



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AGJENCIA E PROKURIMIT PUBLIK
AUTORITETI PORTUAL DURRËS**

**PORTI I RI TREGTAR I INTEGRUAR I DURRËSIT NË
PORTO ROMANO - FAZA I**

Volumi III

Shtojca 7.1 Fushëveprimi

Tabela e Përmbajtjes

1	PREZANTIMI.....	2
1.1	Sfondi.....	2
1.2	Vizioni	2
1.3	Faza 1 e zhvillimit dhe procesit të tenderit	2
1.4	Objektivi i këtij dokumenti	2
2	FAQJA E PROJEKTIT PORTO ROMANO	3
2.1	Vendndodhja e sitit	3
3	FUSHËVEPRIMI I PUNËS	4
3.1	Të përgjithshme	4
3.2	Gërmimi dhe bonifikimi	4
3.3	Përmirësimi dhe mbushja e tokës	5
3.4	Kanalet dhe mbulesa.....	6
3.4.1	Dallgëkthyesi Verior.....	7
3.4.2	Mbulesa dhe mbrojtje nga gërvishtja.....	8
3.4.3	Dallgëkthyesi Jugor	10
3.5	Kalata.....	11
3.6	Mbështetja e infrastrukturës dhe pajisjeve	12
4	ORARI I ZBATIMIT.....	12

1 PREZANTIMI

1.1 Sfondi

Qeveria e Shqipërisë planifikon ta kthejë Portin ekzistues të Durrësit në një qendër urbane për zhvillimin e pasurive të paluajtshme, turizmin dhe transportin detar të pasagjerëve. Në përputhje me vendimin nr.1 datë 14 tetor 2020 të Këshillit Kombëtar të Territorit për miratimin e "Planit Sektorial Kombëtar për Transportin Detar dhe Infrastrukturën Portuale", qeveria shqiptare po planifikon zhvendosjen e aktiviteteve aktuale portuale në zonën industriale të Spitallës. , në Porto Romano, rreth 10 km në veri të Durrësit .

Në Porto Romano ka tashmë dy terminale detare që trajtojnë sasi të mëdha të lëngshme dhe ngarkesa të përgjithshme. Prandaj, objekte shtesë portuale do të zhvillohen në Porto Romano për të lejuar transferimin e shumicës së trafikut të mallrave nga Porti i Durrësit në Porto Romano. Porti i Durrësit më pas do të mbyllet për të gjithë trafikun e mallrave, përveç trageteve Ro-Ro, trageteve Ro- Pax , anijeve turistike dhe anijeve argëtuese. Tragetet Ro-Ro dhe Ro- Pax pritet të transferohen në portin e ri në të ardhmen.

1.2 Vizioni

Vizioni për zhvillimin e portit të ri përmbledhet si më poshtë:

- Porto Romano do të jetë një port i klasit botëror , ndërkombëtar, teknologjikisht i avancuar dhe efikas, i "gjelbër" në ujëra të thella, i cili do të trajtojë ngarkesat e parashikuara në të ardhmen në det për Shqipërinë dhe rajonin më të gjerë.
- Ai do të formojë një qendër për zhvillimin e logjistikës dhe zhvillimit tregtar të lidhur me portin në zonën e Durrësit dhe Tiranës dhe do të jetë një qendër për trajtimin e ngarkesave tranzit për vendet fqinje.
- Zhvillimi i një porti të ri mallrash me shumë qëllime në Porto Romano është një projekt kritik për Shqipërinë në aspektin e lidhjes së tregut kombëtar, konkurrencës dhe potencialit të rritjes socio-ekonomike.

1.3 Faza 1 e zhvillimit dhe procesit të tenderit

Porti do të realizohet në fazë. Faza e parë e zhvillimit (Faza 1) do të përfshijë zhvillimin e një terminali kontejnerësh me dy shtretër.

Tenderi për kontratën e parë të ndërtimit për zhvillimin e Fazës 1 do të përbëhet nga sa vijon:

1. Një fazë parakualifikimi në të cilën ofertuesit e mundshëm mund të parakualifikohen me kusht që të plotësojnë një sërë kriteresh të paracaktuara teknike dhe financiare
2. Një fazë ofertimi me një fazë në të cilën ofertuesit e parakualifikuar mund të dorëzojnë ofertën e tyre e cila do të vlerësohet bazuar në një numër kriteresh teknike dhe financiare të paracaktuara

1.4 Objektivi i këtij dokumenti

Ky dokument synon t'u sigurojë ofertuesve të mundshëm informacionin e kërkuar mbi objektin e kontratës së parë (Kontratës) për t'i lejuar ata të marrin një vendim të informuar nëse do të marrin pjesë ose jo në tenderin e ndërtimit 2-fazor. Informacion më të detajuar mbi fushën teknike të punës do t'u jepet ofertuesve të parakualifikuar si pjesë e fazës së tenderit.

2 FAQJA E PROJEKTIT PORTO ROMANO

2.1 Vendndodhja e sitit

Porto Romano ndodhet në $41^{\circ} 23'N$ $9^{\circ} 25'E$ në bregun lindor të detit Adriatik. Ndodhet në një gji midis kodrës veriore të fundit 90 m të lartë në Durrës (kodra e portit) dhe kodrës së parë të Bishtit . “Bishti i Pallës “ (Figura 2-1). Ndodhet rreth 10 km në veri të Portit të Durrësit .



Vendndodhja e Porto Romanos siç përcaktohet me Vendimin Nr.1 datë 14 Tetor 2020 të Këshillit Kombëtar të Territorit (KKT) është paraqitur në Figurën 2-2.



Figura 2-2: Termialet ekzistuese & kufijtë tregues të portit të ri, Burimi: DPA

3 FUSHËVEPRIMI I PUNËS

3.1 Të përgjithshme

Fusha e punës për kontratën përfshin:

- Kanalet e afrimit, porti i jashtëm duke përfshirë zonën e kthesës/manovrimit të anijeve dhe pellgun e portit lindor
- Dallgekthyesi verior
- Rehabilitimi dhe zgjerimi i ujësjellësit jugor
- Shpatet e rikuperuara rreth pellgut të portit lindor
- Mbushja e tokës për zhvillimin e terminalit duke përdorur materiale të përshtatshme mbushëse së bashku me punimet e përmirësimit të tokës që përfshijnë kolona guri dhe ngarkim paraprak
- Kalata me dy shtretër
- Ndihma për lundrimin
- Ndërtesat (ndërtesa e administratës dhe ndërtesat e zonës para portës)
- Drenazhet e ujrave të shiut, furnizimi me ujë të pijshëm dhe furnizimi me ujë zjarri së bashku me stacionet përkatëse të depozitimit dhe pompimit, furnizimi me tension të mesëm të ndërtesave, ndriçimi i rrugëve dhe gardheve, lidhja me një nënstacion kryesor që do të ndërtohet nga të tjerët, komunikimet e të dhënave dhe zanore, rrethimi dhe porta kryesore së bashku me sigurinë e lidhur.
- Rruga e hyrjes

3.2 Gërmimi dhe bonifikimi

Kërkohet pastrimi për të sjellë kanalin e hyrjes, pellgun e kthesës dhe pellgun lindor në thellësinë e kërkuar. Shtrirja e gërmimit në përgjithësi mund të ndahet në komponentët e mëposhtëm:

1. Gërmimi i kanalit të afrimit dhe i një pjese të pellgut të kthesës, i përbërë kryesisht nga gurë balte, llambë dhe gur ranor. Materiali i sipërm i shtratit të detit është i gërryer dhe përshkruhet si "(shumë) i dobët" dhe "shumë i thyer". Më poshtë, ai përshkruhet si "mesatarisht i dobët" dhe "i thyer". Materiali i gërmuar ka peshë të ulët vëllimore, forcë të ulët dhe qëndrueshmëri shumë të ulët. Materiali ka rezistencë të ulët dhe rezistencë ndaj gërryerjes, mund të shtypet relativisht lehtë dhe është subjekt i degradimit dhe shpërbërjes.
2. Gërmimi i pjesës së mbetur të pellgut të kthesës, pellgut lindor dhe kanalit të murit të kalatës, kryesisht i përbërë nga rërë (baltë) dhe baltë ranore. Sipërfaqja e tokës përbëhet nga "tokë e bërë" (zhavorr, rërë, argjilë) dhe argjilë e butë. Dendësia e shtresave të rërës varion nga e lirshme në shumë e dendur. Përmbajtja e imët e shtresave të rërës është relativisht e lartë (zakonisht >15%, deri në 80%).
3. Gërmimi i llogoreve për ndërtimin e valëve.
4. Gërmimi i një aksesi lundrues në shtratet e bankinës së lëngshme AV Gas. Shtrirja e detajuar për këtë ende duhet të diskutohet dhe të bihet dakord me operatorin e terminalit dhe përdoruesit.

Nivelet minimale të parashikuara të gërmimit janë:

- Kanali i afrimit dhe pellgu rrotullues: -15.5m CD
- Baseni Lindor: -13.7m CD
- Xhep për pastrimin e murit të kalatës rreth -16.4 m CD
- Gërmimi i kanalit për ndërtimin e valëve veriore deri në -11.0 m CD
- Gërmimi i kanalit për ndërtimin e valëve jugore rreth -11,1~11,6 m CD

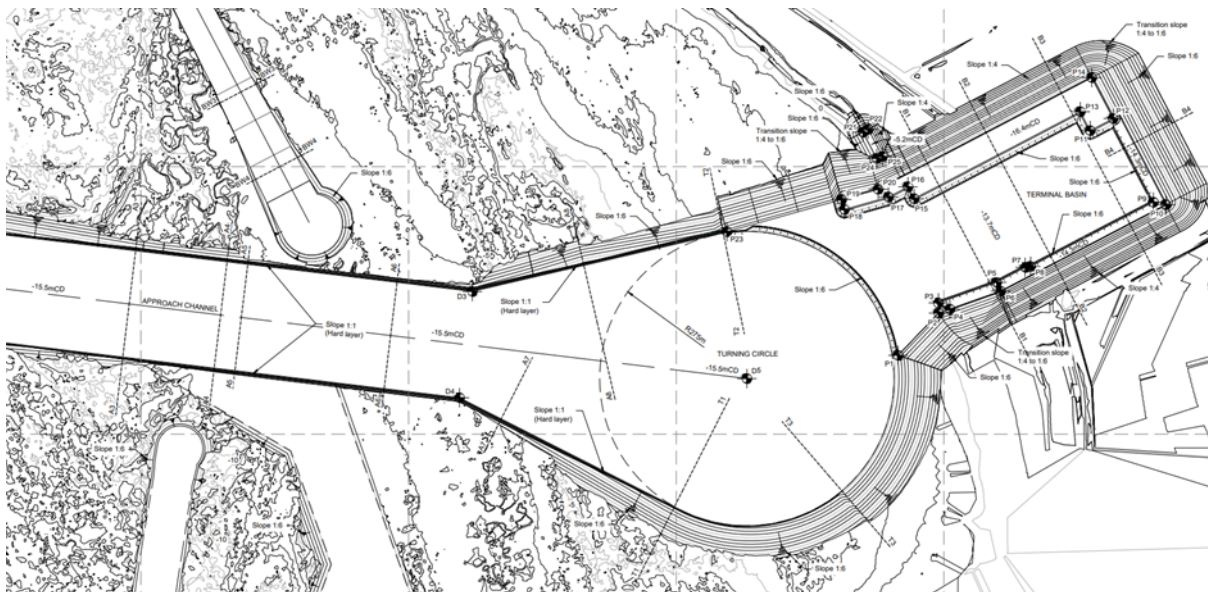


Figura 3-1: Kanalet e gërmuara, zonat e kthesës dhe pellgu

Shtrirja e pastrimit dhe rikuperimit është paraqitur në mënyrë indikative në Figurën 3-1:

- Materiali që do të gërmohet përbëhet nga materiali i butë (rërë silty) dhe materiali më i fortë (ranor i thyer/gur baltë)
- Përmbajtja e imët e materialit të gërmuar, si për materialin më të fortë ashtu edhe për atë më të butë është mesatarisht i lartë (>15%, deri në 80%).
- një asgjësim në det të hapur merret si zgjidhja bazë për asgjësimin e materialit të gërmuar.
- Zona e depozitimit në det të hapur e identifikuar nga Punëdhënësi ka një sipërfaqe prej 4x4 km dhe ndodhet afërsisht 7 km larg vendit të gërmimit (~ zona e depozitimit nga qendra në rrethin e kthesës qendrore). Materiali i gërmuar duhet të hidhet nën konturin CD -30 m .
- Parashikohet që mbushja e kërkuar e bonifikimit për punimet do të merret nga burime të jashtme (tokësore ose detare).

Vëllimet treguese in-situ janë:

Zona	Thellësi e re [m CD]	Vëllimi i prerjes [in-situ m3]
Kanali i afrimit dhe pellgu i kthesës	-15.5	6,140,000
Baseni Lindor	-13.7	2,960,000
Xhep për pastrimin e murit në kalatë	-16.4	141,000
Kanali i hyrjes në bankinë me shtrat të lëngshëm	Përcaktohet me operator	197,000
Faza 1 totale (fillestare)		~ 9,435,000

3.3 Përmirësimi dhe mbushja e tokës

Figura 3-2 tregon zonat të cilat do të kërkojnë përmirësim të konsiderueshëm dhe mbushje të tokës. Përmirësimi i tokës do të kërkohet për të sjellë vendosjen afatgjatë (diferenciale) brenda kufijve të pranueshëm dhe për të stabilizuar shpatet e gërmuara. Niveli përfundimtar i terminalit është afërsisht +4 m CD.

Zonat e mbushjes do të ngarkohen me rreth 5 m shtesë.

Përafërsisht 43,000 kolona guri do të instalohen në zonën e kalatës dhe shpatet e rikuperuara të pellgut lindor dhe zonat e ndërtimit.

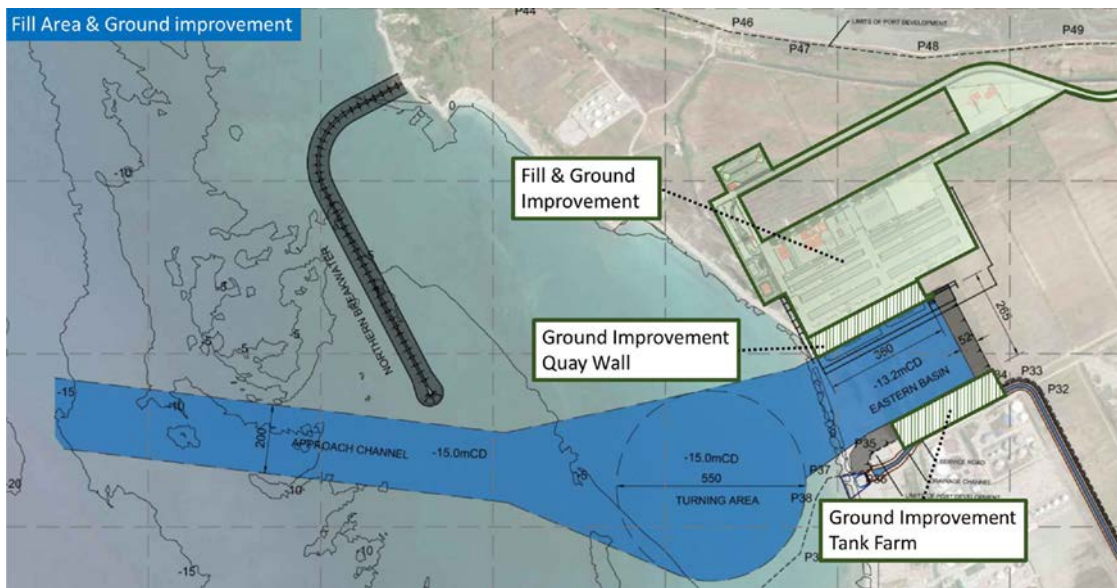


Figura 3-2: Vendndodhjet treguese të zonave të mbushjes së bonifikimit dhe përmirësimit të tokës

3.4 Kanalet dhe mbulesa

Funksioni kryesor i dallgëkthyesve është sigurimi i pellgut të portit me strehë nga valët. Të dy dallgëkthyesit veriore dhe jugore janë dallgëkthyes me kreshtë të ulët.

Shtresa e veshjes mbron skajet e gërmuara buzë ujit të pellgut lindor. Këto veprojnë si një barriërë mbrojtëse kundër përmytjeve dhe erozionit dhe sigurojnë qëndrueshmërinë e skajeve të pellgut.

Mbrojtja kundër gërryerjes sigurohet në pellgun e portit për të parandaluar ose minimizuar erozionin e shtratit të detit të shkaktuar nga rrymat dhe dallgët dhe për të mbrojtur stabilitetin dhe integritetin e kalatës.

Një vështrim i përgjithshëm i fushës së punës së valvulave dhe mbulesës është paraqitur në figurën 3-3.

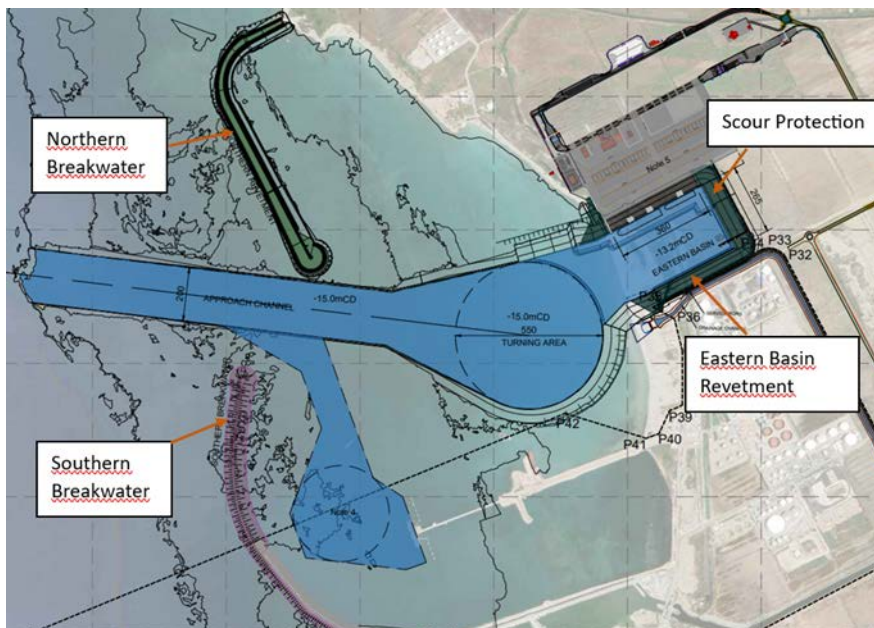


Figura 3-3: Vendndodhja treguese e valëzimit verior, jugor, mbulesave dhe mbrojtjes kundër gërvishtjeve

3.4.1 Dallgëkthyesi Verior

Dallgëkthyesi verior 1,065 m i gjatë ndahet në katër seksione (gjatësi 150m, 265m, 360m & 290m) të seksioneve të ndryshme tërthore dhe zonës së kthimit (Figura 3-4 - Figura 3-6). Zona e kthimit e dallgëkthyesit veriore ka një dritë lundrimi.

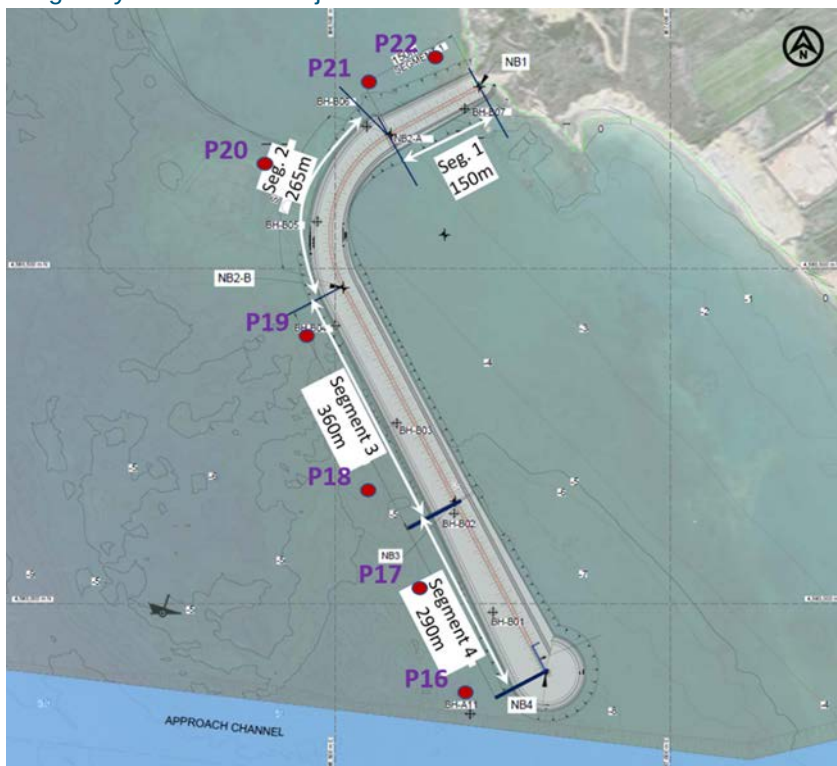


Figura 3-4: Vështrim i përgjithshëm i seksioneve të ndryshme të kryqëzimit verior

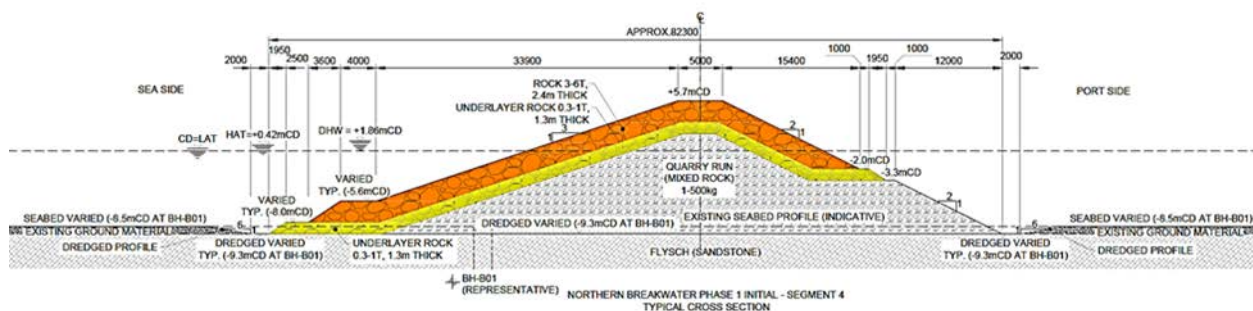


Figura 3-5: Sektion tërthor tipik i segmentit 4 (Ujërat e valëzuara veriore)

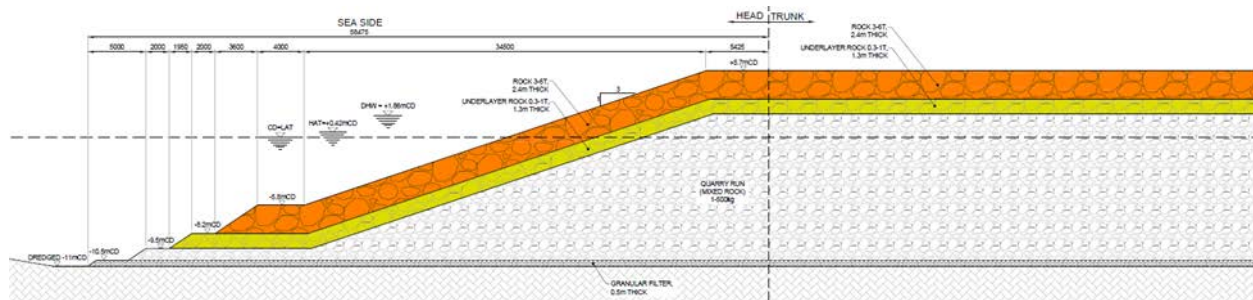


Figura 3-6: Sektion tërthor tipik i Dallgekthyesit Verior, pjesa e sipërme

3.4.2 Mbulesa dhe mbrojtje nga gërvishtja

Skajet e pellgut lindor të vendosura në terminalin e kontejnerëve mbrohen me mbulesa dhe mbrojtje nga gërvishtjet dhe dyshekë betoni (nën kalatë). Mbulesat ndahen në gjashtë seksione të ndryshme (). Madhësia e armaturës varion nga 40-200 kg në fund të pellgut deri në 1-3 ton në këndin verior të hyrjes së pellgut.

Karakteristikat kryesore të projektimit të mbulesës dhe mbrojtjes nga gërvishtja janë:

- Kërkohet një pjerrësi 1:3 për segmentet 2, 5 dhe 6 për shkak të kufizimeve hapësinore. Pjerrësia e segmenteve 3 dhe 4 janë projektuar për një pjerrësi 1:4. Këndi maksimal i pjerrësisë së gërmimit nën ujë është 1:6, dhe për këtë arsye nevojiten përmirësime të tokës për të shkurtuar pjerrësinë në 1:3 dhe 1:4.
- Mbrojtja horizontale e gërvishtjes në kalatë përbëhet nga një shtresë armaturë 40-200 kg për të gjithë gjatësinë e kuvertës. Kërkohet një gjeotekstile ndarëse për të krijuar një filtër të mbyllur midis materialit të shtratit dhe shtresës së armaturës.
- Këndi verilindor i pellgut (segmenti 3) kërkon mbrojtje ndaj gërvishtjeve të ngjashme me segmentin 2 me të njëjtën shtresë armaturë 40-200 kg për të mbrojtur kundër erozioni për shkak të rrjedhës së shaktuar nga anijet .
- Mbrojtja e pjerrësisë nën kalatë kërkon dyshekë betoni, për shkak të strukturës së hapur të kalatës dhe shtyllave.
- Mbulesa e segmentit 1 përfshin një shtresë të blinduar me një shkallë prej 1-3 ton për mbrojtje kundër ngarkimit të valëve. Ky segment është i rëndësishëm për ruajtjen e stabilitetit dhe akomodimin e kalimit nga pjerrësia e kalatës prej 1:3 në pjerrësinë e kanalit të aksesit të gërmuar prej 1:6. Një kanal (hendek) është projektuar rreth qoshes për të patur një gisht të qëndrueshëm për pjerrësinë rreth qoshes.

3.4.3 Dallgëkthyesi Jugor

Funksioni kryesor i dallgëkthyesit jugor është të reduktojë energjinë e valës në shtratet e propozuara dhe të sigurojë strehë për pellgun e portit. Dallgëkthyesi ekzistues i dëmtuar jugor do të rehabilitohet dhe ai i ri do të shtrihet në veri për të siguruar mbrojtjen e kërkuar nga valët. Nuk kërkohet një rrugë hyrëse në valën e valës. Ekziston një dritë navigimi në seksionin kthyes të segmentit të zgjatur të dallgëkthyesit jugor.

Prerjet tipike tërthore janë paraqitur në Figurën 3-11 - Figura 3-13.

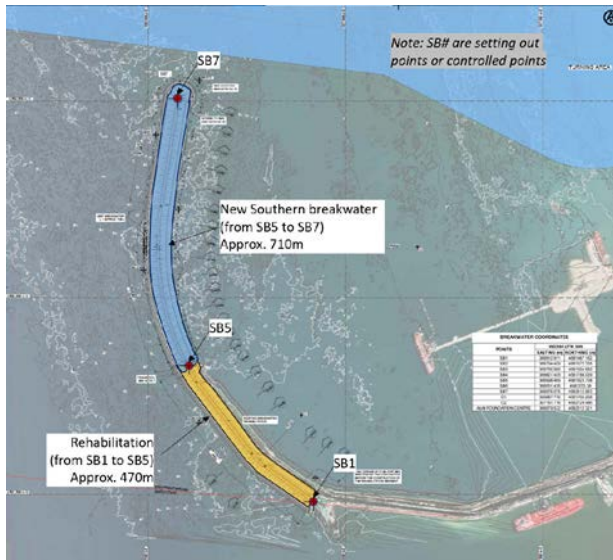


Figura 3-10: Vështrim i përgjithshëm i Dallgëkthyesit Jugor

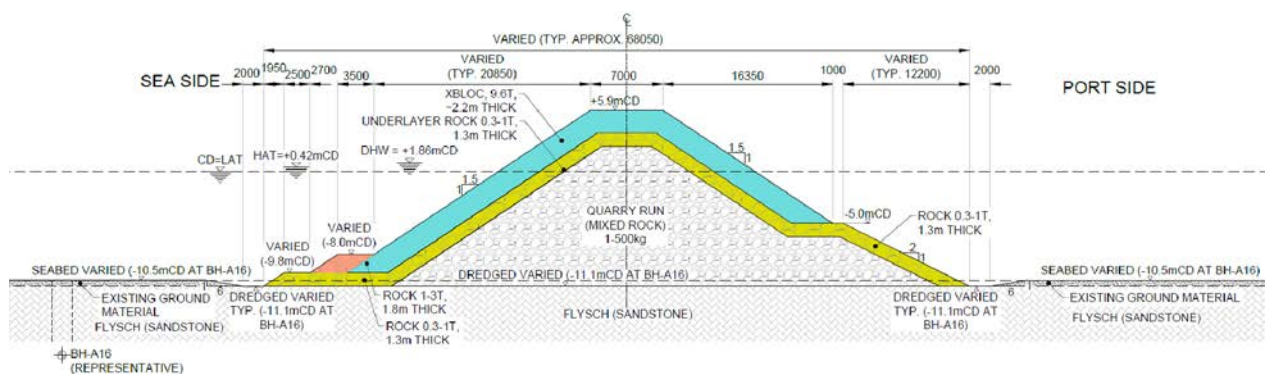


Figura 3-11: Seksion terthor tipik për segmentin e trungut të dallgëkthyesit jugor

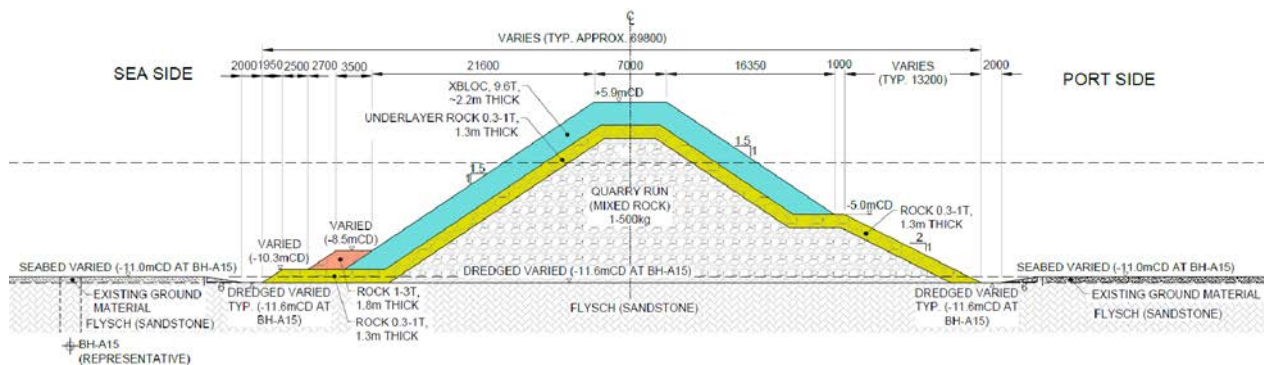


Figura 3-12: Sektion tërthor tipik për segmentin të trungut të dallgëkthyesit jugor

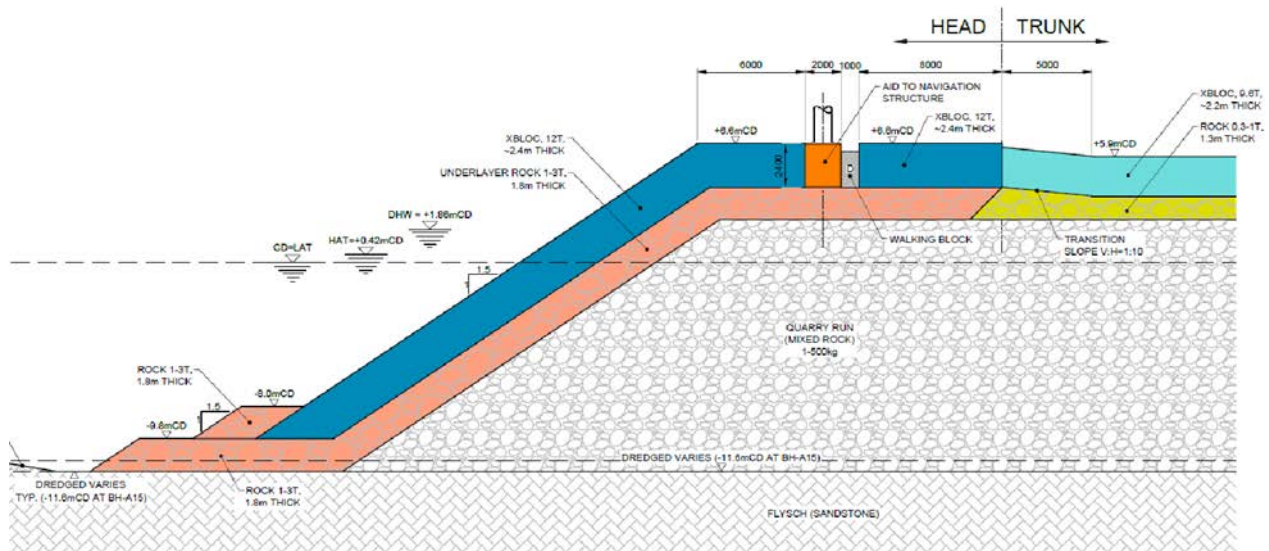


Figura 3-13: Sektion tërthor tipik për seksionin kthyes të dallgëkthyesit jugor

3.5 Kalata

Një kalatë 360 m e gjatë është planifikuar përgjatë skajit verior të pellgut lindor (Figura 3-14). Kalata do të përdoret për ngarkimin dhe shkarkimin e anijeve me kontejnerë dhe është projektuar si një strukturë kuvertë e varur me grumbull të hapur si më poshtë:

- Shtylla betoni të hedhura në vend për shkak të kapacitetit të kufizuar mbajtës të tokës me një nivel poshtëm në rreth -70 mCD.
- Përmirësimi i tokës me kolona guri përgjatë shpatit nën kalatë me rreth 20% zëvendësim (me kolona guri) mbi një gjerësi prej 125m dhe në një thellësi prej -35mCD.

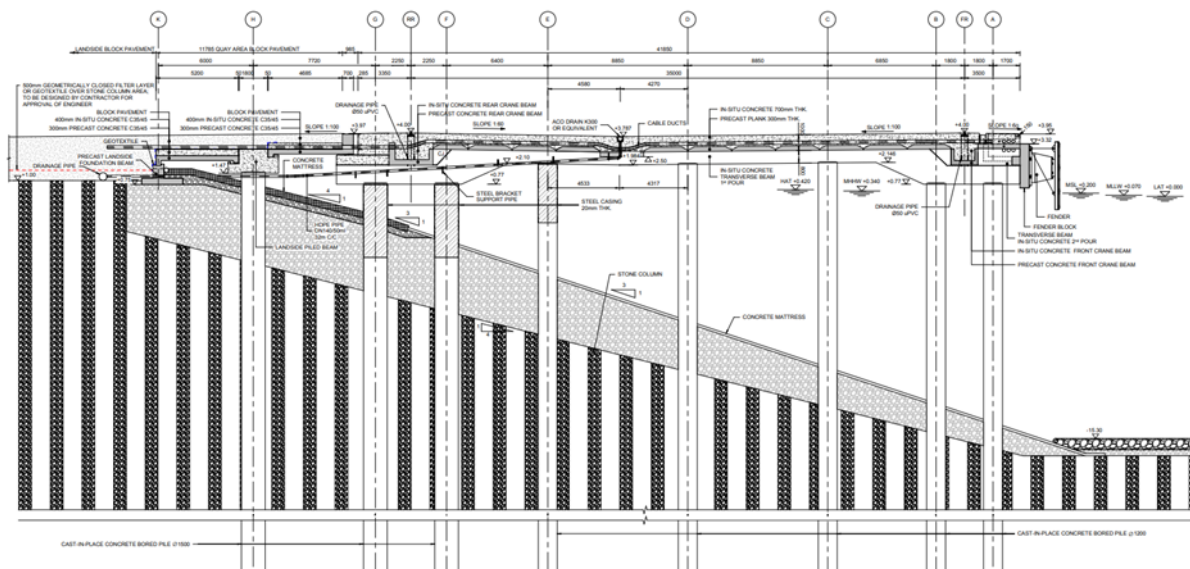


Figura 3-14: Seksion terthor tipik i strukturës së kalatës

3.6 Mbështetja e infrastrukturës dhe pajisjeve

Infrastruktura mbështetëse do të sigurohet sipas kontratës si më poshtë:

- Ndihma në lundrimin
- Rruga hyrëse që përfshin një karrexhatë të dyfishtë afërsisht 2.8 km të gjatë së bashku me kryqëzimet dhe rrethrotullimin, dhe zonën e parkimit para portës dhe ndriçimin rrugor që lidhet me autostradën publike ekzistuese
- Porta kryesore e përbërë nga 5 korsi me porta
- Objektet e zonës para portës - 4 godina prej 328 m², zyra e regjistrimit para portës 233 m² dhe dhoma e kontrollit prej 95 m² së bashku me lidhjet e shërbimeve komunale
- Ndërtesa administrative e përbërë nga një strukturë kornizë njëkatëshe prej betoni të armuar me një ?? m² sipërfaqe kati dhe një qendër e vecante të dhenash së bashku me lidhjet e shërbimeve
- Furnizimet me energji elektrike që përbëhen nga dy nënstacione 20kV/0.4KV, kabllo etj. për stacionet e pompimit të ujit, portën kryesore, ndërtesat para portës, ndërtesat e administratës, rrethojën dhe ndriçimin rrugor
- Lidhjet me kablo me një nënstacion kryesor 110kV/20kV që do të ndërtohet, pajisjet dhe vihet në punë nga të tjerë
- Depozitat e depozitimit të ujit të pijshëm dhe zjarrit, stacionet e pompimit dhe tubacionet që furnizojnë ndërtesat
- Impianti i trajtimit të ujërave të zeza dhe lidhja e kanalizimeve me ndërtesat e administratës
- Drenazhimi i ujërave të stuhisë
- Gardh sigurie rreth zonës rreth 4000 m i gjatë.

4 ORARI I ZBATIMIT

Kohëzgjatja e parashikuar e kontratës është 1220 ditë.