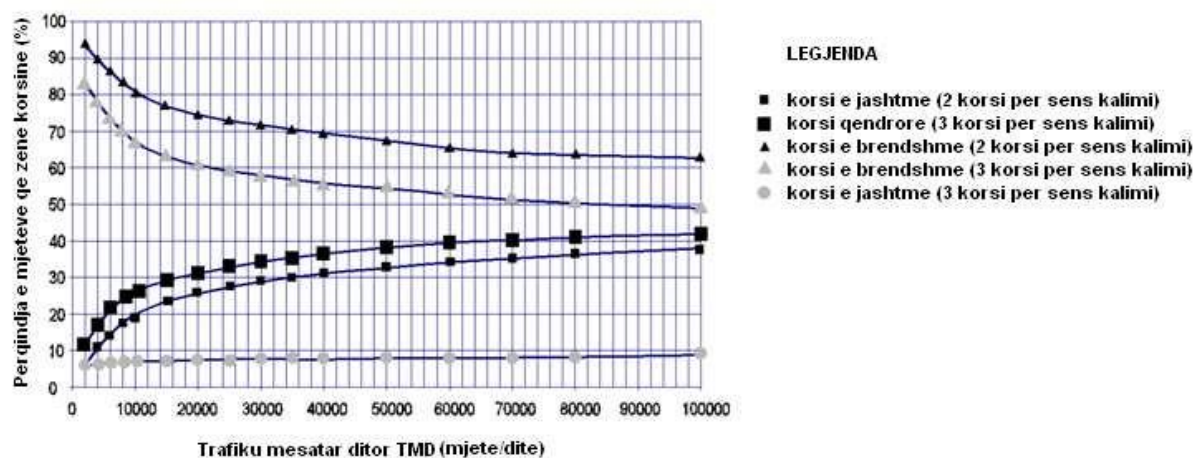
Ndër të tjera, vlera e koeficientit të ekuivalencës është e lidhur me reagimin strukturor të mbistrukturës nga ngarkesat e jashtme që, siç vihet re, varion në funksion të ndryshimit të temperaturës, shkallës së lagështirës, shkallës së lodhjes së materialeve dhe rezistencës së tyre mekanike.

Ndonjëherë mund të jetë e nevojshme të diferencohen ngarkesat e trafikut në drejtime të ndryshme lëvizjeje: Më shpesh ndodh të vlerësohet shpërndarja e ndryshme e trafikut tregtar në karrexhata të përbëra nga më shumë se një korsi për sens lëvizjeje. Në fakt jo të gjitha mjetet e quajtura tregtare lëvizin në korsinë normale; pjesët e tyre, sidomos ato me ngarkesa më të vogla për aks, arrijnë vlera më të larta të shpejtësisë dhe kalojnë dhe në korsitë e tjera të lëvizjes. Kështu që është marrë parasysh që të reduktohet numri i akseve që zënë korsinë më të ngarkuar sipas një faktori që varion në funksion të numrit të korsive dhe volumit të trafikut, sipas grafikut.

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Tabela 6: Shpërndarjet në rrjete rrugore për kushte reale

Klasi i mjeteve		Autostrada ekstraurbane (%)	Autostrada urbane (%)	Rrugëekstraurbane metrafik të lartë (%)	Rrugëekstraurbaned ytësore (%)	Rrugëekstraurbaned ytësore turistike (%)	Rrugë urbane qarkulluese (%)	Rrugë lagjeje e lokale (%)	Korsi të zgjedhura (%)
Klasi i mjeteve	1	12.2	18.2	0.0	0.0	24.5	18.2	80.0	0.0
	2	0.0	18.2	13.1	0.0	0.0	18.2	0.0	0.0
	3	24.4	16.5	39.5	58.8	40.8	16.5	0.0	0.0
	4	14.6	0.0	10.5	29.4	16.3	0.0	0.0	0.0
	5	2.4	0.0	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	6	12.2	0.0	2.6	5.9	4.2	0.0	0.0	0.0
	7	2.4	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	8	4.9	0.0	2.5	2.8	2.0	0.0	0.0	0.0
	9	2.4	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	10	4.9	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	11	2.4	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	12	4.9	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	13	0.1	1.6	0.5	0.2	0.1	1.6	0.0	0.0
	14	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	18.2	20.0	47.0
	15	0.0	27.3	0.0	0.0	0.0	27.3	0.0	53.0
	16	12.2	0.0	10.5	2.9	12.2	0.0	0.0	0.0



Grafiku 1: Përqindja e mjeteve tregtare të parashikuara nga Katalogu Italian i Shtresave Rrugore

Shpërndarja e trafikut në korsi në funksion të TMD

Faktor që duhet të merret parasysh është shpërndarja e trajektoreve të mjeteve. Rrotat nuk përshkojnë ekzaktesisht të njëjtën trajektore, por paraqitet një shpërndarje rreth një vlere mesatare sipas njëshpërndarje tipike gaussiane. Kjo shpërndarje ndikohet nga mënyra e guidës së përdoruesit, nga karakteristikat e mjeteve, shpërndarja engarkesës së mallrave në automjete, nga gjerësia e rrotave të automjeteve, distanca midis rrotave.

Duke qenë se mjetet e rënda nuk kanë të njëjtat ngarkesa në aks, për të bërë konsistente dhe të krahasueshme numrin e tyre është përdorur aksi ekuivalent. Ligji eksponencial është ai që shpjegon lidhjen midis aksit të përgjithshëm dhe atij standart.

Yoder ka propozuar një relacion, funksion i peshës së aksit në studim (x) dhe peshës së aksit ekuivalentstandart (y).

$$C_{eq} = 2^{0.78(x-y)} \quad (1.75)$$

E studiuar për aksin standart 8t (njohur ndërkombëtarisht).

Kërkimet e viteve të fundit tregojnë që: $C_{eq} = \left(\frac{x}{y}\right)^4$

Numri N i akseve akumuluar në fund (afatit të shfrytëzimit) të rrugës mund të përcaktohet duke shumëzuar TMD me faktorët e sipërpërmendur:

$$N = 365 \cdot TMD \cdot p_d \cdot p \cdot p_l \cdot d \cdot C_{eq} \cdot n_a \cdot \frac{(1+r)^n - 1}{r}$$

Kurse numri i akseve që kalojnë në një ditë në vitin e fundit të jetës së dobishme (në fund të kohës së shfrytëzimit) do të jetë:

$$N_d = TMD \cdot p_d \cdot p \cdot p_l \cdot d \cdot C_{eq} \cdot n_a \cdot (1+r)^n$$

Bazamentet e rrugëve

Klasifikimi i dherave si bazamente të rrugëve

Dherat e bazamentit, përbëjnë platformën mbi të cilën vendoset rruga. Për të luajtur ose për të përmbushur këtë rol platforma rrugore duhet të ketë disa cilësi:

Ajo duhet të ofrojë një shtresë të përshtatshme për ngjeshjen e shtresave rrugore, pra të jetë mjaft

rigjide. Ky rigjiditet nuk duhet të prishet gjatë periudhës ndërmjet punimeve të gërmimit dhe realizimit të rrugës.

Në rigjiditetin e saj ajo merr pjesë në dimensionimin e shtresave të rrugës, pra sa më rigjide të jetë ajo, aq më të holla do të jenë shtresat rrugore e aq më i lirë do të dalë ndërtimi i rrugës.

Ajo duhet të ketë cilësi të mira gjatë ngrirjes në mënyre që fronti i ngricës të mos ndikojë në trupin e rrugës.

Modelimi i dherave të bazamentit.

Për dimensionimin e një rruge dheun e konsiderojmë si një gjysëm hapësirë elastike homogjene e izotrope që karakterizohet nga një modul elasticiteti “Es” (moduli resilient). Ky mjedis pëson deformime mbetëse nën veprimin e përsëritur të ngarkesave nga mjetet e transportit. Praktika tregon se kjo hipotezë është larg realitetit dhe se karakteristikat e dheut ndryshojnë në çdo hap ose shkallë ngarkimi si dhe nga kushtet klimatike. Prandaj ka shumë rëndësi të krijojmë një përfytyrim sa më të saktë të sjelljes së dheut e sidomos të përcaktojmë një vlerë sa më reale të këtij moduli, i cili hyn direkt në dimensionimin e shtresave të rrugëve. Karakteristikat e dheut varen shumë nga përbërja e tij, nga lagështia etj. Lagështia dhe prania e ujit mund të modifikojnë në mënyrë të ndjeshme reagimin e dheut ndaj ngarkesave të jashtme. Prandaj gjatë kohës së shfrytëzimit të rrugës duhet të merren masa mbrojtëse ndaj ujit dhe lagështisë. Gjithashtu sjellja e dheut ndryshon shumë nën efektet e temperaturave të ulta e të larta duke krijuar presione bufatëse gjatë ngritjes dhe uljes të kapacitetit mbajtës gjatë shkrirjes së akullit.

Këto punime kushtëzohen:

- Nga tipi i rrugës që do të ndërtohet
- Zonat me dhera të dobët e shumë të dobët.
- Pikat më të ulëta të relievit.
- Zonat me prani ujrash ose me shumë lagështi që duhen drenuar.
- Kushtet klimatike të zonës.
- Niveli i ujrave nëntokësorë, lëvizjen e tyre, drejtimin e lëvizjes, prurjet sipas sezoneve.

Cilesitë që duhet të kenë dherat që shërbejnë si bazament rruge

Parametrat që karakterizojnë sjelljen e dherave të bazamentit.

Dherat e bazamentit janë materiali i ndodhur në vend ose i sjellë (në rastet e mbushjeve) që duhet tëmbajnë strukturën rrugore dhe trafikun në të gjitha llojet e kushteve klimatike. Aftësia mbajtëse e tyre përcakton direkt trashësinë e shtresave rrugore për një trafik të dhënë. Për këtë qëllim përcaktohen disa parametra mekanikë si :

Rezistenca ose aftësia mbajtëse e dheut R në Kpa.

Moduli i deformimit të dheut M_d në Kpa.

CBR-raporti i kapacitetit mbajtës kalifornian në %.

Moduli i elasticitetit të dheut E_{el} është në Kpa (kur modelohet si një gjysëm hapësirë elastike).

Koeficienti i sustës K_s në KN/m^3 (kur dheu modelohet si sustë).

Moduli dinamik E_d në Kpa (kur ka veprime shumë të fuqishme dinamike siç është rasti i tërmetit).

a – Aftësia mbajtëse e bazamentit

Ajo mund të përcaktohet me disa mënyra:

Nëpërmjet gjendjes fizike të dherave që jepet nga: ε , I_{rj} , I_p për tokat e lidhura dhe nga: ID , G , granulometria, për tokat e shkrifta në formën e $[\sigma]$.

Nëpërmjet penetrometrit statik e dinamik.

Nëpërmjet të dhenave për rezistencën në prerje të dheut që janë këndi i ferkimit të brendshëm Φ dhe kohezioni C në formën e R^n .

Nëpërmjet shtypjes një aksiale me zgjerim anësor nga ku nxirret C_u dhe R .

Që dheu të mund të shërbejë si bazament rruge duhet të ketë një aftësi mbajtëse $R \geq 150 \text{ Kpa}$. Në rast të kundërt një pjesë e tij zëvendësohet me material tjetër që siguron këtë aftësi mbajtëse ose dheutrajtohet me lëndë të ndryshme dhe në këtë rast ai quhet bazament artificial.

b – Moduli i deformimit të dheut.

Është parametri më i rëndësishëm sepse nga vetitë deformuese të bazamentit (M_d) varet projektimi i shtresave rrugore dhe funksionimi normal i rrugës për periudhën e llogaritur.

Që dheu të shërbejë si bazament rruge duhet të ketë një vlerë të caktuar të modulit të deformimit që varet nga kushtet e drenimit dhe kategoria e rrugës ose intensiteti i trafikut. Vlera minimale e pranuar është:

$$M_d \geq 1.5 \cdot 10^4 \text{ Kpa.}$$

c – Raporti i kapacitetit mbajtës Kalifornian CBR

CBR është një parametër shumë i rëndësishëm sepse :

- Me anë të tij gjykojmë nëse dheu mund të përdoret si bazament rruge.
- Kështu në qoftë se :

CBR = 2 ÷ 5% -ai është bazament shumë i dobët

CBR = 5 ÷ 8% -ai është bazament i dobët

CBR = 8 ÷ 20%-ai është bazament mesatar

CBR = 20 ÷ 30%-ai është bazament shumë i mirë

Me anë të CBR gjykojmë nëse shtresa e ngjeshur kur të jetë nën ujë a do t'a ruajë apo jo fortësinë e saj (provat bëhen pasi kampioni ka ndenjur 4 ditë ose 96 orë nën ujë) dhe sa e ka aftësinë mbufatëse në prani të ujit.

Mes CBR dhe modulit të deformimit, modulit të elasticitetit dhe koeficientit të sustës ka një lidhje korelative të mirë.

Kështu që duke bërë një provë të vetme siç është CBR ne mund të gjykojmë parametrat e tjerë deformuese që na duhen kur modelojmë dheun si një material poroz (plastik) Md, dhe si një gjysëm hapësire elastike Eel apo si sustë Ks.

Janë nxjerrë këto lidhje mes CBR dhe parametrave të mësipërm :

- Eel = A.CBR ne MPa A=8-10
- Ks = 4.1+ 51.3 log CBR ne MPa për CBR = 2 – 30%
- Ks=314.7+266.7 logCBR ne MPa për CBR =20 –100%
- Md = CBR/0.2 ne MPa

Që dherat të shërbejnë si bazament rruge duhet të kenë një CBR minimale CBR = 8%

d – Koeficienti i sustës

Koeficienti i sustës ose moduli i reaksionit të dheut (kur ai modelohet si sustë) nxirret nga marrëdhënia sforçim – deformim p – s.

$$K_s = \frac{\Delta P}{\Delta S} = \frac{KN}{m^3} \text{ ose } \frac{kg}{cm^3} \quad (1.79)$$

Sipas Ks kemi :

- Ks < 40 kg/m³ dhera shumë të dobët
- Ks = 60 -80 kg/m³ dhera të mirë
- Ks = 40 -60 kg/m³ dhera të dobët
- Ks > 80 kg/m³ dhera shume të mirë

Karakteristikat kryesore fiziko-mekanike të materialeve.

- (1) Karakteristikat e agregatëve, që duhet të përshtaten janë ato të dhëna në normat CNR për kategoritë e trafikut PP, P, M dhe L të individualizuara në funksion të trafikut tregtar.

Përzierja granulometrike për shtresën e përdorimit, të lidhjes dhe për shtresën bazë

(2) Trafiku T në numër automjeteve komerciale në korsinë më të ngarkuar:

PP (shumë i rëndë) $T > 22,000,000$

P (i rëndë) $8,000,000 < T < 22,000,000$

M (mesatar) $3,500,000 < T < 8,000,000$

L (i lehtë) $T < 3,500,000$

Tabela 7: Karakteristikat fiziko-mekanike të materialeve

Për shtresën konsumuese (asfaltobeton)						
Trafiku	Granulometria	Bitum	Stabiliteti Marshall (75 goditje)		Ngurtësia Marshall	Pjesa e mbetur Marshall
(1)	(2)	(%)	(Kg)	(daN)	(Kg/mm)	(%)
PP	Figura 8.3	4.5 -6	≥1100	≥1080	300-450	4 -6
P		4.5 -6	≥1100	≥1080	300-450	4 -6
M		4.5 -6	≥1000	≥980	>300	3 -6
L		4.5 -6	≥1000	≥980	>300	3 -6
Densiteti në vepër (sipas densitetit Marshall) ≥97%						
Për shtresën lidhëse (Binder)						
Trafiku	Granulometria	Bitum	Stabiliteti Marshall (75 goditje)		Ngurtësia Marshall	Pjesa e mbetur Marshall
(1)	(2)	(%)	(Kg)	(daN)	(Kg/mm)	(%)
PP	Figura 8.4	4.5 -5.5	≥1000	≥980	300-450	3 -6
P		4.5 -5.5	≥1000	≥980	300-450	3 -6
M		4.5 -5.5	≥900	≥880	>300	3 -7
L		4.5 -5.5	≥900	≥880	>300	3 -7
Densiteti në vepër (sipas densitetit Marshall) ≥98%						
Konglomerat bituminoz për shtresën e bazës						
Trafiku	Granulometria	Bitum	Stabiliteti Marshall (75 goditje)		Ngurtësia Marshall	Pjesa e mbetur Marshall
(1)	(2)	(%)	(Kg)	(daN)	(Kg/mm)	(%)
PP	Figura 8.5	4 -5	≥800	≥780	>250	4 -7
P		4 -5	≥800	≥780	>250	4 -7
M		3.5 -4.5	≥700	≥690	>250	4 -7
L		3.5 -4.5	≥700	≥690	>250	4 -7

Densiteti në vepër (sipas densitetit Marshall) $\geq 98\%$	
Miks granular i palidhur	
CBR (pas 4 ditësh futjeje në ujë)	CBR $\geq 30\%$
Densiteti (sipas densitetit AASHTO i modifikuar)	$\geq 98\%$

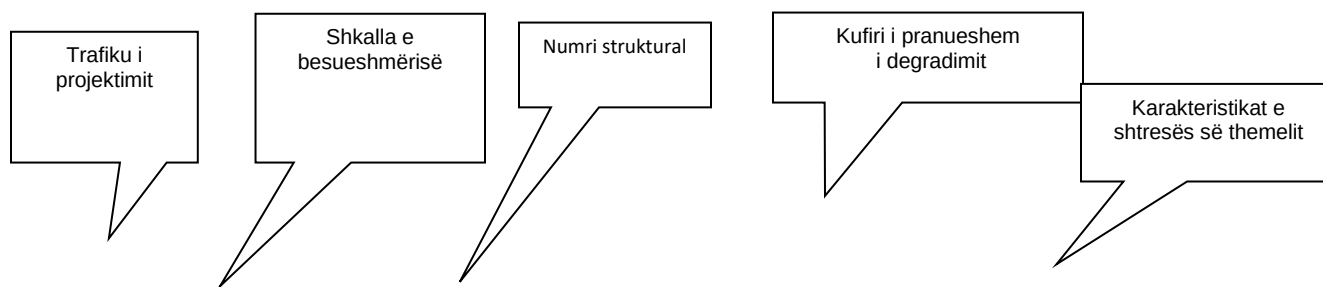
LLOGARITJA E SHTRESAVE RRUGORE

Llogaritja e shtresave në Katalog është bërë me metodat e dimensionimit, empirik-teorik edhe racional, e cila vlen në hartimin e projekt idesë, ndërsa në hartimin e projekt zbatimit do të bëhen llogaritje me frekuencë në varësi të aftësisë mbajtëse të tokës dhe trafikut duke përdorur (e rekomanduar) metodën AASHTO të projektimit të strukturave rrugore.

Metoda empirike-teorike e përdorur është ajo e sjellë nga “AASHTO Guide for Design of Pavement Structures”.

Më poshtë jepet një përmbledhje e shkurtër e kriterëve të projektimit të shtresave sipas AASHTO mbasi dhe metoda empirike–teorike e përdorur në tabelat për llogaritjen e shtresave rrugore është sjellë nga (AASHTO). Metoda e dimensionimit (AASHTO Guide for Design of Pavement Structures) bazohet në kontributin e 4 faktorëve që konsistojnë në pikat e mëposhtme:

- 1 Trafiku i projekimit
- 2 Koefiçienti i besueshmërisë së procesit të dimensionimit;
- 3 Karakteristikat e shtresave (numri struktural SN).
- 4 Kufiri i pranueshëm i degradimit të mbistrukturës;



$$\log W_{18} = Z_R \cdot S_0 + 9.36 \log(SN+1) - 0.20 + \frac{\log\left(\frac{\Delta PSI}{4.2-1.5}\right)}{0.40 + \frac{1094}{(SN+1)^{5.19}}} + 2.32 \log M_R - 8.07$$

TRAFIKU

Në metodologjinë e propozuar nga AASHTO ngarkesat e trafikut përfaqësohen nga numri shumar (W18) sipas akseve standarte (ESAL¹) nga 8,16 t (18 kip). Shpërndarja e trafikut për çdo sens lëvizje (pd), Përqindja e mjeteve komerciale(p), Përqindja e trafikut komercial, që lëvizin në korsinë e ngadaltë (pl), Shpërndarja e trajektoreve (d).

ESAL = Ngarkesa standarte ekuivalente e aksit. Përfaqëson aksin standart ekuivalent nga AASHTO të barabartë me 18 kip (ChiloPound). Meqenëse 1 Paund = 0,4536 Kg ajo është e barabartë me $18.000 \times 0,4536 \text{ kg} = 8164,8 \text{ kg}$

BESUSHMËRIA

Ky faktor projektimi merr parasysh kushtet e pasigurisë, të cilat mund të ndikojnë në parashikimin e trafikut dhe në punën e shtresave. Besueshmëria e një procesi projektimi të asfaltit është propabilitet, që seksioni i projektimit të mund ta ruajë në kushtet e pranueshme, të funksionojë kënaqshëm, në kushte trafiku dhe mjedisore përgjatë tërë jetës së dobishme.

Përkufizimi i besueshmërisë dhe zhvillimi i faktorit të sigurtisë së projektimit.

Në metodën AASHTO besueshmëria R është futur nëpërmjet koeficientëve S0 dhe ZR.

Ku S0 paraqet devijimin standart në parashikimin e trafikut dhe sjelljen e shtresave kundrejt tij.

ZR është abshisa e shpërndarjes standarte të reduktuar.

Besueshmëria R paraqet propabilitetin që një ngjarje e cituar më sipër të ndodhë.

Besushmëria R = 95% do të thotë se në 95 raste nga njëqind të parashikimeve të bëra gjatë projektimit (të trafikut, të performancës së shtrimit) do të jenë vertetuar në kohën e nevojshme të shfrytëzimit të paracaktuar. Në anën tjetër 5% e rasteve kjo gje nuk ndodh. Për çdo vlerë të R ekziston një devijim i mirë përcaktuar i reduktuar.

Procedura analitike e Besushmërisë është e gjatë, por për thjeshtësi praktike në tabelën 1.28 jepen vlerat e saj për tipe të ndryshme rruge.

Kufiri i lejuar i prishjes (degradimit) së mbistrukturës.

Indeksi i futur nga AASHTO për vlerësimin e prishjes së mbistrukturës është (Present Service ability Index) PSI. Ky indeks përcaktohet në funksion të mesatares së variacionit të pjerrësisë së profilit, të thellësisë së gjurmës, të sipërfaqes së gropave dhe tokës, apo nga problemet e karakteristikave që i

referohen në njësinë e sipërfaqes:

$$PSI = 5.03 - 1.91 \log(1 + SV) - 0.01 \sqrt{C + P} - 1.38 RD$$

Ku: SV

= mesatarja e variacioneve të pjerrësisë së profilit gjatësor C = zona e gropave për njësi të sipërfaqes,
 P = zona e plasarit apo e dëmtuar me karakteristika të veçanta, për njësi sipërfaqe, RD
 = mesatarja e përmasave të thellësisë së gjurmëve.

Vlerat ndryshojnë nga vlerat më të mira të barabarta me 5 në fillim të jetës së dobishme deri në vlerat 0 kur efikasiteti i shtrimit është asgjë. Vlerat maksimale të lejuara varen nga rëndësia e lidhjes rrugore: sa më e madhe të jetë ajo, aq më i lartë duhet të jetë edhe kufiri i lejueshmërisë PSI. Megjithatë për vlera më të vogla se 1 deri 1,5 nuk janë të lejuara, sepse kjo do të kompromentojë si nivelin e shërbimit dhe sigurinë rrugore.

Karakteristikat e shtresave (Numri Struktural SN).

Në metodën për çdo shtresë (e shprehur në inç me trashësi H_i) është caktuar një koeficient strukture, që paraqet kontributin e shtresës për punën e përgjithshme të shtresave. Një faktor i mëtejshëm futet për të marrë në konsideratë efektet e kullimit. Kontributi i çdo shtrese në performancën e përgjithshme të shtresave është produkt i dy koeficientëve a_i , d_i me trashësinë e saj H_i .

$$SN_i = a_i H_i d_i$$

- SN_i = numri i strukturës së shtresës së i-të (inch)
- a_i = Koeficienti i deformimit të shtresës së i-të (pa dimensione)
- H_i = Trashësia e shtresës i (inch)
- d_i = Koeficienti i kullimit të shtresës së i-të.

Koeficientët e trashësisë a_i mund të nxirren, për shtresat jo të lidhura, në varësi të masave të CBR përmes raporteve:

$$a_i = 0.00645 \cdot CBR^3 - 0.1977 \cdot CBR^2 + 29.14 \cdot CBR \quad \text{baza}$$

$$a_i = 0.01 + 0.065 \cdot \log CBR \quad \text{themeli}$$

Nga ana tjetër ajo mund të përlogaritet sipas një raporti koeficientësh elastik:

$$a_i = a_g \sqrt[3]{\frac{E_i}{E_g}}$$

ku: a_g = koeficienti i trashësisë standarte sipas AASHTO Road Test

E_i = koeficienti elastik i shtresës

E_g = koeficienti elastic i materialit standart sipas AASHTO Road Test.

Tabela 8: Vlerat e (a_g , E_g)

Lloji i shtresës	Koeficienti i trashësisë a_g	Moduli elastik i materialit E_g [MPa]
Konglomeratet bituminoze për shtresat sipërfaqësore	0.42	3100
Baza e stabilizuar	0.17	207
Themelimi	0.11	104

Vlera e SN është vlerësuar së fundi me shprehjen e mëposhtme:

$$SN = \sum_{i=1}^{n_{\text{strati}}} a_i H_i d_i + SNSG \text{ [Inch]}$$

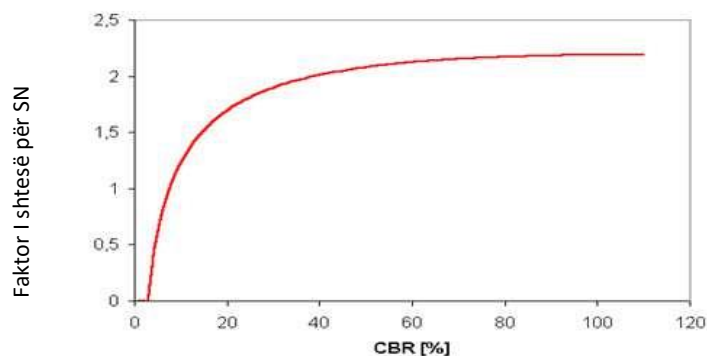
Karakteristikat e bazamentit

Karakteristikat e bazamentit janë konsideruar në formulën e përcaktimit të propozuar nga AASHTO nëpërmjet Modulit elastik MR të shprehur në psi (pound square inch) ³.

Kontributi i bazamentit hyn nëpërmjet kapacitetit të tij mbajtës CBR:

$$SNSG = 3.51 \log_{10} CBR - 0.85 (\log_{10} CBR)^2 - 1.43 \text{ per } CBR \geq 3$$

$$SNSG = 0 \text{ për } CBR < 3$$



Grafiku 2: Kapaciteti mbajtës

CBR= treguesi mbajtës CBR (California Bearing Ratio) [%].

Vlerësimi i SN mund të bëhet në mënyrë indirekte përmes korelacioneve me parametra të tjerë që përshkruajnë karakteristikat strukturore të mbistrukturës. Ndër këto një lidhje veçantërisht e dobishme rezulton ajo ndërmjet SN dhe koeficientit elastik të bazamentit MR.

$$CBR = \frac{M_R}{10}$$

MR= koeficienti elastik i bazamentit MPa

CBR= treguesi i aftësisë mbajtëse CBR (California Bearing Ratio) [%].MR duke pasur parasysh rastet:-me te disfavorshme MR = 30MPa-mesatare MR = 50MPa-me te mira MR > 70MPa

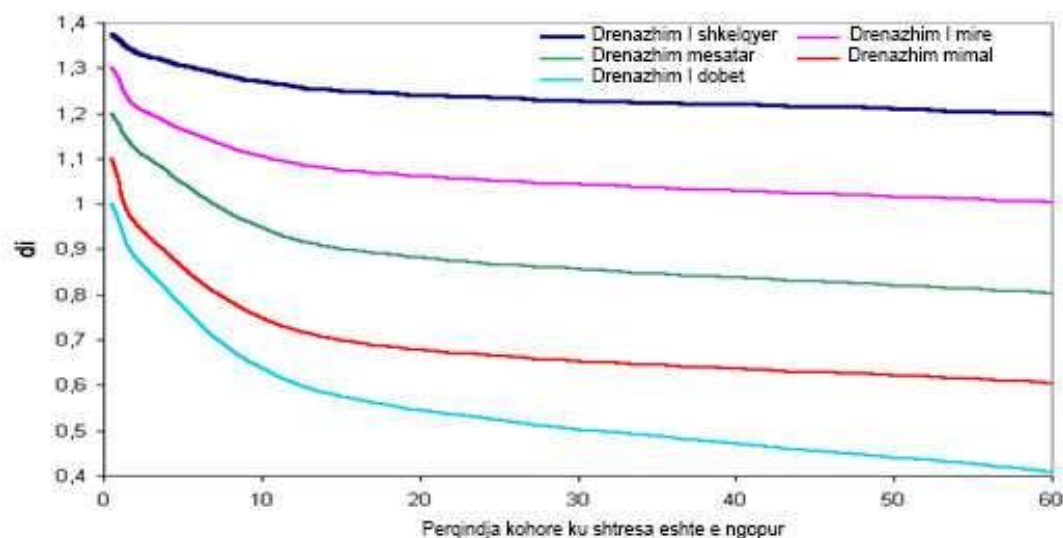
di-Koeficienti i kullimit të shtresës së i-të.

Në AASHTO (Udhëzimet e projektimit, koeficientët e drenazhimit, (di) janë të përdorur për të ndryshuar vlerën e koeficientit të trashësisë (ai) të çdo shtrese të pastabilizuar sipër bazamentit në një shtresëfleksibël.Efekti i një drenazhimi efikas është ai që do të kemi vlera të larta të SN-së, dhe për më tepër në njëreduktim të plasaritjeve; të gjurmëve dhe të parregullsive të sipërfaqes rrugore.Për shtresat, koeficientët e drenazhimit janë të përcaktuar duke konsideruar cilësinë e drenazhimit, kohën,përqindjen, në të cilën shtrimi bëhet në nivelet e lagështisë afër saturimit.

Tabela 9: Cilesia e drenazhimit

Cilësia e drenazhimit	Koha e heqjes së ujit
E shkëlqyer	2 orë
E mirë	1 ditë
Mesatare	1 javë
E dobët	1 muaj
Shumë e dobët	I pahequr

Cilësia e drenazhimit	Përqindja e kohës në të cilën shtresat e palidhura janë në përafërta të saturimit				kushtet e
	< 1%	Prej 1% a 5%	Prej 5% a 25%	> 25%	
E shkëlqyer	1.40-1.35	1.35-1.30	1.30-1.20	1.20	
E mirë	1.35-1.25	1.25-1.15	1.15-1.00	1.00	
Mesatare	1.25-1.15	1.15-1.05	1.00-0.80	0.80	
E dobët	1.15-1.05	1.05-0.80	0.80-0.60	0.60	
Shumë e dobët	1.05-0.95	0.95-0.75	0.75-0.40	0.40	



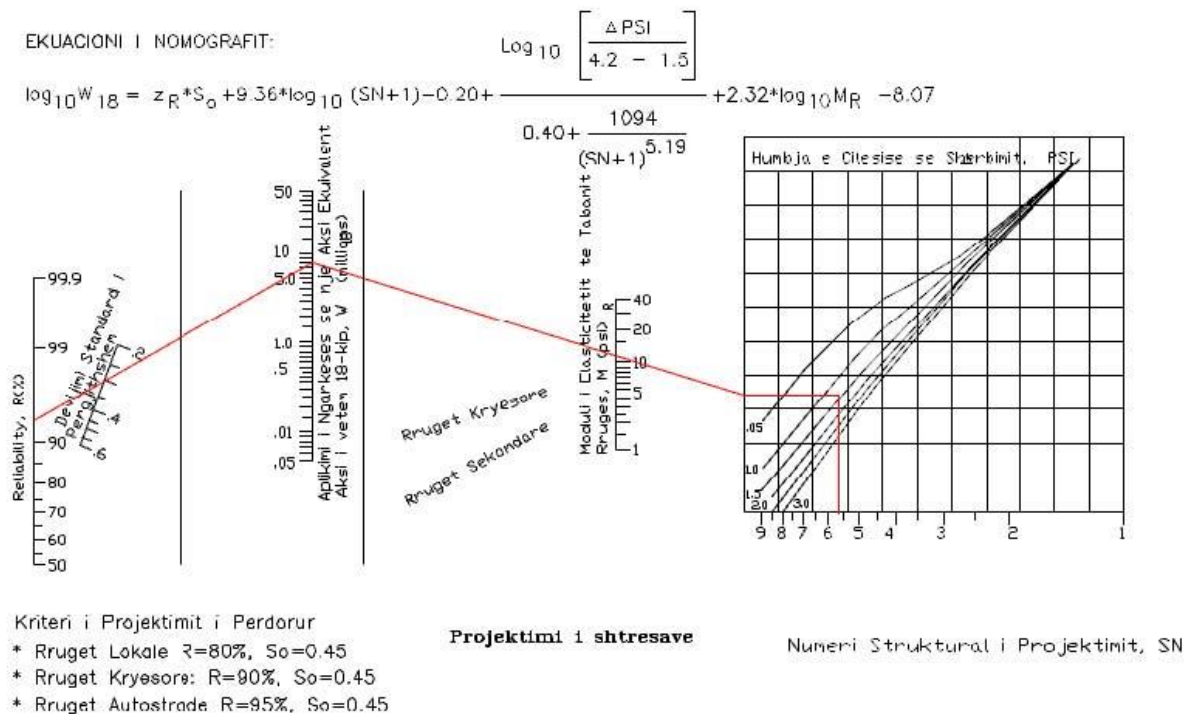
Grafiku 3: Koefficienti i drenazhimit di

Tabela 10: Besueshmëria dhe PSI

Tipi i Rugës	Besueshmëria (%)	PSI
1) Autostradë ekstraurbane	90	3
2) Autostradë urbane	95	3
3) Rugë ekstraurbane kryesore dhe sekondare me trafik të fortë	90	2.5
4) Rugë ekstraurbane sekondare të zakonshme	85	2.5
5) Rugë ekstraurbane sekondare turistike	80	2.5
6) Rugë urbane	95	2.5
7) Rugë urbane të lagjeve dhe lokale	90	2
8) Korsi preferenciale	95	2.5

Vihet re që vlerat më të larta të besueshmërisë janë vënë re për rrugët në zonat urbane. Përsa i përket indeksit PSI, janë adoptuar vlera më të larta për autostradat për të garantuar, përgjatë gjithë harkut të kohës së dobishme, standarte të larta të sigurisë dhe komfortit për qarkullim.

Llogaritjet racionale janë kryer duke ndjekur procedura specifike të analizave strukturore dhe kritere specifike për verifikimin e shkatërrimit nga lodhja. Modeli struktural i përshtatur është për shtresat fleksibël skematizuar sipas metodës së elementëve të fundëm. Në llogaritjet racionale është marrë parasysh besueshmëria duke rritur në mënyrë oportune trashësitë e gjetura me faktorë korrigjues për t'i përshtatur me dimensionimet e AASHTO-s.



Figura

6: Projektimi shtresave fleksible

Projektimi struktural i shtresave rrugore

Vlerat e variablave te projektimit duke ju referuar te dhenave dhe referuar nga Guida AASHTO dhe Manuali i Projektimit te Autostradave.

Te dhenat kryesore

Ngarkesa e trafikut me aks standart jetegjatesine $W_{80}=1.49 \times 10^6$ ESAL 20vjecare

Siguri $R=95\%$

Standartet e pergjithshme te devijimit $SO=0.45 \Delta PSI=(4.2-2.2)=2 \text{ PSI} = 2$

Koeficientet e drenazhit per stabilizantet = 1.10

Koeficienti i drenazhit per Shtrese nen/baze = $1.0 M_r=1.5 * CBR(\%)=1.5 * 4=6 \text{ psi}$

Koeficienti per veshje + binder $a_1 = 0.42$

per konglomerat bituminoz $a_2 = 0.40$

stabilizantet $a_3 = 0.17$

granulare $a_4 = 0.11$

zhavorret $a_5 = 0.11$

Koeficienti

Koeficienti per

Koeficienti per baze

Koeficienti per

Nisur nga te dhenat e mesiperme, grafikisht eshte kjo zgjidhje:

Metoda Grafike nxjerr vleren $SN = 3.8(\text{Inch}) = 3.8 \times 2.54 = 9.65$

Nisur nga te dhenat, propozojme nje pakete shtresash si me poshte:

Tabela 11: Paketa e shtresave

PROJEKTIMI I SHTRESAVE AASHTO:	
Shtresat	Trashësitë (mm)
Shtresa e asfaltobetonit	40
Shtresa e binderit	80
Shtrese stabilizant	150
Cakell	200
Zhavorr	300

Δ Tani qe numri struktural i projektimit (SN) per strukturen e shtresave fillestare eshte percaktuar dhe eshte e nevojshme te identifikohet nje “sere trasheshish shtresash”, te cilat kur kombinohen do te japin kapacitetin mbajtes korrespondues te (SN) te projektuar.

Δ Ekuacioni ne vazhdim jep bazat per konvertimin e SN ne nje trashesi reale te shtreses qarkulluese, shtreses baze, shtreses baze granulare

• $SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3 + a_nD_n$ Δ ku D_1 , etj.eshte ne mm. Δeshte per tu shenuar qe ekuacioni i mesiperm nuk ka nje zgjidhje te vetme d.m.th ka

shume kombinime te trashesive te shtresave qe japin zgjidhje te kenaqshme.

Δ Sidoqofte ne zgjedhjen e vlerave te duhura per trashesine e shtresave, eshte e rendesishme te konsiderohet kosto-efektiviteti i tyre, sebashku me kufizimet e ndertimit dhe te kostos, me qellim qe te evitohet mundesia e dhenies te nje projektimi jopraktik.

Δ Jane zgjedhur shtresa e asfaltobetonit 40mm dhe shtresa e binderit 80mm . konglomerati bituminoze 120 mm dhene nje trashesi baze prej 150mm (Stabilizant), baze granulare 500mm.

Δ Bejme kompozimin e shtresave te rruges:

Δ $SN = (0.42 \times 4) + (0.4 \times 8) + (0.17 \times 15) + (0.11 \times 20) + (0.11 \times 30)$

Δ Llogaritja paraprake nxjerr vleren $SN = 12.93$

Shohim se vlera e dale nga metoda grafike eshte me e vogel se llogaritja paraprake e nxjerre:

$$9.65 < 12.93$$

Nisur nga ky perfundim mund te themi se paketa e shtresave rrugore te marra ne konsiderate jane te dimensionuara mire.

ZGJIDHJA KONSTRUKTIVE E URES 1 X 29 M.

Pershkrimi i objektit

Ne kete projekt parashikohet ndertimi i nje ure me konstruksion beton arme me hapesire drite HD 1x29m. Percaktimi i pozicionit per vendosjen e ures, eshte bere ne perputhje me studimin hidrologjik si dhe ate gjologo-inxhinierik. Mbistruktura eshte e vendosur horizontalisht duke bere rakordimet perkatese me projektin e rruges. Gjeresia totale e ures eshte 12.5 m, me dy kalime me gjeresi nga 4.75 m per korsi dhe 2 kuneta me gjereso 0.5m. Ura do te kete nje gjatesi prej 29 m si dhe dy trotuar nga 1 m secili.

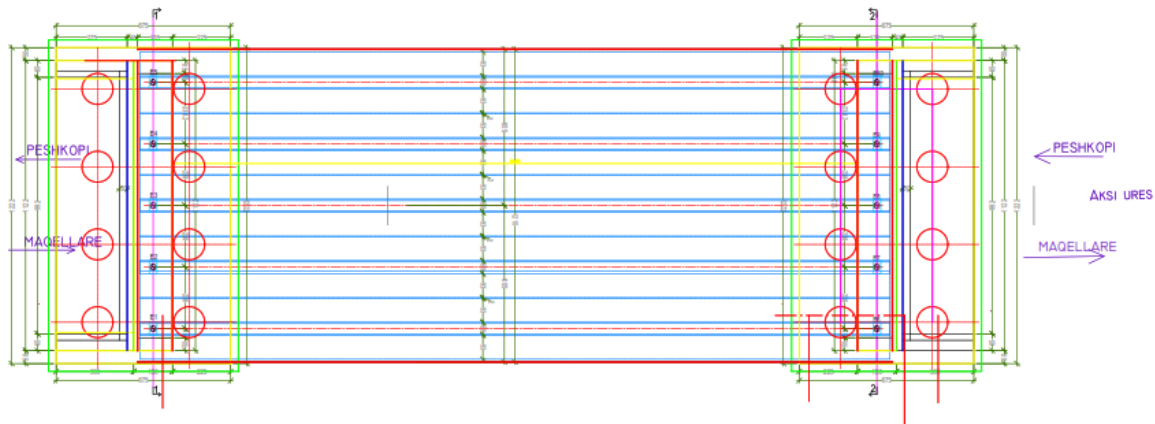


Figura 7: Planimetria dhe profili gjatesor i ures

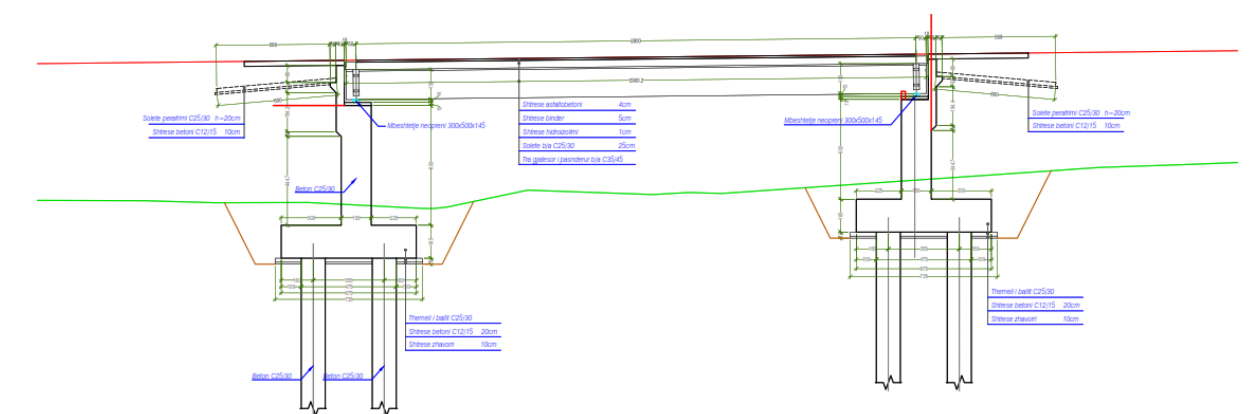


Figura 8: Prerje gjatesore

Nenstruktura e ures eshte realizuar me ane te jastekeve me pilota beton arme, nisur edhe nga rekomandimet gjeologo-inxhinierike. Pilotat beton arme jane me diameter Ø120 cm dhe gjatesi 16.0 m. Materiali i pilotave eshte beton i klasit C25/30 (M-300). Pilotat zhyten deri ne shtresen zhavorrore e cila sipas relacionit gjeologjik eshte e pershtatshme per te suportuar ngarkesat qe vijen ne themel.

Mbeshtetjet anesore te ures jane realizuar me anen e ballnave beton arme. Trashesia e murit vertikal te ballnave eshte 150 cm. Nga pas shpatullave jane vendosur soletat rakorduese me trashesi 20cm dhe permasa 10.8 m x 6.0 m ne plan. Per te mbrojtur skarpaten e mbushjes nga pas ballnave, keto te fundit zgjatohen ne formen e mureve beton arme. Ballnat jane realizuar me beton te klasit C25/30 (M-300).

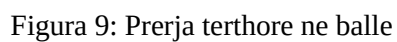
Mbistruktura e ures eshte e parashikuar te ndertohtet me trare beton arme te zakonshem C30/37 (M-400). Traret do te kene prerje terthore ne forme “T “. Gjatesia e tyre do te jete 20.0 m dhe lartesia 150 cm. Ne ure do te vendosen 5 trare. Ne pjesen e sipërme te tyre traret monolitizohen me ane te nje solete beton arme me trashesi 20 cm. Ne te dy ekstremet e trareve jane vendosur diafragma b/a me trashesi 25 cm. Mbeshtetjet e trareve me jastekun e shpatullave do te realizohet me ane te cernierave prej neopreni me permasa 50x30x10.45.

Trotuaret e ures do te jene beton arme monolit dhe do te kene gjeresi 1.8 m. Trashesia e tyre do te jete 45 cm dhe ne brendesi te tyre do te vendosen 3 tuba plastik me diameter Ø110 mm. Ne ane te trotuareve eshte parashikuar te vendoset mbrojtese metalike per kembesore.

Mbi mbeshtetjet e mbistruktures, ne pila dhe ne ballna jane lene hapesira prej 10 cm ku do te vendosen fugat e diletacionit.

Ne ure do te vendoset shtresa asfaltike 4.0 cm, shtresa e binderit 8.0 cm, nje shtrese beton pendence me trashesi maksimale 10 cm ne mesin e ures si dhe hidroizolimi. Gjithashtu ne ure do te vendosen dhe tubat e kullimit te ujrave te shiut.

Per rregullimin e trafikut ne ure eshte parashikuar te vendosen te gjithë elementet e nevojshem te sinjalistikes horizontale dhe vertikale.



Betoni C25/30

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

• Rezistenca karakteristike kubike	R_{ck}	=	30	N/mm ²
• Rezistenca karakteristike cilindrike	f_{ck}	=	25	N/mm ²
• Sforcimi mesatar aksial ne terheqje	f_{ctm}	=	2.2	N/mm ²
• Moduli sekant i elasticitetit	E	=	31	kN/mm ²
• Vlera llogaritese e rrezistences ne shtypje	f_{cd}	=	15	N/mm ²
• Vlera llogaritese e rrezistences ne terheqje	f_{td}	=	1.15	N/mm ²

Betoni C30/37

• Rezistenca karakteristike kubike	R_{ck}	=	37	N/mm ²
• Rezistenca karakteristike cilindrike	f_{ck}	=	30	N/mm ²
• Sforcimi mesatar aksial ne terheqje	f_{ctm}	=	2.9	N/mm ²
• Moduli sekant i elasticitetit	E	=	32	kN/mm ²
• Vlera llogaritese e rrezistences ne shtypje	f_{cd}	=	20	N/mm ²
• Vlera llogaritese e rrezistences ne terheqje	f_{td}	=	1.3	N/mm ²

Armatura e çelikut FeB44k

• Rezistenca karakteristike ne terheqje	f_{tk}	=	540	N/mm ²
• Rezistenca karakteristike e rrjedhshmerise	f_{yk}	=	430	N/mm ²
• Vlera mesatare e modulit te elasticitetit	E_{sm}	=	210	kN/mm ²
• Faktori i pjesshem i sigurise	γ_c	=	1.15	
• Vlera llogaritese e rrezistences se rrjedhshmerise	f_{yd}	=	374	N/mm ²
• Vlera llogaritese e zgjatimit te rrjedhshmerise	ϵ_{syd}	=	0.187%	

Ngarkesat

a) Te perhershme

Si ngarkese e perhershme konsiderohet pesha vetjake e elementeve, ngarkesat nga shtresat si dhe presioni i dheut. Pesha vetjake e elementeve llogaritet automatikisht nga programi (*Dead load*) ndersa ngarkesa e shtresave te trotuarit dhe rruges si dhe presioni i dheut (mbushjes nga pas ballnave) futen ne program si ngarkese uniformisht e shperndare.

b) Te perkohshme

Si ngarkese e perkohshme, konsiderohet ngarkesa e trafikut dhe ngarkesa nga turma. Ngarkesa e trafikut futet ne program si ngarkese (*Moving load*) ndersa ngarkesa nga turma ne trotuar vendoset si ngarkese uniformisht e shperndare (*Live load*). Jane marre ne konsiderate dy tipe skeme ngarkesash:

1. Ngarkesat sipas KTP

Ngarkesat vertikale normative te levizshme per llogaritjen e urave ne rruget automobilistike, qe jane marre ne keto llogaritje, perbehen nga dy lloj skemash N-18 dhe T-80. Cdo skeme eshte e perbere nga nje kolone e vazhdueshme automjetesh si ne figuren e meposhtme.

N - 18

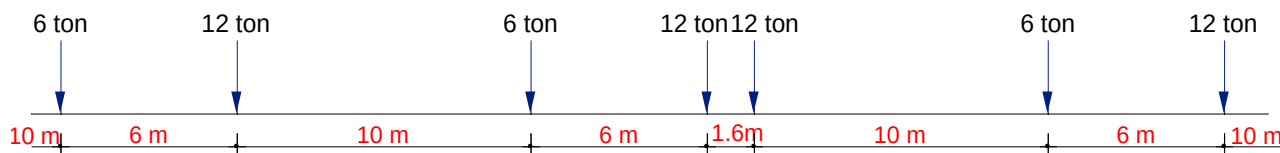


Figura 10: Skema N-18

T - 80

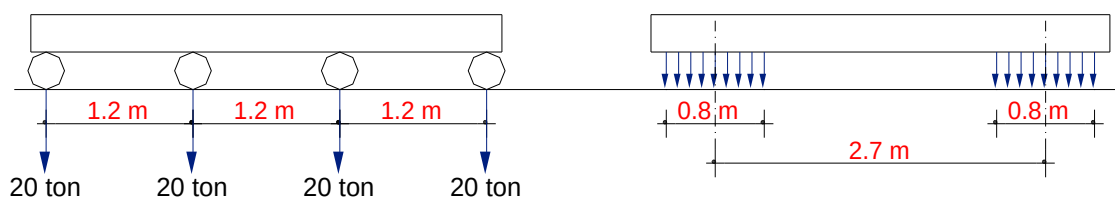


Figura 11: Skema T-80

2. Ngarkesat sipas Eurocode

Per percaktimin e efekteve te trafikut rrugor, sipas eurocode, lidhur me verifikimet e gjendjes kufitare limit ULS dhe gjendjes kufitare te sherbimit SLS eshte marre ne konsiderate modelet e meposhtme te ngarkesave:

- Modeli 1 i ngarkeses (*LM1*) eshte e perbere nga dy nensisteme ngarkesash:
 - 1) Nje sistem prej dy ngarkesash boshti te perqendruara, sipas skices se meposhtme, ku cdo bosht ka peshen $\alpha_Q Q_k = 300kN$ perfshire dhe amplifikimin dinamik.
 - 2) Nje sistem prej ngarkesash te shperndara qe kane nje dendesi peshe $\alpha_q q_k = 9 \frac{kN}{m^2}$

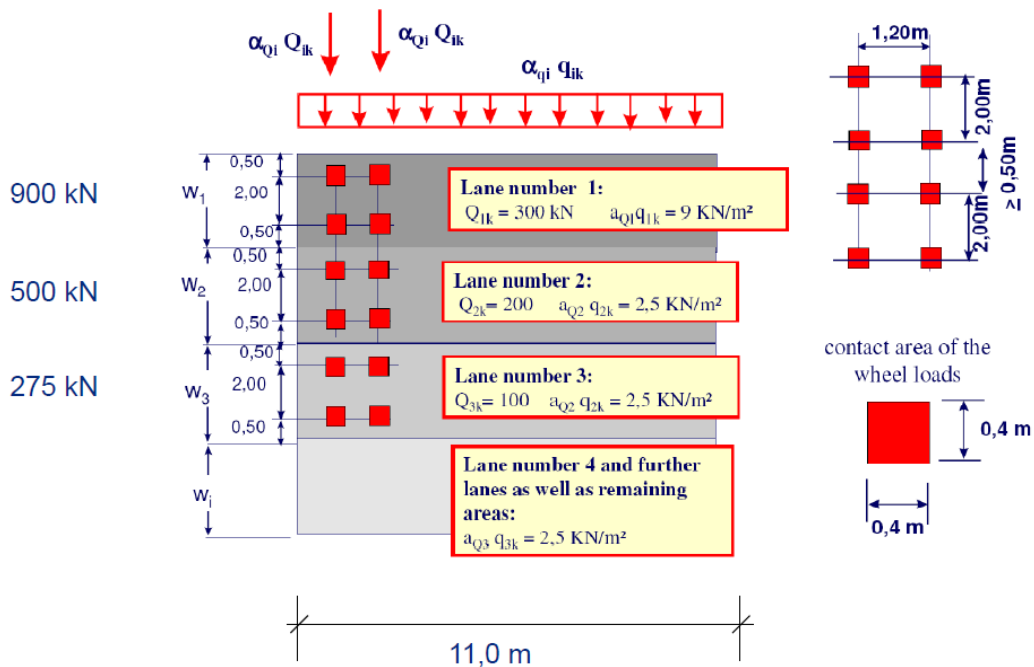
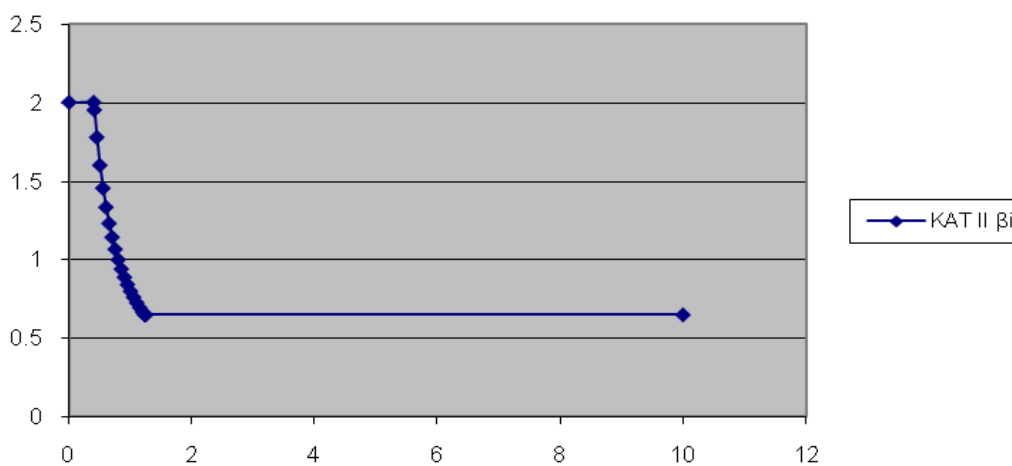


Figura 12: Sistem ngarkesash

c) Te veçanta

Reagimi sizmik është llogaritur për troje të kategorisë II dhe intensitet 8 balle me koeficient sizmik $k_E = 0.22$. Ndërsa vlerat e koeficientit dinamik β_i merren nga grafiku i mëposhtëm.

KAT II β_i



Grafiku 4: Ndryshimi i koeficientit dinamik β në funksion të periodes T .

Kombinimi i ngarkesave

Me poshte po paraqit disa nga kombinimet e perdoruara

a) Sipas EC

Kombinimi ULS

$$\text{Comb 1} \quad 1.35 \cdot D + 1.35 \cdot L + 1.5 \cdot (0.75TS + 0.4UDL)$$

$$\text{Comb 5} \quad 1 \cdot D + 0.2 \cdot L + 0.2 \cdot LM1 + 1 \cdot E$$

Kombinimi SLS

$$\text{Comb 7} \quad 1 \cdot D + 1 \cdot L + 1 \cdot LM1$$

$$\text{Comb 8} \quad 1 \cdot D + 1 \cdot L + 1 \cdot N18$$

b) Sipas KTP

Kombinimi

$$\text{Comb 9} \quad 1.2 \cdot D + 1.4 \cdot L + 1.4 \cdot N18$$

$$\text{Comb 10} \quad 1.2 \cdot D + 1.1 \cdot T80$$

Ku:

D – Te gjitha ngarkesat e perhershme (pesha vetjake, shtresat dhe presioni i dheut)

E – Ngarkesa sizmike

L – Ngarkesa ne trotuar

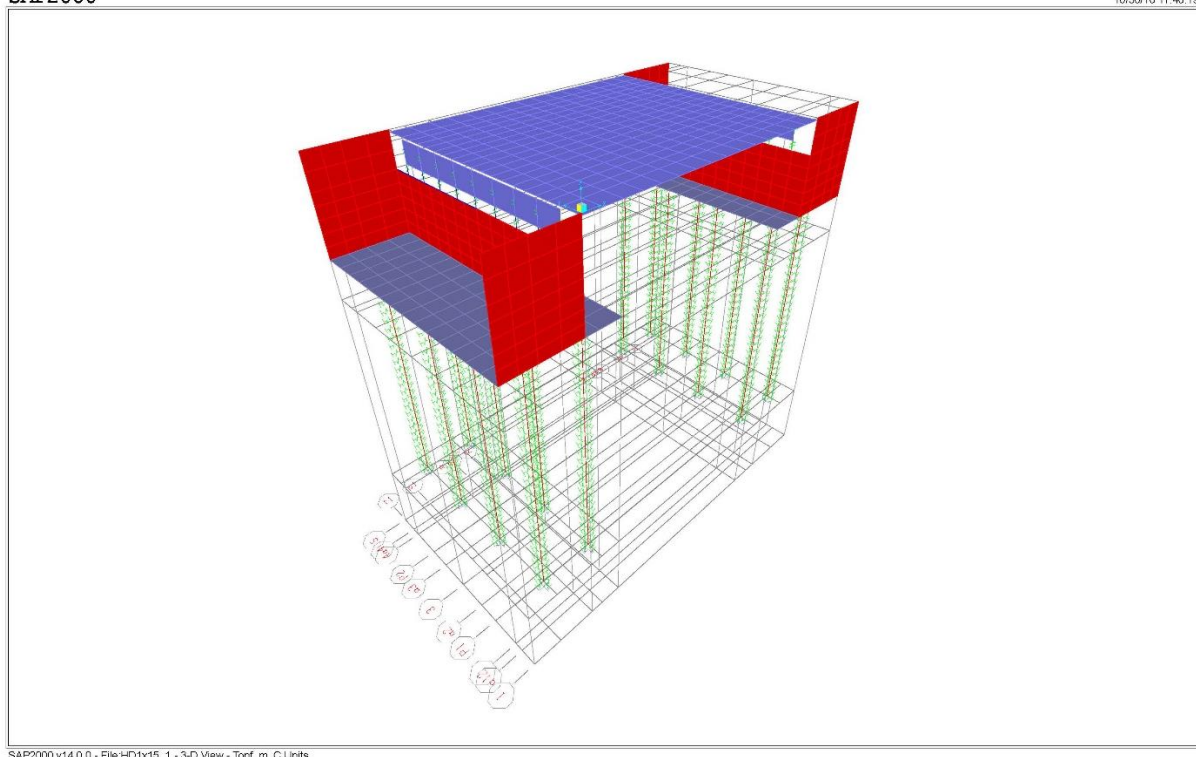
$LM1=TS+UDL$ – Modeli i ngarkeses sipas EC

Metoda e analizes

Per llogaritjen e ures eshte perdorur programi Sap2000v14.0.0. Ky program bazohet ne metoden e elementeve te fundem. Ura eshte modeluar si nje strukture tredimensionale ku cdo element plan i saj eshte modeluar si element **shell** ndersa elementet njedimensionale (kolona, trare dhe pilota) jane modeluar si element **frame**. Ndersa dheu si bazament eshte modeluar nga nje seri sustash te shperndara uniformisht nen themel.

SAP2000

10/30/16 11:46:19



SAP2000 v14.0.0 - File:HD1x15_1 - 3-D View - Tonf, m, C Units

Figura 13: Pamja 3D e modelit llogarites

Rezultate ne forme tabelare.

Tabela 12: Shkallët aktive të lirisë

UX	UY	UZ	RX	RY	RZ
Po	Po	Po	Po	Po	Po

Tabela 13: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 1 nga 3

Section	Material	MatAngle Degrees	AreaType	Type	DrillDOF	Thickness m	BendThick m	Arc Degrees
ASEC2	C25/30	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	0.120000	0.120000	
DIAFRAG MA	C25/30	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	0.250000	0.250000	
MURI SHP	4000Psi	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	1.000000	1.000000	
SOLETA	C25/30	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	0.200000	0.200000	
TH_SHPA TULLA	C25/30	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	1.200000	1.200000	
WING WALL	C25/30	0.000	Shell	Shell-Thin	Yes	0.500000	0.500000	

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Tabela 14: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 2 nga 3

Section	InComp	CoordSys	Color	TotalWt Tonf	TotalMass Tonf-s2/m	F11Mod	F22Mod
ASEC2			Blue	0.0000	0.00	1.000000	1.000000
DIAFRAG MA			8421631	0.0000	0.00	1.000000	1.000000
MURI SHP			Red	192.2216	19.60	1.000000	1.000000
SOLETA			16744576	108.0500	11.02	1.000000	1.000000
TH_SHPA TULLA			12615808	450.0000	45.89	1.000000	1.000000
WING WALL			Red	100.0000	10.20	1.000000	1.000000

Tabela 15: Vetite e sksionit te zones, Pjesa 3 nga 3

Section	F12Mod	M11Mod	M22Mod	M12Mod	V13Mod	V23Mod	MMod	WMod
ASEC2	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
DIAFRAG MA	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
MURI SHP	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
SOLETA	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
TH_SHPA TULLA	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
WING WALL	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000

Tabela 16: Përkufizimet e mbështetëses së urës

Abutment	GirderSup	SubType	FSProp
BABT1	Bottom	Spring	Fixed

Tabela 17: Linja 1 e paraqitjes së urës - e përgjithshme

Layout Line	Coord Sys	X	Y	Z	Global X	Global Y	Global Z
		m	m	m	m	m	m
AKSI	GLOBAL	0.00000	6.25000	0.00000	0.00000	6.25000	0.00000

Tabela 18: Rasti - Spektri i përgjigjes 1 - i përgjithshëm, Pjesa 1 nga 2

Case	Modal Combo	GMCf1 Cyc/sec	GMCf2 Cyc/sec	Per Rigid	Dir Combo	Damping Type	Const Damp
SIZMIC	CQC	1.0000E+0 0	0.0000E+0 0	SRSS	SRSS	Constant	0.0500

Tabela 19: Rasti - Spektri i përgjigjes 1 - i përgjithshëm, Pjesa 2 nga 2

Case	Eccen Ratio	Num Over ride
SIZMIC	0.000000	0

Tabela 20: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 1 nga 5

Section Name	Material	Shape	t3 m	t2 m	Area m2	Tors Const m4
BRD7	C25/30	Bridge Section			7.045000	0.198304
C100X100	C25/30	Rectangular	1.000000	1.000000	1.000000	0.140833
PILA 120	C25/30	Circle	1.200000		1.130973	0.203575
PILOTA 100	C25/30	Circle	1.000000		0.785398	0.098175
T100X100	C25/30	Rectangular	1.000000	1.000000	1.000000	0.140833
T190X160	C25/30	Rectangular	1.600000	1.900000	3.040000	1.275552
T190X80	C25/30	Rectangular	0.800000	1.900000	1.520000	0.238476
Trau T	C25/30	PC Conc I Girder	1.100000	1.300000	0.505000	0.010633

Tabela 21: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 2 nga 5

Section Name	I33 m4	I22 m4	AS2 m2	AS3 m2	S33 m3	S22 m3	Z33 m3
BRD7	0.720239	40.790446	2.940871	3.521707	0.811905	8.158089	1.513685
C100X100	0.083333	0.083333	0.833333	0.833333	0.166667	0.166667	0.250000
PILA 120	0.101788	0.101788	1.017876	1.017876	0.169646	0.169646	0.288000
PILOTA 100	0.049087	0.049087	0.706858	0.706858	0.098175	0.098175	0.166667
T100X100	0.083333	0.083333	0.833333	0.833333	0.166667	0.166667	0.250000
T190X160	0.648533	0.914533	2.533333	2.533333	0.810667	0.962667	1.216000
T190X80	0.081067	0.457267	1.266667	1.266667	0.202667	0.481333	0.304000
Trau T	0.058138	0.032454	0.303984	0.336734	0.081877	0.049929	0.146063

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Tabela 22: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 3 nga 5

Section Name	Z22 m3	R33 m	R22 m	Conc Col	ConcBeam	Color	Total Wt Tonf
BRD7	12.970667	0.360728	2.714691	No	No	Gray8Dark	0.0000
C100X100	0.250000	0.288675	0.288675	Yes	No	White	0.0000
PILA 120	0.288000	0.300000	0.300000	Yes	No	Blue	0.0000
PILOTA 100	0.166667	0.250000	0.250000	Yes	No	Red	439.8230
T100X100	0.250000	0.288675	0.288675	No	Yes	Blue	62.5000
T190X160	1.444000	0.461880	0.548483	No	Yes	White	0.0000
T190X80	0.722000	0.230940	0.548483	No	Yes	Orange	0.0000
Trau T	0.092667	0.339302	0.253507	No	No	Yellow	170.4375

Tabela 23: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 4 nga 5

Section Name	Total Mass Tonf-s2/m	From File	AMod	A2Mod	A3Mod	JMod	I2Mod
BRD7	0.00	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
C100X100	0.00	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
PILA 120	0.00	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
PILOTA 100	44.85	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
T100X100	6.37	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
T190X160	0.00	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
T190X80	0.00	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
Trau T	17.38	No	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000

Tabela 24: Karakteristikat e seksionit të kornizës 01 - Të përgjithshme, Pjesa 5 nga 5

SectionName	I3Mod	MMod	WMod	GUID	Notes
BRD7	1.000000	1.000000	1.000000		Added 10/30/2016 11:28:52 AM
C100X100	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:10:02 PM
PILA 120	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:10:48 PM
PILOTA 100	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:13:29 PM
T100X100	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:09:03 PM
T190X160	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:08:13 PM
T190X80	1.000000	1.000000	1.000000		Added 8/20/2016 9:42:52 AM
Trau T	1.000000	1.000000	1.000000		Added 3/5/2015 12:01:30 PM

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Tabela 25: Karakteristikat e seksionit të kornizës 02 - Kolona konkrete, Pjesa 1 nga 2

Section Name	Rebar MatL	Rebar MatC	Reinf Config	Lat Reinf	Cover m	NumBars3 Dir	NumBars2 Dir	NumBars Circ
C100X100	A615Gr60	A615Gr60	Rectangular	Ties	0.040000	7	7	
PILA 120	A615Gr60	A615Gr60	Circular	Spiral	0.050000			20
PILOTA 100	A615Gr60	A615Gr60	Circular	Spiral	0.050000			16

Tabela 26: Karakteristikat e seksionit të kornizës 02 - Kolona konkrete, Pjesa 2 nga 2

Section Name	BarSizeL	BarSizeC	SpacingC m	NumCBar s2	NumCBar s3	ReinfType
C100X100	16d	10d	0.150000	3	3	Design
PILA 120	20d	10d	0.150000			Design
PILOTA 100	16d	8d	0.150000			Design

Tabela 27: Karakteristikat e seksionit të kornizës 03 - Trarë betoni

Section Name	RebarMat L	RebarMat C	TopCover m	BotCover m	TopLeftArea m2	TopRightArea m2	BotLeftArea m2	BotRightArea m2
T100X100	A615Gr60	A615Gr60	0.050000	0.050000	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
T190X160	A615Gr60	A615Gr60	0.050000	0.050000	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
T190X80	A615Gr60	A615Gr60	0.050000	0.050000	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000

Tabela 28: Linjat e rrjetit, Pjesa 1 nga 2

CoordSys	AxisDir	GridID	XRYZCoord m	LineType	LineColor	Visible	BubbleLoc	AllVisible
GLOBAL	X	t1	-4.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	Yes
GLOBAL	X	p1	-2.25000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	X	A	0.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	
GLOBAL	X	p2	0.75000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	X	t2	2.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

CoordSys	AxisDir	GridID	XRYZCoordm	LineType	LineColor	Visible	BubbleLoc	AllVisible
GLOBAL	X	t3	13.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	
GLOBAL	X	p3	14.25000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	X	B	15.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	
GLOBAL	X	p4	17.25000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	X	t4	19.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	
GLOBAL	Y	1	0.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	Start	
GLOBAL	Y	a1	1.00000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	2	1.50000	Primary	Gray8Dark	Yes	Start	
GLOBAL	Y	P1	3.25000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	a2	4.50000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	3	6.25000	Primary	Gray8Dark	Yes	Start	
GLOBAL	Y	a3	8.00000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	P2	9.25000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	4	11.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	Start	
GLOBAL	Y	a4	11.50000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Y	5	12.50000	Primary	Gray8Dark	Yes	Start	
GLOBAL	Z	Z5	-23.10000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	
GLOBAL	Z	Z4	-19.00000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	Z	Z3	-7.10000	Primary	Gray8Dark	No	Start	
GLOBAL	Z	Z2	-5.00000	Primary	Gray8Dark	No	End	
GLOBAL	Z	Z1	0.00000	Primary	Gray8Dark	Yes	End	

Tabela 29: Linjat e rrjetit, Pjesa 1 nga 2

CoordSys	BubbleSize m
GLOBAL	1.250000
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

CoordSys	Bubble Size m
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	
GLOBAL	

Tabela 30: Përkufizimet e rastit të ngarkesës, Pjesa 1 nga 2

Case	Type	InitialCon d	ModalCas e	BaseCase	DesTypeO pt	DesignTyp e	AutoType
DEAD	LinStatic	Zero			Prog Det	DEAD	None
MODAL	LinModal	Zero			Prog Det	OTHER	None
N-18	LinMoving	Zero			Prog Det	BRIDGE LIVE	None
N-13	LinMoving	Zero			Prog Det	BRIDGE LIVE	None
IT	LinMoving	Zero			Prog Det	BRIDGE LIVE	None
LIVE	LinStatic	Zero			Prog Det	LIVE	None
EC	LinMoving	Zero			Prog Det	BRIDGE LIVE	None
SHTRESA T	LinStatic	Zero			Prog Det	SUPER DEAD	None
SIZMIC	LinRespSpec		MODAL		Prog Det	QUAKE	None
MBUSHJA H	LinStatic	Zero			Prog Det	SUPER DEAD	None
MBUSHJA V	LinStatic	Zero			Prog Det	SUPER DEAD	None

Tabela 31: Përkufizimet e rastit të ngarkesës, Pjesa 1 nga 2

Case	RunCase	CaseStatus	GUID	Notes
DEAD	Yes	Finished		
MODAL	Yes	Finished		

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Case	RunCase	CaseStatus	GUID	Notes
N-18	Yes	Finished		
N-13	Yes	Finished		
IT	Yes	Finished		
LIVE	Yes	Finished		
EC	Yes	Finished		
SHTRESA T	Yes	Finished		
SIZMIC	Yes	Finished		
MBUSHJA H	Yes	Finished		
MBUSHJA V	Yes	Finished		

Tabela 32: Përkufizimet e modelit të ngarkimit

LoadPat	DesignType	SelfWtMult	AutoLoad	GUID	Notes
DEAD	DEAD	1.000000			
LIVE	LIVE	0.000000			
SHTRESAT	SUPER DEAD	0.000000			
MBUSHJA H	SUPER DEAD	0.000000			
MBUSHJA V	SUPER DEAD	0.000000			

Tabela 33: Vetitë materiale 01 - Të përgjithshme

Material	Type	SymType	TempDepend	Color	GUID	Notes
4000Psi	Concrete	Isotropic	No	Cyan		Normalweight f'c = 4 ksi added 4/12/2011 2:16:59 PM
A615Gr60	Rebar	Uniaxial	No	Gray8Dark		ASTM A615 Grade 60 added 6/9/2011 2:36:42 PM
A992Fy50	Steel	Isotropic	No	Green		ASTM A992 Fy=50 ksi added 4/12/2011 2:16:59 PM
C25/30	Concrete	Isotropic	No	Cyan		Normalweight f'c = 4 ksi added 4/12/2011 2:16:59 PM

Tabela 34: Karakteristikat materiale 03b - Të dhëna konkrete, Pjesa 1 nga 2

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Material	Fc	LtWtConc	SSCurveO pt	SSHysType	SFc	SCap	FinalSlope	FAngle
	Tonf/m2							Degrees
4000Psi	2812.28	No	Mander	Takeda	0.002219	0.005000	-0.100000	0.000
C25/30	2500.00	No	Mander	Takeda	0.002219	0.005000	-0.100000	0.000

Tabela 35: Karakteristikat materiale 03b - Të dhëna konkrete, Pjesa 2 nga 2

Material	DAngle
	Degrees
4000Psi	0.000
C25/30	0.000

Tabela 36: Karakteristikat e materialit 03e - Të dhënat e armaturës, Pjesa 1 nga 2

Material	Fy	Fu	EffFy	EffFu	SSCurveO pt	SSHysType	SHard	SCap
	Tonf/m2	Tonf/m2	Tonf/m2	Tonf/m2				
A615Gr60	42184.18	63276.27	46402.60	69603.89	Simple	Kinematic	0.010000	0.090000

Tabela 37: Karakteristikat e materialit 03e - Të dhënat e armaturës, Pjesa 2 nga 2

Material	FinalSlope	UseCTDef
A615Gr60	-0.100000	No

Tabela 38: Zhvendosjet e përbashkëta

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	U1	U2	U3	R1	R2
				cm	cm	cm	Radians	Radians
2	COMB5	Combination	Max	0.933529	0.445437	-0.029559	0.000384	0.001771
2	COMB5	Combination	Min	-0.598920	-0.441498	-0.093183	-0.000423	0.000897
5	COMB5	Combination	Max	0.931690	0.445717	-0.031390	0.000132	0.001801
5	COMB5	Combination	Min	-0.599661	-0.441707	-0.091711	-0.000120	0.000958
7	COMB5	Combination	Max	0.932766	0.445372	-0.032722	0.000395	0.001683
7	COMB5	Combination	Min	-0.599376	-0.441965	-0.089519	-0.000427	0.000901
9	COMB5	Combination	Max	0.930904	0.445417	-0.034079	0.000146	0.001735
9	COMB5	Combination	Min	-0.600184	-0.442399	-0.089750	-0.000127	0.000936

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	U1 cm	U2 cm	U3 cm	R1 Radians	R2 Radians
11	COMB5	Combination	Max	0.931912	0.444810	-0.034877	0.000406	0.001642
11	COMB5	Combination	Min	-0.599831	-0.442826	-0.088051	-0.000425	0.000898
13	COMB5	Combination	Max	0.930353	0.444620	-0.035344	0.000142	0.001724
13	COMB5	Combination	Min	-0.600467	-0.443540	-0.090266	-0.000143	0.000913
15	COMB5	Combination	Max	0.931625	0.443904	-0.035257	0.000418	0.001638
15	COMB5	Combination	Min	-0.599973	-0.443904	-0.087187	-0.000418	0.000896
17	COMB5	Combination	Max	0.930353	0.443540	-0.035344	0.000143	0.001724
17	COMB5	Combination	Min	-0.600467	-0.444620	-0.090266	-0.000142	0.000913
19	COMB5	Combination	Max	0.931912	0.442826	-0.034877	0.000425	0.001642
19	COMB5	Combination	Min	-0.599831	-0.444810	-0.088051	-0.000406	0.000898
21	COMB5	Combination	Max	0.930904	0.442399	-0.034079	0.000127	0.001735
21	COMB5	Combination	Min	-0.600184	-0.445417	-0.089750	-0.000146	0.000936
23	COMB5	Combination	Max	0.932766	0.441965	-0.032722	0.000427	0.001683
23	COMB5	Combination	Min	-0.599376	-0.445372	-0.089519	-0.000395	0.000901
24	COMB5	Combination	Max	0.710640	0.396730	-0.024068	0.000071	0.000567
24	COMB5	Combination	Min	-0.678961	-0.397312	-0.097313	-0.000049	-0.000525
25	COMB5	Combination	Max	0.931690	0.441707	-0.031390	0.000120	0.001801
25	COMB5	Combination	Min	-0.599661	-0.445717	-0.091711	-0.000132	0.000958
26	COMB5	Combination	Max	0.744183	0.399602	-0.024068	0.000377	0.001904
26	COMB5	Combination	Min	-0.710034	-0.401432	-0.097313	-0.000421	0.000843
27	COMB5	Combination	Max	0.933529	0.441498	-0.029559	0.000423	0.001771
27	COMB5	Combination	Min	-0.598920	-0.445437	-0.093183	-0.000384	0.000897

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	U1 cm	U2 cm	U3 cm	R1 Radians	R2 Radians
28	COMB5	Combination	Max	0.722964	0.396589	-0.029559	0.000061	0.000624
28	COMB5	Combination	Min	-0.684552	-0.396933	-0.093182	-0.000056	-0.000534
29	COMB5	Combination	Max	0.760136	0.399912	-0.029559	0.000384	0.001771
29	COMB5	Combination	Min	-0.716307	-0.400462	-0.093182	-0.000423	0.000897
30	COMB5	Combination	Max	0.729618	0.396279	-0.032721	0.000055	0.000652
30	COMB5	Combination	Min	-0.684625	-0.396477	-0.089519	-0.000053	-0.000538
31	COMB5	Combination	Max	0.917239	0.441289	-0.029559	0.000384	0.001771
31	COMB5	Combination	Min	-0.609183	-0.437732	-0.093183	-0.000423	0.000897
32	COMB5	Combination	Max	0.768429	0.399363	-0.032721	0.000395	0.001683
32	COMB5	Combination	Min	-0.716577	-0.399679	-0.089519	-0.000427	0.000901
33	COMB5	Combination	Max	0.917402	0.441182	-0.032722	0.000395	0.001683
33	COMB5	Combination	Min	-0.609682	-0.438087	-0.089519	-0.000427	0.000901
34	COMB5	Combination	Max	0.732803	0.396074	-0.034877	0.000051	0.000672
34	COMB5	Combination	Min	-0.684727	-0.396175	-0.088051	-0.000050	-0.000549
35	COMB5	Combination	Max	0.917039	0.440636	-0.034877	0.000406	0.001642
35	COMB5	Combination	Min	-0.610088	-0.438845	-0.088051	-0.000425	0.000898
36	COMB5	Combination	Max	0.772775	0.398985	-0.034877	0.000406	0.001642
36	COMB5	Combination	Min	-0.717390	-0.399130	-0.088051	-0.000425	0.000898
37	COMB5	Combination	Max	0.916852	0.439801	-0.035257	0.000418	0.001638
37	COMB5	Combination	Min	-0.610184	-0.439801	-0.087187	-0.000418	0.000896

Tabela 39: Reagimet e përbashkëta

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	F1	F2	F3	M1	M2
				Tonf	Tonf	Tonf	Tonf-m	Tonf-m
60	COMB2	Combination	Max	0.0332	0.0102	150.2161	0.00000	0.00000
60	COMB2	Combination	Min	-0.0392	-0.0003	122.5367	0.00000	0.00000
62	COMB2	Combination	Max	0.0426	0.0145	194.7385	0.00000	0.00000
62	COMB2	Combination	Min	-0.0258	-0.0228	148.6769	0.00000	0.00000
64	COMB2	Combination	Max	0.0045	0.0056	140.1952	0.00000	0.00000
64	COMB2	Combination	Min	-0.0208	-0.0029	119.5497	0.00000	0.00000
94	COMB2	Combination	Max	0.0162	0.0172	200.0356	0.00000	0.00000
94	COMB2	Combination	Min	-0.0071	-0.0213	153.5006	0.00000	0.00000
96	COMB2	Combination	Max	0.0045	0.0029	140.1952	0.00000	0.00000
96	COMB2	Combination	Min	-0.0208	-0.0056	119.5497	0.00000	0.00000
98	COMB2	Combination	Max	0.0162	0.0213	200.0356	0.00000	0.00000
98	COMB2	Combination	Min	-0.0071	-0.0172	153.5006	0.00000	0.00000
100	COMB2	Combination	Max	0.0332	0.0003	150.2161	0.00000	0.00000
100	COMB2	Combination	Min	-0.0392	-0.0102	122.5367	0.00000	0.00000
130	COMB2	Combination	Max	0.0426	0.0228	194.7385	0.00000	0.00000
130	COMB2	Combination	Min	-0.0258	-0.0145	148.6769	0.00000	0.00000
805	COMB2	Combination	Max	0.0319	0.0081	0.0000	0.00000	0.00000
805	COMB2	Combination	Min	-0.0330	-0.0006	0.0000	0.00000	0.00000
806	COMB2	Combination	Max	0.0307	0.0061	0.0000	0.00000	0.00000

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	F1 Tonf	F2 Tonf	F3 Tonf	M1 Tonf-m	M2 Tonf-m
806	COMB2	Combination	Min	-0.0268	-0.0008	0.0000	0.00000	0.00000
807	COMB2	Combination	Max	0.0299	0.0043	0.0000	0.00000	0.00000
807	COMB2	Combination	Min	-0.0206	-0.0013	0.0000	0.00000	0.00000
808	COMB2	Combination	Max	0.0293	0.0026	0.0000	0.00000	0.00000
808	COMB2	Combination	Min	-0.0143	-0.0019	0.0000	0.00000	0.00000
809	COMB2	Combination	Max	0.0290	0.0013	0.0000	0.00000	0.00000
809	COMB2	Combination	Min	-0.0079	-0.0032	0.0000	0.00000	0.00000
810	COMB2	Combination	Max	0.0286	0.0009	0.0000	0.00000	0.00000
810	COMB2	Combination	Min	-0.0012	-0.0051	0.0000	0.00000	0.00000
811	COMB2	Combination	Max	0.0286	0.0005	0.0000	0.00000	0.00000
811	COMB2	Combination	Min	0.0054	-0.0071	0.0000	0.00000	0.00000
812	COMB2	Combination	Max	0.0295	0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
812	COMB2	Combination	Min	0.0106	-0.0092	0.0000	0.00000	0.00000
813	COMB2	Combination	Max	0.0332	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
813	COMB2	Combination	Min	0.0122	-0.0119	0.0000	0.00000	0.00000
814	COMB2	Combination	Max	0.0394	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
814	COMB2	Combination	Min	0.0090	-0.0146	0.0000	0.00000	0.00000
815	COMB2	Combination	Max	0.0485	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
815	COMB2	Combination	Min	0.0043	-0.0175	0.0000	0.00000	0.00000
816	COMB2	Combination	Max	0.0588	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
816	COMB2	Combination	Min	-0.0026	-0.0205	0.0000	0.00000	0.00000
817	COMB2	Combination	Max	0.0702	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000

SISTEMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Joint	OutputCase	CaseType	StepType	F1 Tonf	F2 Tonf	F3 Tonf	M1 Tonf-m	M2 Tonf-m
817	COMB2	Combination	Min	-0.0109	-0.0236	0.0000	0.00000	0.00000
818	COMB2	Combination	Max	0.0821	-0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
818	COMB2	Combination	Min	-0.0209	-0.0267	0.0000	0.00000	0.00000
819	COMB2	Combination	Max	0.0945	0.0000	0.0000	0.00000	0.00000
819	COMB2	Combination	Min	-0.0327	-0.0298	0.0000	0.00000	0.00000
820	COMB2	Combination	Max	0.1075	0.0000	0.0000	0.00000	0.00000
820	COMB2	Combination	Min	-0.0465	-0.0328	0.0000	0.00000	0.00000
821	COMB2	Combination	Max	0.1206	0.0001	0.0000	0.00000	0.00000
821	COMB2	Combination	Min	-0.0624	-0.0357	0.0000	0.00000	0.00000

Tabela 40: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 1 nga 5

Area	AreaElem	ShellType	Joint	OutputCase	CaseType	StepType	F11 Tonf/m	F22 Tonf/m
126	105	Shell-Thin	340	COMB2	Combination	Max	3.816	7.698
126	105	Shell-Thin	331	COMB2	Combination	Max	4.487	11.782
126	105	Shell-Thin	410	COMB2	Combination	Max	2.476	11.533
126	105	Shell-Thin	418	COMB2	Combination	Max	1.976	7.462
126	105	Shell-Thin	340	COMB2	Combination	Min	-2.717	1.291
126	105	Shell-Thin	331	COMB2	Combination	Min	-2.624	3.469
126	105	Shell-Thin	410	COMB2	Combination	Min	-3.242	3.126
126	105	Shell-Thin	418	COMB2	Combination	Min	-3.441	0.857

Tabela 41: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 2 nga 5

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Area	AreaElem	Joint	OutputCase	StepType	F12 Tonf/m	FMax Tonf/m	FMin Tonf/m	FAngle Degrees
126	105	340	COMB2	Max	3.890	0.000	0.000	0.000
126	105	331	COMB2	Max	2.349	0.000	0.000	0.000
126	105	410	COMB2	Max	2.017	0.000	0.000	0.000
126	105	418	COMB2	Max	3.551	0.000	0.000	0.000
126	105	340	COMB2	Min	-4.173	0.000	0.000	0.000
126	105	331	COMB2	Min	-3.365	0.000	0.000	0.000
126	105	410	COMB2	Min	-4.284	0.000	0.000	0.000
126	105	418	COMB2	Min	-5.093	0.000	0.000	0.000

Tabela 42: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 3 nga 5

Area	AreaElem	Joint	OutputCase	StepType	FVM Tonf/m	M11 Tonf-m/m	M22 Tonf-m/m	M12 Tonf-m/m
126	105	340	COMB2	Max	0.000	15.72450	-0.15914	3.48888
126	105	331	COMB2	Max	0.000	31.92879	0.30377	1.66937
126	105	410	COMB2	Max	0.000	28.20627	7.77613	1.67983
126	105	418	COMB2	Max	0.000	10.80818	2.69711	3.48897
126	105	340	COMB2	Min	0.000	6.87342	-3.48760	0.76135
126	105	331	COMB2	Min	0.000	14.24988	-3.59514	-2.03241
126	105	410	COMB2	Min	0.000	12.70428	3.11681	-2.13522
126	105	418	COMB2	Min	0.000	3.71075	-0.64432	0.66913

Tabela 43: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 4 nga 5

Area	AreaElem	Joint	OutputCase	StepType	MMax Tonf-m/m	MMin Tonf-m/m	MAngle Degrees	V13 Tonf/m
126	105	340	COMB2	Max	0.00000	0.00000	0.000	-6.679
126	105	331	COMB2	Max	0.00000	0.00000	0.000	-6.679
126	105	410	COMB2	Max	0.00000	0.00000	0.000	-7.954
126	105	418	COMB2	Max	0.00000	0.00000	0.000	-7.954
126	105	340	COMB2	Min	0.00000	0.00000	0.000	-14.308
126	105	331	COMB2	Min	0.00000	0.00000	0.000	-14.308
126	105	410	COMB2	Min	0.00000	0.00000	0.000	-15.603
126	105	418	COMB2	Min	0.00000	0.00000	0.000	-15.603

Tabela 44: Forcat elementare – Zona Shell, Pjesa 5 nga 5

Area	AreaElem	Joint	OutputCase	StepType	V23 Tonf/m	VMax Tonf/m	VAngle Degrees
126	105	340	COMB2	Max	-0.276	0.000	0.000
126	105	331	COMB2	Max	-4.364	0.000	0.000
126	105	410	COMB2	Max	-4.364	0.000	0.000
126	105	418	COMB2	Max	-0.276	0.000	0.000
126	105	340	COMB2	Min	-2.469	0.000	0.000
126	105	331	COMB2	Min	-8.428	0.000	0.000
126	105	410	COMB2	Min	-8.428	0.000	0.000
126	105	418	COMB2	Min	-2.469	0.000	0.000

Tabela 45: Forcat e Elementit - Kornizat, Pjesa 1 nga 2

Frame	Station m	OutputCase	CaseType	StepType	P Tonf	V2 Tonf	V3 Tonf	T Tonf-m
1884	0.00000	COMB2	Combination	Max	183.2496	-3.1840	1.4688	1.32643
1884	0.50000	COMB2	Combination	Max	183.2496	-2.3318	1.4688	1.32643
1884	1.00000	COMB2	Combination	Max	183.2496	-1.4797	1.4688	1.32643
1884	0.00000	COMB2	Combination	Min	120.3069	-12.1630	-2.1114	-0.74013
1884	0.50000	COMB2	Combination	Min	120.3069	-11.3108	-2.1114	-0.74013
1884	1.00000	COMB2	Combination	Min	120.3069	-10.4586	-2.1114	-0.74013

Tabela 46: Forcat e Elementit - Kornizat, Pjesa 2 nga 2

Frame	Station m	OutputCase	StepType	M2 Tonf-m	M3 Tonf-m	FrameElem	ElemStation
1884	0.00000	COMB2	Max	2.20224	109.39807	1884-1	0.00000
1884	0.50000	COMB2	Max	2.32559	113.21061	1884-1	0.50000
1884	1.00000	COMB2	Max	2.44894	116.59705	1884-1	1.00000
1884	0.00000	COMB2	Min	-2.20589	64.61822	1884-1	0.00000
1884	0.50000	COMB2	Min	-2.03608	67.89965	1884-1	0.50000
1884	1.00000	COMB2	Min	-1.86626	70.75498	1884-1	1.00000

Tabela 47: Periudhat dhe frekuencat modale

OutputCase	StepType	StepNum	Period	Frequency	CircFreq	Eigenvalue
			Sec	Cyc/sec	rad/sec	rad2/sec2
MODAL	Mode	1.000000	0.303512	3.2948E+00	2.0702E+01	4.2856E+02
MODAL	Mode	2.000000	0.236128	4.2350E+00	2.6609E+01	7.0805E+02
MODAL	Mode	3.000000	0.215069	4.6497E+00	2.9215E+01	8.5350E+02
MODAL	Mode	4.000000	0.204094	4.8997E+00	3.0786E+01	9.4776E+02
MODAL	Mode	5.000000	0.200963	4.9760E+00	3.1265E+01	9.7752E+02
MODAL	Mode	6.000000	0.142668	7.0093E+00	4.4041E+01	1.9396E+03
MODAL	Mode	7.000000	0.142644	7.0105E+00	4.4048E+01	1.9402E+03
MODAL	Mode	8.000000	0.097879	1.0217E+01	6.4193E+01	4.1208E+03
MODAL	Mode	9.000000	0.081299	1.2300E+01	7.7285E+01	5.9730E+03
MODAL	Mode	10.000000	0.076279	1.3110E+01	8.2371E+01	6.7850E+03
MODAL	Mode	11.000000	0.070232	1.4238E+01	8.9463E+01	8.0036E+03
MODAL	Mode	12.000000	0.067590	1.4795E+01	9.2960E+01	8.6416E+03

Rezultate ne forme grafike

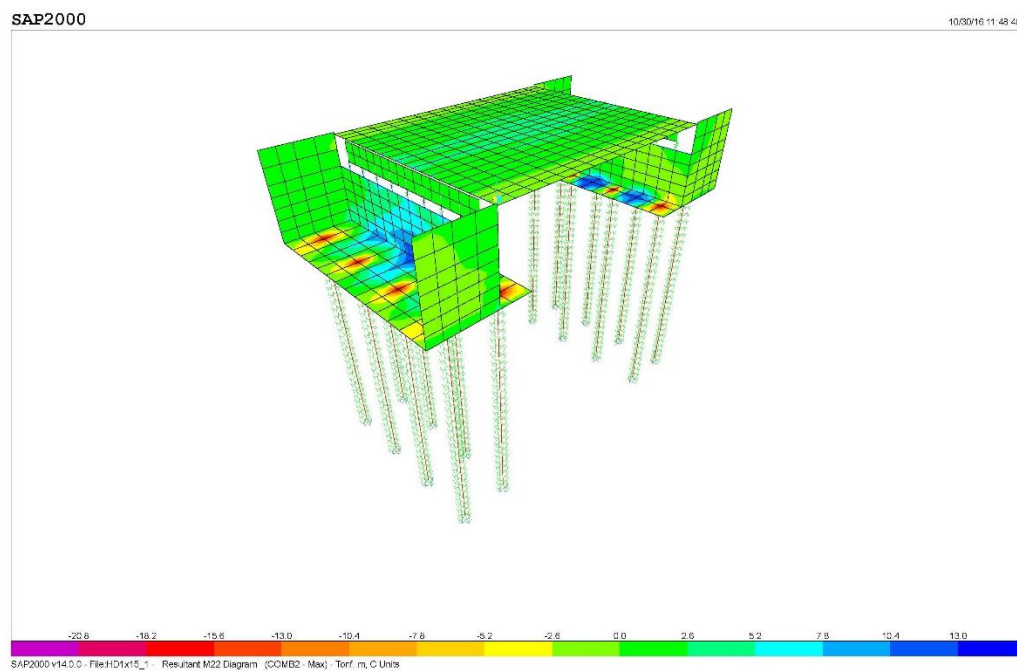


Figura 14: Epiura e momentit perkules ne jastekun e pilotave per COMB2

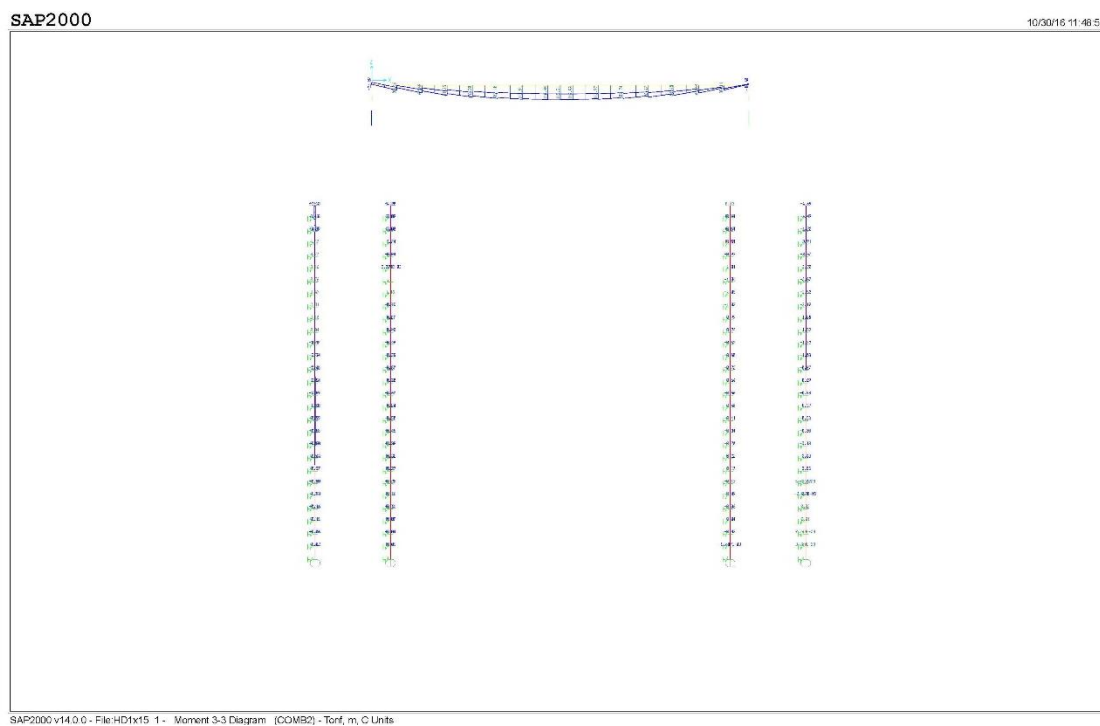


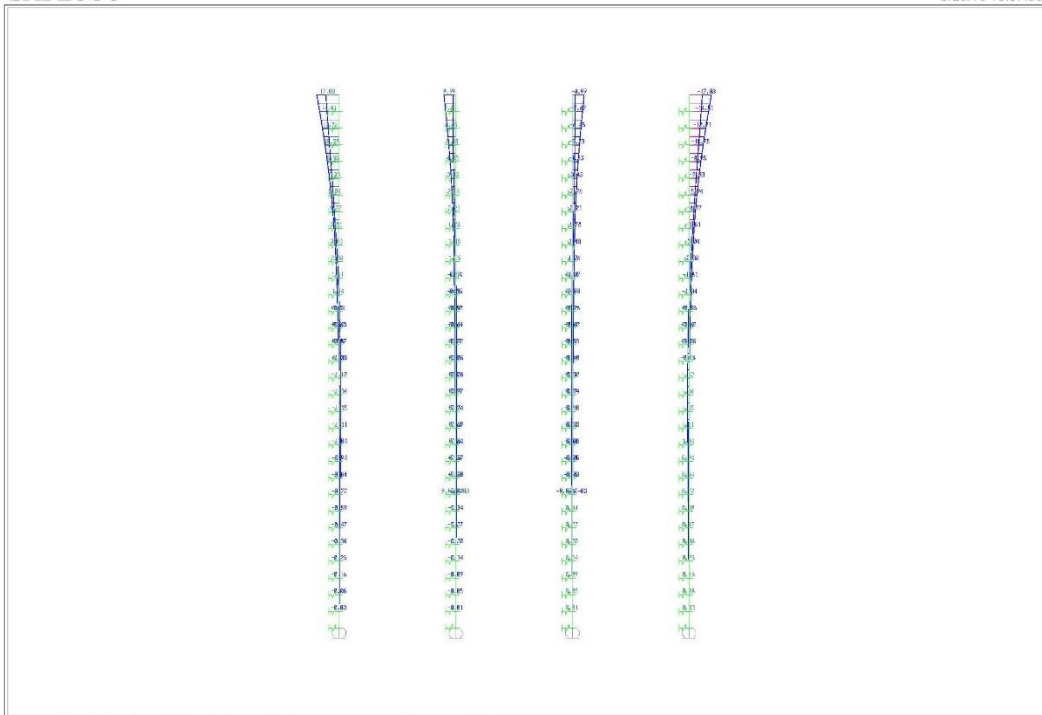
Figura 15: Epiura e Momentit perkules te Traut T

Percaktimi i aftesise mbajtese, sipas materialit, per pilotin e varur.

Me poshte paraqitet epiura e momentit perkules per pilotat:

SAP2000

8/20/16 18:07:33



SAP2000 v14.0.0 - File 3 - Moment 2-2 Diagram (COMB2) - Tonf, m, C Units

Figura 16: Epiura e momentit M2-2(Ton.m) per kombinimin ULS (Comb 5)

SAP2000 Concrete Design

Project _____
Job Number _____
Engineer_Bledi _____

ACI 318-05/IBC2003 COLUMN SECTION DESIGN Type: Sway Special Units: Tonf, cm, C (Flexural Details)

L=50.000
Element : 910 D=100.000 dc=6.600
Station Loc : 50.000 E=300.000 fc=0.250 Lt.Wt. Fac.=1.000
Section ID : PILOTA 100 fy=4.218 fys=4.218
Combo ID : COMB5 RLLF=1.000

Phi(Compression-Spiral): 0.700 Overstrength Factor: 1.25
Phi(Compression-Tied): 0.650
Phi(Tension Controlled): 0.900
Phi(Shear): 0.750
Phi(Seismic Shear): 0.600
Phi(Joint Shear): 0.850

AXIAL FORCE & BIAXIAL MOMENT DESIGN FOR PU, M2, M3

	Rebar Area	Rebar %	Design Pu	Design Mu2	Design Mu3
	78.540	1.000	46.850	1726.060	2667.644

Factored & Minimum Biaxial Moments

	Non-Sway Mns	Sway Ms	Factored Mu	Minimum Mmin	Minimum Eccentricity
Major Bending (M3)	-157.333	2824.977	2667.644	211.948	4.524
Minor Bending (M2)	386.838	1339.222	1726.060	211.948	4.524

Axial Force & Biaxial Moment Factors

	Factor	Delta_ns	Delta_s	K	L
Major Bending (M3)	0.879	1.000	1.000	1.000	50.000
Minor Bending (M2)	0.919	1.000	1.000	1.000	50.000

Figura 17: Percaktimi i sasise se armatures per piloten

Percaktimi i aftesise mbajtese, sipas dheut, per pilotin e varur.

Per kete marrim ne model, reaksionin ne njeren nga pilotat ne pilat e mesit:

$N_j = 130 \text{ ton}$ per kombinimin me te pafavorshem.

Te dhenat per piloten:

$$D = 1.0 \text{ m}, F = \pi \cdot r^2 = 3.14 \cdot 0.5^2 = 0.785 \text{ m}^2, U = 2 \cdot \pi \cdot r = 2 \cdot 3.14 \cdot 0.5 = 3.14 \text{ m}$$

Atehere llogaritim aftesine mbajtese te njerres prej pilotave te piles se mesit, $L = 16 \text{ m}$

$$P = m \cdot k \cdot (m_\sigma \cdot R \cdot F + U \cdot m_f \cdot \sum_{i=1}^3 l_i \cdot f_i)$$

m - koeficient qe varet nga menyra se si eshte realizuar pilota.

$m = 1$ pilote e ngulur

$m = 0.65$ pilote e derdhur

k - koeficient qe varet nga menyra se si punon pilota.

$k = 0.7$ ne ngulje

$k = 0.4$ ne shkulje

$m_\sigma = 1$ merr parasysh se si eshte formuar maja e pilotes.

$m_f = 1$ merr parasysh se si eshte formuar trupi i pilotes.

$f_i = f(I_k, z_i)$ = ferkimi specifik

shtresa (3), zhavorr koker mesem, $z_1 = 3 \text{ m}$, $f_1 = 48 \text{ kPa}$

shtresa (4), suargjila, $I_k = 0.2$, $z_2 = 6 \text{ m}$, $f_2 = 58 \text{ kPa}$

shtresa (6), zhavorr koker mesem, $z_3 = 10 \text{ m}$, $f_3 = 65 \text{ kPa}$

R - reaksioni ne majen e pilotes $R = f(I_k, h_1 + h_2 + h_3)$

Maja e pilotes vendoset ne shtresen (6), zhavorr koker mesem, $h_1 + h_2 + h_3 \approx 16 \text{ m}$, $R = 4400 \text{ kPa}$

$$P = 0.65 \cdot 0.7 \cdot [1 \cdot 440 \cdot 0.785 + 3.14 \cdot 1 \cdot (4 \cdot 4.8 + 1.5 \cdot 5.8 + 8.5 \cdot 6.5)] = 275 \text{ Ton} > N_j = 130 \text{ Ton}$$

Pra pilota eshte e garantuar ne aftesi mbajtese sipas dheut.

Referenca:

1. Kushtet teknike te projektimit Shqiptare KTP 22, 23-78, KTP-N2-89.
2. Euocode 1: Action on structures – Part 2: Traffic loads on bridges, Eurocode 2, 7 dhe 8.
3. Eurocode 7: Geotechnical Design
4. Foundation Analysis and Design, Fifth Edition, Joseph E. Bowles, P.E. S.E

Projekti i Sinjalistikës Rrugore

Ne projektin e sinjalistikës rrugore është parashikuar Sinjalistika Horizontale dhe ajo Vertikale.

Sinjalistika Horizontale perbehet nga :

1. Vijeziimet
 - a) Vijeziimi do te behet ne te dy anet e pjeses se asfaltuar, me gjeresi 10 deri 15cm sejcila.
 - b) Ne zonat prane degezimeve dhe kryqezimeve rrugore, do te vijezihet me vije te nderprere.
 - c) Ne zonat e banuara dhe tek shkolla, do te vijezihet per kalim kembesoresh.

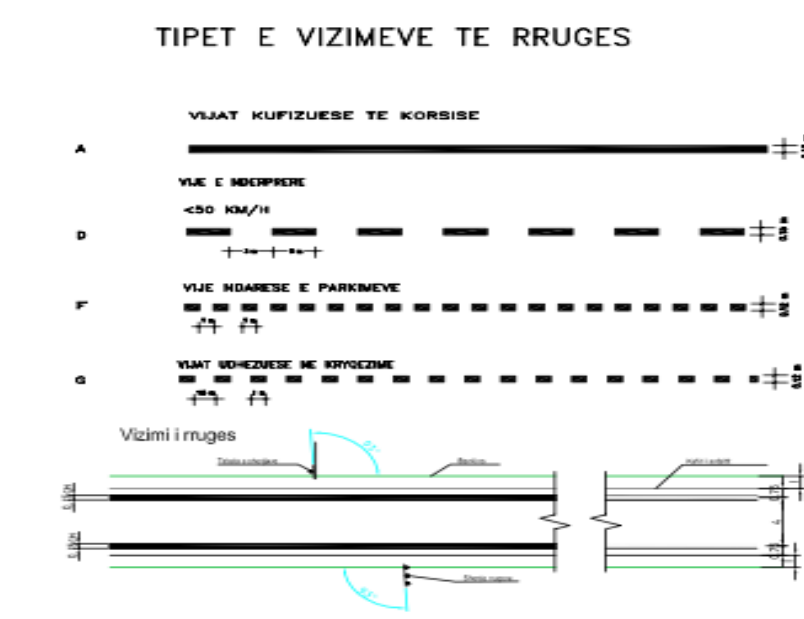


Figura 18: Tipet e vijeziimeve te rruges

Sinjalistika Vertikale perbehet nga :

Tabelat treguese

SHENJA LAJMERUESE

LAJMERIM PER NDERPRERJE NGA RRUGE DYTESORE, KTHESAT E KURBEZUARA, FEMIJET, KEMBESORET DHE PER NDALJE/DHENIE RRUGE

TREKENDESHI: E KUQE REFLEKTUESE
SFONDI: I ZI
SYMBOLI: E BARDHE REFLEKTUESE



Figura 19: Shenjat lajmeruese

Shenim : Projekti i Sinjalistikes, gjate zbatimit te objektit, mund te ndryshohet ne varesi te skemes se qarkullimit, qe do te jepet nga Investitori.

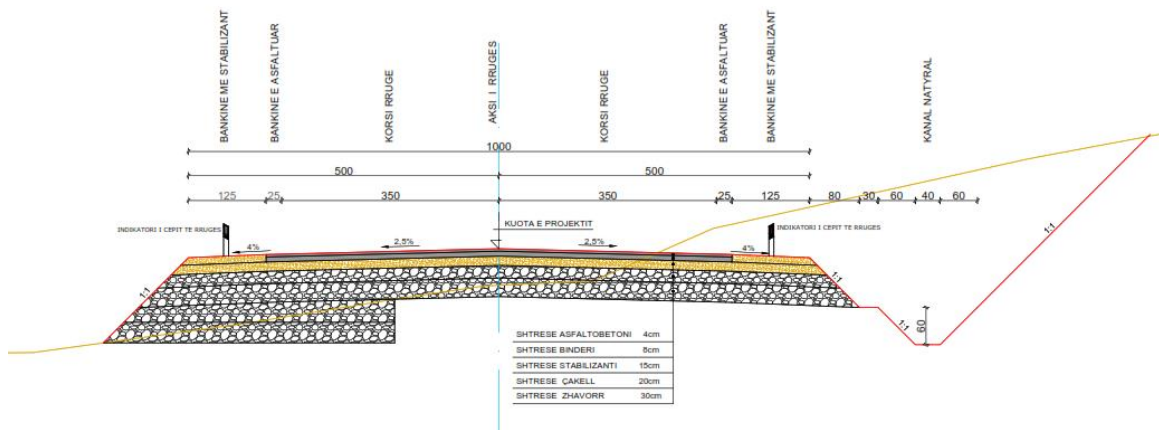
3.6. Skica dhe plane

Seksionet Terthore Tip

1.Seksioni Terthor tip 1

PROFIL TERTHOR TIP NR. 1
Progresivat:

CS-1 + CS-5	CS-229 + CS-235
CS-45 + CS-53	CS-240 + CS-248
CS-132 + CS-134	CS-267 + CS-271
CS-167 + CS-179	CS-285 + CS-295
CS-185 + CS-192	

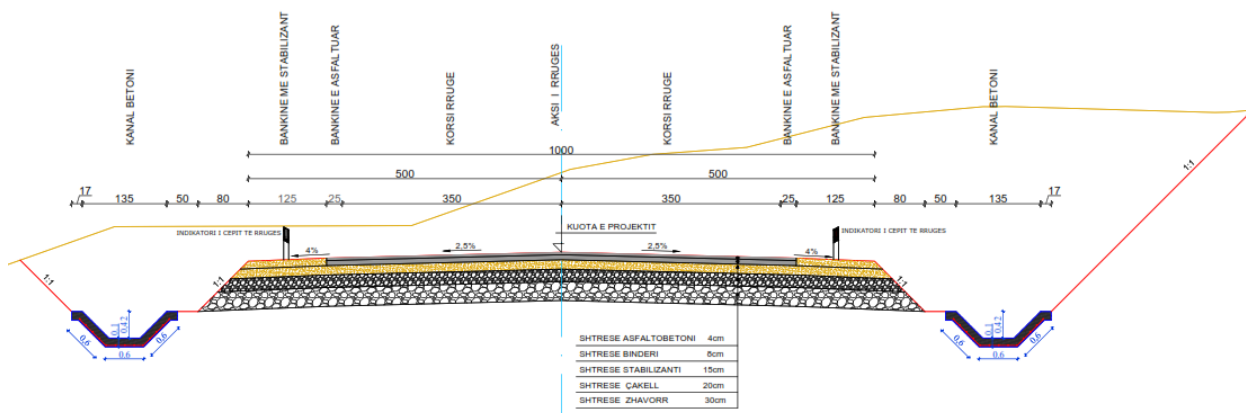


4.Seksioni Terthor tip 4

PROFIL TERTHOR TIP NR. 4

Progresivat:

CS-98 + CS-100	CS-251 + CS-255
CS-25 + CS-44	CS-271 + CS-277
CS-89 + CS-98	CS-314 + CS-322
CS-127 + CS-131	CS-344 + CS-346
CS-143 + CS-150	

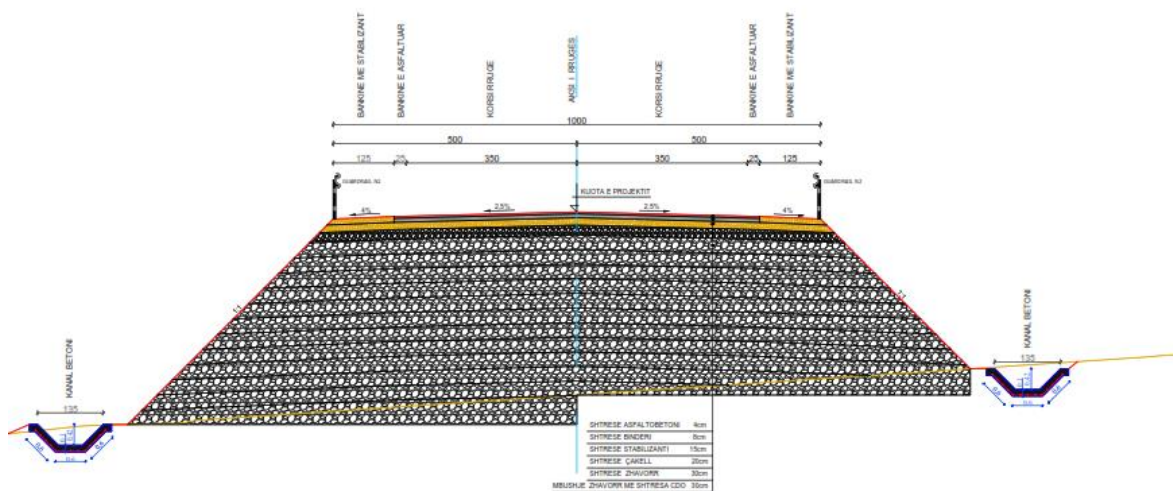


5.Seksioni Terthor tip 5

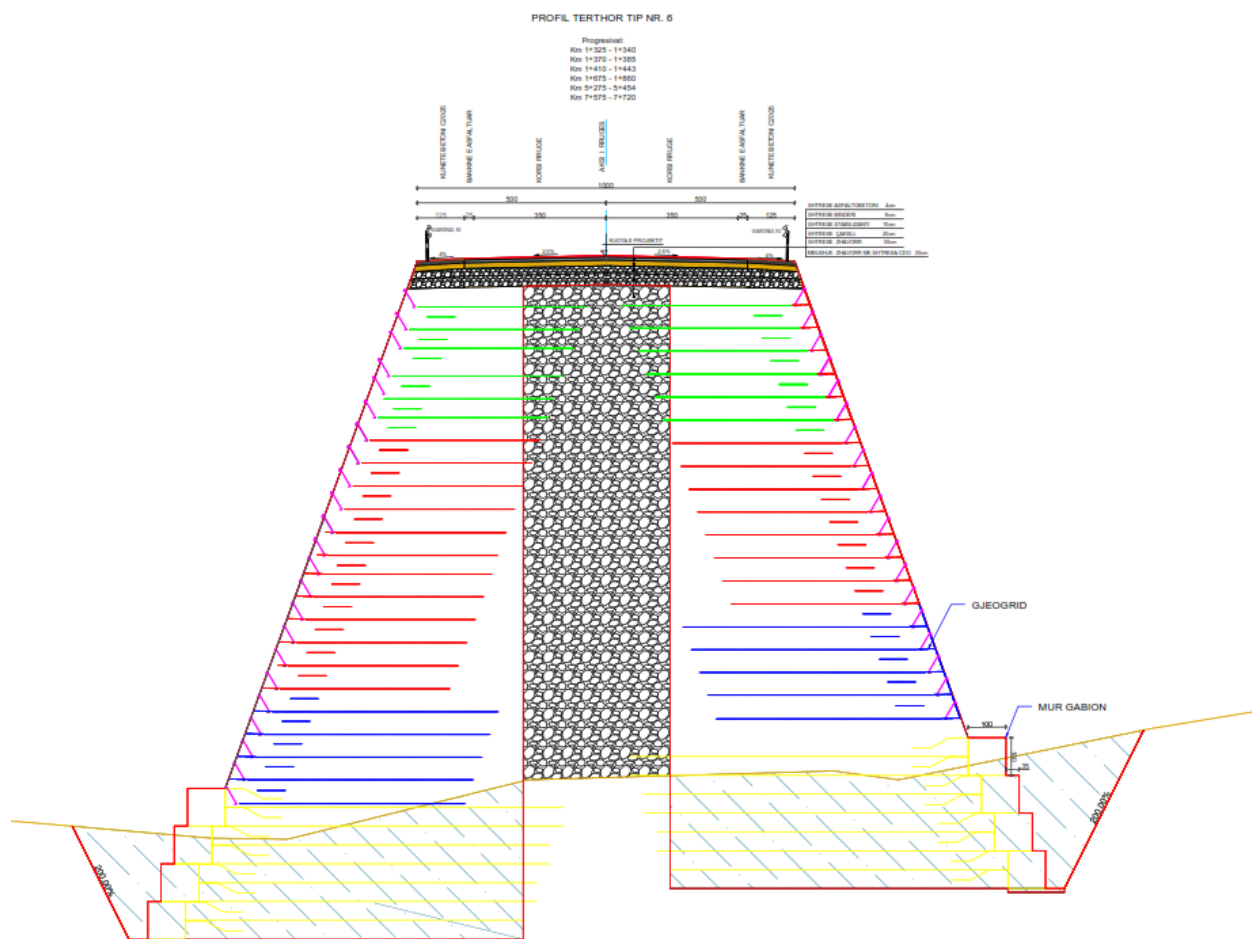
PROFIL TERTHOR TIP NR. 5

Progresivat:

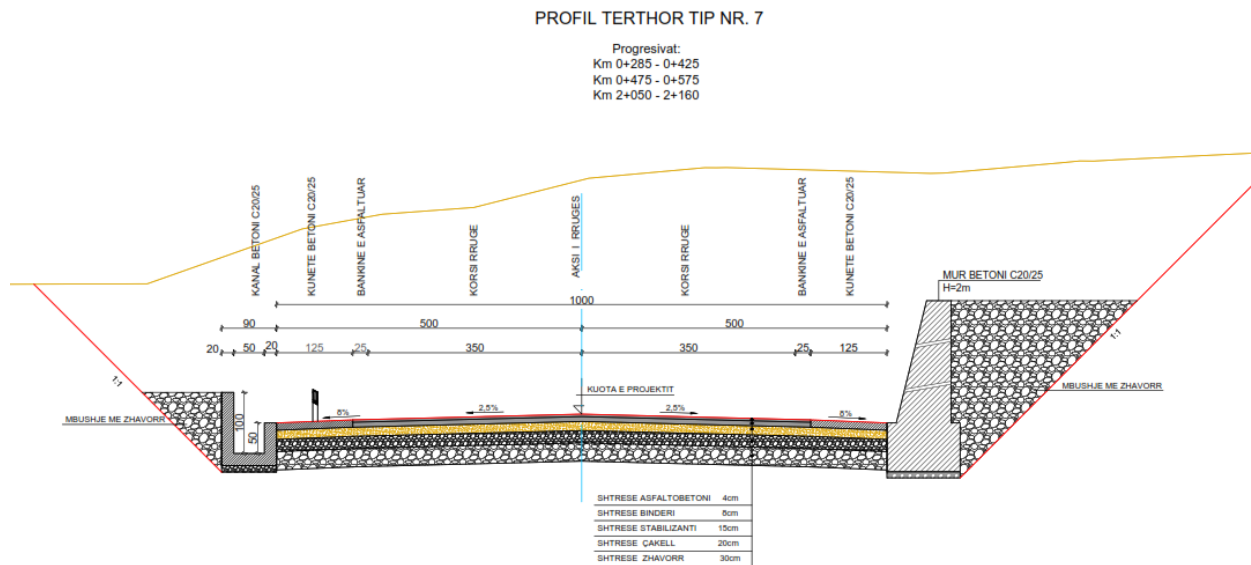
CS-60 + CS-28	CS-202 + CS-213
CS-77 + CS-78	CS-222 + CS-224
CS-81 + CS-83	CS-303 + CS-305
CS-135 + CS-142	CS-311 + CS-313
CS-161 + CS-166	



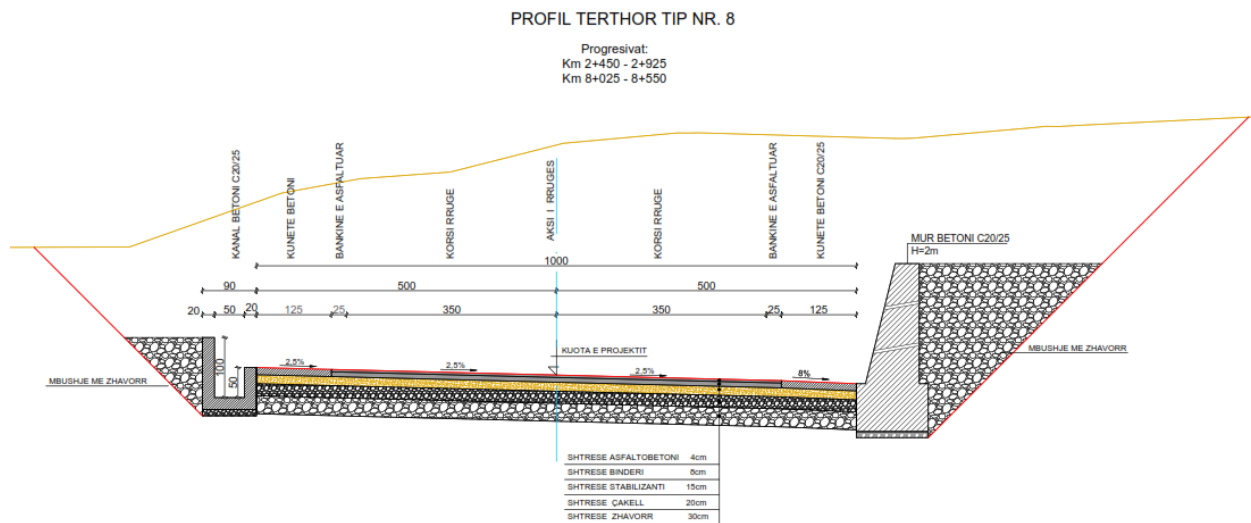
6.Seksioni Terthor tip 6



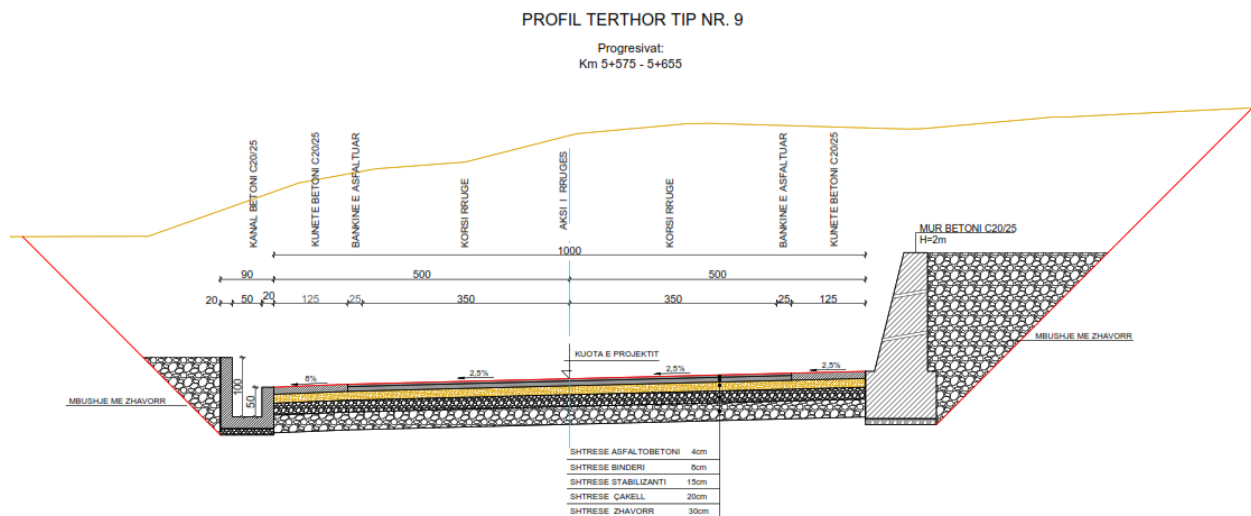
7.Seksioni Terthor tip 7



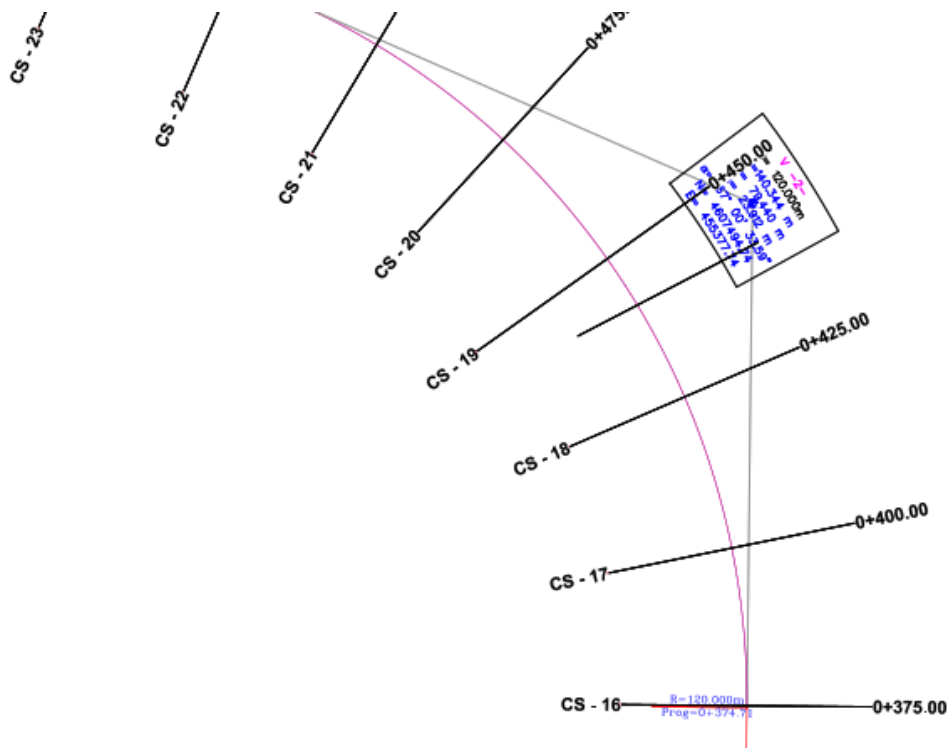
8.Seksioni Terthor tip 8

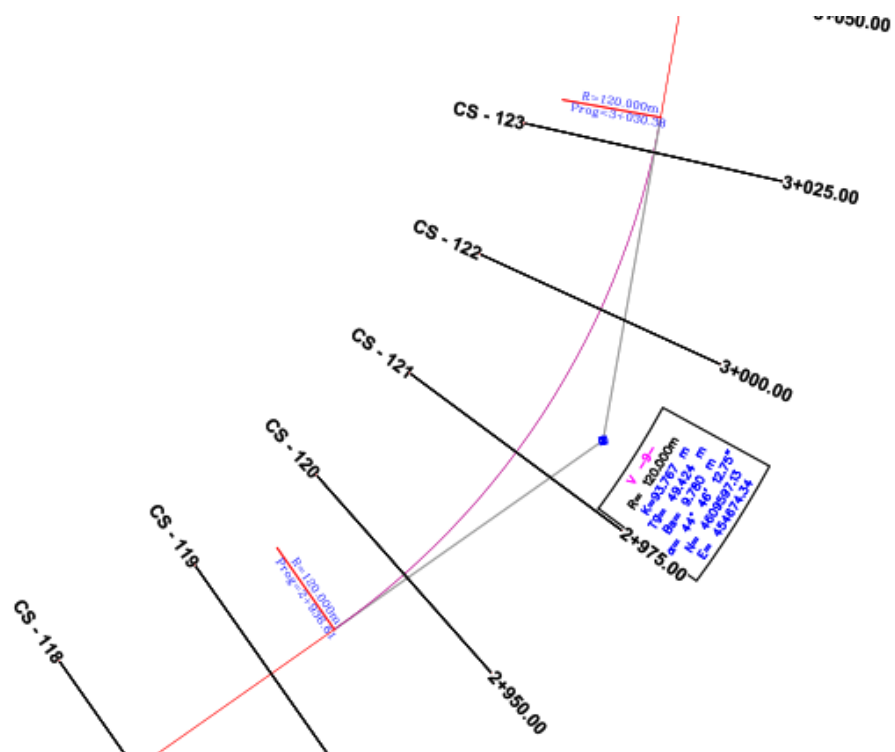


9.Seksioni Terthor tip 9

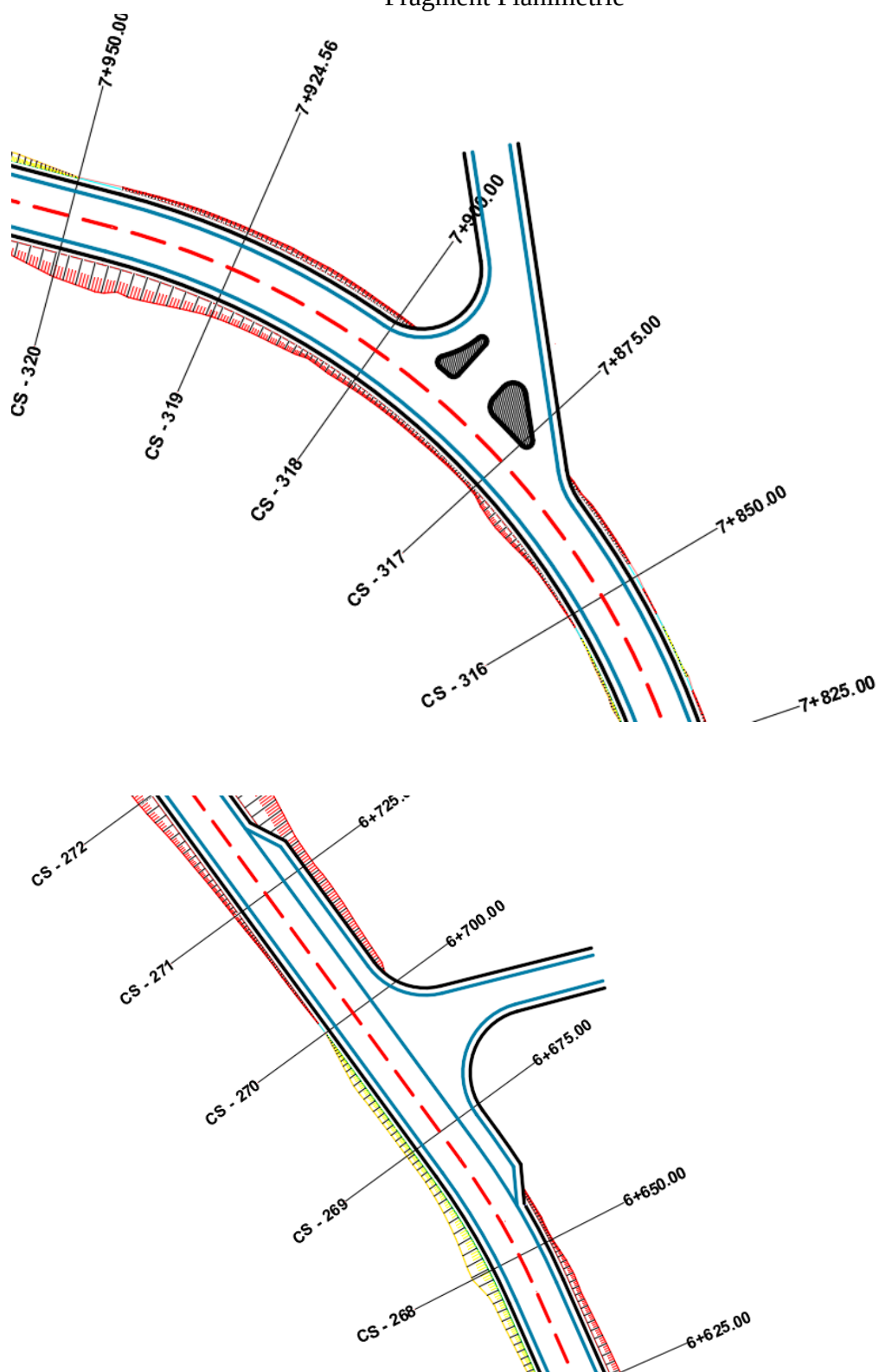


Fragment nga aksi me elementet gjeometrike





Fragment Planimetrie



3.7. Materialet e ndërtimit

Lëndët e para dhe materialet që do të përdoren për “Sistemim dhe asfaltim të rrugës Ura Cerencit - Peshkopi” janë kryesisht materiale prej betoni, betonarme, guri, cakell, binder, zhavorr, hekuri, konstruksione të tjera metalike, plastike, fibra optike, boje etj., që janë me veti që nuk shkaktojnë dëmtime të mjedisit.

Gjate kryerjes së germimeve dhe punimeve prishese, kontraktuesi duhet të marrë masa që të mbrojnë godinat, gardhet, muret rrethues dhe strukturat që gjenden në afërsi të objektit, ku po kryhen këto punime.

Pergatitja e terrenit përfshin këto punë:

- njohja dhe saktësimi i rrjeteve të instalimeve nën tokë si p.sh.: tuba të furnizimit të ujësjellesit, tuba të shkarkimit, kablllo elektrike e telefonie etj.
- piketimi i akseve dhe objektit.

Tek punimet me dheun duhet nga njëra anë të mbrohen njërezit, të cilët nuk janë të përfshirë në sistemin e rrugës, e nga ana tjetër duhet të mbrohen njërezit e inkuadruar në realizimin e objektit.

Betoni është një perzierje e cimentos, inerte të fraksionuara të reres, inerte të fraksionuara të zhavorit dhe ujit dhe solucionëve të ndryshme për fortesinë, përshkueshmerinë e ujit dhe për të bërë të mundur që të punohet edhe në temperaturat e ulëta sipas kërkesave dhe nevojave teknike të projektit. Përberësit e betonit duhet të përmbajnë rere të lare ose granil, ose perzierje të të dyjave si dhe gure të thyer. Të gjithë agregatet duhet të jenë pastruar nga mbeturinat organike si dhe nga dheu.

3.8. Lidhja e objektit me infrastrukturën Inxhinierike

Zona në vlerësim ndodhet në qarkun e Dibres, dhe është rruga kryesore “Maqellare - Peshkopi”.

Projektimi është bërë duke iu referuar rregullores së Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë Diber, që është dhe pjesë integrale e Planit të Përgjithshëm Kombëtar që synon të orientojë përdorimin e zonës, si dhe të krijojë infrastrukturën e përshtatshme për një zhvillim të qëndrueshëm të saj. Gjithashtu është marrë në konsideratë dhe konteksti urban, mjedisor e arkitektonik të zonës egzistuese.

Thëksojmë se zona përshkohet nga linja të transportit urban, gjë e cila i mundëson lidhjen me çdo zonë qendrore të vendit dhe periferike të Dibres.

3.9. Identifikimi i Zonave të Mbrojtura

Zonat e Mbrojtura bashkë me Monumentet e Natyrës përfaqësojnë një rrjet sipërfaqesh që mbrohen në shkallë të caktuar, sipas përcaktimeve kategorike të tyre, për shkak të vlerave natyrore kombëtare, por edhe rajonale e globale. Referuar versionit më të fundit të Hartës së rrjetit të ZM ne ASIG, zona në të cilën gjendet rruga ekzistuese e Peshkopi - Maqellare nuk ndërpret asnjë Zonë të Mbrojtur ose Monument Natyre, por ka një distance të konsiderueshme rrthe 3 km pika me e afert (Shih figuren meposhte).

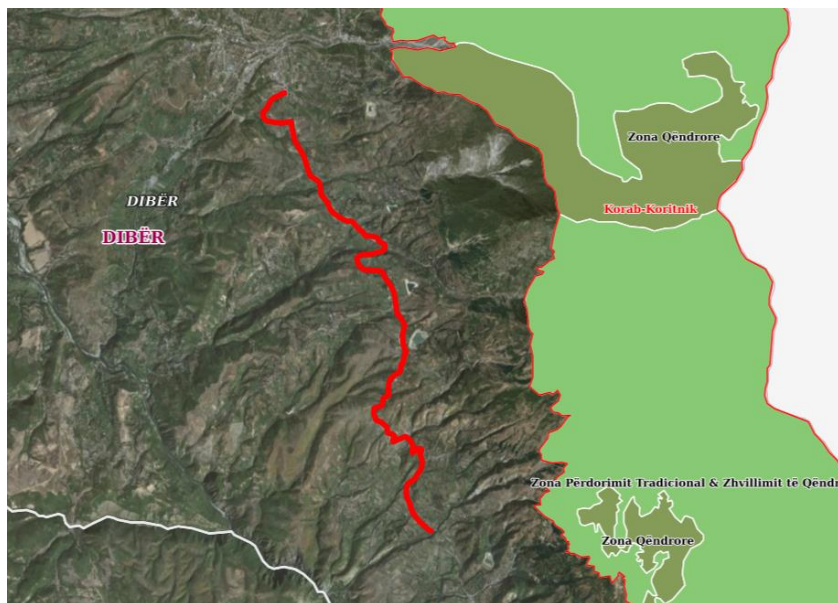


Figura 20: Harta ku janë të pasqyruar Zonat e Mbrojtura, Monumentet e Natyrës

3.10. Përshkrimi i proceseve teknologjike të projektit

Proçeset teknologjike në këtë projekt janë ato të fazës ndërtimore, nëpërmjet punimeve të cilat do të kryhen nga firma ndërtuese.

Disa prej proceseve kryesore të punimeve ndërtimore do të jenë:

- Punime prishjeje, cmontimi, spostimi
- Punime germimi-mbushje ne rruge
- Punime shtresash ne rruge
- Vepra arti te medha
- Punime dherash
- Punime betoni
- Punime hekuri
- Fugat, hidroizolim, drenazhet
- Shtrese binderi dhe asfaltobetoni

3.11. Lloji, volumi, konsumi dhe prodhimi i lëndëve të para

Lëndet e para të përdorura do të jenë kryesisht:

- Inerte (rere, gelqere, granil, cakell)
- B/A
- Kollë, Llaçi i betonit i cili blihet i gatshëm nga firmat e prodhimit të betonit në zonë;
- Materiale plastike dhe çeliku
- Hekur
- Bojë

3.12. Informacion për shkarkimet në mjedis

Shkarkimet në mjedis gjatë fazës ndërtimore do të jenë kryesisht pluhurat nga punimet e ndërtimit në kantier, si dhe zhurmat në mjediset e punës nga makineritë e punimeve të ndërtimit.

Ky efekt mund të transmetohet edhe në mjediset e zonës përreth nëse nuk kryhet spërkatja, si dhe larja dhe pastrimi i mjeteve para daljes së tyre nga zona e ndërtimit. Këto ndikime do të jenë të përkohshme dhe nuk do të kenë veti akumuluese në mjedisin e zonës. Mbetjet e ngurta nga faza ndërtimore do të jenë ambalazhe të produkteve të ndryshme të cilat janë të riciklueshme dhe do të menaxhohen nga firma pastruese e territorit urban.

Gjatë fazës së funksionimit, cilësia e ajrit e zonës së projektit nuk do të ndikohet në mënyrë domethënëse, pasi godinat përfundimtare do të jetë me destinacion qëndër banimi, i projektuar sipas një infrastrukture moderne.

Objekti i ri do të zhvillohet linearisht përgjatë rrugës "Maqellare - Peshkopi". Gjithashtu, për këtë zonë ka linja të shumta të transportit urban, të cilat do të nxisin dhe lehtësojnë transportin publik për qytetarët. Masa të tilla pritet të zbusin efektin e emetimeve në ajër dhe cilësia e tij të jetë e pastër.

Përsa i përket mbetjeve të ngurta të gjeneruara nga punimet siç janë mbetjet e përziera të cilat do të gjenerohen gjatë punimeve të gërmimit, sipas llogaritjeve inxhinierike, vlerësohet të jetë afërsisht rreth 573880 m³ dhe i germuarr.

Mbetjet e gjeneruara nga gërmimi, do largohen nepermjet shoqerise se licensuar per transportin e tyre, me te cilen subjekti ndertues do lidh kontrate per menaxhimin e mbetjeve inerte konform legjislacionit aktual per menaxhimin e mbetjeve inerte.

Pastrimi i mbetjeve urbane, gjatë fazës së funksionimit do të kryhet në koshat ekzistues në afërsi të zonës. Shërbimi i pastrimit të mbetjeve të ngurta urbane do të kryhet nga firma ekzistuese pastruese e zonës.

3.13. Cilësia e ajrit, e zhurmave dhe mbetjet në zonën e zbatimit të projektit.

3.13.1. Cilësia e ajrit

Në bazë të të dhënave të monitorimit, ajri urban në këto zone rezulton i pastër për 4 treguesit e monitoruar, SO₂, NO₂, O₃, dhe Pb të cilët rezultojnë brenda normave të lejuara të Standartit Shqiptar dhe të BE në të gjitha stacionet dhe qytetet e monitoruara.

Monitorimi i ndotjes atmosferike nëpërmjet analizës elementare të aerosoleve, konfirmon se përmbajtja e metaleve toksike në ajrin urban në qendër të Peshkopisë rezulton në vlera mjaftmë të ulëta se normat e lejuara. Kurse elementet e lidhura me pluhurin tokësor, si K, Ca, Ti dhe Fe janë në përqëndrime më të larta.

Në përgjithësi erërat mbizotëruese vijnë nga anët veriperëndimore dhe juglindore të objektit. Ky fllad freskues detar mund të vërehet veçanërisht gjatë periudhës së verës. Për të vlerësuar situatën në lidhje me cilësinë e ajrit u përdorën të dhëna mbi ndotësit e ajrit të marra nga stacionet matëse ekzistuese më përfaqësuese dhe më pranë zonës së projektit.

Cilësia e tanishme e ajrit në zonën e Projektit është tepër e varfër: në pjesën perëndimore të dhënat e matura japin një vlerë mesatare vjetore të matur të PM₁₀ (grimca me masë 10 micrometer ose më pak) prej 354 µg/m³. Në pjesën lindore PM₁₀ është 96 µg/m³. Këto vlera duhen krahasuar me standardin shqiptar për këtë parametër që është 70 µg/m³ dhe standardin Evropian që është 40 µg/m³ (që duhet pakësuar në 20 në të ardhmen).

Ndotësit e ajrit mund të jenë grimca pluhuri, kimikate apo materiale biologjike, të cilat kanë efekte mbi organizmin e njeriut, mjedisin apo atmosferën. Disa nga grupet më të rëndësishme të indikatorëve të cilësisë së ajrit janë:

SO₂, NO_x dhe NH₃ (amonjaku), të cilët shkaktojnë edhe shirat acide;

CO₂, CH₄ (metani), NO₂, të cilët lidhen me emëtimin e gazrave;

PM₁₀, LNP, që tregojnë masën e grimcave të ngurta në ajër.

Secili prej këtyre indikatorëve, shkaktohet nga arsye të ndryshme. Historikisht, ndotësit kryesorë të ajrit në Shqipëri kanë qenë industritë e kromit, bakrit, metalurgjiku celikut, cimentos dhe TEC-et, etj. Duke nisur që nga vitet '90, një pjesë e madhe prej tyre u mbyll. Në vitet e fundit, ndotja ka ardhur kryesisht nga nxjerrja dhe përpunimi i naftës, prodhimi i cimentos, djegia e pakontrolluar e plehrave si dhe rritja e transportit.

Të dhënat mbi NO₂ dhe SO₂

Dioksidi i Azotit (NO₂) dhe Dioksidi i Squfurit (SO₂) janë pjesë përbërëse e smogut dhe shkaktarë të shirave acidë. Ata krijohen nga djegia e qymyrit, naftës dhe derivatëve të saj. Secili prej tyre

depërton shumë lehtë në organizmin e njeriut dhe mund të shkaktojnë sëmundje të mushkrive, të rrisin mundësinë e marrjes së viruseve si dhe irritime të syve apo lëkurës. Në ndërveprim me diellin dhe ujin në atmosferë, këto dy gazra shndërrohen në acide, të cilat bien në tokë në formën e shiut acid apo borës.

Në Shqipëri, normat e lejuara të këtyrë gazrave në atmosferë janë përcaktuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 803, datë 4.12.2003, “Për miratimin e normave të cilësisë së ajrit”. Ato janë mesatarisht 60 µg/m³ në vit për secilin indikator, apo 50% më të larta se normat e përcaktuara nga Bashkimi European, i cili ka një mesatare prej 40 µg/m³.

Prezenca e NO₂ në zonat urbane vjen kryesisht si pasojë e transportit dhe trafikut në rritje. Në një shikim të përgjithshëm, mund të thuhet se prezenca e këtyrë ndotësve është nën normat e vendosura nga Shteti Shqiptar, por edhe nën normën europiane. Listën e qyteteve më të ndotura me NO₂ e kryeson Tirana dhe pas saj Durrësi dhe Fieri. Një pamje më e qartë vjen nga raporti mjedisor për vitin 2009 i Ministrisë së Mjedisit, sipas të cilit zona e 21 Dhjetorit në Tiranë është mbi normat e lejuara nga BE me 12 µg/m³ apo 30% më shumë. Situata me SO₂-shin është gjithashtu brenda parametrave të lejuar nëpër qytete. Fieri vazhdon të ketë një normë të lartë, por edhe Elbasani, pasojë e industrive që kanë funksionuar në këto zona. Prezenca e SO₂-shit është nën mesataren e BE-së, dhe në këtë ndihmon shumë prodhimi i energjisë elektrike nga burimet hidro. Keto të dhëna janë marrë nga Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe administrimit të ujërave. Më poshtë po ju paraqesim normat për cilësinë e ajrit dhe zhurmave të cilat duhet të ndiqen.

Normat e BE	O ₃ (µg/m ³)	CO (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)
1 orëshe			200
8 orëshe	120	10	
24 orëshe			
Vjetore			40

Tabela 48: Normat e Bashkimit European për ajrin urban

3.13.2. Zhurmat

Zhurmë mjedisore është çdo tingull, i padëshiruar apo i dëmshëm, i lëshuar nga veprimtaritë njerëzore, përfshirë zhurmën e lëshuar nga mjetet e transportit, nga trafiku rrugor, hekurudhor, ajror dhe nga sheshet ku zhvillohen veprimtari industriale, etj”. Gjenerimi i zhurmave ka efekte negative në shëndetin e njeriut si dhe në mjedis dhe për këtë duhen marrë masa mbrojtëse për zvogëlimin e nivelit të zhurmave në mjedis nëpërmjet ndërhyrjeve dhe të veprimeve, që merren ndaj burimit të zhurmës, si dhe në vendin e ndikimit të saj negativ, duke e sjellë atë në nivelin kufi.

Monitorimi i zhurmave urbane në qytetet Tiranë, Korçë, Gjirokastrë, Sarandë, Berat, Pogradec, Kukës, Shkodër, Fier, Vlorë dhe Lezhë” kryhet nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit për periudhen e ditës dhe natës.

Matjet e zhurmave bëhen në mungesë të reshjeve, mjegullës dhe borës, shpejtësia e erës nuk duhet të jetë më e lartë se 5 m/s, mikrofoni i mbrojtur me kufje anti-erë. Zinxhiri i matjeve duhet të jetë në përputhje me kushtet meteorologjike të periudhës në të cilën bëhen matjet dhe në përputhje me normat e CEI 29-10 dhe EN 60804/1994. Nivelet kufi të zhurmës për mjedise të caktuara si dhe efekti në shëndet sipas Udhëzimit Nr.8 datë 27.11.2007 jepen në tabelën e mëposhtme.

Mjedisi specifik	Efekti kritik në shëndet	LAeq Db (A)	Koha bazë (orë)	LAmx fast
Zona e jashtme e banimit	Shqetësim serioz gjatë ditës dhe mbrëmjes. Shqetësim moderuar gjatë ditës dhe mbrëmjes	55 50	16 16	- -
Në brendësi të banesave Në brendësi të dhomës së fjetjes	Kuptueshmëri e fjalëve dhe shqetësime të lehta gjatë ditës dhe mbrëmjes. Prishja e gjumit natën	35 30	16 8	- -
Nga ana e jashtme e dhomës së fjetjes	Prishje e gjumit dritare e hapur.	45	8	-

Tabela 49: Nivelet kufi të zhurmës për mjedise të caktuara

Ky objekt do të ndertohet ne Grame te peshkopise ndaj e ka te pashmangshme zhurmen e mjeteve qe qarkullojne ne kete zone.

Duke iu referuar ligjit Nr.7994, dt.12.07.2007,” Per vleresimin dhe administrimin e zhurmes

ne mjedis “investitori ka marre te gjitha masat per zhurma sa me vogla ne kete aktivitet qe kerkon te zhvilloje nepermjet:

- përzgjedhjes dhe përdorimit të pajisjeve që lëshojnë zhurmë të niveleve të ulëta,
- përzgjedhjen e vendit, që instalimi dhe funksionimi i mjeteve e pajisjeve që lëshojnë zhurmë, të garantojnë nivelin kufi në të gjitha mjediset, të cilat ndikohen prej saj,

c) masat parandaluese e zbutëse të zhurmës në pikën e lëshimit, përgjatë rrugëve të përhapjes dhe në mjediset që ndikohen prej saj.

Burimi i akumuluar i zhurmave nga puna e motokompresorit ne distance 7 ml nga to eshte 90 dB. Duke marre parasysh shprehjen e nivelit te intesitetit akustik te nje zhurme me relacion si me poshte:

$$L = 10 \lg (I_1 / I_0)$$

L - Niveli akustik i zhurmes se marre ne considerate.

I₁ - Intesiteti akustik i zhurmave te kumuluar.

I₀ - Intesiteti akustik i references.

Theksojme se niveli akustik i zhurmave ne qendren e banuar eshte me i ulet se ai i zhurmes se nje makine qe kalon ne te, praktikisht ai eshte 32 – 40 dB qe i pergjigjet kushteve te nje bisede me ze normal.

Analiza e frekuences se zhurmave te emertuar nga keto makineri dhe paisje tregon se ato ndodhen nen mesataren e frekuences 200- 2000 Hz, e qe nuk eshte shqetesuese per veshin e njeriut, por me shume ndikohet nga zhurmat e mjeteve interurbane se sa mjetet e karrierave te aferta qe shfrytezojne kete rruge.

Shkaktari kryesor i ndotjes akustike për kete zone është trafiku i automjeteve dhe i kamionave me tonazh të rëndë që transportojnë materiale inerte apo te ndryshme ndertimi. Frekuenca e levizjes së këtyre kamioneve nuk është shumë e lartë kështu qe nuk shqeteson ne cdo kohe.

Së pari, zhurma është përcaktuar si tingujt i padëshiruar. Gama e njohur ndërkomëtare degjimit fillon nga 0 dB (pragut i dëgjimit) deri në 140 dB (pragut të dhimbjes). Frekuenca e përgjigjes për veshin e njeriut merret zakonisht për të mbuluar gamën nga 20 Hz (numri i oshilacione për sekondë) deri 20.000 Hz. Veshi nuk i përgjigjet në mënyrë të barabartë frekuencave të ndryshme në të njëjtin nivel me presion të tingullit. Zhurmat janë më të ndjeshme në rangun në mes të frekuencave sesa në frekuencat e fundme dhe për shkak të kësaj, i ulët dhe komponentet frekuencë të lartë të një tingulli ulin rëndësie për të aplikuar një koeficient (filtrim) për matjet e zhurmës.

Koeficient i cili është përdorur më gjerësisht për matjen e zhurmave është A-koeficient i cili shpreh reagimin subjektiv të njeriut ndaj zhurmave. Ky është një standard i pranuar ndërkombëtarisht për matjet e zhurmave për të përfaqësuar përgjigje subjektive të ndjesisë së njeriut përse i takon zhurmave. Zhurma e tepruar dëmton seriozisht shëndetin e njeriut dhe ndërhysh me aktivitetet e përditshme të njerëzve në shkollë, në punë, në shtëpi dhe gjatë kohës së lirë. Ajo mund të prishin gjumin, të shkaktojë efekte kardiovaskulare dhe psiko-fiziologjike, të reduktojnë performancën dhe provokojnë reagime bezdisëse dhe ndryshime në sjelljen sociale. Organizata Botërore e Shëndetësisë vlerëson se zhurmë trafiku po dëmton shëndetin e pothuajse çdo person të moshës së tretë në BE si edhe një në pesë evropianë mendohet të jenë të ekspozuar rregullisht ndaj niveleve të larta të zhurmës gjatë natës të cilat mund të dëmtojë në mënyrë të konsiderueshme shëndetin e tyre. Kur kuantifikimi i zhurmës është

shqetësues; pranohet që në përgjithësi se, për gjendje të qëndrueshme nivelet e zhurmës rriten ose zvogëlohen me 1 dB (A) nuk dallohet nga qeniet njerëzore në kushte normale, edhe pse kjo mund të jetë e perceptueshme në kushte laboratorike. Një rritje ose ulje prej 3 dB (A) është normalisht vetëm pak e dukshme në kushte normale. Rritje e një zhurme është është një parametër thjesht subjektiv, por ajo në përgjithësi është pranuar se një rritje / rënie prej 10 dB (A) i korrespondon një dyfishim apo përgjysmimi në rritjes/rënies së perceptuar.

Nivelet e zhurmave të jashtme rrallë janë të qëndrueshme, sepse rriten dhe bien në bazë të aktiviteteve përreth. Në përpjekje për të gjetur një parametër matës së zhurmës së jashtme variable është përdorur matësi i zhurmave. Parametri më i rëndësishëm për vlerësimin e zhurmave është ekuivalent i vazhdueshëm A-ponderuar i presionit të tingullit në nivel LAeq. Ky është i pranuar ndërkombëtarisht përkufizohet si vlera e A-ponderuar e nivelit të presionit të një tingulli, apo të disa tingujve të vazhdueshëm e të qëndrueshëm që, brenda një intervali kohor të caktuar kohor (T), ka të njëjtën kuptim si të themi ndryshimi i presionit i tingullit në njësinë e kohës. Kjo është një njësi e përdorur zakonisht për të përshkruar zhurmën në proceset e ndërtimit, zhurma nga pajistjet industriale dhe është njësi më e përshtatshme për përshkrimin e shumë formave të tjera të zhurmës në mjedis. Monitorimi i zhurmave urbane i kryer nga Instituti i Shëndetit Publik ka pasur si qëllim matjen e nivelit të ndotjes akustike, në pikat e monitorimit të 7 qyteteve kryesore të vëndit tonë, për të dhënë mundësinë që të gjykohej mbi masën e ekspozimit të popullatës ndaj zhurmave. Kur niveli i zhurmave është rreth 65 dBA, gjumi bëhet shqetësim serioz dhe shumica e popullatës shqetësohen. Në këtë rast, zhurma në komunitet, bëhet një problem i vërtetë i shëndetit mjedisor. Aktualisht, zhurma është një nga rreziqet mjedisore, që vazhdon të evoluojë dhe mund të krijojë probleme tek ajo pjesë e personave që janë të ekspozuar. Veçanërisht, ndotja nga trafiku rrugor është bërë problematike dhe mjaft shqetësuese. Një tjetër ndikim, ka pasur dhe prania në distanca të konsiderueshme e burimeve alternative të përkohëshme të energjisë si: gjeneratorët.

Ndotja nga zhurmat është relativisht e ulët, në varësi nga distancat prej burimeve të tyre. Kufirii lejuar për ndotjen nga zhurmat nga qarkullimi i automjeteve gjatë ditës konsiderohet 65 dB, ndërsa gjatë natës 55 dB). Në zonën e projektit, nivelet e zhurmave janë nën nivelet e lejuara nga standartet ndërkombetare.

3.14. Informacion për kohëzgjatjen e mundshme të ndikimeve negative

Përsa i përket ndikimeve gjatë fazës së funksionimit ato do të jenë prezente për atë kohë sa do të përdoren edhe rruga. Këto ndikime nuk janë me rëndësi të veçantë, këto janë të krahasueshme me çdo rrugë tjetër. Të gjitha ndikimet e mësipërme nuk janë të përhershme dhe afatgjata, ato janë të përkohshme dhe afatshkurtra.

Punimet parashikohen të zgjasin 18 muaj. Kjo është koha normale që duhet për të përfunduar punimet në kushte normale. Kjo periudhë është e vlefshme në kushte teknike, juridike e klimë normale, por në rast se do të hasen vështirësi gjatë punimeve mund të ketë edhe shtyrje të afatit.

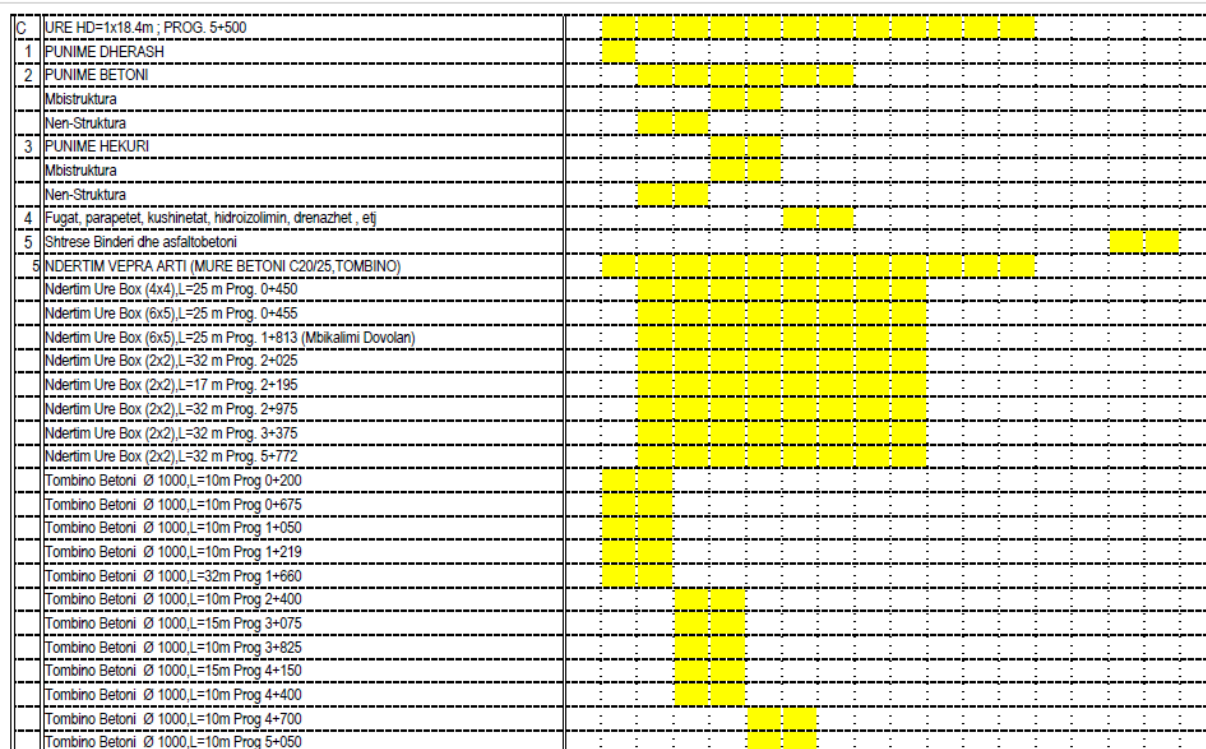
SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Si rrjedhojë edhe ndikimet e fazës ndërtimore do të zgjasin për aq kohë sa zgjasin punimet përkatëse.

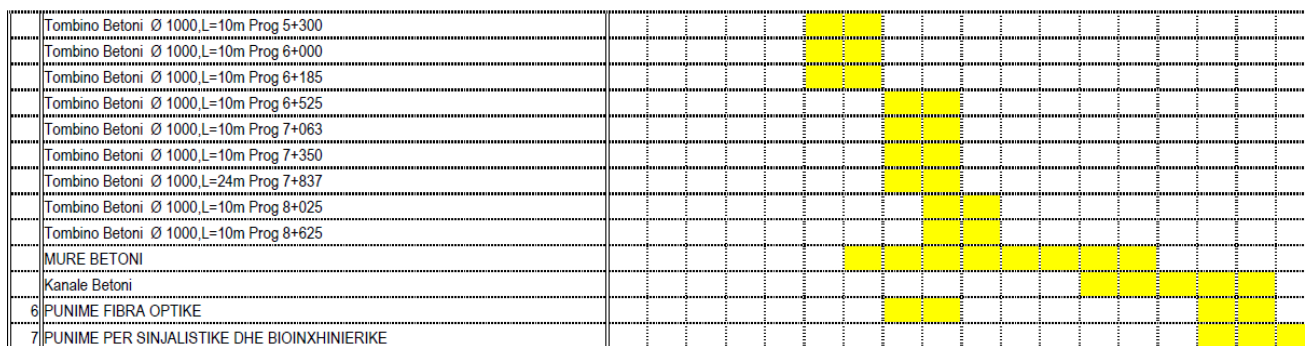
Ndikimi në peisazh do të jetë i përkohshëm për fazën e ndërtimit, dhe i përhershëm nga zënia e hapësirës dhe ndërtimi i strukturave.

Nr.	PERSHKRIMI I PUNIMEVE	NDARE NE MUAJ (18 MUAJ)																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	PUNIME TE NDRYSHME (PRISHJEJE,CMONTIME,SPOSTIME ETJ)																		
2	PUNIME GERMIM-MBUSHJE NE RRUGE																		
3	PUNIME SHITESASH NE RRUGE																		
4	VEPRA ARTI TE MEDHA																		
A	URE HD=1x29m ; PROG. 1+325																		
1	PUNIME DHERASH																		
2	PUNIME BETONI																		
	Mbistruktura																		
	Nen-Struktura																		
3	PUNIME HEKURI																		
	Mbistruktura																		
	Nen-Struktura																		
4	Fugat, parapetet, kushinetat, hidroizolimin, drenazhet , etj																		
5	Shtrese Bindeni dhe asfaltobetoni																		
B	URE HD=1x29m ; PROG. 1+400																		
1	PUNIME DHERASH																		
2	PUNIME BETONI																		
	Mbistruktura																		
	Nen-Struktura																		
3	PUNIME HEKURI																		
	Mbistruktura																		
	Nen-Struktura																		
4	Fugat, parapetet, kushinetat, hidroizolimin, drenazhet , etj																		
5	Shtrese Bindeni dhe asfaltobetoni																		

Grafiku 5: Grafiku i punimeve



Grafiku 6: Grafiku i punimeve



Grafiku 7: Grafiku i punimeve

3.15. Shtrirja e mundshme hapësinore e ndikimit negativ në mjedis

Ndikimi në mjedisin e zonës do të ketë efektet e tij në një distancë jo më të largët se 100 - 200 m. Ky ndikim do të jetë i përkohshëm dhe nuk është me veti akumuluese në mjedis. Nuk shkarkohen elemente të dëmshëm për mjedisin, si në atë ujqor, për ajrin, tokën dhe për biodiversitetin. Ndikimi në peisazh do të jetë i përkohshëm për fazën e ndërtimit, dhe i përhershëm nga ndërtimi i strukturave mbi tokë. Ky impakt shtrin efektet e tij deri në disa km.

4. MJEDISI BIOLOGJIK

4.1. Flora dhe fauna

Ekologjia është shkencë që studion ligjet e marrëdhënieve të ndërsjellta ndërmjet gjallesave dhe mjedisit ku ato jetojnë.

- Faktoret ekologjikë (elementë të mjedisit)
 - Abiotikë (fizikë dhe kimikë)
 - Biotikë
- Faktorët Antropogjen (ndikimi i njeriut)
- Ekosistem (sistem ekologjik) – çdo bashkësi e formuar nga gjallesat dhe mjedisi abiotik, që kanë ndërmjet tyre bashkeveprim e lidhje të ndërsjellta.
- Biocenoza – tërësia e individëve të llojeve të ndryshme që bëjnë pjesë në ekosistem.
- Biotop – mjedisi ku jeton Biocenoza.
- Rrjetat ushqimore – zinxhirë ushqimorë paralelë ose të gërrshetuar në biocenoza natyrore. Zinxhirët ushqimorë nga ana e tyre përfaqësojnë një seri gjallesash (tri nivele trofike: prodhues, konsumator, dekompozues), ku çdo organizëm (hallkë) shërben si ushqim për hallkën pasardhëse.

Larmi biologjik paraqitet e mirë në disa vende dhe me bimesi drunore të larta të ruajtur nga investimet e viteve më të fundit. Duke qenë në zonë banimi ka disa lloje pemesh frutore dhe jo frutore të kultivuar në vite por që i kanë mbjellë vetë pronarët në disa objekte private banimi ose shërbimi dhe nga njësia vendore janë mbjellur disa bimë të ndryshme me një dendësi të vogël dhe lartësi të ulët.

Në këto sipërfaqe nuk ka bimë endemike apo specie bimë të mbrojtura nga Konventat Ndërkombëtare në të cilat vendi ynë aderon.

Në këto teritor ka një faunë mjaft të varfër. Nder gjatë kryesisht janë brejtësit e vegjël. Në këto zone kryesisht për shkak të lartësisë së vogël të bimëve verëhen të ulen harabele edhe disa lloje migratorësh, trumçakët, kryesartezat, kumritë etj.

Karakteristika kryesore e zonës së parë në shqyrtim është se në një teritor shumë të vogël takohen lloje të ndryshme ekosistemesh duke përfshirë ato malore, lumore, të ujërave të ëmbla (e rezervuarë) si dhe ekosisteme bujqësore ose agro ekosisteme. Vegjetacioni tokësor në këtë zonë i përket kryesisht karakterit të Europës Qendrore Kontinentale me prani të pak elementëve mesdhetarë.

Formacionet bimë të tërësisë tokësore shprehin një larmi formash, duke u zhvilluar në mjediset e ulta afër ujëmbledhësve dhe Perrenjve ku sistemet ekulturave bujqësore dominojnë, në rajonet me lartësi

të mesme e të madhe, e deri ne zonat e kullotave alpine. Në fushat e ulëta dhe kodrat, janë përshkruar një larmi formash barishtore si më poshte vijon: vegjetacioni i barishteve të këqija ndaj kulturave bujqësore, *vegjetacioni nitrofil* dhe *vegjetacioni anash rrugor*, *vegjetacioniamofil*, i kullotave të ulta e kodrinave, vegjetacioni i livadheve mocalore, dhe vegjetacioni i sistemeve pyjore.

Duke u mbështetur në vëzhgimet e deritanishme, ekosistemet natyrore të kësaj zone përbëhen nga një tërësi nën habitatesh siato të sistemeve të përhershme ujore, të kanaleve kullues e ujitës, ekosistemeve të rezervuareve, bankinave të sistemeve rrjedhëse ujore etj. Bimët e rralla Ekosistemet tokësore të zonës i përkasin nën ndarjes ballkanike të zonës së vegjetacionit Sub-Mesdhetar.

Në formimin e veçorive strukturore të zonës, rol të rëndësishëm kanë luajtur lëvizjet e fuqishme diferencuese (ngritëse dhe ulëse), ku si rezultat i tyre kemi shfaqjen e horsteve dhe grabeneve, të cilat janë të përfaqësuara nga malet përrreth dhe luginat. Në këtë zonë mund të themi se relievi është më shumë rezultat i tektonikës shkëputëse sesa asaj rrudhosëse.

5. HIDROLOGJIA

5.1. Burimet ujore

Ky rreth ka një rrjet hidrografik shumë të pasur që përbëhet nga lumenj, liqene përrej, burime nën tokësore dhe mbi tokësore. Dega kryesore është lumi i drinit të ziqë merr me vete disa degë të tjera si:

Malla, Seta, Veleshica, Murra etj. Këta degë kane karakter të vrullshëm dhe me prurje të mëdha në kohën e shkrirjes së borës. Gjë që i bën ata të jenë shumë të demshëm dhe të shkatërrojnë çdo gjë që u del para duke sjelle shumë materiale të ngurta e shkaktuar përmbytje të tokave përreth.

Gjatësia dhe pellgu janë përkatësisht:

Drini zi 57 530km

Murra 19 135km

Malla 18 126km

Seta 13 137km

Veleshica 15 84km

Midis pasurive të shumta vlejne për tu përmendur edhe liqenet shumë të bukura të Lurës, burimin e llixhave si edhe disa burime të vogla në afërsi të qytetit, pasuritë hidrike kanë ndihmuar jo pak në zhvillim ekonomik të këtij rethi si në energji, ujitje, peshkim, indrustri. Këto burime sherbejnë edhe për terheqje të turistëve si për turizëm balnear, argëtues, pushues, eko turizem dhe në shumë fusha të tjera.

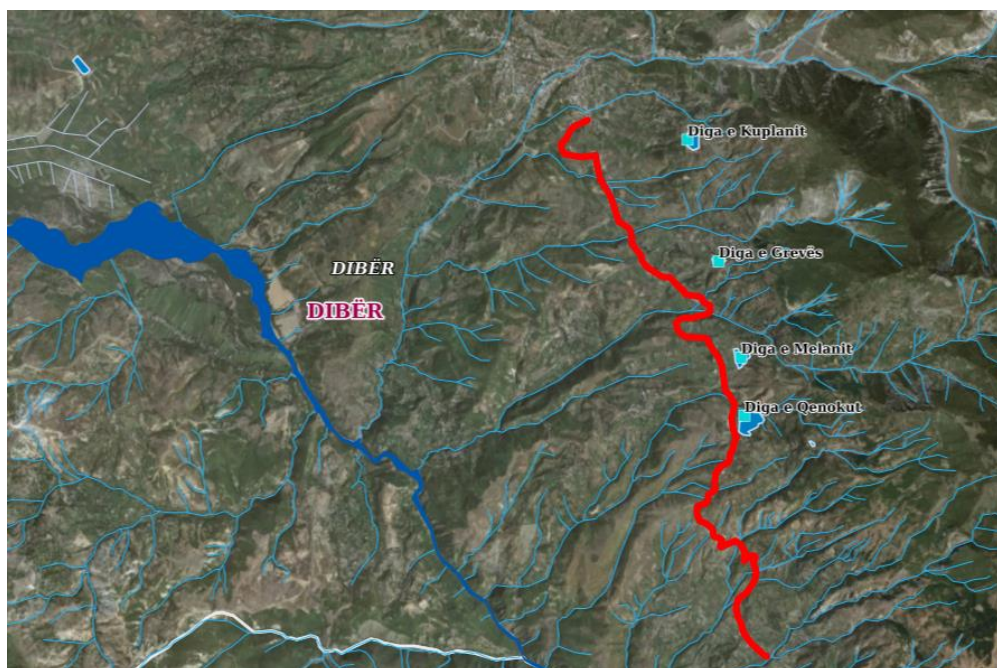


Figura 21: Distanca nga trupat ujore

6. PËRSHKRIMI I MJEDISIT FIZIK NË ZONË

6.1. Mjedisi fizik

6.1.1. Pershkrim i pergjithshem i zones

Rrethi i Dibrës bën pjesë në rajonin veri-lindor me një reliev përgjithësisht kodrinor-malor. Pra shtrihet në Veri-lindje të Shqipërisë në dy anët e luginës së Drinit të Zi duke u kufizuar në lindje nga vargmali i Korabit dhe në perëndim nga vargmalet e Lurës. Qendra e rrethit është qyteti i Peshkopisë. Qendra e rrethit (Peshkopia) shtrihet 185 km nga kryeqyteti dhe 21 km largësi nga pika e doganës së Bllatës në Maqellarë. Ky rreth është vendosur në këto koordinata gjeografikë: $41^{\circ} 53' 20''$, dhe $41^{\circ} 33' 40''$ gjerësi gjeografike veriore dhe $20^{\circ} 34' 50''$ dhe $20^{\circ} 07' 00''$ gjatësi gjeografike lindore. Kufizohet nga kufij konvencionalë në lindje me republikën e Kosovës dhe të Maqedonisë me një gjatësi kufitare 90 km nga të cilat 19 km janë lumorë. Në veri kufizohet me rrethin e Kukësit me 75 km vijë kufitare. Në perëndim me Mirditën 13 km vijë kufitare dhe me rrethin e Matit me 60 km vijë kufitare. Në jug me Bulqizën 27.8 km vijë kufitare. Ky rreth ka një ndërtim të komplikuar gjeologjik që është kapur herë pas herë nga lëvizjet neotektonikë ngritëse që ka luajtur një rol të rëndësishëm në formimin e relievit. Rrethi i Dibrës ka një reliev kodrinor-malor që varion nga 350 m (luginë e Drinit të Zi) deri në 2751 në majën e Korabit. Bën pjesë në zonën klimatike mesdhetare malore dhe mesdhetare para malore meqenëse është pjesë përbërëse e pellgut të Drinit të Zi. Ka një hidrografi të pasur me burime mbitokësore dhe nëntokësore ku dega kryesore është Drini i Zi.

Pozita e këtij rrethi ka luajtur një rol të rëndësishëm në zhvillimin e kësaj zone që ka qenë herë pozitiv e herë negativ gjatë periudhave të ndryshme historike dhe nën ndikimin e faktorëve socialë dhe ekonomikë që kanë lënë gjurmë. Rolin e saj pozitiv ajo e ka patur kur ka shërbyer si një urë lidhëse për trevat e vendit tonë nga perëndimi në brendësi të territoreve shqiptare. Që në antikitet ka funksionuar rruga DURRËS-FUSHA e TIRANËS-DIBËR e cila lidhte bregdetin me vise të tjera lindore. Rolin e kësaj pozite e dëshmon qarte zhvillimi social-ekonomik, pasi në 1911 Dibra ishte një qendër e rëndësishme artizanale, tregtare, ndërtimore etj.; për këtë flasin qartë të dhënat e popullsisë kur ky rreth kishte 11000 banorë. Por roli i kësaj pozite zbehet me vendosjen e kufijve arbitrarë në 1913 ku jashtë mbetën qendra të medha tregtare dhe urbane për kohën si (Dibra e Madhe). Pas 1913 kjo zonë vazhdoi ta luante këtë rol por me një intensitet më të dobët. Deri kur në vitet 1945-1990 u ndërpre plotësisht kjo lidhje dhe u kthye në një faktor pengues dhe izolues për të. Pas viteve 1990 kjo zonë e rimerr rolin e saj lidhës por me një intensitet më të vogël por që gjithsesi vlen për tu përmendur si projekti i ndërtimit të Autostradës që do të kalojë nëpër rrugën e vjetër dhe lidhja e saj me një arterie me rrethin e Kukësit do të rikthente rëndësinë e pozitës gjeografikë këtij rrethi së bashku me burimet që përmban dhe do ta kthente këtë rreth në një qendër të një eurorajoni ndërkufitar duke bërë që pozita të bëhet faktor zhvillimi.

Mjedisi është bazamenti, mbi të cilin realizohet procesi i zhvillimit ekonomik dhe social në një territor të caktuar. Mbrojtja e tij dhe menaxhimi i qendrueshëm i burimeve dhe pasurive natyrore, që gjenden në këtë mjedis, përben një element kyç në krijimin e një standarti të mirë jetese për popullsinë aktuale dhe një garanci për brezat e ardhshëm.

6.1.2. Gjeologjia

Rrethi i Dibrës ka një ndërtim të larmishëm gjeologjik molasat e plio-kuarternarit. Flisiri dhe formacione të tjera si magmatik dhe depozitime të kuaternarit në afërsi të luginës. Vendin kryesor e zënë molasat e plio-kuarternarit, por gjejmë edhe rreshpet e paleozoit si dhe gëlqeroret e mesozoit që janë edhe formacionet më të vjetra të vendit tonë. Kurse shkëmbinjtë efuzivë dhe fliset ndërtojnë skajin me jugor të vargut të Korabit gjejmë edhe formacione karbonatike dhe ultra-bazike. Këto formacione kanë bërë që ky rajon të ketë pasuri të shumta si bakër në kodrat e Tominit, mermer në Muhurr si edhe pasuri të shumta në inerte si argjila.

Në rajonin e poshtme të Peshkopisë takohen formacionet gjeologjike të mëposhtme:

1.-Depozitimet kuaternare-Holocen i vonshëm: aluvione të shtratit, rera, zhavore

2-Depozitime kuaternare-Holocen i hershëm: -alQh -aluvione të taraces së pare; alevrite, rera, zhavore.

3-Depozitime Kuaternare–Pleistocen-Holocenkoluvione, deluvione, proluvione-argjila, alevrolit zhavore.

4.- Depozitime të Neogenit - Tortonianit molasat; -alevrolite, argjila, ranore me shtresa qymyrorë (formacioni Mezezi).

Bazuar në kriterin litologjik dhe ujembajtjen e shkëmbinjve që ndërtojnë rajonin klasifikojmë tre grupe (Harta Hidrogjeologjike):

I.Shkëmbinj të shkrifet

1.Me ujembajtje të lartë. Depozitime kuaternare-Holocen i hershëm: -alQh1-aluvione të taraces së pare; alevrite, rera, zhavore.

2.Me ujembajtje mesatare. Depozitimet kuaternare - Holocen i vonshëm: aluvione të shtratit rera, zhavore. Depozitime kuaternare Holocen i hershëm: -aluvione të taraces së pare (alevrite, rera, zhavore)

II. Shkëmbinj kompakt: -Me ujembajtje të ulët. Depozitime të Neogenit- tortonianit N13t(d)-molasat; -alevrolite, argjila, ranore me shtresa qymyrorë (formacioni Mezezi).

III. Shkëmbinj praktikisht pa ujë1. shkëmbinj të shkrifet. Në depozitime të shkrifta praktikisht pa ujë bëjnë pjesë depozitimet e Kuaternar-Pleistocen i sipër-Holocen-c, d, pQp3-h, koluvione, deluvione, proluvione të përfaqësuara nga argjila, alevrite, zhavore.

6.1.3. Sizmiteti

Trualli Shqiptar vendoset gjatë kufirit të përplasjes së dy pllakave të mëdha që lëvizin njëra kundër tjetrës; pllakës Euroaziatike dhe asaj Arabo-afrikane, dhe është vatër e përqendruar tërmetesh e cila preket më shpesh nga tërmete dëmtues. Shijaku është zonë e prekur nga tërmetet e Shtator – nëntor 2019 ku nga pikepamja sizmoteknike zona mund të goditet nga tërmete me magnitudë $M_{max} = 5.5$ -

6.0 gradë Richter me intensitet deri në 7 balle MKS64 e cila shkakton çarje në mur dhe rrezim të copa të suvash por për objektet e ulta nuk parashikohen shqetësime. Si dhe mundësitë për të goditur tërmetet më shumë ballë janë të vogla rreth 20%.

Zona Joniko-Adriatike e shkëputjeve mbi hipëse është zona më egjatë dhe me aktivitetin sizmik më të fuqishëm të vëndit tone prej së cilës janë gjeneruar edhe tërmetet më të mëdhenj që kanë prekur vendin tone. Ajo ndiqet për disa qindra km përgjatë bregdetit Adriatik e Jonian edhe jashtë territorit tonë dhe nëpërmjet dy shkëputjeve tërthoreve, Shkodër-Pejë dhe Vlorë-Tepelenë, ndahet në tre segmente si:

a) Segmenti verior me shtrirje PVP i karakterizuar nga shkëputje para-Pliocene të tipit mbihypëse të zones Kruja; ndiqet mbi 200 km nga Lezhanë Ulqin e më tej përgjatë bregdetit dhe është aktive edhe në ditët tona.

b) Segmenti jugor me shtrirje VP që ndiqet për mbi 250 km, nga Vlora në Konispol e më tej në Greqi, përgjatë bregdetit Jonian dhe karakterizohet nga shkëputje para-Pliocene mbihypëse të zones Jonike.

c) Segmenti qendror me shtrirje V deri VP që përbëhet nga shkëputje pas-Pliocene mbihypëse aktive të Ultësirës Pranadriatike dhe ndiqet përreth 130 km nga Vlora deri në Lezhë. Këtu përfshihet edhe zona ku shtrihet territori i Bashkisë së Fushë Krujës.

Ky segment është aktiv edhe në ditët e sotme. Sipas hartës së tërmeteve maksimale të pritshme në këtë zonë mund të gjenerohen tërmete me magnitudë maksimale të pritshme deri $M_{max} = 6.5-6.9$

Nga ana gjeologjike rajoni i Krujës përfshihet kryesisht në zonën e jashtme tektonike Jonike që përbën edhe ballin orogjenik në zonën ekolizionit Adriatik.

Zona e Krujës përfaqëson një kurrizore që kufizohet në lindje me zonën tektonike të Krastë-Cukalit ndërsa në perëndim me zonën Jonike dhe zonën e Adriatikut Jugor. Gjate gjithë kufirit tektonik lindor, verëhet branisje e flisheve dhe rralle here edhe gelqeroreve globotrunkanike të nënzones së Krastës mbi flishin oligocenik të zones Kruja. Kontakti me zonën e Adriatikut Jugor dhe zonën Jonike nuk është kudo i qartë dhe i prirë. Ky kufi është i diskutueshëm sidomos për pjesën jugore (nga antiklinali i Tomorrit e më në jug).

Zona tektonike e Krujës, në të gjitha studimet e realizuara deri tani, është trajtuar si një zonë e vetme nga Leskoviku në jug, deri në Shkodër në veri. Disa studiues (Misha, etj. 1982, etj.) mbështetur në praninë e foraminifereve planktonike në depozitimet pelagjike të Kretakut në antiklinallin e Melesinit, e kanë trajtuar këtë të fundit si njësi të zones Jonike. Studimi tematik për deshifrimin biostratigrafik të depozitimeve karbonatike të zones Kruja (Koroveshi, etj. 1999) solli të dhëna të rëndësishme biostratigrafike të cilat tregojnë për ndryshime të theksura të facies karbonatike nga veriu në jug. Në pjesën veriore, në të gjitha prerjet stratigrafike të kryera në depozitimet karbonatike rezultojnë vetëm foraminifere bentosike, që janë tipike për facien neritike. Këtu bëhet përjashtim struktura me perendimore, ajo e Ishmit, ku nga analizat e kryera në kampionet e marra në pusin Ish.1. ka rezultuar faunë e perzier, e cila interpretohet si kalimtare për në zonën Jonike (Nakuçi etj. 2001). Në jug, në

antiklinalin e Tomorrit, ne depozitimet e Kretakut te siperm jane takuar fora minifere planktonike krahas atyre bentosike, po keshtu dhe ne Kulmake e Qeshibesh, (shih kap. e stratigrafise) dhe sidomos ne Melesin ku takohen vetem foraminifer planktonike.

Duke analizuar kohen e rudhaformimit, facien e depozitimeve karbonatike dhe stilin tektonik vihet re qarte nje ndryshim i dukshem ndermjet strukturave ne rajonet nga Elbasani e me ne veri nga ato me ne jug. Ne veri te Elbasanit strukturat jane lineare, kryesisht izoklinale, me facie neritike, te karakterizare nga prania e foraminifereve bentosike, me moshe te orogjenezes ne fund te Oligocenit te hershem. Ndersa strukturat ne pjesen jugore jane te natyres antiklinale ose brahiantiklinale me facie te perziere, me fenomene paleogeografike dhe me moshe me te vonshme te orogjenezes (ne fund te Oligocenit te mesem). Ky dallim esencial interpretohet si efekt i ndikimit te terthores Vlore – Elbasan - Diber, ne jug te se ciles ndertimi tektonik kondicionohet dhe nga prania e prishjeve te tjera terthore dytesore dhe tektonikes kripore. Nisur nga vecorite e mesiperme, per te evidentuar me mire ndertimin tektonik te kesaj zone, pershkrimin tektonik te saj do ta bejme sipas dy nenzonave tektonike te kondicionuar nga thyerja e thelle tektonike e lindur qysh ne kohen e riftezimit te Albanideve te Jashteme.

Nen-zona e Krastes.

Perben nje nenzone paleogeografike lindore te zones se Krasta - Cukalit. Ka perhapje siperfaqesore ne trajten e nje rypi kryesisht te ngushte, por me sektore ku zgjerohet dalja e saj si ne Qaf-Shtame-Xiber, Qaf Molle-Polis, ndersa prej rajoneve te masivit ultrabazik te Devollit e drejt jugut ka formen e nje brezi te gjere dhe duke u ngushtuar mjaft ne afersi te Leskovikut nga mbulimi i ofioliteve te zones se Mirdites. Ne ndertimin gjeologjik te kesaj nenzone marrin pjese kryesisht depozitimet pelagjike, duke filluar nga ato te flishit te hershem kryesisht te Albanit, gelqeroret me globotrunkana te Kretakut te siperm dhe flishit te ri te Maastriktian-Eocenit, qe njekohesisht pasqyrojne edhe fizionomin tektonike te saj, duke formuar rrudhosje e struktura te ngushta, te permbysurat e te shtrira, te nderlikuara nga shkeputje tektonike mbihypse deri ne luspore.

Ne perendim kjo nenzone mbulon sektore te gjere te zones se Krujes. Ne ballin e mbihipjes takohet nje zone e gjere e luspezuar dhe shkateruar. Karakteristike per kete nenzone eshte se strukturat perendimore (te ballit te nenzones) ne berthame te antiklina leve ndertohen nga flishi i hershem ngjyre gri i Albanit.

Kështu, nga ky segment i Zones Joniko-Adriatike të shkeputjeve mbihypëse janë gjeneruar shumë tërmete mesatare deri të fortë. Zona e Fushë Krujës ,ne ditet e sotme është prekur nga tërmete me vatra pranë saj , si p.sh.,tërmeti i 26 gushtit 1852 në Kepin e Rodonit, tërmeti i 16 majit1860 në Urën e Beshirit , tërmeti i 4 shkurtit 1934 në Ndroq , tërmeti i 19 gushtit1970 në Vrap dhe tërmeti i 9 janarit 1988 në (Yzberish) Tiranë, të cilët janë ndjerë në rajonin e Fushë Krujës me intensitet 6 ballë MSK-64.Ndër tërmetet më të fortë që kanë ndodhur në dy shekujt e fundit dhe që janë ndjerë në këtë zonë (referimi bëhet për pjesën qëndrore të zones se Fushë Krujës) mund të përmëndim:

- Tërmeti i 1 Qershorit 1905 meepiqëndër në qytetin e Shkodrës me Ms=6.6 dhe I0= IX ballë (MSK-64). Termeti është shoqëruar me viktimat dhe dëme materiale në qytetin e Shkodrës. Ky tërmet është

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

ndjerë fort në zonen e Fushë Krujës, ndersa ne pjesen veriore te kesaj zone ështëshoqëruar po ashtu me dëmематериале.

-Termet i viti 1617 me $M_s=8$ ballë (MSK -64) në Krujë, (6 balle ne zonen eFushë Krujës)

- termet i 26.8.1852 me $M_s=6.0$ dhe intensitet $I_0=8$ ballë MSK-64, nëKëpin e Rodonit; kytërmet është pasuar me dëme të mëdha në zonën egjirit të Rodonit dhe të Lezhës.

-Termet i 16.5.1860 me (MSK-64) në Urën e Beshirit, eshte ndjere VI balle ne zonen e Fushë Krujës, Krujes

-Termet i 17.12.1926 me $M_s=6.2$ dhe $I=IX$ ballë (MSK-64) në Durrës, eshte ndjere VIII ballene zonen e Krujës

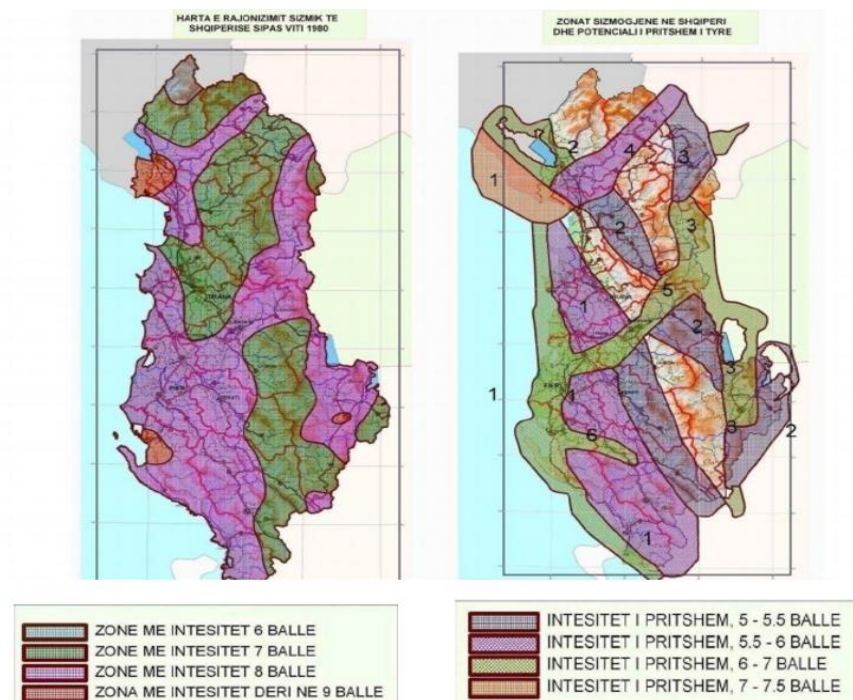
-Termet i 4.2.1934 me $M_s=5.6$ në Ndroq, eshte ndjere VI balle ne zonen e Fushë Krujës-

-Termet i 19.8.1970 me $M_s=5.5$ dhe $I=1$ ballë (MSK-64) në zonëne Vrapit, eshte ndjere 6balle ne zonen e Krujës

-Termet i viti 16.9.1975 me $M_s=5.3$ në Këpin e Rodonit

-Termet i viti 9.1.1988 me $M_s=5.4$ në Tiranë.

-Termet i 15 Prillit 1979 me epiqëndër në det pranë kufirit shqiptar. Termeti ka qënë imadhësisë $M_s=6.9$ dhe me intensitet 9—10 balle (MSK-64) në zonën epiqëndrore. Ky tërmet ka shkaktuar dëme të mëdha dhe viktima në njerëz në bregdetin malazez dhe në vëndin tonë në rrethet Shkodër, Lezhë dhe Mirditë. Intensiteti i këtij tërmeti në zonën e Fushë Krujës ka qënë VII- VIII ballë MSK-64.



NUMRI	ZONAT SIZMOGJENE
1	Z.S. Jonniko-Adriatike
2	Z.S. Shkoder-Mat- Librazhd-devoll
3	Z.S. Peshkopi-Pogradec-Korce (Z.S. e Drinit)
4	Z.S. Shkoder-Peje
5	Z.S. Lushnje-Elbasan-Diber
6	Z.S. Vlora-Teselenë

Figura 22: Sizmiciteti ne Diber

6.1.4. Kushtet klimaterike

Rrethi i Dibrës bën pjesë në zonën klimatike mesdhetare malore dhe atë mesdhetare para-malore meqënëse është pjesë e pellgjeve të lumenjve të Drinit. Dallohet për ndryshime të dukshme nga një sektor në një tjetër sidomos në drejtimin vertikal. Në formimin e kësaj klime kanë ndikuar faktorë si: lartësia dhe relievi i territorit, ndikimi i madh i klimës kontinentale nëpërmjet erave që vijnë nga grykat dhe qafat nga brendësia e ballkanit. si rezultat kjo klimë dallohet për klimë të ashpër, dimër të gjatë dhe reshje të mëdha të dëbores dhe verë të freskët por pa reshje. Temperatura mesatare shkon nga 6 °C në malin e Korabit në 11 °C në afërsi të luginës. Po ta krahasojmë me temperaturën mesatare të vendit tone ajo lëviz nga 4°C-8°C kuptohet që shkaku kryesor është lartësia mbi nivel të detit dhe pozicioni i saj lindor që kushtëzon një ndikim nga brendësia e ballkanit. Në periudhën prill-shtator temperatura mesatare është 16°C në afërsi të qytetit. Për muajin korrik temperatura mesatare shkon nga 7 °C në pjesë të larta dhe 16 °C në afërsi të luginës. Muaji janar është muaji më i ftohtë i vitit ku mesatarja shkon nga 0°C në -3°C. Amplituda e temperaturës vjetore merr vlera jo të vogla që shkojnë rreth 17°C-18°C. Kurse amplituda ditore shkon deri 10-15°C temperatura maksimale e zonës është regjistruar në korrik të 1996 në qytet 39.5°C kurse ajo minimale është regjistruar në 1959 kur ka arritur -20°C amplituda midis vlerave është relativisht jo e vogël që shkon 60°C. Data mesatare e fillimit të ngricave është 1 nëntori dhe data mesatare është 15 marsi. Numri mesatar i ditëve me ngrica shkon 136 ditë kurse po ta krahasojmë me zonat perendimore të vendit ajo është 40-45 ditë. Numri maksimal shkon 166 -190 në zonat më malore të kësaj zone që kemi marrë në studim. Për sa i përket sasisë së rreshjeve zona futet në zonat nën masatën e vendit. Kjo vlerë shkon nga 900 mm (në qarrishte) ky ndryshim lidhet me depozimin e erave të ftohta e të thata. Pjesa më e madhe e tyre është e përqendruar në pjesën e ftohtë të vitit, 90 %, Kurse në pjesën e ngrohtë bien rreth 10-15%, Muaji më i lagët është nëntori me 12% të rreshjeve afro 225 mm, kurse muaji më me pak reshje është korriku me 3.6% ose 46 mm. Maksimumi i reshjeve në 24 ore ka qënë 127 mm. Për reshjet e dëbores mund të themi se fillojnë mesatarisht me 1 nëntor dhe data e mbarimit është 20 mars. Numri mesatar i ditëve me borë shkon 38 ditë dhe krijon një shtresë mesatare prej 30-35 cm. Shtresa maksimale shkon 1.5m në shpata të malit. Për sa i përket dukurive negative të klimës mund të themi se ajo ka karakter kapriçoz, pra ajo ka diktuar edhe vendosjen dhe mënyrën e ndërtimeve në këtë reth. Po ashtu kjo klimë nuk lejon kultivimin e të gjitha llojeve të bimëve dhe me dukuri si: ngrica të gjata dhe të vona, dorë të hërshme. Rreshjet e mëdha të borës dhe të breshërit, jo pak herë kanë shkatërruar prodhimet bujqësore dhe i kanë dhënë

drejtim të gabuar zhvillimit ekonomik, por kjo klimë ka edhe favoret e veta pasi lejon zhvillimin e disa llojeve të turizmit, si edhe të disa sektorëve të tjerë të ekonomisë.

6.1.5. Relievi

Relievi i zonës është malor dhe dallohet për karakterin kompleks në përbërje të relievit gjejmë: kurrize malore, pllaja, gropa, fusha karstike si dhe malësi e lugina. Kjo malësi shtrihet nga 380-2751 m në skajin lindor pra amplitude hipsonometrike është e madhe, mbizotrojnë malësitë mbi 700-900m që ulen gradualisht në drejtim të perëndimit. Optimi horizontal i relievit në këtë zonë është i madh dhe shumë i madh në terrigjenet e vjetër dhe të rinj dhe i vogël dhe shumë i vogël në gëlqeroret. Energjia e relievit është mesatare në shkëmbinjtë terrigjene në pjesën qendrore dhe në rrethin ata shkojnë në vlerat maksimale 400-500m/km. Në këtë malësi takohen tipe të relievit strukturor-eroziv ,erozivo-dedunues, karstik ,akullnajor.rrielivi strukturor eroziv takohet në gjithë zonën,edhe relievi karstik është shumë i përhapur këtu duhet theksuar se kanë ndikuar klima me reshjet dhe me larmine e saj në ndryshimet e theksuara në parametra . Gjejmë forma të larmishme si: lluqe, brazda, gishtëzima, dalina, fusha dhe lugje e lugina karstika gjejmë edhe forma nën tokësore si shpella, boshllëqe e lugina nëntokësore, të ndryshme Relievi akullnajor ka shtrirje të cilën e gjejmë vetëm në pjesë të larta si majat e maleve që kanë përbërje gëlqerore. Gjejmë edhe lëndina me peisazhe piktoreske si fusha e Korabit, bjeshkët e Shehut të cilat janë të ralla për nga vlerat ekonomike.

Ndërtimi gjeologjik në këtë reth mundëson zhvillimin pasi kjo zonë është e pasur me minerale, lende ndërtimi dhe mermerë. Ky ndërtim gjeologjik ka bërë që vendbanimet të vëndosen kryesisht në përbërjet gëlqerore dhe në kontaktet me shtresa të tjera për arsye të burimeve hidrike. Përbërja me argjila dhe gëlqerorë ka bërë që edhe oferta të jetë shumë e pasur për ta.

Duhet theksuar se për sa i përket relievit në vendosjen e vendbanimeve dhe ndikimin e tij në zhvillimin social-ekonomik ai ka ndikuar në karakterin e një ekonomie të mbyllur dhe me drejtim në degën e blegtorisë pasi oferta e tokave pjellore bujqësore është e kufizuar. Relievi ka qënë përcaktues edhe në arkitekturën e ndërtimeve dhe mënzres së jetesës në zona të izoluara. Ky reliev ka përcaktuar edhe vendosjen larg njëra-tjetrës të pronave të banuara duke lënë të lira tokat prodhuese. Ky rajon ka mundësi të mëdha për zhvillimin e turizmit, me peizazhe piktoreske që ofron edhe parku kombëtar i Lurës pyjet e shumta dhe liqenet e Lures.

6.2. Mjedisi socio-ekonomik

6.2.1. Ekonomia

Dibra rradhitet në rendin e zonave të pazhvilluara. Si veprimtari kryesore ekonomike janë bujqësia dhe blegtoria. Sipërfaqja e përgjithshme agrare në Dibrë përfshin 7.708 ha nga e cila tokë 33.4% është tokë e punëshme, kullosat përfshihen me 22 përqind (%) ndërsa me pyje përfshihen 44.6%. Si pasuri

natyrore të qytetit mund të përmendim ujërat më të njohura termo-minerale në Evropë, rezervat e mëdha të gipsit si dhe liqenin hidroakumulues si burim të energjisë. Industria ka qenë promotori kryesor i proceseve pozitive të zhvillimit të ekonomisë në Dibrë. Sipërfaqja e Dibrës ka një pozitë të atillë ku bashkohen kanjonet apo luginat piktoreske të lumenjve Radika (Lum) dhe Drini i Zi, të cilët derdhen në liqenin e Dibrës. Ajo është e rrethuar nga malet e Jablanicës, Stogovës dhe Kërçinit (Deshat). Liqeni i Dibrës shtrihet nga HEC “Globoçica”, nëpër luginën e lumit Drin i zi dhe atë të Radikës deri të banjat e Kosovrastit, me gjatësi maksimale prej 22 km dhe sipërfaqe prej 13 km², ndërsa vëllimi i përgjithshëm i ujit është 520 milion m³ ujë. HEC Spilja, për një vit prodhon mesatarisht 300 milion kw/h energji elektrike. Uji i Liqenit të Dibrës shfrytëzohet edhe për ujitje, nëpërmjet sistemit hidromeliorativ në Fushën e Dibrës. Dibra ka dy burime termoninerale: në fshatrat Banisht dhe Kosovrast, të cilat janë të njohura si vende shërimi dhe numërohen ndërmjet banjave me aftësi shëruese më të njohura në Europë (për shërimin e shumë sëmundjeve). Bartës i turizmit banjor në Dibrë është OSHR “Banjat e Dibrës” me mbi 150 të punësuar dhe me kapacitet prej 700 shtretër – dhe atë në hotelet në fshatin Kosovrast, Banisht dhe Venec (në qytet). Në vit realizohen mesatarisht rreth 60.000 buajtje. Potencialet natyrore të shprehura në vlera relievike, hidrografike dhe pejsazho-ambientale, mundësojnë zhvillim e turizmit banjor, liqenor, malor e rekreativ me rëndësi rajonale e lokale. Në teritorin e Komunës Dibrë ndodhet relievi i vetëm i gipsit në Republikë, i cili shtrihet në gjatësi prej 9 km. Xehja e gipsit është e kualitetit të lartë (99%), me përmbajtje të gipsit të pastër, dhe për nga kualiteti rënditet ndërmjet atyre më kualitativë në botë.

7. IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE MË TË RËNDËSISHME NË MJEDIS NGA ZBATIMI I PROJEKTIT

7.1. Metodika e ndjekur për vlerësimin e ndikimeve në mjedis

Në këtë seksion janë identifikuar ndikimet e mundshme që do të ketë në mjedis zbatimi i projektit të propozuar për Sistemimin dhe asfaltimin e rruges Ura Cerence - Peshkopi. Për identifikimin e ndikimeve të pritshme të projektit dhe pasojave në mjedisin fizik dhe social është zbatuar metodika dhe procedurat e mëposhtme:

- Njohja me projektin e propozuar në tërësi
- Inspektimi në terren i zonës së propozuar për zhvillimin e projektit dhe vlerësimi i mjedisit dhe vlerave natyrore të saj;
- Evidentimi i qendrave të banuara përgjatë zonës që mund të ndikohen si pasojë e ndërveprimit të projektit me mjedisin pritës.

Për një vlerësim sa më real të ndikimeve të pritshme në mjedis, ato janë identifikuar në dy faza që përkojnë me vetë fazat e projektit, si më poshtë:

- Ndikimet e mundshme negative në mjedis në fazën e ndërtimit të objektit
- Ndikimet e mundshme negative në mjedis gjatë fazës së operimit

Llojet e ndikimeve të mundshme në mjedis kategorizohen si:

- Ndikimet e drejtpërdrejta që vijnë nga aktivitetet pjesë përbërëse të aktivitetit;
- Ndikimet jo të drejtpërdrejta të cilat janë të dukshme dhe shkaktojnë efekte në një tjetër drejtim si p.sh. zvogëlimi i faktorëve lehtësues për komunitetin për shkak të ndryshimit;
- Ndikimet kumulative, të dukshme, të krijuara nga akumulimi i efekteve të dukshme në një zonë të veçantë, rishfaqja e efekteve të disa llojeve në zona të ndryshme, ose bashkëveprim të efekteve të ndryshme për shumë kohë ose nga kombinimi i efekteve të ardhura, si pasojë e bashkëveprimit me projekte të tjerë të mundshëm;
- Ndikimet negative dhe pozitive që rezultojnë direkt apo indirekt në cilësinë e mjedisit dhe komunitetit.

Si për çdo zhvillim ndertimor, do të ketë ndikime dhe efekte të përhershme ose ndikime mbetëse në karakterin e mjedisit të sapokrijuar në gjithë tërësinë e tij.

Parimet e përgjithshme të këtij planifikimi në formë të shkurtuar janë një tërësi rregullash të bazuara mbi eksperiencat ndërkombëtare që mund të përmbledhen si më poshtë:

- 1) Nxitja e zhvillimit të qëndrueshëm
- 2) Parandalimi i ndikimit të dëmshëm në mjedisin natyror
- 3) Ruajtja e tipareve karakteristike natyrore, pejzazhore, të florës e faunës
- 4) Zhvillim ekologjikisht i shëndetshëm, ruajtje e korridoreve ekologjike për të garantuar mbrojtjen e habitateve
- 5) Marrja e masave parandaluese dhe rigjenerimi i mjediseve natyrore
- 6) Përfshirja e parimeve të tilla si “ndotësi paguan”
- 7) Përdorimi i teknikave dhe metodave më të mira për mbrojtjen e mjedisit
- 8) Përdorimi i teknologjisë më të mirë të disponueshme bazuar në ndikimin minimal, ndërtimin pa ndotje dhe përgatitjen e sheshit të ndërtimit.
- 9) Informimi i publikut, përfshirja e komunitetit në vendimmarrje dhe akses i publikut në informacion
- 10) Bashkëpunim kufitar dhe rajonal

7.2. Pershkrimi i alternativave dhe analiza e tyre

Koncepti i alternativave mund të përkufizohet si një kurs të mundshëm të veprimit nga një vend në një tjetër për përmbushjen e të njëjtit qëllim.

Një krahasim i alternativave do të ndihmojë për të përcaktuar metodën më të mirë për arritjen e objektivave të projektit duke minimizuar ndikimet mjedisore ose, të tregojnë opsionin më miqësor për mjedisin ose atë më të mirë në praktikë.

Marrja në konsideratë e alternativave mund të jetë më e dobishme kur VNMS punohet në fillim të ciklit të projektit. Në varësi të kohës, llojit dhe numrit të alternativave të hapura për shqyrtim mund të përfshijnë:

- Alternativa “aktivitet”
- Alternativa “Vendndodhje”
- Alternativa Procesi
- Alternativa e kërkesës
- Alternativa e caktimit
- Alternativa “rruga më e mirë”
- Alternativa “kantier”
- Alternativa “shkallë”
- Alternativa ‘projekt’

Gama e kategorive të alternativave që do të vlerësohen duhet të konsiderohen së bashku me alternativën Do nothing. Ndikimi relativ i çdo alternative është krahasuar kundër mjedisit bazë me projekt-pa projekt) për të zgjedhur një alternativë të preferuar, duke përfshirë dhe opsionin për të mos marrë asnjë masë. Vlerësimi i alternativave duhet të përfshijë një krahasim të plotë të të gjitha ndikimeve të mundshme, të direkt dhe indirekt dhe përmbledhës në mjedis. Qëllimi i vlerësimit të alternativave është për të gjetur mënyrën më efektive të takimit midis qëllimit e propozimit, dhe përfitimeve mjedisore të aktivitetit të propozuar, ose përmes reduktimit ose shmangies së ndikimeve potencialisht të rëndësishme negative.

Vlerësimi Mjedisor

Vlerësimi mjedisor i alternativave ka për qëllim për të siguruar:

- ☞ Një vlerësim të përgjithshëm mjedisor të investimeve të propozuara
- ☞ Rekomandimet për masat zbutëse mjedisore që do të shoqërojnë investimet.

Aktivitetet e mëposhtme kryesore që do të përfshihen janë:

- ☞ Përmbledhje e legjislacionit shqiptar në fushën e mjedisit;
- ☞ Identifikimi i çështjeve kryesore mjedisore për të vlerësuar e ndikimi në mjedis përgjatë rrugës nga zbatimi i alternativave;

☞ Përshkrimi i masave të mundshme zbutëse për të parandaluar ose reduktuar ndikimet e rëndësishme në mjedis;

☞ Propozimi i veprimeve mjedisore që do të ndërmerren gjatë fazave të planifikimit dhe ndërtimit në të ardhmen

Vlerësimi Ekonomik

Problemi themelor i studimit të fizibilitetit është vlerësimi ekonomik i cili krahason kostot dhe përfitimet e alternativave të ndryshme të investimit në një situatë të referencës - dmth një situatë pa investime të reja.

Kushtet e vlerësimi ekonomik:

- Një analizë kosto-përfitim e çdo alternative studiuar;
- Një analizë financiare për të njohur ndikimin rrugor. Këtu duhet të përfshihen:
- Përgatitja e një modeli “spreadsheet” për analizë kosto-përfitim gjatë një horizonti me shume se 20-vjeçare;
- Përgatitja e analiza të parashikimeve ekonomike dhe faktorëve të rritjes
- Përgatitja e analizës kosto-përfitim për çdo alternativë të studiuar;
- Përgatitja e analizës së ndjeshmërisë mbi rezultatet e kosto-përfitimit;
- Krijimi i një plani të të detajuar të zbatimit.

“Alternativa mos bëj asgjë “do nothing”.

Pasojë e “alternativës mos bëj asgjë” është sikur njëloj sikur kërkesa për një infrastrukturë moderne dhe tepër e nevojshme për të gjithë zonën dhe më tej të mos merret në konsideratë. Kjo alternative nese do të qëndrojë në këto parametra nuk do mundësojë asnjëherë rritjen e te ardhurave për banorët e zonës dhe pushtetin vendor përkundrazi, këto të ardhura do shkojnë në ulje si pasojë e migrimit të banorëve apo zhvendosjes së bizneseve dhe investimeve në zona të tjera me infrastrukturë rrugore të pranueshme.

Largimi i turistëve do kete pasoja shume te renda ekonomike pasi duhet te konsiderojme qe gjate gjithë vitit vihet ne levizje i gjithë mekanizmi ekonomik i kesaj zone duke ndihmuar ne rritjen e cilesise se jeteses te banoreve te kesaj zone.

Alternativa e dyte:

– Rregullim i anes panoramike duke sjelle nje zbulurim dhe rritje te shkalles se gjelberimit ne perputhje edhe me PPV ne te cilen jane parashikuar krijimi i të hapsirave të reja te gjelbra dhe zonave rekreative.

- Parqet kodrinore (shtresa tampone)
- Pyllëzimi i zonave kufitare me zonat e banimit
- Mbrojtja e tokës bujqësore

Ky rehabilitim mjedisor do të sjellë një sërë ndikimesh pozitive për qytetin:

-Një panorame shlodhese për kete zone

- Cilësia e ajrit do të jetë më e mirë duke ulur ndjeshëm sasinë e ndotësave kryesorë në ajër.
- Uljen e nivelit të zhurmave të shkaktuara nga automjetet gjatë levizjes së tyre .

Alternative e projektit

Projekti i propozuar merr në konsideratë të gjitha faktorët për rritjen ekonomike të zonës, promovimin e turizmit dhe vlerave të tjera të zonës.

7.3. Matrica e ndikimeve të mundshme në mjedis nga zbatimi i projektit

Tabela 50: Matrica e ndikimeve gjatë fazës ndërtimore

Faza ndërtimore			
Nr.	Receptori Mjedisor	Operacioni dhe pasoja në mjedis	Ndikimi i mundshëm
1	Cilësia e ajrit	Gjenerim pluhuri për shkak të punimeve të ndërtimit.	Ndikim i ulët në cilësinë e ajrit, vetëm brenda zonës së ndërtimit, ndikim i përkohshëm.
2	Zhurmë	Zhurmë e gjeneruar nga punimet ndërtimore, makineritë e ndërtimit dhe lëvizja e tyre.	Rritje e nivelit të zhurmës brenda zonës së punimeve, veçanërisht pranë burimit të gjenerimit (makineritë). Ndikimi nuk do të jetë i ndjeshëm jashtë zonës. Ndikim i përkohshëm.
3	Cilësia e ujërave	Shpëlarje e sheshit të ndërtimit, rrjedhje aksidentale vajra/ karburante; mbetje inerte të pasistemuara. Shkarkime ujërash të ndotur nga kantieri.	Ndikim i përkohshëm, kontrollohet dhe shmanget me masat e duhura të menaxhimit.
4	Përdorimi i tokës/ Pejsazhi	Sistemimi dhe asfaltimi i rrugës do të ndryshojë koeficientin e përdorimit të tokës truall dhe pejsazhin.	Ndikim mbetës / afatgjatë në mjedis.

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

5	Toka	Gjenerim dhe lëvizje e mbetjeve të ngurta dhe dherave si rezultat i punimeve prishëse.	Për shkak të projektit, masat e mbetjeve inerte nga punimet e prishjeve përlllogariten përafërsisht rreth 15170 m ³ dhe 476509 m ³ dhera Ato do të menaxhohen referuar legjislacionit aktual ne fuqi per menaxhimin e integruar te mbetjeve. Ndikimi është i përkohshëm, i ulët deri në mesatar.
6	Flora & Fauna	Zona ku do të zhvillohet projekti nuk pritët të ketë ndikim në florën dhe faunën, pasi është një zonë e urbanizuar dhe do të jetë një ndërhyrje sistemuese nuk do të prishet asgjë në zone.	Ndikim i ulët në florë pasi sheshi i ndertimi eshte i zhveshur nga bimesia. Sipërfaqja do të risistemohet në përfundim të punimeve. Ndikimi në faunë do të jetë i ulët, pasi zona karakterizohet nga zhvillime urbane, të cilat e mbajnë larg atë.
7	Mjedisi socio ekonomik	Mundësi të mira punësimi të përkohshëm. Rritje e nevojës për mallra dhe shërbime.	Ndikimi në aspektet sociale dhe ekonomike të zonës është mjaft pozitiv, duke ndikuar në rritjen e mundësive për punësim të qytetarëve.
8	Trafiku	Shtim i trafikut në zonë për shkak të makinerive dhe automjeteve që transportojnë lëndë të para dhe materiale të tjera të nevojshme për ndërtim. Bllokime të mundshme të përkohshme.	Ndikim i përkohshëm i nivelit të ulët.

Faza operationale			
Nr.	Receptori Mjedisor	Operacioni dhe pasoja në mjedis	Ndikimi i mundshëm
1	Cilësia e ajrit	Emetim gazesh nga automjetet dhe pluhuri për shkak të qarkullimit të tyre.	Ndikim mesatar në cilësinë e ajrit. Ndikimi mund të shtrihet deri në një zonë rrethuese me rreze 200 m nga kufijtë e objekteve që do të preken nga zbatimi projektit. Gjatë funksionimit të objekteve, pritët të rritet numri i popullsisë dhe vizitoreve në të.

2	Zhurme	Zhurme e gjeneruar nga lëvizjet e mjeteve (makina, etj.).	Ndikimi do të jetë më i ndjeshëm në orare “pik” me më shumë lëvizje. Ndikimi nuk do të jetë i ndjeshëm jashtë objekteve. Gjatë funksionimit pritet të rritet numri i popullsisë dhe i vizitoreve në të.
3	Cilësia e ujërave	Rrjedhje aksidentale vajra / karburante nga avaritë e automjeteve. Shkarkime ujërash të ndotur nga shpëlarja e sheshit të ndërtimit të objektit.	Ndikim i ulët i cili mund të kontrollohet dhe shmanget me masat e duhura të menaxhimit. Gjatë fazës së funksionimit pritet të rritet numri i vizitorëve në të, dhe si rrjedhojë edhe i automjeteve.
4	Toka	Rrjedhje aksidentale të karburanteve dhe lubrifikantëve të tjerë.	Sheshet e qëndrimit të automjeteve do të jenë të shtruara dhe të pajisura me sistem drenazhimi, mundësia për depërtim në tokë pothuajse nuk ekziston.
5	Flora & Fauna	Shqetësim dhe largim i mundshëm i llojeve të faunës si rezultat i zhurmave dhe gazeve.	Ndikimi në faunë i ulët pasi zona karakterizohet nga zhvillime urbane, të cilat e mbajnë larg atë.
6	Mjedis socio ekonomik	Mundësi më të mira për eksplorimin e zonës dhe rritjen ekonomike të saj.	Ndikimi socio – ekonomik është përgjithësisht pozitiv.
7	Trafiku	Permiresim i gjendjes së trafikut.	Ndikimi është pozitiv sepse do të zgjidhë problemin e trafikut duke qenë se do të kemi permiresim të kushteve të rrugës.

Tabela 51: Matrica e ndikimeve gjatë fazës operacionale

7.4. Identifikimi i Ndikimeve të mundshme Negativ në Mjedis

7.4.1. Identifikimi i ndikimeve në fazën e ndërtimit

Identifikimi i ndikimeve të mundshme në tokë

Ndikimi do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm. Megjithatë, ndikimi mund të kufizohet me ruajtjen e duhur dhe ripërdorimin e dherave për restaurimin përgjatë argjinaturave rrugore dhe të mbushjen e gropave ose për të përmirësuar tokën diku gjetkë. Prandaj, humbja e tokës bujqësore është konsideruar të ketë një ndikim të vogël.

Mbetjet ose derdhjet aksidentale gjatë ndërtimit ose shfrytëzimit (p.sh. lëndë djegëse, vajra, lubrifikante, çimento, etj) kanë potencial për të ndikuar në tokën ekzistuese dhe cilësinë e saj. Megjithatë, metodat e mira të ndërtimit praktikë si të përshkruara në paragrafin e mesipër mund të përdoret për të shmangur ose kufizuar potencialisht nga ndikimet e tilla. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë i parëndësishëm (negativ). Çdo ndikim do të jetë i përkohshëm dhe të ulët me kalimin e kohës.

Ndryshimet në kënde të pjerrëta gjatë ndërtimit apo karakteristika të tjera përgjatë rrugës (p.sh. hapja e gropave apo parkingjet) mund të çojë në ndryshime të tokës / stabilitetit të saj dhe mund të shkaktojë erozion. Ndikimet e tilla do të jenë të rëndësishme në një shkallë lokale.

Ndikimet e tilla potenciale mund të shmangen në fazën e projektimit ose të kufizohen përmes përdorimit të masave lehtësuese. Prandaj, ndikimi i mbetur është konsideruar të jetë i parëndësishëm (negativ). Ndikimi do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm.

Ndërtimi i rruges mund të çojë në krijimin e ekspozimeve të reja gjeologjike. Këto mund të kenë potencial arsimor dhe kërkimor. Si të tilla, ndërtimi i rrugës mund të ketë një (të dobishme) ndikim i moderuar. Ky efekt do të jetë i përhershëm dhe i pakthyesëm.

Trajtimi i tyre me masa mbrojtëse mund të stabilizojë qendrueshmërinë e shkëmbinjve. Projektimi dhe praktikët e mira të ndërtimit do të kufizojnë potencialin për këtë gjë. Masat zbutëse do të përdoret gjithashtu për të përmirësuar stabilitetin e shkëmbinjve, aty ku do të shihet e nevojshme. Prandaj, ajo është konsideruar se ndikimi i në këtë pikë ka të ngjarë të jenë i parëndësishëm (negativ). Çdo mungesa e stabilitetit të shkëmbinjve ka të ngjarë të jetë i përkohshëm, por i pakthyesëm nëse ndodh ndonjë shkarje.

Në kohën e përgatitjes së këtij raporti nuk ka vende të rëndësishme që janë paracaktuar për rëndësinë e tyre gjeologjike. Prandaj ndërtimi dhe shfrytëzimi i rruges nuk do të ndryshojë asgjë në këtë drejtim.

Identifikimi i ndikimeve të mundshme në reliev

Shumë prej ndikimeve të mundshme në reliev në gjurmën e rrugës së propozuar do të ndodhin gjatë fazës së ndërtimit dhe mund të minimizohen përmes projektimit ose mund të zbuten duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshijnë si më poshtë:

→ Kontrolli gjeoteknike dhe procesi i projektimit do të identifikojnë vendet se ku do të jetë e nevojshme të merren masat zbutëse të tilla si mure mbajtëse të shpateve, ose bio-inxhinierike (p.sh., përdorimi i bimëve për të rritur qëndrueshmërinë e tokës)

→ Të gjitha punimet do të ndërmerren në përputhje me standardet e miratuara shqiptare. Në rast të ndonjë rasti specifik (për të cilën ka boshllëk legjislativ), projektuesi mund të referohet Eurocodeve përkatëse të publikuara.

→ Mund të ketë pjesë ku mund të kërkohet dheu për tu përdorur për qëllime të tilla si mbushje anësore ose për rregullim të peisazhit pra në këtë kontekst duhet që dheu të hiqet me kujdes.

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh ngarkesën maksimale dhe kushtet gjeologo- inxhinjerieke të truallit.

→ Kërkesë e domosdoshme për punimet e ndërtimit të rrugëve, është transporti dhe depozitimi i dherave të germimeve në terrene të paracaktuara.

→ Kujdes të lartë gjatë manovrimit të automjeteve

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh tjetërsimin e këtyre shkëmbinjve nga faktoret atmosferike.

→ Të ndërtohet me parametrat e duhur, duke marre parasysh kushtet gjeologo- inxhinjerieke të truallit; dhe mikrozonimin sizmik të sheshit të ndërtimit dhe më gjerë.

→ Të ruhen themelet e këtyre veprave nga erozioni. Duhet të merret në konsideratë dhe të lihen korrode natyrore dhe të vendosen tombina nën rrugë.

→ Duhet të zbatohen standardet e përshtatshme të kullimit për të zbutur impaktin e mundshëm të erozionit të dherave.

→ Teknikat e mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren metodat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efekte të mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubriфикantëve apo shllamit që mund të krijojnë nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza

→ Metodat më të mira të ndërtimit do të ndiqen përpërdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoret për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale ndotëse.

Identifikimi i ndikimeve të mundshme në ujërat sipërfaqësore

Shumë nga ndikimet të mundshme në mjedis mund të kufizohen përmes projektimit duke ndjekur metoda të mira të ndërtimit në praktikë. Këto masa do të përfshihen si më poshtë:

- Të gjitha punimet do të kryhen në përputhje me standardet e ngjashme të miratuara. Aty ku është e praktikueshme, projektimi i të gjitha strukturave të rrugës do të jetë në përputhje me Eurocodet përkatëse të publikuara. Kjo normë dhe standart detyron shumë nderhyrje pjesore për një shmangje nga drejtimi i tanishëm me devijime të vogla.

- Aty ku është e mundur të shfrytëzohen guroret ekzistuese që ndodhen në afërsi të rrugës së planifikuar do të shfrytëzohen këto përpara se të krijohen gropa të reja të marrë me qera.

- Për të mos reduktuar burimet që shërbejnë për furnizimin e ujërave nëntokësore apo që mund të sjellin problem në furnizimin me ujë të komuniteteve lokale duhet të merren në konsideratë faktorë si: stina e pranverës (ku këto ujëra kanë potencialin më të lartë prurës), ose periudha e verës kur këto burime kanë prurje të ulët; faktorë të cilët të konsiderohen në kohëzgjatjen e punimeve.

- Aty ku reduktimi i sasisë së ujërave është e nevojshëm dhe burimet e ujërave nëntokësore (p.sh. burimet e përdorura për furnizimin me ujë) janë identifikuar në zonën e projektit atëherë mund të merren masat lehtësuese të tillasi kufizimi në kohë apo vëllimi i sasisë së ujit për të reduktuar ndikimin ose mund të kryhen furnizimet alternative të cilat gjithsesi do të kushtëzojnë kohëzgjatjen e punës. Duhet të theksohet se këto aktivitete mund të duhet një leje sipas Ligjit të Burimeve Ujore të Shqipërisë.
- Aty ku përdorimi i ujërave nëntokësore është propozuar për furnizim me ujë gjatë fazave të ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës, duhet të bëhet vlerësimi i duhur i efekteve të mundshme që mund të ketë ky proces në furnizimin e komuniteteve lokale dhe të ndërmerren dhe masat zbutëse. Aty ku është praktike dhe e arsyeshme, mund të përdoren furnizime alternative të ujit për popullsinë lokale kur pusët lokale. Duhet të theksohet se marrjen e ujërave mund të duhet një leje sipas Ligjit të Burimeve Ujore të Shqipërisë.
- Standardet e kullimit të përshtatshme gjatë projektimit dhe gjatë ndërtimit do të zbatohen për të zbutur ndikimin e mundshëm në cilësinë e ujërave nëntokësore nga clirimi i substancave të rrezikshme (p.sh. naftës dhe ndotësve të tjerë);
- Metodatat më të mira të ndërtimit në praktikë do të përdoren për parandalimin e ndotjes së tokës si dhe do të përdoren praktikatat e duhura të largimit të mbetjeve për të zbutur efektet e mundshme të derdhjeve aksidentale apo rrjedhjet e karburantit, naftës ose lubrifikantëve apo shllamit që mund të krijohet nga depozitimi i mbetjeve ose aktiviteteve të trajtimit të ujërave të zeza;
- Çdo automjetet dhe pajisje e përdorur gjatë ndërtimit do të mirëmbahet dhe të inspektohet rregullisht për rrjedhjet e karburantit, lubrifikantët dhe vaji, dhe pajisjet e duhura do të jenë në dispozicion në kantier për të eliminuar derdhjet të vogla;
- Të gjitha karburantet do të ruhen sipas udhëzimeve të mira të praktikës, duke përfshirë depozitat me një vëllim minimal e ruajtjes së 110% të kapacitetit të depozitës
- Shkarkimet nga çdo mjet apo pas larjes së gomave do të mbledhen dhe riciklohen kur është e mundur dhe jo të shkarkohen në tokë;
- Tepëricat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zonë nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit.
- Punimet në tokë mund të çojnë në rritjen trupave të ngurtë pezull në ujërat nëntokësore dhe burimet do të minimizohen nga sasia e përgjithshme e tokës së ekspozuar ndaj punimeve të ndërtimit, themeleve etj.
- Të gjitha mbetjet nga prishjet që dalin gjatë ndërtimit do të klasifikohen dhe të eliminohen në përputhje me legjislacionin përkatës;
- Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative nese do përdoren te tilla të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza.

- Duhet të mbahet një regjistër i vecantë për të gjitha llojet e mbetjeve të gjeneruara.
- Protokollet dhe metoda më të mira të ndërtimit do të ndiqen për përdorimin e pajisjeve të përshtatshme personale mbrojtëse (PPM) të cilat do të përdoret për të ndihmuar në zbutjen e rrezikut potencial për shëndetin e njeriut në rast se gjatë ndërtimit mund të hasen materiale infektive;
- Në kantier do të bëhet një inspektim për të vëzhgurar (nese ka) ndotje të ujërave apo të tokës, kjo në përputhje me standardet kombëtare ose evropiane;
- Do të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut dhe rehabilitimit për të punësuarit në vende ku mund të konstatohet ujëra apo tokë e ndotur me qëllim marrjen e masave parandaluese.
- Sistemet e kullimit do të jenë të projektuara për të kufizuar depërtimin e vajrave, karburanteve apo trupave të ngurtë pezull, në sistemin e ujërave nëntokësore ose burime. Sigurimi i zonave të punimeve me prita do të kufizojnë ndikimin e mundshëm dhe ndalimin e depërtimit të ndotësve në ujërat nëntokësore dhe tokë.
- Një përdorim sa më i përshtatshëm i herbicideve për të kontrolluar rritjen e bimëve përgjatë autostradës, dhe përdorimin e kripërave të rrugës do të bëhet në minimum.

Aty ku ka potencial për burimet e ujërave nëntokësore (duke përfshirë pusët, kanalet dhe burimet) do të zbatohen të gjitha masat e përmendura më lart. Para ndërtimit dhe të zbutjes së ndikimit, situata bazë (p.sh. cilësia e ujit dhe normat e rrjedhjes) do të përcaktohet përmes monitorimit. Gjatë gjithë ndërtimit, duhet të bëhet mbikqyrja e nevojës shme në mënyrë që të ruhen njëjtat parametra për të siguruar që mos të ndodhë asnjë rënie në cilësinë e ujit ose fluksit të prurjes që shpesh ndodhin si rezultat i zhvillimit të punimeve rrugore. Nëse identifikohet një rënie e fluksit apo cilësisë duhet verifikuar edhe shkaku si edhe të merren masat e duhura zbutëse të vënë në vend situatën.

Në paragrafet e mëposhtme diskutohen parametrat me kuptimplote dhe masat që janë marrë.

Identifikimi i ndikimeve të mundshme në ajër

Bazuar edhe në referencat ndërkombëtare për projekte të ngjashme vlerësohet se zhurmat teknologjike nga mjetet e rënda që punojnë për ndërtim e japin efektin e tyre akumulativ deri në një rreze prej 150 - 200 m, në varësi edhe të konfiguracionit natyror të terrenit i cili shërben si barrierë natyrale, etj. Zona e ndërtimit të objektit, ndodhet përgjatë rrugës “Maqellare - Peshkopi”. Në afërsi të saj gjenden gjithashtu, objekte përreth. Për rrjedhojë, pritet që ndikimi nga zhurmat të jetë i lartë. Nga ana tjetër, duke qenë i lidhur me operacionet ndërtimore, ky ndikim është i përkohshëm.

Njëkohësisht cilësia e ajrit mund të ndikohet nga çlirimi i gazeve të makinerive dhe gjenerimi i pluhurave për shkak të operacioneve të gërmimit. Të dyja këto ndikime janë të përkohshme dhe të lokalizuara brenda zonës së punimeve.

Tabela 52: Te dhena mbi clirimin e gazeve nga makinerite e ndertimit

Pajisja	CO [gh ⁻¹]	COV [gh ⁻¹]	NOx [gh ⁻¹]	Sox [gh ⁻¹]	Dust [gh ⁻¹]
Makinë shtrimi, Eskavatorë dhe Buldozerë me rrota gome, Ekskavatorë të vegjël me rrota aktive	259.58	113.17	858.19	82.5	77.9
Autobetoniere, Rul, Autovinç, Kamjon, Traktor me rrota gome Autobot	816.81	86.84	1889.1	206	116
Vinç, Grup gjeneratori, Kompresor ajri, Saldatriçe, Çekiç pilotash	306.37	69.35	767.3	64.7	63.2

Metodat standarte me te mira per minimizimin e ngritjes se pluhurave jane:

- Lagie e shpeshtë e sipërfaqeve me pluhur;
- Zbatimi i kufijve të shpejtësisë në zonat nën ndërtim për të ulur sasinë e pluhurit që mund të ngrihet gjatë qarkullimit të tyre
- Mbulimi i materialeve stok
- Mbulimi i automjeteve që transportojnë materialet e ndërtimit
- Ngjeshja sipërfaqeve të rrugëve të ndërtimit aty ku është e mundur.
- Pluhurat e perftuara nga shpimet duhet të sperkaten me ujë tërrjedhshëm
- Punimet të përqendrohen me rradhë në secilen korsi, për të eliminuargjenerimin e larte të pluhurave
- Nuk duhet të ketë djegie të hapura te materialeve te panevojshme në zonë
- Te gjitha materialet duhen transportuar të mbuluara që të minimizohet përhapja e pluhurave.
- Personeli i ekspozuar gjatë punimeve duhet të mbajë maska kundër pluhurave
- Të perdoren karburante qe plotesojne normat shqiptare lidhur me emetimet e gazrave.
- Të mos mbahen automjetet dhe mjetet e ndertimit ndezur gjate kohes kur nuk jane në punë.

- Të mirembahen dhe ndryshohen në kohën e duhur filtrat e motoreve të mjeteve të transportit e të ndertimit.
- Të minimizohet sa më shumë të jetë e mundur përdorimi i gjeneratorëve.
- Të mirembahen dhe ndryshohen në kohën e duhur filtrat e motoreve të mjeteve të transportit e të ndertimit.
- Punetoret të mbajnë maska kunder gazrave.
- Asfaltimi të kryhet në një kohe sa më të shkurtër dhe mundësisht në temperatura sa më të ulta.

Duke marrë parasysh se kontrollet për masat zbutëse të pluhurit janë propozuar për fazën e ndërtimit pritet që nivelet e pluhurit pritet të jenë të kontrolluara në mënyrë të vazhduar për të minimizuar ndikimet e pluhurit.

Ndikimet në biodiversitet

Ndikimi në bimësi dhe biodiversitet konsiderohet i ulët, për shkak të diversitetit të ulët të habitave që dominojnë sipërfaqet e ndërtimit. Llojet bimore janë të zakonshme dhe jo me status të rrezikuar, si në kontekstin lokal dhe rajonal.

Sa i takon faunës, zhurma, pluhuri dhe ndriçimi i shesheve mund të përbëjnë shqetësim dhe arsye që lloje të veçanta të largohen nga zona. Megjithatë, edhe ky ndikim vlerësohet i ulët sepse zona karakterizohet nga zhvillime urbane që gjithsesi e mbajnë faunën larg.

Ndikimet në përdorimin e tokës dhe pejsazh

Sistemimi dhe asfaltimi i rrugës do të zhvillohet në sipërfaqe të shfrytëzuara, dhe si e tillë nuk do të ndryshojë mënyrën e përdorimit të tokës, por vetëm aspektet vizive të zonës për shkak të rikonstrukcioneve që do të ndërmerren. Gjykuar nga zona e përzgjedhur ku do të zhvillohet projekti, mund të thuhet se do të integrohet në mënyrë të përshtatshme në peizazhin e saj.

Gjenerimi i mbetjeve inerte

Gjatë kryerjes së punimeve nuk parashikohet të kemi mbetje të rrezikshme, por edhe nëqka kontraktori duhet të marrë të gjithë masat për magazinimin e asgjësimin e tyre mbështetur në VKM nr 371 datë 11.06.2014

Mbetjet inerte do të menaxhohen në bashkëpunim me bashkinë Durrës, të cilat do të depozitohen në zonën e caktuar. Një pjesë e këtyre mbetjeve do të sistemohen në sheshin e ndërtimit pas përfundimit të punimeve.

Mbetjet e ngurta nga punimet e ndërtimit do të jenë kryesisht ato inerte të cakullit e cila do të cilat do të gjenerohen nga punimet prishëse.

Në bazë të VKM Nr. 99, datë 18.2.2005 “Për miratimin e katalogut shqiptar të klasifikimit të mbetjeve”, mbetjet e ngurta që do të prodhohen në këto zone do të jenë mbetje të tilla si: 17 02 03 plastike, 17 02 02 qelqi, 15 01 01 materiale letre e kartoni, 17 04 07 metale, 17 02 01 mbetje organike

(paleta druri), 17 09 04 materiale inerte te prodhuara nga punimet si dhe mbetje që perfshihen ne kategorine e KODIT 17 05 Dhera (duke perfshire dhera te germuar nga toka te kontaminuara, gure dhe balta te tjera) dhe nenkategorine e tij:

- Kodi 17 05 04: Dhera dhe gure, te tjera nga ato te permendura ne 17 05 03;
- Kodi 17 05 08: Çakell, te tjera nga ato te permendura ne 17 05 07;
- Kodi 17 09 04: Mbetje te perziera nga ndertimi dhe te prishjeve;

Sasia e inerteve qe parashikohet te dale gjate punimeve eshte 1500 m³.

Një pjesë e kësaj sasive mund të përdoret në faza të mëvonëshme te projektit.

Depozitim i mbetjeve inerte të bëhet ne venddepozitim në baze te udhezimeve te Bashkise Durres dhe ne perputhje me VKM Nr.575, date 24.06.2015 “Per miratimin e kerkesave per menaxhimin e mbetjeve inerte”. Transporti i mbetjeve inerte të bëhet me mjete teknologjike të pajisur me licensë të tipit III.2.B në bazë të ligjit Nr. 10463, date 22.09.2011, “Per menaxhimin e integruar te mbetjeve” dhe të shoqërohet me plotësimin e shtojcës 1 të VKM nr.229, datë 23.04.2014 “Për miratimin e rregullave për transferimin e mbetjeve jo të rrezikshme dhe të dokumentit të transferimit të mbetjeve jo të rrezikshme”.

Bashkia Durres, në dokumentacionin e lëshimit të lejes për projektin e ndërtimit, riparimit, restaurimit apo shembjes, përcaktojnë se personi fizik ose juridik, të cilit i është dhënë leja për realizimin e projektit, duhet të provojë me dokumentacionin e nevojshëm përmbushjen e kërkesave të këtij vendimi brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e përfundimit të projektit të ndërtimit, riparimit, restaurimit apo prishjes së objektit, i cili krijon mbetje inerte. Brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e përfundimit të zbatimit të projektit personi fizik ose juridik, të cilit i është dhënë leja për realizimin e projektit, paraqet pranë Agjencisë Kombëtare të Mjedisit kopje të dokumentacionit që provojnë përmbushjen e kërkesave të këtij vendimi. Subjekti fizik/juridik, kërkues i lejes për ndërtimin, riparimin, restaurimin apo shembjen e objektit, përpara marrjes së lejes së ndërtimit duhet të depozitojë një garanci financiare për llogari të NJQV-së, e cila nuk do të jetë më e vogël se 3% e vlerës së strukturës së objektit dhe përcaktohet me vendim të këshillit të NJQV-së. Garancia financiare i kthehet subjektit fizik/juridik pa interes nga NJQV-ja, e cila ka lëshuar lejen e ndërtimit, pasi të provojë se mbetjet inerte janë dorëzuar, sipas pikave 4, 5 dhe 6, të këtij vendimi, në lëndfillin ose në venddepozitim të përkohshëm të përcaktuar nga NJQV-ja. Në rast të mospërmbushjes së kushteve të sipërpërmendura, NJQV-ja konfiskon garancinë financiare.

Ndikimet në mjedisin socio-ekonomik

Banesat, si dhe godinat e tjera më të afërta me objektet gjenden në distancë minimale rreth 25-50 m prej saj. Megjithatë, zbatimi i projekteve pritet të ketë ndikime pozitive për qytetarët dhe banorët në afërsi, për të cilët do të krijohen mundësi të reja punësimi, qoftë gjatë fazës së punimeve për rigjenerimin e objekteve. Kjo gjë që do të ndikojë në rritjen e të ardhurave nga to.

Trafiku

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Gjatë kësaj faze do të ketë një rritje të trafikut pranë shesheve të ndërtimit si rezultat i qarkullimit të shtuar të automjeteve të transportit të materialeve të ndërtimit dhe lëndëve të para. Kjo mund të shkaktojë rëndim deri në bllokim të trafikut për intervale shumë të shkurtër kohe (hyrje-dalje automjesh në kantjer). Gjithsesi, ndikimi mbetet i përkohshëm. Ai të jetë më i ndjeshëm kryesisht në aksesin e rruges "Maqellare - Peshkopi".

Zhurmat

Tabela 53: Te dhenat e pritshme te Fazes se I-re:

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Buldozer	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Eskavator	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Fadrome	364	56 t	91	94	90	86	86	83	77	69	91
Matrapik	100	22 t	85	88	85	89	92	88	86	81	95

Tabela 54: Te dhenat e pritshme te Fazes se II-te:

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Buldozer	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81
Eskavator	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Fadrome	364	56 t	91	94	90	86	86	83	77	69	91

Tabela 55: Te dhenat e pritshme te Fazes se III-te:

Pajisja	Fuqia ne kF	Pesha	Octave Band (Hz)								dBLAeq
			63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Rrul ngjeshje	250	35 t	77	86	75	75	82	80	73	67	86
Kamion vetshkarkues	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81

Asfaltoshtuese	172	35t	76	79	75	75	76	73	70	65	80
Bitumatrice	194	25 t	88	90	80	79	76	71	65	61	81

Këto janë janë masa të përdorura që përdoren në vendet e BE dhe reflektojnë praktikën më të mirë në fushën e ndërtimit ndërsa të cilat duhet të kenë vëmendje:

- Fikja e mjeteve të panevojshme
- Duke përdorur izolues prej gome (mund të përdoren dhe goma të përdorura)
- Minimizimin e rënies nga lartësia të materialeve;
- Duke i ndezur makineritë gradualisht (njera pas tjetres) jo të gjitha njëkohë
- Mirëmbajtja e pajisjeve. Për shembull, zhurmat mund të reduktohen nga shtrëngimi i pjesëve të lirshme si edhe duke i puthitur ose fiksuar me material elastik (të tilla si gome) midis sipërfaqeve në kontakt.
- Zhurma nga pajisjet e ndërtimit mund të reduktohen me modifikimin ose me aplikimin e metodave që reduktojnë nivelin e zhurmave. Megjithatë, modifikimet duhet të kryhet në konsultim me prodhuesit e pajisjeve për të siguruar se siguria për këtë modifikim nuk dëmton pajisjen. Masa të tilla përfshijnë:
 - Për zhurma të vazhdueshme, të tilla si ajo e shkaktuar nga puna e motorëve me naftë, një zgjidhje për reduktim mund të jetë vendosja e një sistemi silenciator ose duke i përshtatur një mburojë akustike dhe duke e vendosur mbi kapakun e motorit.
 - Zhurma të shkaktuara midis pjesëve të ndëryshme të makinerive të cilat krijojnë një rezonancë mund të minimizohen duke modeluar fillimisht pajisjen duke i shtuar një shtresë izoluese ose duke ulur efektin nxitës të motorit.

Në vendet ku nuk është e mundur reduktimi i zhurmës mund të merret në konsideratë dhe distanca midis burimit të zhurmës dhe pritësit të saj. Për të patur një ulje maksimale të zhurmës këto faqe mbrojtëse duhet të vendosen, sa më afër burimit të jetë të jetë e mundur. Psh:

- Grupimi i ndërtësive në kantier dhe atyre ndihmëse mund të jetë një pengesë e mirë për zhurmën
- Zonat të cilat janë gërmuar nën nivelin e tokës mund të përdoren për të vendosur pajisje statike si gjeneratorë, kompresorë dhe pompat.
- Vendet e ngritura mbi nivelin e zonës së punimeve të përzahit apo të ndërtuara mund të shërbejnë për pozicionimin në to të pajisjeve të zhurmshme.

7.4.2. Identifikimi i ndikimeve në fazën operationale

- Ajri

Gjatë fazës operationale, receptori mjedisor më i ndikuar pritet të jetë cilësia e ajrit. Si rezultat i lëvizjes së automjeteve brenda sipërfaqes në përdorim të objektit, pritet që të çlirohen gazet e djegies si SO₂, NO_x, lënda e grimcuar PM₁₀, monoksid karboni, benzene, etj. Vendet ku këto emetime do të jenë më të përqëndruara janë vendqëndrimet e automjeteve (ku bëhet edhe ndezja dhe fikja e tyre) dhe parkimet.

Gjatë fazës operationale duhet llogaritur sasia e shkarkimit akumulativ në ajër pasi të verifikohet edhe sasia e squfurit në karburantin diesel të këtyre automjeteve. Gjithsesi, mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i mjeteve (konform rregullave dhe standarteve) do të limitonte këto emetime brenda normave të tyre teknologjike. Nga ana tjetër, në afërsi të zonës nuk ka zhvillime industriale me ndikime të konsiderueshme në ajër, dhe kjo përjashton efektet kumulative. Për rrjedhojë pritet që ndikimi të jetë i ulët.

Përmbajtja e lejuar (Normat) e ndotësve kryesore të ajrit urban në µg/m³ janë:

Parametri	Vlera kufi
PM 10	70
PM2.5	20
CO	10000
SO2	20
NOx	40

Tabela 56: Përmbajtja e lejuar (Normat) e ndotësve kryesore të ajrit urban

- Ujërat (sipërfaqësorë/nëntokësorë)

Ndotja e ujërave sipërfaqësorë dhe nëntokësorë mund të ndodhë vetëm si rezultat i derdhjeve aksidentale të karburanteve ose lubrifikantëve të tjerë që përdorin automjetet. Nëpërmjet masave të duhura menaxhuese, ky ndikim mbetet në kufij minimalë. Sheshi i ndërtimit do të jenë i asfaltuar dhe të rrethuar nga kanalet mbledhës perimetral të ujërave sipërfaqësore. Këta ujëra do të drejtohen në një pusëtë kryesore, prej nga mund të kanalizohen në një sistem të thjeshtë grumbullimi të ujrave të bardha. Mbetjet e ujrave të ndotur kurrsesi nuk duhet të derdhen në kanalin e ujrave të bardha të rruges apo kolektorin e rruges kryesore.

- Gjenerimi i mbetjeve

Gjatë funksionimit të objektit me destinacion qëndër banimi, do të gjenerohen mbetje të ngurta dhe shtëpiake të cilat do të jenë mbetje urbane nga aktiviteti njerëzor. Menaxhimi i këtyre mbetjeve do të kryhet mbi bazën e planit përkatës të menaxhimit, i cili do të hartohet sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi.

7.4.3. Ndikimet në mjedisin social

Objekti do të ofrojë standarte bashkëkohore jetese duke shmangur kaosin dhe informalitetin e theksuar që ka sot ky sektor. Ndërtimi i tij me teknologji bashkëkohore dhe standarte të reja ndërtimi do t'u ofrojë qytetarëve vende të përshtatshme banimi, si dhe do hapen vende të reja pune, gjatë ndërtimit të tij.

8. MASAT PËR PARANDALIMIN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE

8.1. Parimet e Menaxhimit të Mjedisit dhe Masave Zbutëse

Për mënjanimin dhe zbutjen e ndikimeve negative në mjedis të identifikuar në seksionin paraardhës, kompania zbatuese e projektit dhe njëkohësisht operatore e ndërtimit të objektit do të hartojë dhe do të zbatojë me përpikmëri një Plan të Menaxhimit të Mjedisit me masa konkrete, i cili ka për qëllim parandalimin ose minimizimin e ndotjes dhe dëmtimit të mjedisit, si dhe shëndetin e sigurinë në punë.

Plani i Menaxhimit të Mjedisit synon respektimin e standardeve mjedisore gjatë kryerjes së aktiviteteve ndërtuese dhe operacionale të objektit, në mënyrë të sigurt dhe efektive me qëllim final mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit. Konkretisht, ai fokusohet në ndikimet e identifikuar në mjedis në fazat e ndërtimit dhe të shfrytëzimit, si dhe masat përkatëse mënjuese ose minimizuese. Plani mbështetet në parime të zbatueshme dhe praktika të njohura dhe pranuar për mbrojtjen e mjedisit në projekte të ngjashme.

8.2. Masat e nevojshme për zbutjen e ndikimeve

Masat kryesore të propozuara në Planin e Menaxhimit të Mjedisit duhet të adresojnë zgjidhjet më optimale për minimizimin e ndikimeve të identifikuar negative në mjedis. Këto masa duhet të synojnë:

- Kontrollin dhe mbajtjen e ndikimeve brenda zonës së punimeve
- Shmangien e efekteve negative në shëndet dhe mjedis.

Zbatimi me korrektësi i këtyre masave do të bëhet i mundur nga përdorimi i teknikave të mëposhtme:

- Prishja e objekteve bazuar në një menaxhim të mirë dhe të organizuar të largimit të mbetjeve
- Rrethimi dhe Piketimi i saktë i sipërfaqes ndërtimore brenda sheshit
- Plan - organizimi i kantierit në mënyrë që të mos impaktohen sipërfaqet jashtë ndërhyrjes;
- Kontrolli i mbetjeve të përziera të gjeneruara gjatë punimeve prishëse;
- Hapja e kanaleve të nevojshëm perimetral për kullimin drejtimin e ujërave të shiut, me qëllim shmangien e ndotjes në ujëra;
- Kontrolli i pluhurave nëpërmjet lagës së zonës dhe mbulimit të automjeteve gjatë transportit (në fazën ndërtimore);
- Kontrolli teknik i automjeteve për të parandaluar rrjedhjet e karburantit dhe çlirimet tej normave të gazeve.

Per minimizimin e ndikimeve negative mjedisore rekomandohet:

→ Të evitohet në maksimum rrjedhja e vajrave nga automjetet dhe mjetet e ndërtimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)

→ Të parashikohen mjete dhe mundësi për mbledhjen e vajrave ne rast derdhjeve aksidentale në toke dhe ne rrjetin e kanaleve kullues e vadites si edhe te kontraktohen subjekte të pocacme të cilat merren me trajtimin e tyre.

→ Vendosja e mureve mbajtës apo pritave në zonat ku do të konstatohet rreziku i rreshqitjes së dherave

→ Të shtrohen me beton siperfaqet e pastrimit te automjeteve, ato te ndrimin te vajit te tyre si dhe siperfaqet e stokimit te substancave te tjera ndotese.

→ Bitumi, bojrat dhe lendet e tjera toksike te perdoren me kujdes, per te mos ndotur token dhe ujrat.

→ Marrja e masave për parandalimin e rreshqitjeve të dheut, shpateve apo erozionit gjatë fazes së ndërtimit.

→ Të evitohet ne maksimum ngjeshja e tokave bujqësore përreth siperfaqes se objektit;

→ Punimet e mundshme jashtë gjurmes se objektit, te kryhen në mot të thatë, dhe kur toka nuk eshte e lagur

→ Të evitohet ne maksimum rrjedhja e vajrave, karburanteve nga mjetet e ndertimit (ekskavatore, fadroma, vinca, betoniera, etj.)

→ Te mblidhen në një vend te caktuar në ene të papershkueshme, ne kantierin e ndertimit, mbeturinat e vajrave, grasove, etj.

→ Vendi ku mendohet se mundësia e derdhjes pertoke te vajrave dhe grasove, te mbulohet nga një shtresë e papershkueshme nga këto lënde.

→ Të mbahen ne gatishmeri produkte qe thithin keta ndotës

8.3. Masat zbutëse

Ndikimi ne mjedis	Faza e ndikimit	Vendndodhja	Masat zbutese	Pergjegjesia
Toka dhe Gjeologjia				
Zbulim i tokës së ndotur gjatë fazës së ndërtimit	Gjatë ndërtimit	Në kantier (zonën e ndërtimit)	-Vezhgimi i tokës për ndonjë ndotje të mundshme gjatë fazës së ndërtimit conform ligjeve -Nëse evidentohet ndotje, duhen marre mostrat e ne terren dhe të bëhen analizat e nevojshme -Të bëhet një vlerësim i duhur i rrezikut për të parë nëse ka rrezik për punonjësit -Punonjësit të vishen me rroba të përshtatshme për të parandaluar ndotjet e rrezikshme	Kontraktori
Heqja e dherave	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi I guroreve pranë kantierit përpara hapjes te guroreve të reja apo marrjes me qera të tyre -Heqje me kujdes e shtresës së tokës për të mundësuar pasterinë maksimale të saj me qëllim përdorimin e mëvonshëm për	Projektuesi Kontraktori
Ndotja e truallit	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Asnjë nga materialet të parashikuar për restaurim nuk duhet të përdorën pa qene të certifikuara na ana e cilësië. -Përzgjedhja e standarteve më të mira të projektimit të sistemit të drenazhimit	Projektuesi Kontraktori
Hidrologjia				
Ndikimi në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit	Në kantier	-Përdorimi i guroreve aktuale në mënyrë sa më eficente të jetë e mundur me qëllim moshapjen e të rejave të cilat mund të ndikojnë në ujërat nëntokësorë. -Të kufizohet koha e punimeve në rastin kur ujërat nëntokësore apo burimet që mund te hasen gjatë ndërtimit të rrugës shërbejnë si furnizues të burimeve të ujit të pijshëm	Projektuesi Kontraktori

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Ndikimi në ujërat nëntokësore	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	-Projektim shumë i mirë i sistemit të drenaxhimit me qëllim moslejimin e ndotesve në ujërat nëntokësore në raste aksidentesh. -Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier -Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezervën prej 110 % kapacitetit magazinues. -Rrjedhjet që mund të ndodhin në kantier duhet të pastrohen përpara se të depërtojnë në tokë -Tepriçat e ujit nga larja e makinerive do të depozitohen brenda një zone nga e cila duhet të hiqen mbetjet apo balta para shkarkimit të ujit. -Limitim i ndikimit në mbulesën e tokës gjatë punimeve -Ujërat e zeza që rrjedhin nga çdo WC portative të hidhen në konteinerë të vulosura, të cilat duhet të zbrazen periodikisht në impiantet e trajtimit të ujërave të zeza. -Zbatimi i standarteve më të mira për të zbutur ndikimin e mundshëm të cilësisë ujërave nënto kësore nga clirimi i substancave të rrezikshme -Parashikimi i mirënjatjese së rrugëve për të eliminuar ndotjet nga vajrat apo rënia e baltës gjatë shfrytëzimit të rrugës -Përdorimi sipas normave të herbecideve	Kontraktori
Cilesia e ajrit bazuar ne praktikat me te mira:				
Emetimet nga makineritë dhe pajisjet	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe në rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	-Kujdes në mbulimin e automjeteve gjatë transportit të dherave -Kontrolli teknik dhe mirëmbajtja e automjeteve dhe pajisjeve -Përdorimi dhe makinerive dhe i pajisjeve sa më të mira të mundshme nga ana e parametrave mjedisore -Marrja në konsideratë e karburanteve bio -Monitorim periodik i proceseve të punës së këtyre pajisjeve	Kontraktori

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Pluhuri nga ngarkimet dhe shkarkimet e ndryshme	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Minimizimi i shkarkimit nga lartësitë e materialeve të ndërtimit dhe dherave	Kontraktori
Pluhuri nga transporti i materialeve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në zonën e kantierit të ndërtimit, zonat përreth tij, si edhe ne rruget ku automjetet e ndërtimit do të qarkullojnë	-Kontrolli i shpejtesive; mokalimi i shpejtësive limit -Mosngarkimi sipër normave të transportit të materialeve të ndërtimit dhe dherave dhe mbulimi i tyre kur është i detyruar -Kontrolli i lagësive të rrugës si masë për eliminimin e pluhurit -Kur uji është pa efekt në largimin e pluhurit, mund të përdoren co-polimere që bëjnë pluhurin jo aktiv. -Instalimi i një pasjise për larjen e gomave kur dilet nga kantieri. -Projektim i mirë i aksioneve ndihmëse të transportit për të shkaktuar sa më pak ndotje gjatë ndërtimit të rrugës.	Kontraktori
Pluhuri i shkaktuar nga era mbi sipërfaqet e prekura nga erozioni	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Kontrolli i lagështirës dhe presionit të saj -Mbulimi i materialve stok; -Rivegjetimi i zonave të zhveshura aty ku është e mundur	Kontraktori
Zhurma				

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Zhurma që do të ndihet gjatë punimeve të ndërtimit si pasojë e makinerive, oproceseve të punës etj.	Gjatë ndërtimit	Në kantier dhe perreth tij	-Shmangni punën e panevijshme të makinerive dhe fikini kur nuk kerkoni që ata të kryejnë një punë të caktuar -Ndizni pajisjet gradualisht dhe jo njeherësh -Mirëmbajtje dhe inspektim i mjeteve dhe makineri ve ne kantier -Puna vetëm në orare të caktuara të pajisjeve që gjene rojne zhurma që mund të ndikojnë të receptorët -Në rast të zhurmave të mëdha të përdoret sistemi paralajmërues -Përdorimi i pajisjeve silencuese aty ku do të kërkohet sipas niveit të gjobnruar të zhurmës -Pajisjet e zhurmshme si pompa, gjenertorë të vendosen sa më larg të jetë e mundur nga receptoret; -Izolimi i zhurmave kur këto do të gjenerohen pranë zonave të banuara, shkollave, kopshteve spitaleve; vendosja e pajisjeve izoluese për të të qëllim.	Projektuesi Kontraktori
---	-----------------	----------------------------	---	---------------------------------------

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Zhurma gjatë funksionimit të rrugës	Projektim dhe shfrytëzim	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	-Minimizimi i rëniës nga lartësitë e materialeve -Sa të jete e mundur afrohini me njëra tjetren pajisjet zhurme gjeneruese; -Përdorimi i shtresave mbrojtëse -Projektim i mire i rrugës -Parashikimi i masave shtese izoluse për zhurmat nesë kjo do të shihet e aryeshme -Prerjet dhe përforcimet e ndryshme -Mbulim i plotë ose i pjesshëm i amnienteve të ndryshme -Instalimi i dritareve më izolues ndaj zhurmave nesë do të kërkohet; -Përmirësimi dhe izolimi ndaj zhurmave i cative nëse do të kërkohet	Projektuesi klienti
Ekologjia				

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Shqetësimet në ekologji	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Në kantier	Zbatimi i të gjitha ligjeve lidhur me biodiversitetin dhe specie e mbrojtura Marrja parasysh e efekteve direkte dhe indirekte që mund të ketë ndricimi, sinjalistika në ekologjinë e zonës Shmangia apo minimizimi sa më shumë të jetë e mundur i prerjes së pemëve Kujdes gjatë punimeve në sezonin e shtimit të shpendëve Sipas rregullave kufizimi i ndricimit në zonat e ndjeshme Vendosje dhe pozicionim i mirë i makinerive në kantier Shmangie e dëmtimeve në rrjedhat ujore Aplikimi i metodave më të mira në ndërtim për të minimizuar sasinë e pluhurit të depozituar Pellgje të vecante për balancimin e ujërave nëntokësore dhe sipërfaqësore Parashikimi i hapësirave të reja të mbjella me peme dhe shukurre të zonës apo sipërfaqeve të gjelbra aty ku është e mundur;	Projektuesi Kontraktori Klienti
-------------------------	----------------------------------	------------	---	---

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Shqetësimi i breshkave nga humbja e habitatit	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth	Te behet evidentimi i breshkave dhe te behet rrethimi i tyre nemenyre qe te eliminohet aksidenti per ngordhjen e tyre. Sic kërkohet hapja e tuneleve nëntokësorë ose tombinove të cilat do të shërbejnë si korridore natyrore për kalimin e sigurt të breshkave apo gjitarëve të tjerë. Punimet do të monitorohen sipas ligjeve shqiptare	Projektuesi Kontraktori Klienti
Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Mbjelljen e vegjetacionit për të krijuar kushte të mira dhe për të inkurajuar krijimin e habitateve të reja në zonë Ku është e mundur forcimi i korridoreve natyrore në të dyja anët e rrugës Shtyllat e habitateve të ndërtohen me material e riciklueshme të mbetura nga pemët që do të priten sepse në këtë mënyre parandalohet perdorimi i materialeve te reja por janë edhe më komode për zvarranikët Karakteristikat e ujit që do të kalojnë nëpër drena zhe të jetë në mkushte të mira mjedisore që te shërbe je si habitat dhe për specie e ndryshme ujore duke krijuar dhe kushtet për shumimin e tyre Ndërtimi i tombinove të reja për të shërbyer si korridore natyrore hyrese-dalëse për specie	Projektuesi Kontraktori Klienti

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Humbja e habitateve	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Zevendesimi i habitateve me të reja kryesisht në zonat e ndotura Specifikisht në habitatet pyjore mbjellje e pemeve tradicionale të zonës Habitatet e thata të shndërrohen në lidhave të gjelbe ruara Në habitate e demtura me shkurre të mbillen të mbillen shkurre me karakteristika të njëjta; Në habitatet e tokës se punueshme ose të një toke të ndotur (në varësi të largësisë)	Projektuesi Kontraktori Klienti
Peisazhi				

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Humbja e vlerave të peisazhit	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Mbrojtja e bimësisë së vlefshme dhe pemëve aty ku është e mundur (pranë gjumës së rrugës); Mbajtjen e bimësisë lokale dhe sipërfaqeve të gjelbëra aty ku është e mundur Aty ku është e mundur të behet mbulimi me bimësi I anëve të rrugës për tu përshtatur sa më mirë me peisazhin lokal; Mbjellja e bimësisë lokale në zonat e ndotura për të kompensuar humbjen e bimësisë nga gjurma e rrugës Mirëmbajtja e sipërfaqeve të mbjella aty ku është e mundur për të siguruar zhvillimin e qëndrueshëm të zonës. Aty ku është e mundur të bëhet projektimi i duhur në mënyrë që tranzicioni midis peisazhit aktual dhe atij që do të formohet pas ndërtimit të rrugës të jetë sa më i lehtë.	Projektue si Kontraktori Klienti
Hidrologjia				
Ndërhyrjet në tokë mund të sjellin rritjen e përqëndrimit të pluhurit në ujërat sipërfaqësore dhe nëntokësore.	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Minimizimi dherave të ekspozuar Mimimizimi sa me shume të jete e mundur i kohezgjatjes së dherave të zbuluar Mbulimi si prioritet gjate provecece te punimeve Përdorimi i rrethimeve mbrojtës ne vendet e ekso zuara (dhera, material ndërtimi retj); Vendosja e dherave te larguar gjate ndërtimit në vend sa më larg burimeve apo rrymave ujore	Kontraktori

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Ndotja e sipërfaqeve ujore nga substance kimike dhe ndotës të tjerë	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Mirëmbajtja dhe kontrolli periodik i automjeteve që do të punojnë në kantier Ruajtja dhe magazinimi shume i mirë i lendeve djegëse dhe atyre kimike duke ruajtur dhe rezervën prej 110 % kapacitetit Të mbahen pajisjet e nevojshme për eliminimin e menjehershëm të rrjedhjeve të vogla Rrjedhat nga kantieri apo larja e gomave duhet të grumbullohen në mënyrë që të mos përfundojnë në ujërat sipërfaqësorë; and Rrjedhjet nga ujërat e zeza duhet të grumbullohen në depozita të vecanta dhe të zbrazen periodikisht në vendet e përcaktuara	Kontraktori
Largimi nga rruga i substancave ndotëse dhe marrja e masave për mosderdhjen e tyre në ujërat nëntokësorë	Gjatë ndërtimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Aty ku është e mundur drenazhet e jashtme të grumbullohen në sisteme të vecanta të kullimit për ti shmangur nga rruga Kalimet e rredhave duhet të projektohen në mënyrë të tillë që rrjedhta mesatare ditore të mos pengojnë kalimin mbi to Largimi i ujit nga rruga të bëhet me system të hapur drenazhimi ndersa në zonat e ndjeshme ky largim të behet me systemin e trajtimit fundor të sedimenteve.	Projektuesi Klienti
Kendveshtimi social-ekonomik				

SISTEMIMI DHE ASFALTIMI I RRUGES URA CERENECIT PESHKOPI

Shpronësimet	Projektimit, ndërtimit, shfrytëzimit	Ndikim në kantier, si edhe në zonën përreth tij	Përcaktimi i saktë i sipërfaqeve të shpronësimit sipas ligjeve në fuqi Zbatimi i ligjeve shqiptare për shpronësimin meinters publik Nje plan social ekonomik për banorët e shpronësuar; Zhvillimi i një plani monitorimi sipas praktikave më të mira ndërkombëtare	Qeveria e Shqipërisë.
--------------	--	--	--	-----------------------

Tabela 57: Matrica e masave zbutëse

Masat e rekomanduara social ekonomike dhe te shendetit

- Prioritet për punësimin banorët e zonës me qëllim uljen e papunësisë dhe shtimit të të ardhurave
- Kontraktim me kompanitë e zonës të fushës së ndërtimit për mundësi bashkpunimi
- Bashkëpunim me zyrën rajonale të punës për lehtësinë në gjetjen e karhut të përshatshëm të punës
- Punësim të banorëve vendas me qëllim uljen e kostos së transportit apo akomodimit
- Prioritet përdorimi i produkteve të zonës për ushqim, gjë e cila mund të shërbeje edhe si një marketim i mirë i zonës dhe të shtojë të ardhurat për banorët e saj.

Masat e rekomanduara në aspektin e shëndetit:

- Zbatimi i rregullave të sigurimit teknik dhe trainim i punetoreve dhe stafit të ndermarrjes mbi sigurinë në punë.
- Mbajtja në gatishmëri e një këndi të ndihmes se shpejte dhe mjeteve përkatëse për këtë qëllim.
- Mbajtja e detyruar e kaskes dhe mjeteve të tjera të duhura, sipas vendit dhe proceseve të punës
- Numrat e kontaktit të urgjencës duhen publikuar në vende të dukshme në territorin e punës.
- Sinjalizues të pershtatshëm për lajmerimin e rreziqeve duhen vendosur në vendet ku ekzistojnë rreziqet për aksidente. Këto territore duhen rrethuar edhe me pengesa lehtësisht të dallueshme.
- Punonjësit do të punësohen në respekt të ligjeve shqiptare, dhe kontraktori duhet të respektojë kërkesat për kushte optimale higjieno-sanitare të specifikuar nga legjislacioni. Punëdhënësi duhet të garantojë sigurimet shëndetsore

Çdo zhvillim infrastrukturor mund të kërkojë dhe shpronësimin e tokës, dhe në gjurmën e projektit mund të ketë të tilla dhe do të përfshijë sasi të vogla të tokës në pronësi / apo në përdorim nga shumë njerëz.

Deri më sot, procesi i shpronësimit ka konsistuar vetëm duke i paguar për humbjen e tokës në bazë të madhësisë së saj.

Raste aksidentale:

Investitori detyrohet të ngrejë sistemin e parandalimit dhe të kontrollit të aksidenteve, për të shmangur pasojat për jetën, shëndetin e njeriut dhe për mjedisin. Për realizimin e këtij detyrimi investitori do të marrë masa efektive si:

- ⇒ Sigurimin e vendit të punës sipas rregullave teknike në fuqi
- ⇒ Zbatimin e kohës normale orare të punës dhe pushimin në mënyrë që punonjësi të mos humbasë vëmendjen.

⇒ Punimin ne ambjente te zhurmes me kohe te kufizuar me qellim mosdemtimin e punonjesve qe punojne nen keto efekte.

⇒ Pajisjet nen tension do te jene te izoluara, punonjesit qe do te punojne ne keto pajisje si dhe ne pajisjet nen presion duhet te jete te instruktuar me pare dhe te veshur me rroba te caktuara te posacme.

⇒ Per garantimin e mbrojtjes se jetes dhe aktivitetit nga zjarri gjate procesit te zhvillimit te aktivitetit eshte projektuar te vendosen fikset e zjarrit ne cdo ambjent dhe do ndertohet sistemi i pavarur i mbrojtjes nga zjarri ne rast nevojje ne perputhje me Kushtet e Mbrojtjes nga Zjarri te miratuara me pare si dhe eshte bere instruktimi i duhur i punonjesve qe do te punojne ne aparaturat elektrike dhe pasjisjet e tjera nga personi pergjegjes.

Megjithetkete, egziston mundesia per rast aksidenti, sepse:

- ▲ nga humbja e vemendjes se punonjesit mund te ndodhe zjarr.
 - ▲ nga pakujdesia ne perdorimin e makinerive te punes gjate ndertimit mund te kasidentohen punonjesit nga gjymtyret.
 - ▲ gjate punimit me makinerine ngritese te automjeteve neuren metalike elektrike duhet vemendje e larte dhe kujdes i madh pasi punonjesit mund te aksidentohen si pasoje e humbjes se vemendjes gjate kohes se punes.
 - ▲ gjate transportit te mbeturinave si atyre te ngurta edhe te atyre te lengeta duhet siguruar ngarkesa me kujdes ne menyre qe te mos kete rrjedhje ose renie te ngarkeses nga makina e transportit per shkak te gabariteve te vogla te detaleve.
- Duhet te eliminohen rreziqet e mundshme te shkaktuara nga agjentet kimik vajra , karburante etj. ose te zvoglohen ne minimum nepermjet masave te meposhtme:

- a) projektimi dhe organizmi i sistemeve te punimeve ne vendin e punes;
- b) furnizimi me mjetet e pershtatshme per punet specifike dhe procedurat perkatese te mirembajtjes;
- c) zvoglimi ne minimum i numrit te punetoreve qe jane ose mund te jene te ekspozuar;
- d) zvoglimi ne minimum i kohezgjatjes dhe i intensitetit te ekspozimit;
- e) masat higjenike te duhura;

Masat e marra dhe qe do zbatohen nga investitori jane te mjaftueshme per te zvogluar rrezikun e mundshem .

Punedhenesi , per te mbrojtur shendetin dhe sigurine e punetoreve nga pasojat e aksidenteve ose te emergjencave te shkaktuara nga zhvillimi i ketij aktiviteti ne vendin e punes , vendos procedura te pershtateshme nderhyrje per tu zbatuar ne keto raste. Keto masa perfshijne ushtrime praktike per sigurine qe duhet te kryhen me intervale te rregullta dhe venien ne dispozicion te mjeteve te pershtatshme per ndihmen e shpejte.

Ne rast zjarri ose emergjence, punedhenesi merr menjehere masa te drejtperdrejta per te zvogluar efektet dhe ne menyre te veçante asistencen per largimin, evakuimin dhe informimin e punetoreve. Punedhenesi merr masa te pershtatshme per te normalizuar situaten sa me pare.

Punetoreve qe u lejohet te punojne ne zonen e prekur ose punetoret e domosdoshem per kryerjen e riparimeve dhe aktiviteteteve te nevojshme u jepen veshje mbrojtese, mjete te mbrojtjes individuale dhe mjete te pershtatshme per nderhyrjen qe perdoren deri sa vazhdon situata anormale.

Punedhenesi pershtat masat e nevojshme per te pergatitur sistemin e alarmit dhe sisteme te tjera komunikimi te nevojshme per te senjalizuar menjehere aksidentin ose emergjencen.

Masat e emergjences, te perfshira ne plan duhet te permbajne:

- a) informacione paraprake mbi aktivitetet e rrezikshme, mbi agjentet kimik te rrezikshem, mbi masat e identifikimit te rrezikut te mundshme, mbi masat parandaluese dhe procedurat ne menyre te tille qe zyrtar kompetente per situatat e emergjences te mund te percaktojne menjehe re, procedurat perkatese dhe masat parandaluese;
- b) çdo lloj tjeter informacioni mbi rreziqet e mundshme te shkaktuara ose qe mund te shkaktohen nga aksidente ose situata emergjente, perfshire informacionet mbi procedurat e ndjekura ne baze te ketij neni.

Ne rast zjarri ose emergjence, subjektet e pambrojtura duhet te largohen nga zona menjehere.

Ne percaktimin e personave , punedhenesi mban parasysh dimensionet e nder marrjes si dhe rreziqet specifike te ndermarrjes ose njesive te prodhimit.

Punetoret nuk mund te refuzojne kete emerim , me perjashtim te rasteve kur kane motivacionet e duhura. Ata duhet te informohen , te jene ne numer te mjaftueshem e te kene ne dispozicion mjetet e duhura , duke patur parasysh dimensionet e ndermarrjes dhe rreziqet specifike te ndermarrjes dhe njesive te prodhimit.

9. PLANET

9.1. Plani i menaxhimit te mjedisit

Çdo veprimtari e rëndësishme që kryhet në marëdhënie me mjedisin, duhet të parashikojë në projektin e saj edhe Planin e Menaxhimit të Mjedisit (PMM) , qëllimi i të cilit është parandalimi, minimizimi dhe mënjanimi i ndikimeve negative ndaj mjedisit të veprimtarisë që propozohet të kryhet ne rastin tone te ndertimit te ketij objekti rrugor .

Tabela 58: Praktika e menaxhimit te mbetjeve ne teresi

Nr	Lloji i mbetjes	Riciklim/Riperdorim	Djegje	Groposje	Depozitim
1	Mbeturina ndertimi	☼☼		☼☼	☼☼
2	Mbetje drusore	☼☼	☼☼		
3	Mbetje plastike	☼☼			
4	Ene boshe	☼☼		☼☼	
5	Copa te ngurta betoni			☼☼	☼☼
6	Mbeturina leckash		☼☼		
7	Mbeturina letre, kartoni	☼☼	☼☼		
8	Mbetje tubash plastike	☼☼			

Objekti i përgjithshëm është që të minimizohet ndikimi i mbetjeve që prodhohen gjatë fazës së ndërtimit nëpërmjet masave të mëposhtme:

- të minimizohet sasia e mbetjeve që prodhohen
- të rritet në maksimum sasia e mbetjeve që përdoren për riciklim – përfshirë veçimin e mbetjeve të riciklueshme në burim
- të minimizohet sasia e mbetjeve që depozitohet në vendin për groposjen e mbetjeve
- të garantohet që çdo mbetje e rrezikshme (p.sh. vajra të etj) janë magazinuar në mënyrë të sigurtë dhe janë transferuar në ambientet e përshtatshme
- të shmangen ndikimet e pluhurit nga trajtimi i mbetjeve të ndërtimit
- të garantohet që të gjitha mbetjet mbahen, etiketohen dhe asgjësohen si duhet, në përputhje me rregulloret lokale, dhe

- të garantohet që mbetjet asgjësohen në përputhje me hierarkinë e menaxhimit të mbetjeve.

Çështjet e mëposhtme janë pjesë përbërëse e PMM dhe bazohen në praktikat më të mira ndërkombëtare për menaxhimin e mbetjeve dhe në përputhje me direktivën e BE dhe legjislacionin shqiptar.

Qëllimi i gjerë i PMMS është:

- ☞ Të ofrojë një mekanizëm për të siguruar se masat e propozuara për zbutjen ndikime ve negative mjedisore janë marrë në konsideratë ose zbatuar

- ☞ Të sigurojë që standardet e praktikave të mira të ndërtimit janë aplikuar gjatë ndërtimit të rrugës

- ☞ Të ofrojë një kornizë për zbutjen e ndikimeve që mund të jenë të papara shikuara ose i paidentifikuar që mund të ndodhin apo rasisin gjatë procesit të ndërtimit.

- ☞ Për të ngritur siç është e nevojshme, një ndërveprim që do të ndihmojë palët e treta të kuptojnë kontekstin dhe qëllimin e këtij projekti në përmbushjen e kërkesave mjedisore

- ☞ Të ofrojë një kornizë për monitorimin e pajtueshmërisë për të treguar se si performanca mjedisore në këtë projekt është duke u përmbushur.

PMMS do të zhvillohet gjatë gjithë kohëzgjatjes së projektit. Kontraktori duhet të reflektojë në të gjitha proceset e punës rekomandimet e planit. Është përgjegjësi e kontraktorit për të siguruar që PMMS është zbatuar.

Planet e Menaxhimit mjedisor, identifikojnë legjislacionin që duhet respektuar gjatë zbatimit të projektit, analizojnë karakteristikat mjedisore të zonës, duke përfshirë mjediset sociale dhe ato natyrore. Plan i menaxhimit mjedisor për segmentin rrugor është i përqëndruar në të dy fazat, fazën e punimeve dhe të shfrytëzimit. Ky plan përbëhet nga plani i masave zbutëse të ndikimit në mjedis dhe program i monitorimit Agjensitë zbatuese të Planit të Menaxhimit do të jenë kontraktori i projektit, Autoriteti Kontraktor, Drejtoria Rajonale Mjedisit e Qarkut Diber, Bashkia Bulqize.

Kontraktori do të sigurojë në masën e mundshme që të gjitha komponentët mjedisore të menaxhohen në përputhje me legjislacionin e Shqipërisë dhe angazhimet e tjera mjedisore sipas rastit. Kontraktori do të paraqesë në vijim:

- ⇒ Menaxhimin e mjedisit, sigurinë në punë dhe shëndetin gjatë operacioneve të ndërtimit
- ⇒ Komunikim të hapur dhe bashkëpunim me subjektet e përfshira në punimet e ndërtimit, duke përfshirë punonjësit, grupet e interesit në lidhje me menaxhimin e mjedisit, sigurisë dhe shëndetit

- ⇒ Zbatimi efektiv të politikave dhe planeve të mbrojtjes së mjedisit, sigurisë dhe shëndetit;

- ⇒ Rishikim i rregullt i këtyre politikave dhe planeve nëse do të nevojitet

- ⇒ Direktiva të qarta për stafin që do të menaxhojë planin e mjedisit, sigurisë dhe shëndetit.

- ⇒ Alokimi i burimeve për implementimin dhe mbarëmbajtjen e planit mjedisor, të sigurisë dhe të shëndetit si edhe të aktiviteteve që mund të zhvillohen për këto çështje;
 - ⇒ Caktimi i përgjegjësisë dhe përgjegjshmëria për zbatimin e planit mjedisor, të sigurisë dhe shëndetsor;
 - ⇒ Komunikime të vazhdueshme të lidhura me çështjet mjedisore me autoritetin kontraktual (ARRSH)
 - ⇒ Mbështetja dhe pjesëmarrja për të ruajtur një mjedis të sigurt;
- Projekti do të përputhet me legjislacionin përkatës udhëzimet dhe miratimet e Qeverisë së Shqipërisë për ndërtimin dhe fazat operative të projektit.

9.2. Plani i reagimit ndaj emergjencave (PRE)

Plani i Reagimit ndaj Emergjencave (PRE) përshkruan në një dokument veprimet dhe procedurat sipas zonës specifike, të cilat duhet të ndërmerren në situata emergjence që ndodhin gjatë ndërtimit dhe funksionimit.

Objektivi i PRE është për të qenë të përgatitur për të reaguar ndaj çrregullimeve, situatave aksidentale dhe të emergjencës në një mënyrë të përshtatshme për rreziqet operationale dhe për të parandaluar pasojat e tyre të mundshme negative. Shoqëria ndertuese do të zbatojë kërkesat e strate gjisë së BERZH-it (paragrafët 18–22 të KP4) për të identifikuar rreziqet e aksidenteve të mëdha, për të parandaluar aksidente të mëdha dhe për të kufizuar pasojat e tyre mbi njerëzit dhe mjedisin, me synimin për të garantuar nivele të larta të mbrojtjes në një mënyrë konstante dhe efektive.

PRE do të paraqesë në mënyrë të qartë dallimin ndërmjet të gjitha fazave të projektit, duke qenë se masat që duhet të ndërmerren do të jenë të ndryshme gjatë ndërtimit, funksionimit dhe mirëmbajtjes (nxjerrja nga përdorimi do të kryhet humë vite më pas dhe për këtë arsye do të hartohet një PRE i veçantë, në përputhje me kërkesat përkatëse në atë periudhë).

PRE do të trajtojë incidentet në tokë dhe në det dhe skenarët përkatës të reagimit ndaj tyre.

Përmbajtja e PRE mund të përmbledhet si vijon:

- Dispozitat e legjislacionit shqiptar për emergjencat civile
- Zbulimi i rreziqeve përkatëse (d.m.th. fatkeqësive natyrore, trazirave civile, shkarjeve të tokës, zjarrit ose shpërthimeve, keqfunksionimit të pajisjeve gjatë proceseve, problemet e presionit, etj.) në lidhje me ndërtimin e strukturese se mbyllyr dhe infrastrukturën e instalimit dhe funksionimit si dhe ndikimin e mundshëm mbi mjedisin dhe shëndetin

- Identifikimin e autoriteteve qeveritare, medias dhe palëve të tjera përkatëse të intere suara që duhen njoftuar dhe procedurat e komunikimit me ta
- Masat e nevojshme për të kufizuar pasojat mbi njerëzit dhe mjedisin që kanë lidhje me aksidentet e ndërtim/rikostruksionit të këtij aksi; bashkëpunimi ndërmjet autoriteteve vendore dhe qendrore, si dhe strukturave rajonale dhe komuniteteve lokale, siç përshkruhet në Ligjin për emergjencat civile si dhe mbështetur në praktikën më të mirë ndërkombëtare;
- Të përshkruhen masat e sigurisë teknike si dhe masat e përshtatshme për të mbrojtur publikun ose pasurinë nga rreziqet e mundshme; metodat e mësimave të nxjerra nga aksidentet e gazsjellësit
- Përshkrimi paraprak i strukturës organizative dhe të shpjegohet ndërveprimi me projektin dhe procedurat operacionale
- Identifikimi paraprak i sistemit dhe procedurave për të ofruar strehim në një vend të sigurtë, evakuimin, shpëtimin, trajtimin mjekësor dhe riatdhesimin e personelit, dhe
- Përshkrimi paraprak i aktiviteteve të trajnimit dhe i masave për trajnimin e ekipeve të reagimit dhe për të testuar sistemet dhe procedurat e emergjencave.

Përfundimisht, plani duhet të përfshijë dispozita për trajnimin e punëtorëve mbi procedurat e reagimit ndaj emergjencave dhe do të sigurojë informacion në lidhje me ndërlidhjen e brendshme dhe të jashtme gjatë reagimit ndaj një emergjence.

9.3. Plani i masave social ekonomike

Zvogëlimi i ndikimeve social ekonomike nga projekti i ndërtimit të këtij segmenti rrugor përfshin përpjekjet për shmangien e keqkuptimit për punësim afatgjatë të punëtorëve lokalë, edukimin e popullatës mbi natyrën jo spekulative të ndërtimit të projektit në fjalë, shmangien e konflikteve me pronarët e tokës duke patur parasysh kompensimin si dhe trajtimin me respekt të banorëve të zonës.

Autoriteti kompetent për dhenien e kësaj leje ndërtimi do të bëjë dhe po vazhdon të bëjë një punë të planifikuar dhe të kujdesshme, duke identifikuar sipërfaqet do të shtrihet sheshi i veprimtarisë së projektit si dhe vlerat reale të tyre nga regjistri hipotekor i zonës.

Për çdo të papritur që mund të ndodhë gjatë zbatimit të projektit, operatori do të marrë masa të lajmërojnë autoritetet e pushtetit vendor dhe të veprojnë në përputhje me ligjin Shqiptar në fuqi.

Në të kaluarën, Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis ka qenë i fokusuar në ndikimet e drejtpërdrejtë

drejta dhe të tërthorta biofizike të zhvillimeve të propozuara (p.sh. ndikimet e aktiviteteve të zhvillimi mit ndaj ujit, ajrit, tokës, të florës dhe faunës.

Në vitet e fundit, rëndësi ka marrë edhe ndikimet e zhvillimit social, kulturor dhe ekonomik duke pasur të njëjtën rëndësi me ndikimet e tjera.

Çështjet sociale dhe ekonomike janë një komponent i rëndësishëm i analizës sistematike të përdorura gjatë VNMS për të identifikuar dhe vlerësuar ndikimet e mundshme social-ekonomike të një zhvillimi të propozuar mbi jetën dhe aktualitetin e njerëzve, familjet e tyre dhe komuniteteve në përgjithësi pra nëse këto ndikime të mundshme janë të rëndësishme ose jo. Vlerësimi i Ndikimit Social (VNS) mund të ndihmojë zhvilluesit apo palët e tjera të përshira në projekt të gjejnë mënyra për të parandaluar, minimizuar apo larguar ndikimet negative nëse do të ndodhin. VNS mund të identifikojë dhe të dallojë ndikimet e shumta të matshme të një zhvillimi të propozuar por jo çdo ndikim mund të jetë i rëndësishëm.

Njerëzit mund të ndikohen drejtpërdrejt ose tërthorazi, kanë një rol ose nëse proje kti ndikon në komponentët me social-ekonomike. Pra VNS ka tendencën të përqëndrohet në shmangien e ndikimeve negative dhe gjithashtu ofron një mundësi për planifikimin dhe maksimizimin e ndikimeve të dobishme të një zhvillimi të propozuar.

Ndikimet e dobishme mund të përfshijnë:

- Një standard më të mirë jetese për shkak të rritjes së aksesit në punësim, mundësive të biznesit, trajnimit dhe edukimit;

- Shkurtim të distancave

- Rritja e financimit për përmirësimin e infrastrukturës sociale dhe programeve të kulturore.

Hapat e rëndësishëm të VNS janë dhe përcaktimi specifik i ndikimeve që projekti sjell në rajon. VNS shqyrton komponentët social-ekonomike me vlerë para projektit dhe se si këto komponente mund të ndërveprojnë me komponentet e një zhvillimi të propozuar. Për shembull një ndikim social-ekonomik është kur komunitetet e prekur drejtpërdrejt nga një projekti i cili kërkon shpronësime të tokës ti mundësohet largimi në banesa dhe prona të përshtatshme.

Këto procese mund të përshpejtohen ose të ulin ndikimin duke marrë në konsideratë masat e mëposhtme:

- Duke pasur kampe të mëdha të punës pranë komuniteteve të prekura nga shpronësimet

- Duke punësuar banorë të zonave pranë të cilave shtrihet projekti

- Shtimin e të ardhurave për komunitetin

- Ndërthurja e kulturave të ndryshme.

9.4. Plani i menaxhimit social ekonomike

Qëllimi i një plani të menaxhimit social-ekonomik (SMP) është për të zhvilluar masat e mundshme dhe me kosto efektive sa më të ulët në mënyrë që të zvogëlohen ndikimet negative social-ekonomike të identifikuar në nivele të pranueshme. Një vlerësim i studimit është një mjet i rëndësi shëm për të kapur dhe përfshirë konsideratat që mund të kenë efekte të rëndësishme në zhvillimet e projektit. Ai siguron kornizën për studime të thelluara të një VNM dhe masat për zbutjen ndikimeve.

Këto plane të menaxhimit do të trajtojnë ndikimet specifike të identifikuar. Ato do të përfshijë buxhetet, rolet dhe përgjegjësitë për zbatimin e tij të plotë dhe do të përfshijnë temat kryesore si:

- Asistencë ndaj grupeve të prekura nga ndikimi
- Mekanizmat e ankimimit
- Fluksi i planit të menaxhimit
- Monitorimi dhe planet e vlerësimit
- Planet e ndërgjegjësimit të komunitetit
- Komunikimi i përditshëm për aktivitetet e planit
- Plani i veprimit për zhvendosje (nëse do të ketë të tilla)

Çdo zhvillim infrastrukturor mund të kërkojë dhe shpronësimin e tokës dhe në gjurmën e projektit mund të ketë të tilla dhe do të përfshijë sasi të vogla të tokës në pronësi / apo në përdorim nga shumë njerëz. Deri më sot procesi i shpronësimit ka konsistuar vetëm duke i paguar për humbjen e tokës në bazë të madhësisë së saj.

Gjatë fazës së ndërtimit por edhe të shfrytëzimit mund të ketë disa ndikime jo të drejtpërdrejta por që gjithësesi duhen marrë në konsideratë. Në këtë kontekst, një plan i menaxhimit shëndetsor duhet hartuar. Të përbledhura në një ky plan do të përfshijë komponentët e mëposhtëm.

Tabela 59: Komponentet e planit të menaxhimit shëndetsor

Ceshtjet e shëndetit	Rregulloret dhe standartet për tu zbatuar	Veprimet për planin shëndetsor
Cilesia e ajrit nga ndotja dhe zhurma e mjeteve të qarkullimit	Normat ndërkombetare të pranuarra për llojet e ndetjes	Te specifikuar në kapitujt përkatës
Ndërtimi i infrastrukturës së menaxhimit të trafikut	Standartet e BB/IFC	Analizimi i trafikut, marrja e masave normalizuese kur është e mundur.

Korsite e emergjencës	Të gjitha rruget duhet të kene infratrakturën e nevojshme per ndihmën e shpejtë	Specifikmet e nevojshme të projektit
Krahu i punës	Udhëzimet dhe këshillat e Bankes Botërore	Kontraktoret dhe nenkontraktoët për të zbatuar rregullat kombëtare të shendetësisë
Siguria e trafikut	Banka Botërore, Kodi rrogor Shqiptar	Plan i detajuar për ambulancat, sjelljen e shoferëve në trafik, shërbimet e emergjences, shpejtësite e lejuara etj
Parashikimi I emergjencave	Banka Botërore	Plane te detajuara me policine dhe institucione te tjera për rastet kur parashikohet transporti I mbetjeve te rrezikshme apo slëndëve shpërthyes apo levizjen e
Koha e mbërritjes së ambulancës	Praktika të ndryshme	Koha e përcaktuar në kodin rrugor të Shqipërisë.
Paralajërimi	Praktika botërore	Work shop për edukimin e mbi respektimin e rregullave të qarkullimit rrugor

9.5. Plani i menaxhimit te trafikut

Një Plan i Menaxhimit të Trafikut (PMT) do të hartohet për të menaxhuar trafikun që gjenero het gjatë fazës së ndërtimit të projektit, për të minimizuar çrregullimet në trafik dhe vonesat e përdoruesve të rrugës dhe për të ofruar një siguri të vazhdueshme për përdoruesit e rrugës, përfshirë këmbëso rët dhe çiklistët. Të gjitha ndikimet në lidhje me trafikun që janë përshkruar më parë mund të zbuten në mënyrë shumë efektive duke zbatuar praktikat më të mira standarte në lidhje me kontrollet mjedisore dhe praktikat e menaxhimit gjatë ndërtimit. Këto masa do të paraqiten të detajuara në PMT, i cili do të përshkruajë në detaje masat që do të zbatojë kontraktori gjatë fazës së ndërtimit të projektit.

Kontraktori duhet të azhurnojë rregullisht Planin e tij për Menaxhimin e Trafikut, ndërkohë që harton metodën e ndërtimit dhe identifikon në detaje kërkesat për lëvizjen e automjeteve.

Një PMT është i rëndësishëm për të garantuar sigurinë e personelit të ndërtimit dhe të punonjesve të kantjerit. Synimi është që PMT të jetë një dokument ‘i gjallë’ dhe parimet e tij të menaxhimit të trafikut do të përbëjnë bazën për masat e detajuara që do të merren në vijim ndërmjet kontraktorit dhe autoriteteve që menaxhojnë autostradën për menaxhimin e trafikut të mjeteve të ndërtimit, sipas dhe kur të caktohet kontrata për kantierin e ndërtimit.

PMT do të përfshijë kërkesat minimale të mëposhtme:

- Nivelet e zhvillimit në lidhje me mjetet e ndërtimit që do të përdorin rrjetin rrugor.
- Masat në zonë për të hyrë në korridorin e punimeve dhe brenda korridorit të punimeve.
- Identifikimin e elementëve kryesorë të ndjeshëm përgjatë rrugëve të propozuara që të çojnë në zonë.
- Identifikimin, caktimin e kufijve dhe ndërtimin e të gjitha rrugëve që të çojnë në kantierin e ndërtimit.
- Masat për të minimizuar rrëmujën gjatë ndërtimit të infrastrukturës së re ose të ndryshuar rrugore (p.sh. koha kur do të kryhen, punimet në një kors, tërësia e tabelave në rrugë, devijimet e rrugës dhe publikimi i njoftimeve paraprake për devijimin e rrugës).
- Masat për të ofruar siguri të vazhdueshme për përdoruesit e rrugës, përfshirë këmbësorët dhe ciklistët.
- Kërkesat e trajnimit për shoferët e automjeteve të projektit në lidhje me sigurinë në rrugë dhe mjedisin.
- Kalendarin e aktiviteteve të Projektit.
- Rolet dhe përgjegjësitë për zbatimin e PMT.
- Masat për të ndaluar drejtimin e mjeteve “në rrugë të pashtuara”.
- Kufizimet e shpejtësisë dhe metodat e zbatimit të tyre.
- Mjetet për të informuar komunitetin mbi rreziqet e trafikut.
- Pajisjet e automjeteve.
- Mirëmbajtja e automjeteve dhe vendet për furnizimin me karburant.
- Inspektimi, kontrolli dhe raportimi.
- Aftësitë e drejtuesve të automjeteve.

Për të përmbushur kërkesat minimale të PMT kontraktori do:

- ⇒ Të caktojë mjetet e rënda të ndërtimit që të lëvizin në rrugë të përshtatshme për në dhe nga zona ku kryhen punime.
- ⇒ Të kontrollojë dhe mbikqyrë mbërritjen dhe nisjen e mjeteve të ndërtimit nga hyrja e kantierit.
- ⇒ Të identifikojë personat e ngarkuar për kryerjen dhe menaxhimin e procedurave.

10. PROGRAMI MONITORIMIT

10.1. Skema e monitorimit të treguesve mjedisor.

Pjesë e Raportit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është edhe Plani i Monitorimit Mjedisor (PMM). Monitorimi do të fokusohet në mbledhjen e të dhënave për të verifikuar parashikimet e ndikimeve dhe efektshmërinë e masave zbutëse të planifikuara.

PMM përcakton gjithashtu mënyrat si do të kryhet monitorimi i ndikimeve mjedisore dhe zbatimi i masave zbutëse gjatë fazës së punimeve. Vëmendja kryesore do të drejtohet në rishikimin e të gjithë propozimeve për punime të reja me ndikim potencial në mjedis për të siguruar zbatimin e tyre në përputhje me normat mbi mbrojtjen e mjedisit.

Monitorimi mjedisor, i cili do të realizohet nga një staf i specializuar, konsiston në:

- *Mbikëqyrje afatgjatë* të cilësisë së përgjithshme mjedisore, të kryer në një periudhë afatgjatë dhe mbi një zonë më të madhe se zona e projektit për të vlerësuar efektet që ndodhin edhe pas përfundimit të projektit.
- *Mbikëqyrje specifike të vendit*, afatmesme, të kryer së pari për të parë nëse parashikimi i vlerësimit të ndikimit mjedisor të projektit është i saktë apo jo (pamje ajrore nga lart, depozitim/erozion në vendet e paracaktuara, sedimentet e mbetura pezull në kolonën e ujit, cilësia e ujit për larje);
- *Mbikëqyrje të përputhshmërisë operationale afatshkurtër* të treguesve të proceseve të zgjedhura operationale që do të përdoren çdo ditë gjatë ekzekutimit të punimeve, të tilla si turbullimi gjatë operationeve të thellimit, dhe prodhim pluhuri e zhurme.

10.2. Mbikëqyrja do të zbatohet sipas një plani të detajuar veprimtarish.

Sipas fazave të projektit duhet të hartohet një program monitorimi me indikatorët përkatës që të tregojnë për presionin që po ushtrojnë në mjedis aktivitetet e zbatimit të projektit. Në fazën e ndërtimit duhet t'i kushtohet rëndësi vrojtimit të ndikimeve të parashikuara mjedisore të projektit, si dhe atyre të paparashikuara me qëllim që të adaptohen masa të menjëhershme zbutëse ndaj pasojave të tyre.

Parametrat që do të monitorohen sipas fazave të projektit jepen në tabelën më poshtë:

Faza ndërtimore			
1	Aksidentet teknike me pasoja në mjedis, rrjedhje karburantesh, etj.	Sipas rastit/ dokumentim	Zbatuesi i projektit
2	Dokumentimi i ndotjeve aksidentale në trupa ujqorë.	Sipas rastit/ dokumentim	Zbatuesi i projektit
3	Sasia e mbetjeve inerte që do të gjenerohen nga punimet prishëse	Gjatë fazës punimeve prishëse për rikonstruksionin e objekteve	Zbatuesi i projektit
4	Pluhuri dhe zhurmat gjatë procesit të ndërtimit.	Vrojtim dhe matje të zhurmave gjatë fazës ndërtimore të objektit/ dokumentim	Zbatuesi i projektit
5	Punimet për krijimin e hapësirave të gjelbërta (llojet dhe numri i pemëve sipas planifikimeve në projektin teknik)	Në fazën përkatëse / dokumentim	Zbatuesi i projektit

Tabela 60: Parametrat e monitoruar gjatë fazes së ndërtimit

10.3. Plani i Monitorimit të ndikimit në mjedis

Aktivitetet monitoruese do të kenë të bëjnë vetëm me fazën e ndërtimit, meqë në veprim një nga ndikimet e mundshme në mjedis nuk do të përkeqësojë situatën e tanishme.

Aktivitetet do të fillojnë gjatë fazës së mobilizimit, para fillimit të punimeve apo ndonjë aktiviteti real punimesh, në mënyrë që të kemi vlera bazë për t'i krahasuar me vlerat e marra gjatë fazës së ndërtimit.

Aktivitetet do të vazhdojnë gjithashtu edhe pas përfundimit të punimeve, për të verifikuar që ndonjë ndikim gjatë fazës së ndërtimit nuk është me.

Percaktimi me detaje i aktivitetëve do të bëhet si prioritar për përgatitjen e zonës së projektit, dhe do të paraqitet e diskutohet me autoritetet kompetente për miratim.

Të njëjtat autoritete priten të japin direktiva mbi vlerat fillestare për parametrat e monitoruar, në mënyrë që të përcaktojnë nevojshmërinë e masave lehtësuese të parashikuara në kapitullin e mëparshëm.

Në bashkërendim të plotë me Kontraktorin e ndërtimit do të hartohet një plan i kualifikimit të të gjithë personelit që do të impenjohet në sheshin e projektit gjatë kohës së ndërtimit të Strukturas.

Trainimi do të përmbajë njohjen me kushtet ekzistuese të mjedisit, ndikimet potenciale në mjedis nga projekti i ndërtimit, implementimin e masave lehtësuese specifike në minimizimin ose eliminimin e ndikimeve negative dhe masat e përgjithshme mbrojtëse për mjedisin.

Ky plan parashikon masat e përgjithshme mbrojtëse për mjedisin, pra për gjithshka që mund të ndodhë rastësisht apo qëllimisht brenda sheshit që do të përbejë kantierin e ndërtimit të terminalit.

Një plan monitorimi është planifikuar të bëhet për të monitoruar operacionel e germimit dhe depozitimit të materialeve të këtij germimi nëse do të jetë e nevojshme ndonjë mbushje ashtu edhe jashtë këtij territori që duhet të bëhet vetëm në kushte të rrepta monitorimi.

Të specifikuarat kërkesat dhe mënyrat e monitorimit janë dhënë me siper në të cilin për çdo komponent janë dhënë masat lehtësuese si edhe fazat e monitorimit në mënyrë që të jetë sa më të qarta në këtë raport. Përkatësisht mënyrat e monitorimit gjenden në kapitullin e lartpërmendur të listuara si më poshtë vijon:

Tabela 61: Komponentet e monitorimit

Komponenti mjedisor	Metoda	Vendodhja e pikave të matjes/vëzhgimit	Frekuenca e marrjes së mostrave	Përgjegjësia
Ujërat nëntokësor	Marrje mostrash në rrjedhat ujore dhe analizat fiziko-kimike të	Rrjeti piezometrik në venddodhje të përcaktuara	Gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti DRM
Cilësia e ajrit (pluhuri)	Matja e emetimeve	Rrjeti i monitorimit të pluhurit	Sipas ligjeve shqiptare	Kontraktuesi Klienti ARM
Cilësia e ajrit	Sensorë të gazrave	Rrjeti i monitorimit të emetimeve dhe monitorimi i zonave të ndjeshme rreth kantierit	Rregullisht gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit	Kontraktuesi Klienti DRM
Zhurma	Monitorimi i Zhurmës dhe vibrimeve	Pika të përzgjedhura midis burimit të zhurmës/vibrimit dhe receptorëve	Rregullisht për të parë nëse ka tejkalim të normave Monitorim pas hapjes së rrugës (pas 3,6 dhe 9 muajsh).	Kontraktuesi Klienti DRM

Ekologjia	Survejim	Habitatet e reja të sapokrijuara	2 herë në vit në pranverë dhe në dimër për të parë fazën e shtimit të specive në habitatet e reja dhe bimësinë.	Klienti DRM
Peisazhi	Survejim	Zonat e reja të mbjella	Monitorim sipas rastit për të vëzhguar nëse gjithçka ka shkuar sipas parashikimeve	Kontraktuesi Klienti

Qellimi i këtij plani monitorimi është të dokumentojë kushtet mjedisore aktuale si dhe të operacionet e germimit dhe depozitimit të materialeve nga një kendveshtrim teknik dhe mjedisor. Si mini mum ky plan monitorimi, duhet të adresojë vlersimin e kushteve mjedisore aktuale, shperberjen e sedimenteve, analizave mjedisore të mostrave të mate rialeve të germuara, të kualifikojë stafin e programit të monitorimit dhe përgjegjesite e këtij stafi. Në identifikimin e masave zbutese, theksi është vënë në teknikat e parandalimit të ndotjes, të cilat përfshijnë teknologji me të pastra dhe minimizim të mbeturinave që gjenerohen. Teknologjite e identifikuar janë pjesë e një game të gjere teknologjish të përdorura që konsiderohen të jenë praktikë me të mira aktuale për qëllimet e vendosjes të vlerës kufi të cilimeve të gazrave apo pluhurave ndotës.

Programi i monitorimit mjedisor është fokusuar në elementet e mëposhtme:

- ☞ Respektimin e orientimeve të planit të menaxhimit;
- ☞ Respektimin e specifikimeve teknike;
- ☞ Respektimin e legjislacionit Shqiptar dhe Udhëzuesve të Bankes Botërore për ruajtjen e mirëqenies dhe shëndetit të punëtorëve dhe banorëve, sigurimin e tyre etj;
- ☞ Ruajtjen e jetes së punëtorëve dhe banorëve;
- ☞ Respektimin e normave të shkarkimit në mjedis.

11.BENIFITET E PROJEKTI

11.1. Permiresim ne infrastrukture

Tabela 62: Analiza e permiresimeve ne infrastrukture

Fuqitë ➤ Bukuri natyrore unike në Shqipëri ➤ Klimë e mirë ➤ Prodhime bio te standardeve të larta të zonës ➤ Vende të trashëgimisë kulturore dhe të besimit ➤ Komunitet mikpritës dhe me tradita te pasura kulturore ➤ Fermerë të aftë	Dobësitë ➤ Marketim i ulet i zonës dhe vlerave të saj ➤ Marketim i ulet i produkteve të zonës ➤ Mungesë programesh zhvillimit rural ➤ Mungesë e krahut të kualifikuar të punës ➤ Migrim i pandalshëm i banorëve të zonës
Mundësitë ➤ Akses më të madh ne shkolla ➤ Shumfishim i faciliteteve dhe shërbimeve ➤ Hapje vendesh pune gjatë ndërtimit dhe shfrytëzimit ➤ Rritje e vlerës së truallit ➤ Promovim i vlerave të trashëgimisë kulturore dhe bukurive të natyrës ➤ Përfitime nga turizmi ➤ Hapje biznesesh në funksion të fuqizimit të zonës ➤ Zhvillmi i ekoturizmit	Kërcënimet ➤ Ndotja e lumenjve dhe mospastrimi ndër vite i tyre

11.2. Zhvillim ekonomik, punesim dhe rritje e cilesise se jetes

Natyrisht qe ky shtim edhe nga prurje te vendit tone do ndikojte ne menyre te drejtperdrejte ne rritjen e nivelilt te jeteses si pasoje e shtimit te qarkullimit te te ardhurave.

Projekti për përmirësimin e standartit të punës së oshee është i një rëndësie të madhe për të njëjtën gjë përbën një risi dhe favor të madh për qytetarët dhe është gjithashtu një punë e nevojshme duke pasur parasysh kushtet e tanishme të degradimit, siguron se do të dhe vështirësitë në përdorimin e infrastrukturës ekzistuese.

11.3. Analiza SWOT

Perfitimet ekonomike nga turizmi

Tabela 63: Zhvillimi social-ekonomik

Fuqitë ➤ Popullsia e re në moshë ➤ Tradita të mira familjare ➤ Të ardhura nga emigracioni ➤ Kapacitet për tu përshtatur me të reja dhe për të mbijetuar	Dobësitë ➤ Migrimi i trurit drejt qendrave të mëdha ➤ Sistem i dobët i shërbimit të OSHEE ➤ Të ardhura të pakta në NJQV ➤ Pak OJF të shërbimeve komunitare dhe sociale
Mundësitë ➤ Akses më i madh në shërbime ➤ Mundësi për ngritje qendrash për trajnime në fushën e shërbimit dhe shkollimit ➤ Nxitje për mësimin e gjuhëve të huaja ➤ Përmirësim i arsimit profesional ➤ Përmirësim i kujdesit shëndetësor ➤ Rikthim i popullsisë së migruar	Kërcënimet ➤ Financim i pamjaftueshëm për arsimin ➤ Shërbimi shëndetësor aktual jo në nivelin e kënaqshëm ➤ Politika jo të qarta të zhvillimit rajonal

Si përfundim:

-Duke parë, studiuar dhe verifikuar në vend sheshin e ndërtimit, projektin e realizimit të këtij objekti, anën funksionale të tij, masat që janë parashikuar të merren dhe duhen të zbatohen konstatohet se kryerja e këtij aktiviteti, nuk sjell e nuk do të sjellë pasoja të mundshme negative në mjedis.

12.KONKLUZIONE

12.1. Ndikimet e mundshme negative në mjedis

Nga analiza e ndikimeve të mundshme negative në mjedis të projektit sipas fazave të zbatimit të tij, por edhe nga plani i masave zbutëse, del qartë se disa nga ndikimet kanë karakter të pakthyesëm.

Në analizë përfundimtare, projektet e propozuara janë në përputhje të plotë me planet e zhvillimit të zonës. Rikonstruksioni i objekteve, do të realizohet në sipërfaqe të shfrytëzuar më parë, duke mos ndryshuar koeficientin e shfrytëzimit të truallit, kjo nuk do të ndikojë në florë dhe faunë. Kjo, pasi në këtë zonë nuk ka lloje të kërcënuara apo me status të veçantë të ruajtjes në kontekstin lokal dhe kombëtar.

Ndikime të tjera janë emetimet e pluhurave, gazeve apo zhurmave gjatë fazës së ndërtimit të objektit, si dhe gjatë punimeve për krijimin segmenteve të qarkullimit, si dhe gjatë sistemimit të sipërfaqeve të gjelbra përreth. Këto emetime kanë aftësi vepruese të limituar në kohë. Gjithsesi, ndonëse këto janë ndikime të përkohëshme dhe të një shkallë më të ulët, zbatuesi i projekteve është i detyruar të zbatojë planin e masave zbutëse për to.

12.2. Përparësitë e projektit

Projekti është në përputhje me planin e zhvillimit Urban dhe PDV së miratuar nga Bashkia Durrës, që është dhe pjesë integrale e Planit të Përgjithshëm Kombëtar dhe që synon të nxisë përdorimin dhe zhillimin e qëndrueshëm të zonës në vlerësim.

- Sheshi ben pjese ne zonen urbane e identifikuar si zonë me perspektiv për zhvillim dhe do te rizevillohet per destinacion banim dhe sherbim
- Janë marra masa ne projekt për shtimin e sipërfaqes së gjelbërt dhe rekreative;
- Infrastruktura rrugore dhe rruga e aksesit për në objekte është e gatshme, konkretisht rruga egzistuese "Pavarësia",
- Gjatë projektimit të strukturave të objekteve janë konsideruar materialet dhe punime miqësore me mjedisin;
- Objekti nuk ndryshon destinacion sipas PPVdhe PDV
- Në projekte parashikohen masa shtesë për sigurinë në objekte;
- Projekti vetë është i konceptuar në harmoni dhe në një linjë me tipologjine e ndërtesave ekzistuese përreth.

13.REKOMANDIME

1. Gjate procesit te ndertimit ne zbatim te projektit te hartuar nga specialiste te fushave perkatese te mos preket apo perdoret siperfaqe sheshi jashte nga ajo e planifikuar.
2. Te behet kujdes i vecante gjate ndertimit per trajtimin e mbetjeve te ndertimit me grumbullim ne nje vend te caktuar dhe evadim brenda dites ne vendin e caktar me pare nga njesia vendore
3. Te behet kujdes i vecante ne menyre qe te mosndotet siperfaqja e tokes nga hedhja e perzierjeve te ndryshme me ujin, e rerave, gelqeres apo cimentos etj.
4. Te zbatohet rregullat teknike dhe masat e sigurimit teknik ne pune gjate ndertimit ne menyre qe te evitohet ne maksimum ndonje aksident i mundshem.
5. Te zbatohen rregullat e MNZ-se.
6. Te perdoret personel i kualifikuar dhe i instruktuar.
7. Te mos zihet as perkohesisht rruga apo sheshi jashte planifikimit me pare.
8. Te zbatohet ne cdo faze legjistacioni ne fuqi si gjate ndertimit ashtu edhe gjate funksionimit te kesaj veprimtarie.
9. Ne cdo rast avarie te mundshme te njoftohen menjehere strukturat perkatese per marrjen e masave ne menyre urgjente.

Perfaqesuesi i Grupit te punes te Hartimit te Raportit te VNM-se
Ekspert i Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis Vendim Nr.122, nr.5244 Prot.,
dhe

Nr. identifikues 581 dt.23.06.2017

Ing. Gezim ISLAMI