

(FAZA PROJEKT IDE)

RAPORT TEKNIK

“RRUGA PORTI I JAHEVE - BYPASS ORIKUM -DUKAT (URA E SHEN
ELIZES)”

Tabela e permbajtjes se Raportit Teknik

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Hyrje..... | 2 |
| 1.1 | Situata aktuale e infrastrukturës rrugore të zonës | 2 |
| 1.2 | Prezantim i përgjithshëm i projektit | 3 |
| 2 | Projekti..... | 4 |
| 2.1 | Synimet/Objektivat | 4 |
| 2.2 | Objekti i punës | 5 |
| 2.3 | Perfitime Strategjike dhe Operacionale te Projektit | 5 |
| 3 | Analiza teknike | 7 |
| 3.1 | Analiza teknike (Projekti teknik/Zgjidhja teknike/Fizibiliteti teknik) | 7 |
| 3.2 | Standartet Teknike të Rrugës..... | 13 |
| 3.3 | <i>Masat inxhinierike</i> | 17 |
| 4 | Vlerësimi i Ndikimit në Mjedis | 18 |
| 4.1 | Hyrje | 18 |
| 4.2 | Objektivat e VNM..... | 18 |
| 4.3 | Legjislacioni | 19 |
| 4.4 | Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis | 19 |
| 4.5 | Vlerësimi I Ndikimit Social Dhe Mjedisor | 21 |

1. HYRJE

1.1 Situata aktuale e infrastrukturës rrugore të zonës

Rruga nga Orikumi në Dukat aktualisht ka një gjatësi prej 16 km. Duke u nisur nga Orikumi ajo përshkron fshatrat e Dukatit dhe Dukatit të Ri, dhe përfundon në lokacionin Ura e Shën Elizes në Dukat. Në vitet e fundit zona e bregdetit jugor ka qenë pjesë e një plani për rinovimin e përgjithshëm të infrastrukturës për të nxitur zhvillimin e turizmit bregdetar në këto zona. Riviera shqiptare e bregdetit Jonian paraqet karakteristika të rralla. Rrugët që kalojnë në këto treva kanë qenë arteriet më të rëndësishme për komunikim që në kohët e lashta dhe vazhdon të jenë të tilla deri në ditët e sotme. Riviera ofron gjithashtu shumë zona të përshtatshme banimi për njerëzit dhe gjithashtu njihet si një zonë e pasur arkeologjike. Kërkimet arkeologjike dhe studimet e deritanishme kanë sjellë një informacion të pasur arkeologjik duke përfshirë shumë zona apo gjetje që ruhen të izoluar. Në afërsi të përroit "Rrugët e Bardha", në buzë të detit Jon, ndodhen rrenojat e vendbanimit të lashtë Ilir Paleste (Palasa e sotme), që me këtë emër njihet që nga shekulli i II p.e.s. Fshatrat e Bregut të Detit janë të pasur edhe me ndërtime të lashta të kultit. Njëmijë e pesëqind vjeçare është Kisha Katolike e Himarës. Vetëm Dhërmiu është fshati me mbi 30 kisha e 3 manastire. Shtëpi të mëdha e të bukura me arkitekturë karakteristike ka në të gjithë fshatrat e kësaj zone.

Gjithashtu plazhet e zhavorrit janë një tipar tjetër dallues, që e dallon plotësisht nga plazhet e detit Adriatik. Tarracat janë një element tjetër i relievit, tepër karakteristik i Bregut të Detit, që i marrë si element i veçantë është ndoshta simboli më i mirë i punës së ndërmarrë nga bregasi për të rrëmbyer natyrës edhe grimcën më të vogël si dhe për të ruajtur tërë atë që ka krijuar me po aq mund e djersë. Proçese të fuqishme tektonike dhe veprimi shkatërrues i dallgëve të detit kanë krijuar një vijë bregdetare të gjarpëruar. Shumë gadishuj të vegjël, kepa, gjire, kanione, shpella dhe limane i japin Bregut të Detit një bukuri të rrallë dhe unike si dhe vlera të mëdha turistike. Në afërsi të këtij rajoni janë vende ku mund të shijohet si natyra piktoreske dhe e pasur e kësaj treve.

Projektet në këtë zonë janë financuar kryesisht nga Qeveria e Shqipërisë me njësitë lokale përkatëse. Në këtë segment, rruga ka një gjerësi mesatare prej 6.0 m, në pjesën dërmuese ndjek gjurmën e vjetër dhe ka një shpejtësi mesatare 30-35 km/orë. Menjëherë pas asfaltimit të saj filluan të shfaqen probleme në aksin rrugor. Në kilometrin 7 të rrugës nga Orikumi (Dukat) ka probleme stabiliteti dhe rreshqitje të aksit rrugor. Në këtë segment paraqiten shumë problematika si: shpejtësia që nuk i kalon 40 km/h, ka shumë pika rreziku që janë burim aksidentesh – sidomos zona që kalon përmes fshatrave, çka do të thotë që gjatë sezonit turistik pushuesit bllokohen vazhdimisht dhe në ditët e pikut me orë të tëra. Ndërsa në vitin e fundit po ndërtohet edhe pjesa e rrugës nga Vlora në Orikum (bypassi i Vlorës). Ky projekt do të përmirësojë ndjeshëm uljen e trafikut në këtë zonë.

Pavarsisht ndërhyrjeve që janë bërë në vitet e fundit gjendja e rrugës Orikum -Dukat paraqitet e degraduar ose e papërshtatshme për ti bërë ballë kërkesave ekonomike-sociale dhe turistike të zonës. Gjatë stinës së verës përgjatë gjatësisë së saj ndeshemi me formimin e kolonave të trafikut

automobilistik. Ndërsa gjatë stinës së dimrit kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti përkeqësohen duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të.

1.2 Prezantim i përgjithshëm i projektit

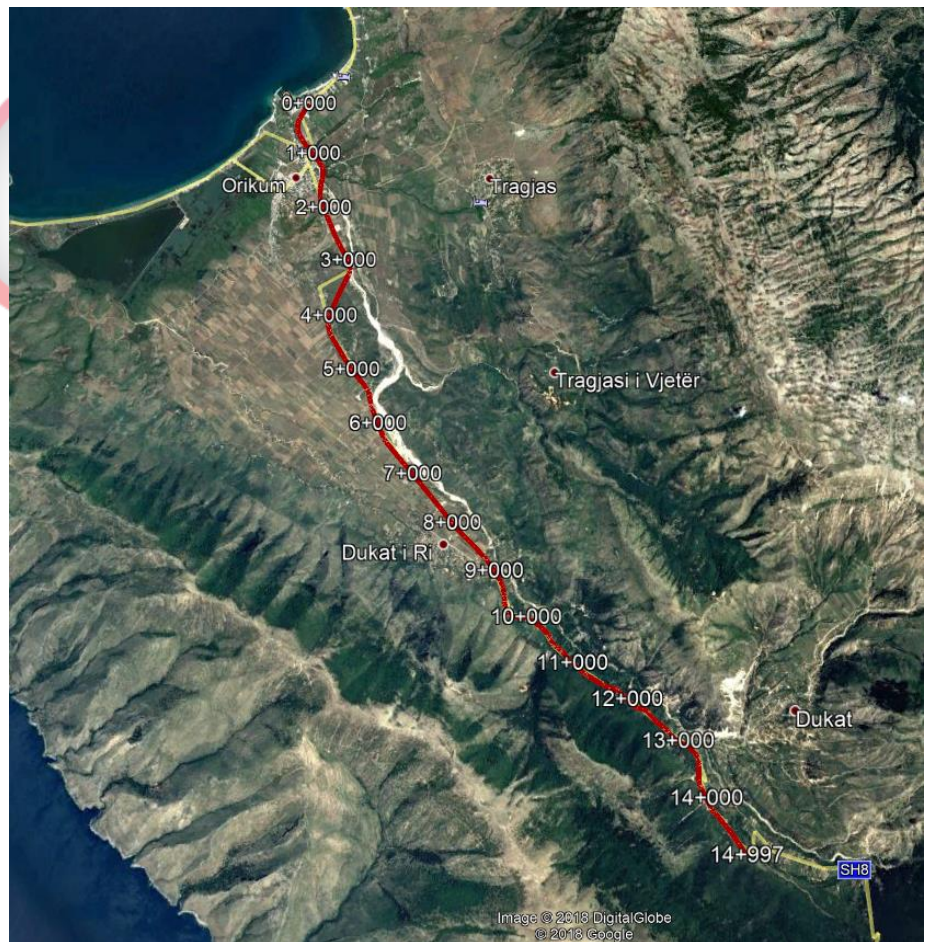
Në këtë propozim përshkruhet ndërtimi i një rruge prej 14.7 km, e cila fillon në rrugën e Portit të Jahteve, për të kaluar më pas në Bypass Orikum dhe përfundon në Dukat (Ura e Shën Elizes).

Rruga që përdoret për ndërlidhjen e zonave bregdetare të jugut për mjetet e transportit nga Orikumi në Dukat deri në lokacionin e quajtur Ura e Shën Elizes sot është e degraduar dhe me gjatësi 16 km. Gjatë stinës së verës përgjatë gjatësisë së saj ndeshemi me formimin e kolonave të trafikut automobilistik. Situata e krijuar kryesisht nga fluksi i madh i turistëve në këtë zonë. Ndërsa gjatë stinës së dimrit kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti, lidhur ngushtë me karakteristikat gjeografike të zonës, përkeqësohen duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të. Zona në fjalë ka potencial të lartë ekonomik

Zona e rivierës paraqiten si zona strategjike për zhvillimin e turizmit në këtë zonë, të kushtëzuara edhe nga vlerat e rralla mjedisore që zotëron.

Projekti në fjalë përveç lehtësirave të drejtpërdrejta që do të krijojë në zonë, duke bërë më të lehtë hyrjen në Rivierën e Jonit Shqiptare për vizitorët do të favorizojë edhe temat e mëposhtme:

Ky projekt fillon në rrugën e Portit të Jahteve vazhdon në Baypasin e Vlores Orikum Dukat (ura e shen Elizes). Me përfundimin e Rruges distanca nga Porti I jahteve deri në Dukat do të jetë 14+700 km. Kështu, kushtet e transportit lokal të njerëzve do të përmirësohen ndjeshëm.



2 PROJEKTI

2.1 Synimet/Objektivat

Synimet e këtij projekti janë që të përmirësojnë gjendjen e trafikut dhe infrastrukturën rrugore. Rruga e propozuar është pjesë përbërëse dhe pjesë e segmentit rrugor që bën ndërlidhjen e zonave bregdetare të jugut për mjetet e transportit nga Orikumi në gjithë rivierën më tej, e cila sot është me një gjatësi përafërsisht 16 km në total. Gjatë stinës së verës përgjatë gjatësisë së saj ndeshemi me formimin e kolonave të trafikut automobilistik. Situata kjo e krijuar kryesisht nga fluksi i madh i turistëve në këtë zonë. Ndërsa gjatë stinës së dimrit, kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti, lidhur ngushtë me karakteristikat gjeografike të zonës, përkeqësohen duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të. Zona në fjalë ka potencial të lartë ekonomik.

Studimi i zonës në tërësi është një projekt për të cilin punimet janë financuar kryesisht nga Qeveria e Shqipërisë me njësitë lokale përkatëse. Ajo ka një gjerësi mesatare prej 6.0 m. Menjëherë pas ndërtimit të saj filluan të shfaqen probleme në aksin rrugor. Në kilometrin 7 të rrugës nga Orikumi (Dukat) ka probleme stabiliteti dhe rrëshqitje të aksit rrugor. Ndërtimi i këtij aksi rrugor përfundoi më 2009.

Rruga e sotme Orikum - Dukat me një gjatësi rreth 16 km përshkron fshatrat e Dukatit dhe Dukatit të Ri, dhe përfundon në lokacionin e quajtur Ura e Shën Elizës në fillim të ngjites për në Parkun Llogara. Në vitet e fundit zona e bregdetit jugor ka qenë pjesë e një plani për rinovimin e përgjithshëm të infrastrukturës për të nxitur zhvillimit të turizmit bregdetar në këto zona.

Segmenti i rrugës Orikum-Himarë, "PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës) ka një rëndësi të madhe pasi:

- (i) Përfshin disa pika të reja strategjike sikurse është PORTI I JAHTEVE
- (ii) Kalon në trasenë e re të Bypass-it të Orikumit dhe lidhet me mbarimin e Bypass-it të Vlorës
- (iii) Le të mundshme të dy zgjidhjet e mëvonshme për kalimin e Llogarasë, me tunel ose në trasenë ekzistuese.

Objektivat e këtij projekti janë:

- a) Rritja e shkëmbimeve ekonomike dhe kulturore në vend.
- b) Lehtësimi i trafikut në zonën bregdetare jugore, i cili paraqitet të jetë shumë problematik sidomos gjatë sezonit turistik.
- c) Zhvillimi i turizmit, duke qenë se ky segment rrugor do të bëjë të mundur ndërlidhjen pikave të reja strategjike siç është dhe Porti i Jahteve.
- d) Ndërtimi i rrugës në një kohë sa më të shkurtër (parashikimi 3 vjet)
- e) Zbatimi i standarteve ndërkombëtare në zbatimin e këtij projekti.

2.2 Objekti i punës

Puna që do të kryhet do të ndahet në disa faza:

Faza 1

Në këtë fazë do të përfshihet realizimi i studimit dhe projekt zbatimit të detajuar.

Faza 2

Në këtë faze përfshihet ndërtimi i rrugës, duke filluar me mobilizimin e kantierëve të punës, personelit, makinerive etj. Bëhet saktësimi i pikave të furnizimit me inerte, beton, asfalte etj. Bëhet saktësimi i venddepozitimit të dherave, mbeturinave etj, si dhe më pas bëhet devijimi i trafikut aty ku ka nevojë dhe fillon zbatimi i punimeve. Kjo fazë mbyllet me përfundimin e ndërtimit.

Faza 3

Në këtë fazë përfshihet mirëmbajtja e rrugës, që përfshijnë si element kryesorë pastrimin e kanaleve dhe veprave për kullimin e ujit, riparime të mundshme të asfaltit, barrierave mbrojtëse, sinjalistikës etj.

2.3 Perfitime Strategjike dhe Operacionale te Projektit

Në këtë projekt përshkruhet ndërtimi i një rruge prej 14.7 km, e cila fillon në rrugën e Portit të Jahteve, për të kaluar më pas në Bypass Orikum dhe përfundon në Dukat (Ura e Shën Elizes).

Rruga që përdoret për ndërlidhjen e zonave bregdetare të jugut për mjetet e transportit nga Orikumi në Dukat deri në lokacionin e quajtur Ura e Shën Elizes sot është e degraduar dhe me gjatësi 16 km. Gjatë stinës së verës përgjatë gjatësisë së saj ndeshemi me formimin e kolonave të trafikut automobilistik. Situatë e krijuar kryesisht nga fluksi i madh i turistëve në këtë zonë. Ndërsa gjatë stinës së dimrit kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti, lidhur ngushtë me karakteristikat gjeografike të zonës, përkeqësohen duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të. Zona në fjalë ka potencial të lartë ekonomik. Duke u bazuar në të dhënat e publikuara në Strategjinë Kombëtare për Zhvillimin e Turizmit parashikohen objektivat ekonomike të mëposhtme për të gjithë territorin e Shqipërisë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose nga efektet dytësore të shkaktuara:

- Kontributi i sektorit të turizmit në prodhimin e përgjithshëm të vendit duhet të rritet nga 4.8 % (2013) deri në 8 % në vitin 2020
- Rritja e të ardhurave nga tatimet dhe e të ardhurave kombëtare në nivel vendi dhe komuna (të ardhura dyfish në nivel lokal dhe kombëtar nga pjesa formale e ekonomisë, trefish pas formalizimit të pjesës informale)
- Rritja e të ardhurave në valutë të huaj do të arrijë një nivel nga 5 % në vit në periudhë afatshkurtër, 7 % në periudhë afatmesme dhe 10 % në periudhë afatgjatë, duke llogaritur 1.8 miliard euro në vitin 2020

- Rritja e numrit të vendeve të reja të punës në bizneset e turizmit

i. Vende pune të drejtpërdrejta nga 41.000 në vitin 2013 në 70.000 në vitin 2020

ii. Vende pune jo të drejtpërdrejta nga 147.000 në vitin 2013 në 220.000 në vitin 2020

- Rritja e investimeve në sektorin e turizmit nga ana e investitorëve privatë. Objektivi: minimumi 300 milion euro në periudhën 2014-2020
- Krijimi i rreth 500 bizneseve të reja dhe 1.000 sipërmarrjeve të reja mikro të vogla e të mesme në sektorin e turizmit deri në vitin 2020

Zona e rivierës paraqiten si zona strategjike për zhvillimin e turizmit në këtë zonë, të kushtëzuara edhe nga vlerat e rralla mjedisore që zotëron.

Projekti në fjalë përveç lehtësirave të drejtpërdrejta që do të krijojë në zonë, duke bërë më të lehtë hyrjen në Rivierën e Jonit Shqiptare për vizitorët do të favorizojë edhe temat e mëposhtme:

- Planifikimi urban. Duke bërë të mundur ndërtimin e kësaj infrastrukture strategjike për zhvillimin e zonës përreth do të kushtëzojë që planifikimi urban të mbështetet mbi këtë rrugë. Mendohet që kjo rrugë të jetë strategjike për 50 vitet e ardhshme të zhvillimit të zonës së bregdetit. Vlerësimi i një periudhe kaq të gjatë jetëgjatësie do të bëjë të mundur të ulë koston për zhvillimin urban për vitet në vazhdim.
- Zhvillimi ekonomik. Një infrastrukturë e tillë do të mundësojë një lidhje më të favorshme për zonën duke favorizuar rritjen e personave që do të vizitojnë këtë zonë si dhe të ulë kostot e transportit duke mundësuar çmime më të ulëta të produkteve parësore për nevojat e primare të komunitetit që do të jetojë në këto zona. Çmime të ulëta do të thotë më shumë fuqi ekonomike për popullsinë vendase që jeton në këto zona.
- Rritja demografike. Prania e një aksi rrugor me kushte të përshtatshme teknike dhe sigurie për ndërlidhjen me trevat përreth do të kushtëzojë ripopullimin e përhershëm të këtyre zonave, duke rivitalizuar jetën urbane të zonës ku do të kalojë rruga Orikum-Himarë, nisur nga fakti që në ditët aktuale është rritur fenomeni i largimit masiv të popullsisë vendase, sidomos gjatë stinës së dimrit, efekt i ndjerë kryesisht në zonën e Dhërmiut.
- Ndotja e mjedisit. Projekti për ndërtimin e aksit rrugor Orikum-Dukat do të ketë impakt pozitiv në mjedis, pasi për kalimin e aksit rrugor në përfundim të projektit, do të përgjysmohet koha për përshkrimin e tij, duke llogaritur edhe eliminimin e bllokimeve të trafikut. Duke pasur një kohë më të ulët përshkrimi, ulet rrjedhimisht koha gjatë së cilës motorët me djegie të brendshme të automjeteve janë prezent në aksin rrugor dhe ky fakt do të mundësojë uljen e gazrave ndotës të çliruar nga rruga në gjithë këtë zonë.

3 ANALIZA TEKNIKE

3.1 Analiza teknike (Projekti teknik/Zgjidhja teknike/Fizibiliteti teknik)

Segmenti i korridorit Orikum-Himarë, Rruga "PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës)".

Rëndësia e këtij segmenti vjen nga disa faktor si më poshtë:

- (i) Përfshin disa pika të reja strategjike sikurse është PORTI I JAHTEVE
- (ii) Kalon në trasenë e re të Bypass-it të Orikumit dhe lidhet me përfundimin e Bypass-it të Vlorës
- (iii) Le të mundshme të dy zgjidhjet e mëvonshme për kalimin e Llogarasë me tunel ose në trasenë ekzistuese.

| Segmenti | Gjatësia km |
|--|-------------|
| (PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës)) | 14.7 |

Ky studim i referohet segmentit rrugor PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës). Vihet re se:

Te dhenat gjeometrike te rruges I perkasin kategorise C2 sipas RRTPRRSH-2, viti 2015, te pershkuara gjeresisht ne projektet teknike te paraqitura po permendim ne menyre te permbledhur meposhte:

1. Gjatesia e rruges së propozuar është 14.7 km
2. Gjerësia e kurores se rruges së propozuar është $12.5m=2*3.5m$ (korsi kalimi)+ $2*1.25m$ (bankine e asfaltuar)+ $2*1m$ (bankinë e paasfaltuar)
3. Pjeresia gjatesore udheheqëse maksimale është 7 %
4. Pjeresia terthore sipas prerjeve tethore tip te propozuara dhe në materialin teknik
5. Rrezja minimale e Variantit është $R=120$ m, por në pjesën e parë fushore të projektit Rrezja minimale është $R=250$ m dhe shpejtesia minimale e lëvizjes $V_{min}= 80$ km/h, gjë që është në përputhje me kërkesat e Standartit të Tipit të rrugës C2, ndërkohë që rrezja minimale e kthesës në rrugën ekzistuese nuk përputhet as me Tipin C2, e as me atë C3 të rrugës. Në të janë rreth 4-5 kthesa me rreze minimale $R=20$ m.
6. Interseksionet me rrugen e re të projektuar janë parashikuar të jenë në të dy mënyrat e mundshme, pra kryqezime me rrugën në nivel ose në disnivel.
7. Veprat e artit, në projektin e paraqitur janë parashikuar disa vepra arti të mëdha sikurse janë 3 ura me specifikat përkatëse dhe me gjatësitë e pershkuara në seksionin përkatës

Në Rrugën e re të propozuar "PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës) kemi kryesisht këto vepra arti Ura të mëdha:

- 1. URA Nr - 1 L= 50 m**
- 2. URA Nr - 2 L= 35 m**
- 3. URA Nr - 3 L= 60 m**

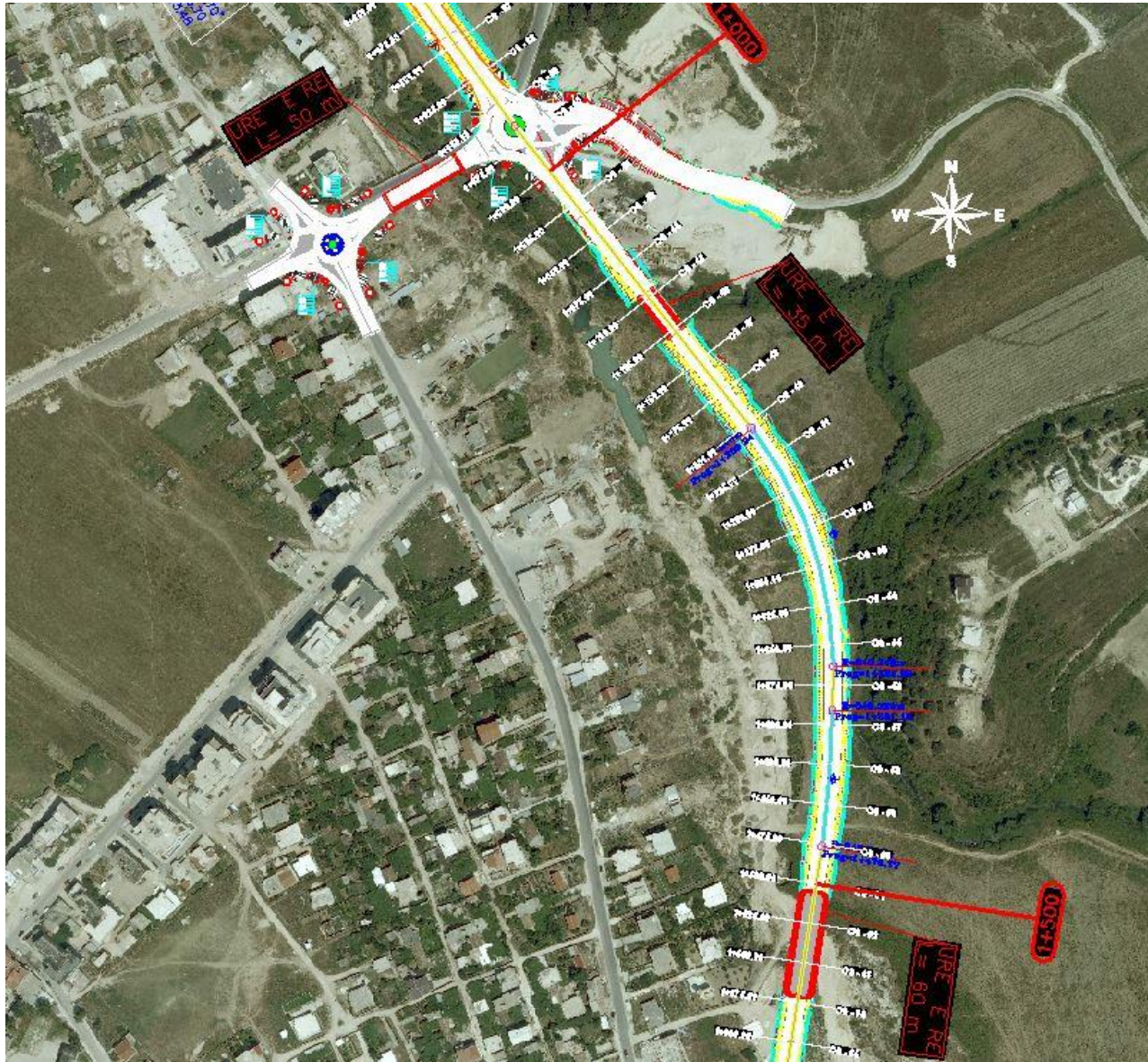
-Ura e pare eshte ne prog 1+510 – 1+570 eshte ure e re mbi lumit e Dukatit.

-Ura e dyte eshte ne progresiven 0+950 dhe ndodhet jashte aksit te rruges. Kjo eshte ure ekzistuese e cila do te ndertoht e re per shkak te kondicioneve jo te mira ne te cilat ndodhet.

-Ura e trete eshte ne progresiven 1+100 – 1+135 eshte ure e re mbi nja kanal te thelle te burimit te Izvorit.

-Kemi dhe dy mbikalime 12 metra konkretisht ne progresivat 8+638 dhe 8+950. Duke qene se rruga jone ndrepritet me rruge sherbimi lokale, eshte e domosdoshme te ndertojme dy mbikalime.



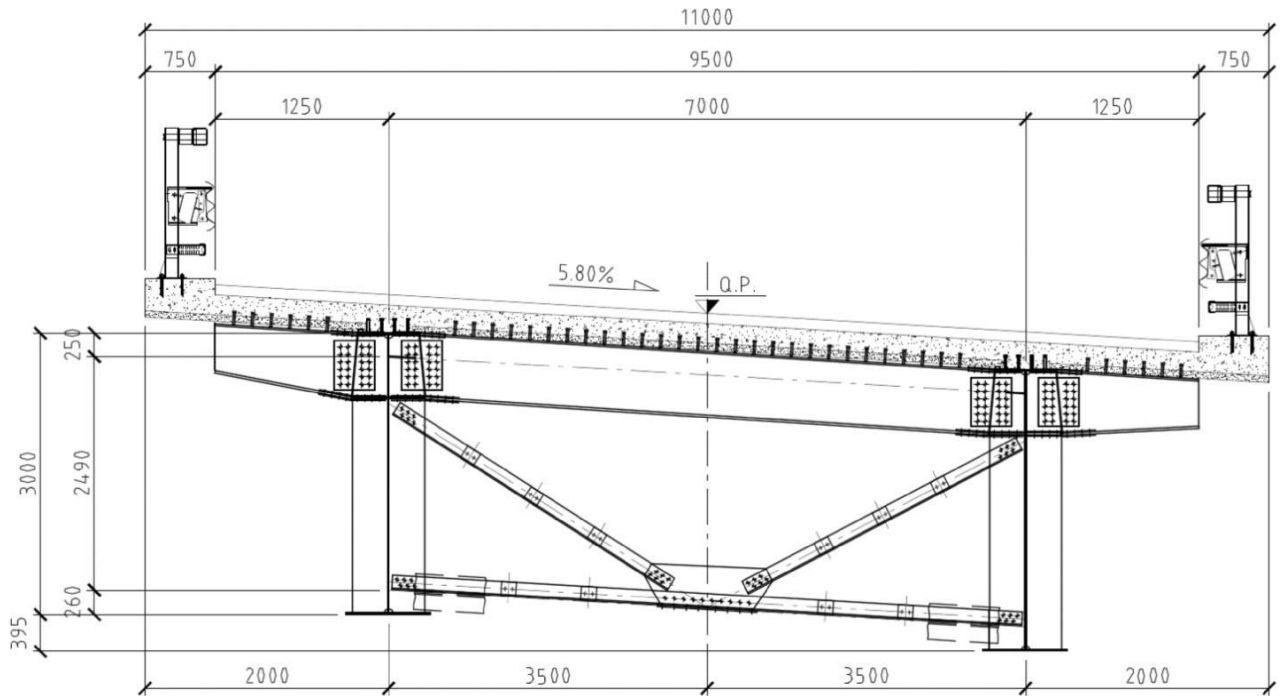


Devijimet

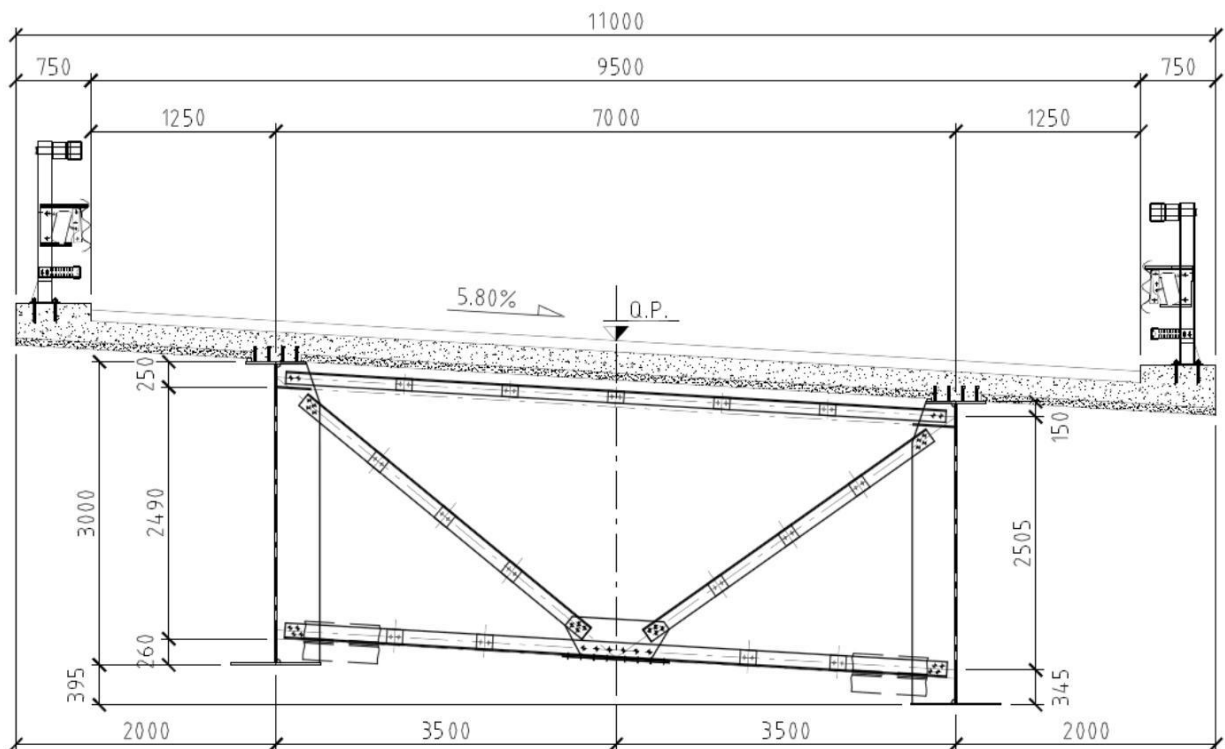
Devijimi në segmentin 2 eleminon shumë serpentina, rregullon pjerrësinë gjatësore, planimetrinë dhe shkurton shumë këtë rrugë dhe shmang vështirësitë në kalimin në këtë zonë.

Seksioni tërthor tip i urave.

Urat do të kenë gjërësi 9.5 m me bankina të asfaltuara nga dy anët me nga 1.25 m secili dhe pjesë kaluese 7.5 m.



TYPICAL CROSS SECTION ON ABUTMENT

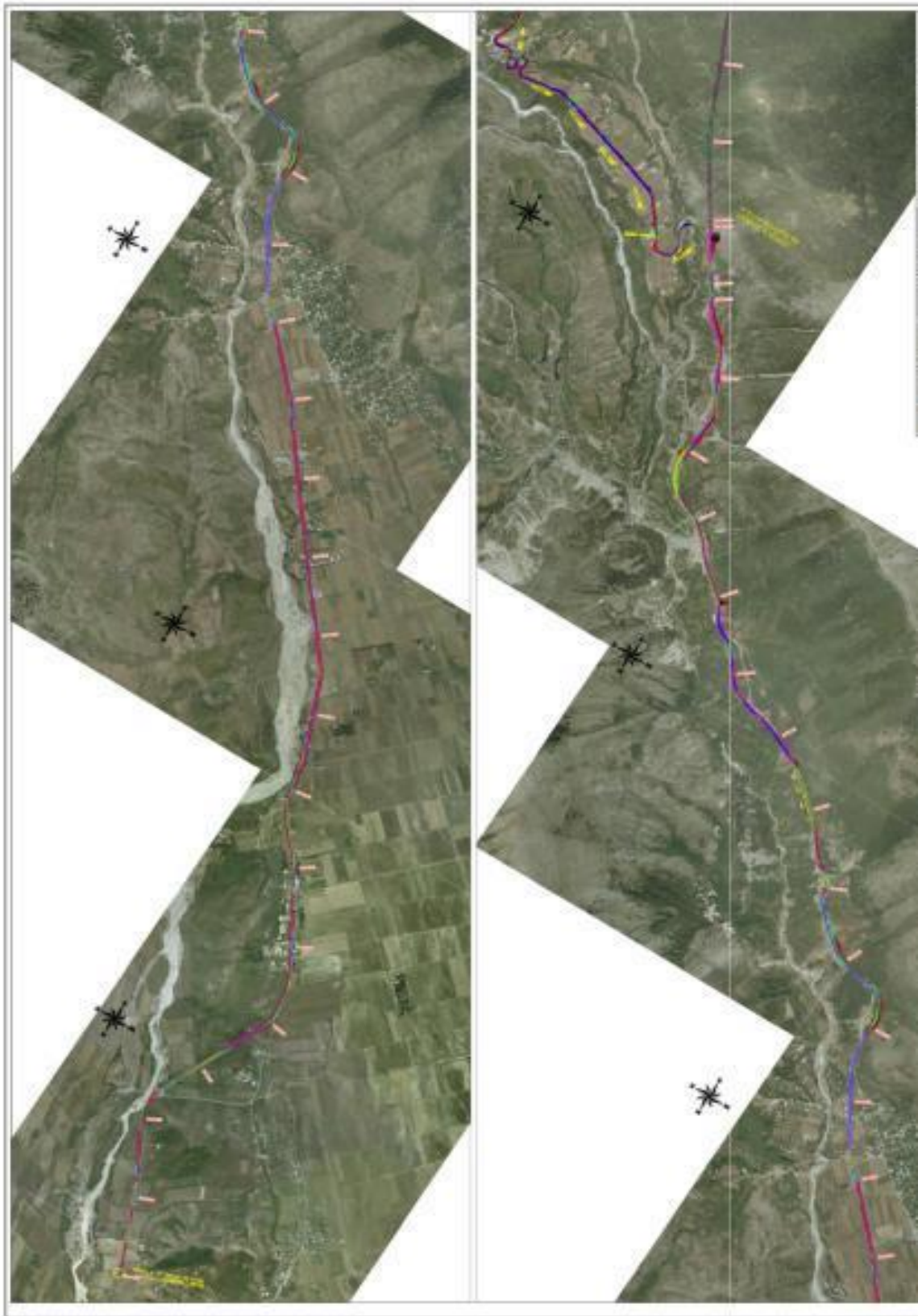


TYPICAL CROSS SECTION INTERMEDIATE

1:50

8. Veprat e artit të vogla janë parashikuar ndertimi i mureve mbajtes e pritës në secilin seksion te rrugës sipas projektit te paraqitur.
9. Veprat e drenazhit siperfaqesor ose te thella janë parashikuar ndertimi i tombinove e veprave si prita të vogla në secilin seksion me prani prurjesh ujore në rrugë sipas projektit te paraqitur.
10. Masat inxhinierike janë parashikuar ndërmarrja e të gjithë masave inxhinierike të nevojshme në të gjithë projektin, sikurse jepen në kapitullin përkatës, dhe në secilin seksion te rrugës sipas projektit te paraqitur.
11. Shtresat rrugore: projektohen ne perputhje me udhезuesit e njohura nderkombetare te projektimit te shtresave. Metodат e projektimit te shtreses ne vazhdim jane perfitur fillimisht nga studimet empirike te kryera ne Ameriken e Veriut dhe Evrope. Nje periudhe 20-vjecare projektimi eshte specifikuar ne to dhe kjo eshte konsideruar e pershtatshme per Projektimin e nje Rruge sikurse është bërë dhe në rastin e projektimit të kësaj rruge. Me fleksibilitetin e metodes AASHTO te projektimit, shtresat projektohen ekonomikisht duke minimizuar kostot e materialeve te ndertimit dhe te transportit dhe kerkesat e mirembajtjes ne te ardhmen merren ne konsiderate ne zgjedhjen e tipit te shtreses dhe trashesise se struktures se shtreses. **Per Projektimin e Shtresave te Reja janë përdorur:**
 Udhезuesi AASHTO per Projektimin e Shtresave. Projektimi i Trashesise se Shtresave: Shtresat e Asfaltit per Rruget dhe Rruget e qyteteve. Projektim i Shtresave do te kryhen mbi te gjitha vlerat e ndryshueshme, ne menyre qe te sigurohet projekti me ekonomik i trashesise se shtreses se shtruar.
12. Sinjalistika: Në projektin e rrugës janë parashikuar të gjithë punimet e nevojshme dhe te domosdoshme sipas standartit të propozuar dhe te rregullave teknike ne fuqi per projektimin e rrugës. Sinjalistika Vertikale në projekt është parashikuar plotësimi i rrugës me të gjitha elementet e sinjalistikës dhe sigurisë rrugore tabela rrugore të tipit me alumin dhe R1. Sinjalistika Horizontale, ne projekt ne përputhje me kodin rrugor vijezi horizontal, gjërësia 25cm në anë, gjërësia 15cm në mes. Vizimet do të realizohen me paste bikomponente, gjë që garanton jetëgjatësi të tyre. Sigurine rrugore: Masat e marra garantojnë mbulimin e tërë Rrugës së K/Orikum-Dukat me Guardrail. Cilësia e guardrailave do të jetë në përputhje me standartet në fuqi duke përmbushur detyrimet lidhur me 'crash testet' në laboratorët e çertifikuar për këto teste. Në projekt është parashikuar të përdoren guardrail të tipeve H1, H2, H3, e H4 sipas specifikave te përshkruara në secilin rast në projekt.

Rruga "PORTI I JAHTEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës)"



3.2 Standartet Teknike të Rrugës

Mbështetur në standartet e miratuara në vitin 2015, Rruga "PORTI I JAHEVEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës)" do të ndërtohet me ndërtimin e aksit të ri i cili kategorizohet tërësisht në rrugë e tipit C2. Rruga është projektuar me një shpejtësi minimale 60 km/orë dhe maksimale 100 km/orë. Gjërësia e trupit të rrugës është 9.5 m; 2 karrexhata me gjerësi 3.5 m secila, 2 bankina të asfaltuara me gjerësi 1.25 m.

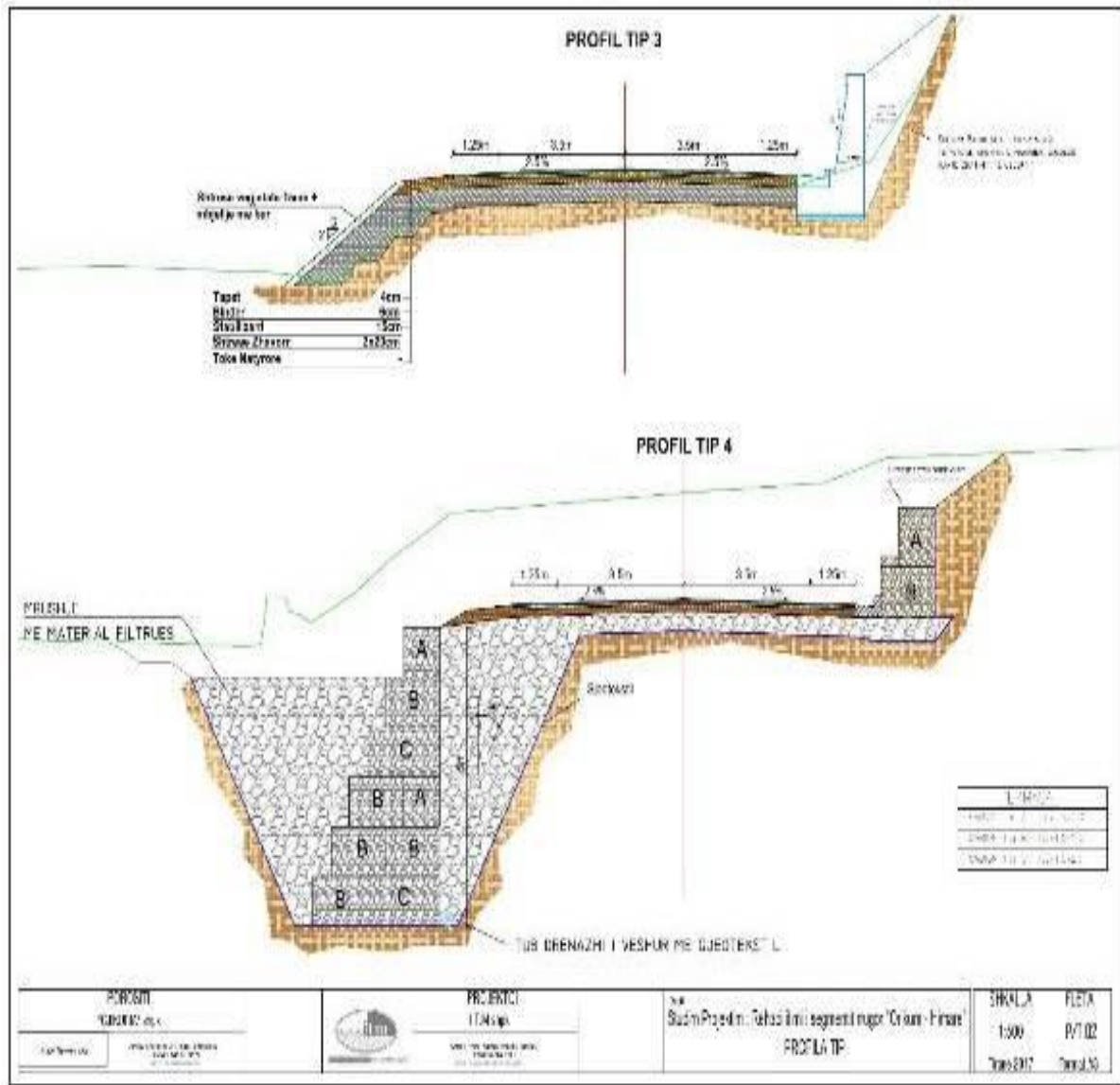
Sa i përket shtresave rrugore për shkak të ndërtimit sipas standartit C2 e ndryshimit të pjerrësive e kuotës së projektit dhe në planimetri në përmirësim sipas standartit të ri ndërtohet e re e gjithë paketa e shtresave rrugore. Në këto pjesë do të ndryshojë niveleta e do të ndërtohen të gjithë shtresat.

Të detajuar në formë tabelare parametrat kryesorë të rrugës:

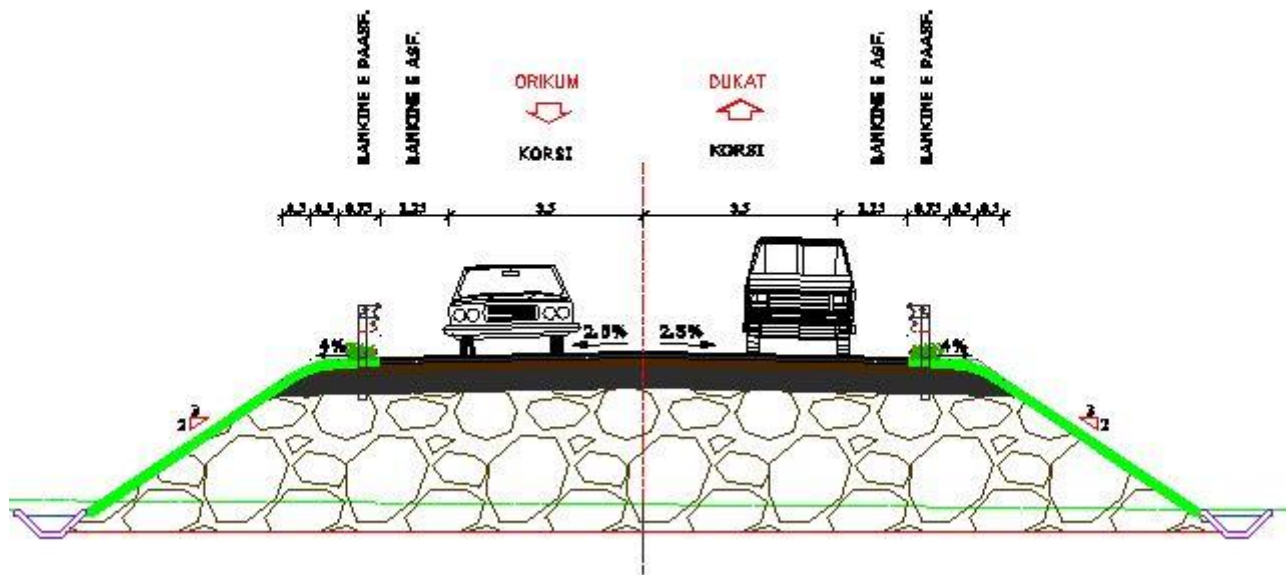
"PORTI I JAHEVEVE - BYPASS ORIKUM - DUKAT (Ura e Shën Elizës)"

| Zerat | Njesia | Treguesi Teknik | |
|--|----------|--|------|
| Shpejtësia e projektimit | Km/h | 60-100 | |
| Gjërësia e trupit te rrugës | m | 9.5 | |
| Gjërësia e pjesës kaluese | m | 2×3.5 | |
| Klasifikimi sipas ngarkesës | | Ngarkesa te zakoneshme te renda (EUROCODE) | |
| Probabiliteti i përmytjeve në projektim | | Urat e medha/mesme: 1/100; urat e vogla/tombinot: 1/50 | |
| Rrezja minimale rrethore | m | 120 | |
| Rrezja minimale e kurbës kalimtare | m | 240 | |
| Rrezja minimale e | Konkave | m | 750 |
| | Konvekse | m | 2400 |
| Pjerrësia maksimale udhëheqëse gjatësore | % | 7 | |
| Jetëgjatësia e projektit | Vite | 20 | |

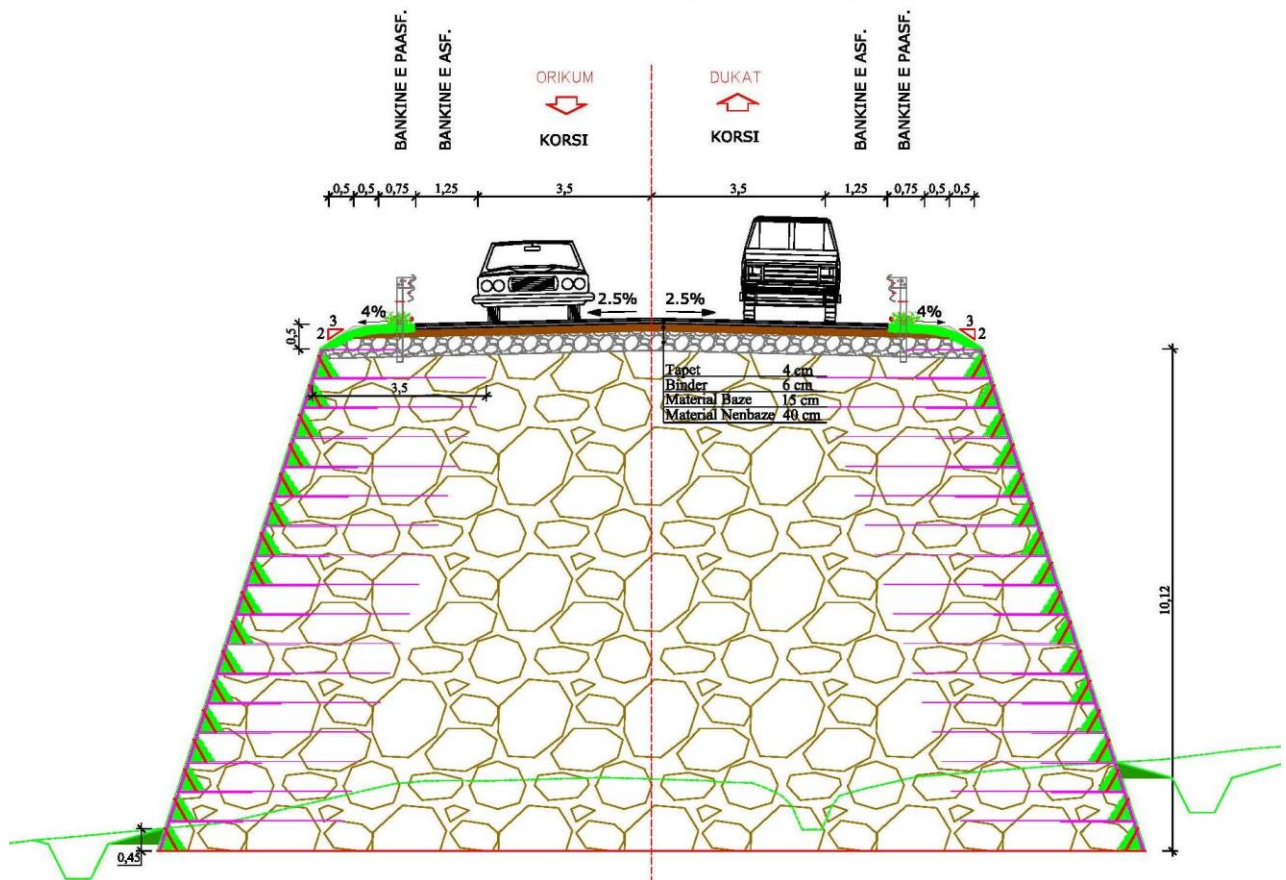
7.2.1 Profilet tërthore tip

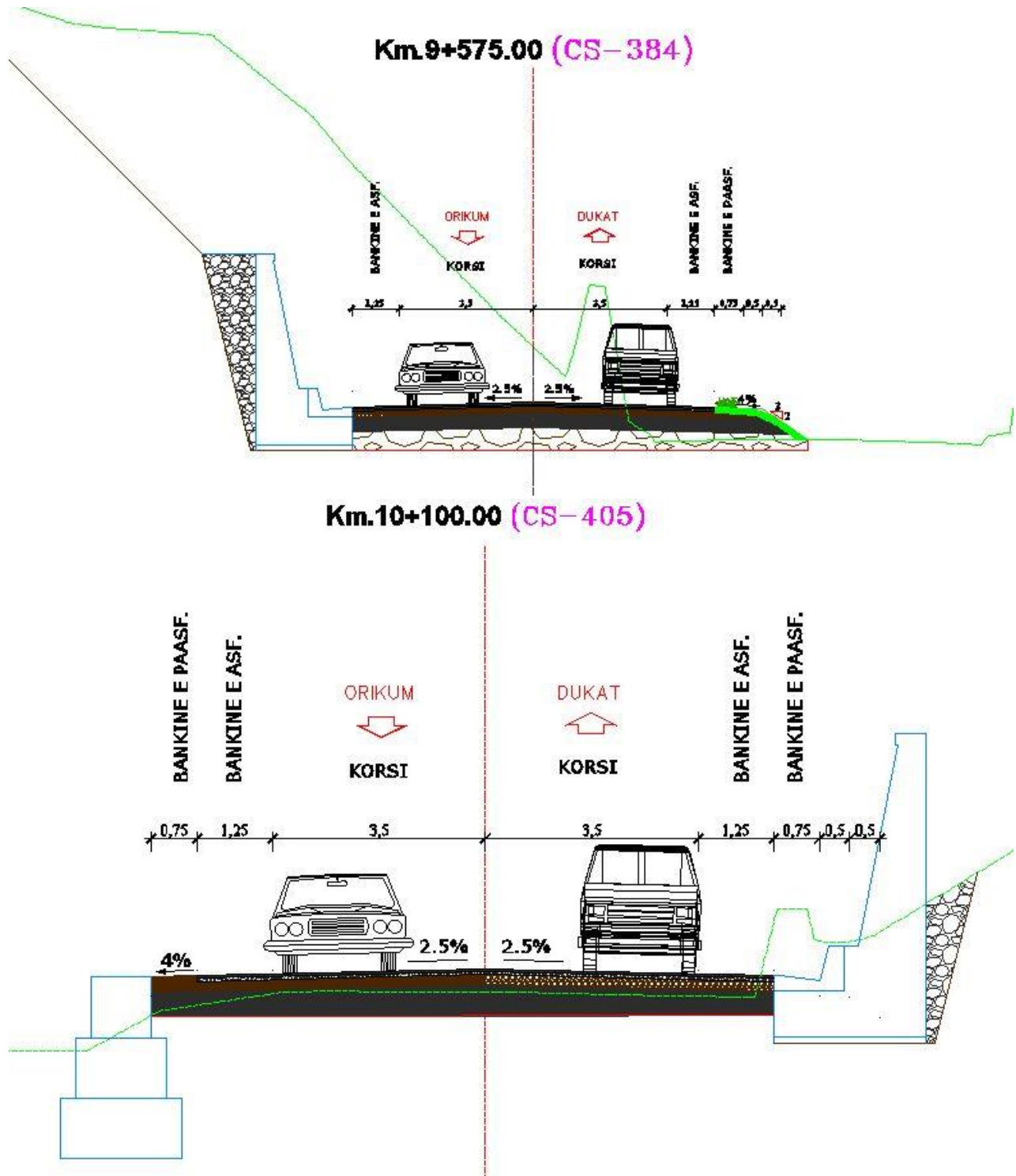


Km.3+600.00 (CS-145)



Km.9+075.00 (CS-364)





3.3 Masat inxhinierike

Nga ana inxhinierike do të veçonim:

Masat e marra për mbrojtjen e skarpatave dhe perforcimin e trupit të rrugës, të cilat zënë një pjesë të konsiderueshme të shpenzimeve për ndërtimin e rrugës. Format e mbrojtjes së skarpatës dhe të perforcimit të trupit të rrugës janë të ndryshme, duke përdorur teknologji si ato me gjeomembranë, gjeotekstil, perforcim toke, armim/perforcim mbushjeje, etj. Masa të tilla do të merren në rastet kur skarpatet dhe mbushjet i nënshtrohen forcave erosive. Në këtë mënyrë garantohet stabilitet afatgjatë i skarpateve, dhe qëndrueshmëri solide e trupit të rrugës. Mbrojtja e mjedisit dhe gjelbërimi janë në përputhje me standartet dhe kërkesat e kohës. Për mbrojtjen e mjedisit do të flitet më gjere në paragrafët përkatës, ndërsa për gjelbërimin masat e marra do të bëjnë kujdes që bari/pema e mbjellë të jenë sipas kërkesave klimatike të zonës.

Mbjellja e barit do realizohet me teknologjinë 'hydro-seeding', duke garantuar uniformitet dhe bar të shëndetshëm.

Faktori kyç në këtë teknologji është mbulimi i skarpatës me shtresë vegjetative/mulch, në të njëjtën kohë/krahas mbjelljes së barit dhe ujitjes.



4 VLERËSIMI I NDIKIMIT NË MJEDIS

4.1 Hyrje

Sipas legjislacionit të Bashkimit European procedurat për kryerjen e vlerësimeve përsa i përket ndikimit mjedisor lejohen të ndryshojë në vende të ndryshme të BE, brenda një limiti të caktuar dhe vetëm nëse arrihen objektivat. Sipas kësaj, projektuesi ndjekin procedurat mjedisore, siç parashikohet nga legjislacioni shqiptar, që do të thotë, të adoptojë mënyrën e vet sipas modelit të BE. Ky seksion paraqet procedurat që janë ndjekur gjatë Fazës së Përcaktimit të Projektit dhe duhet ndjekur paralelisht me zhvillimin e projektimit. Ashtu siç është caktuar në RrTNRr-1, vlerësimi i parë mjedisor kryhet në stadin e Përcaktimit të Projektit .Projektet e nivelit të projektimit bazë nuk kanë nevojë për një Vlerësim Paraprak të Ndikimit Mjedisor (VPNM). Projektet e nivelit të projektimit mesatar, në varësi të llojit të punës, kryejnë një VPNM gjatë stadit të Përcaktimit të Projektit. Projektet e nivelit të projektimit të plotë kryejnë një VPNM gjatë stadit të përcaktimit të Projektit.

4.2 Objektivat e VNM

Studimi i Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor (VNM) është Përgatitur si pjesë e çdo Studimi Fizibiliteti. Objektivat kryesore të VNM janë:

- Të realizojë një analizë të gjendjes aktuale të mjedisit gjatë rrugës së propozuar dhe të vlerësohet ndjeshmëria mjedisore e territorit të prekur potencialisht;
- Për çdo përmirësim rruge të marrë në konsideratë apo të krahasojë efektet e alternativave përpara dhe pas aplikimit të masave zbutëse, në mënyrë që të vlerësohet ndikimi i tepërt mjedisor dhe të krijohet një renditje mjedisore e alternativave;
- Të sugjerohen masa për shmangien, zbutjen dhe kompensimin e ndikimeve mjedisore negative dhe rreziqeve, përfshirë vlerësimin e kostos së këtyre masave;
- Të përcaktohet një plan monitorimi që ka për qëllim të vëzhgojë efikasitetin e masave zbutëse, si dhe të paralajmërojë ndikimet që mund të mos jenë parashikuar gjatë vlerësimit;
- Të prodhohet një version përfundimtar i Formulimit të VNM.

Studimi i Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor (VNM) është Përgatitur si pjesë e çdo Studimi Fizibiliteti. Objektivat kryesore të VNM janë:

4.3 Legjislacioni

Studimi VNM përcakton kriteret që, sëbashku me të tjera kriteret funksionale të projektit të tilla si ekonomike, teknike dhe të sigurisë, do të lejojnë përzgjedhjen e alternativës më të përshtatshme dhe do të lehtësojë integrimin e hershëm të faktorëve mjedisorë në projektimin teknik. Vlerësimi pajtohet me legjislacionin shqiptar.

Ekzaminimi

Ekzaminimi është procesi i përcaktimit nëse kërkohet apo jo një VNM për një projekt specifik. Është në përputhje me procedurat e deklaruara në legjislacionin aktual shqipëtar në fuqi. Do të realizohet një diskutim i plotë me Agjencinë Rajonale Mjedisore dhe me Ministrinë e Mjedisit nëse është e nevojshme.

Qëllimi

Qëllimi është një stad i hershëm në proces dhe është projektuar për të garantuar që studimet mjedisore të sigurojnë të gjithë informacionin përkatës në lidhje me :

- ndikimet e projektit, në veçanti duke u fokusuar në ndikimet më të rëndësishme ;
- alternativat e projektit ;
- çështje të tjera që mund të përfshihen.

4.4 Raporti i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

Ky raport hartohet duke u mbështetur në legjislacionin shqiptar për mbrojtjen e mjedisit ku analizohen variantet e ndryshme duke dhënë për secilën ndikimet e mundshme mjedisore dhe duke sugjeruar variantin më të mirë nga ana mjedisore.

- Analiza e alternativave.Në rastin e nevojës së alternativave janë bërë:
 - Përshkrimi i alternativave të ndryshme si vendndodhja, teknologjitë e përdorura;
 - Përmbledhje të ndikimeve negative për secilën alternativë;
 - Përzgjedhja e alternativës.

Për kompletimin e studimit në fazat e mëvonshme do të duhet të kryhen konsultime me publikun në bashkëpunim me Agjencinë e Mjedisit dhe ARRSH-në.

- Kërkesat për leje apo liçensa.Në këtë raport propozuesi do të raportojë për lejet apo kërkesat që në këtë rast duhet të marrë gjatë fazave të projektimit dhe ndërtimit të objektit.
- Raporti mbi konsultimin e publikut.Ky raport do të përmbledhë të gjitha propozimet e konsultimit me publikun, me aktorë tjerë të interesuar, me entet shtetërore si Bordi i Kullimit, HEC, KESH, Ndërmarrjet Ujësjetllës Kanalizime, Telekom, Monumentet e Kulturës institucionet apo organizmat Arkeologjike, Drejtorinë Rajonale të Mjedisit, Agjensinë e Mjedisit, etj.

Projekti do të përmbillet me raportin teknik në të cilin përmbledhet i gjithë procesi i të menduarit që ka shërbyer si bazë e punës për hartimin e Projektit. Në të përfshihen planimetritë dhe informacione të tjera të rëndësishme siç janë studime të veçanta, foto etj.

- Vizatimet. Propozuesi paraqet vizatimet e mëposhtme duke organizuar pjesën bazë të dokumentave të kontratës për zbatimin e punimeve:
 - Horografia në shkallën 1: 10 000 (në raste që zona e studimit është shumë e madhe duhet të përgatitet një hartë përmbledhëse në një shkallë të përshtatëshme).
 - Planimetri e rrugës në shkallë 1:10 000 ; 1:5000;
 - Profili gjatësor i rrugës H 1:2000; V 1: 100;
 - Profila tërthor të rrugës çdo 25 m,shkallë 1: 200;
 - Profila tërthor tip,shkallë1:25;
 - Vizatimet e urave (tre aksiale, mbistruktura, nënstruktura në një faqë) në shkallë 1:100;
 - Vizatimet e tombinove (llojet vendndodhja numri, pjerrësia) shk 1:100;
 - Harta e rilevimit topografik,shk 1:5000;
 - Harta hidrologjike ku të tregohen qartë rrjedhjet ujore, shk 1:10 000;
 - Harta gjeologjike së bashku me planimetrinë e rrugës (shoqëruar me detaje gjeoteknike të disponueshme) ,shk 1:10 000;
 - Planimetri të kryqëzimeve të propozuara, shk 1:500;
 - Shënjat rrugore vertikale dhe horizontale të propozuara, shk 1:10 000;
 - Planimetri të infrastrukturës nën/mbi tokësorë me ndryshime të propozuara,shk 1:10 000;
 - Vizatime të mureve mbajtës apo pritës (së bashku me përforcime),shk 1:50÷1:100;
 - Punime suplementare dhe ndihmëse (këtu mund të përfshihen vënd pushimë anësorë, rrugë të shërbimit,paisjet rrugore, rrethimet elementë të drenazhimit,etj) Shkallë të përshtshme me detajet që paraqiten;
 - Harta të ndryshme të ndjeshmërisë mjedisore, të objekteve kulturore dhe arkeologjike në së ka, për të gjitha variantet,shk 1:10 000.
 - Përmbledhja jo teknike e VNMS-së duhet të jetë një raport përmbledhës i VNMS-së, ku të jepet një përshkrim i shkurtër i të gjithë kapitujve të raportit të VNM-së:
 - Hyrjen,
 - Përshkrimin e projektit,
 - Përshkrimin e mjedisit rrethues,
 - Ndikimet e pritshme mjedisore si dhe masat lehtësuese për këto ndikime,
 - Plani i Menaxhimit Mjedisor dhe Plani i Monitorimit Mjedisor,

- Benefitët e projektit etj.

4.5 Vleresimi i Ndikimit Social Dhe Mjedisor

- Ne parim, vleresimi i ndikimit mjedisor per nje projekt te propozuar eshte procesi i identifikimit te perputhshmerise se tij me legjislacionin mjedisor ne fuqi, burimet natyrore te gjetura ne zonen e projektit dhe si do te ndikohet ajo gjate fazave te implementimit te projektit. Nepermjet identifikimit te ndikimeve te mundshme negative te zbatimit te tij, qe ne fazen e projektimit, Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis te nje projekti synon:
 - Te informoje vendimmarresit per pasojat mjedisore te projektit te propozuar;
 - Te propozoje permiresimet e nevojshme teknologjike me qellim zbutjen ose reduktimin e pasojavete tij dhe pershtatjen me kapacitetin mbajtes te mjedisit prites;
 - Te promovoj zhvillimin mjedisor teqendrueshem dhe miqesor.
- Ky raport VNM per segmentin rrugor **PORTI I JAHEVE - BYPASS ORIKUM -DUKAT (Ura e Shen Elizes)"** paraqet nje permbledhje te te dhenave ekzistuese dhe informacion mbi kushtet e mjedisit ku do te zbatohet projekti, duke perfshire kushtet fizike, atmosferike, te burimeve ujore, biologjike, objektet social-kulturore dhe gjendjen social-ekonomike te zones.
- Ne Raportin e detajuar te vleresimit te ndikimit ne mjedis perfshihen:
 - - Kuadri Ligjor
 - - Percaktimi i ceshtjeve me rëndesi mjedisore
 - - Pershkrimi i Metodikes
 - - Pershkrimi i Projektit
 - - Analiza e gjurmes se perzgjedhur
 - - Pershkrimi i gjendjes se mjedisit ne zonen e projektit
 - - Identifikimi i ndikimeve te mundshme negative ne mjedis
 - - Ndikimet e mundshme Sociale dhe Ekonomike
 - - Plani i menaxhimit te mjedisit dhe masat per parandalimin dhe zbutjen e ndikimit
 - - Plani i monitorimit te mjedisit
 - - Perfundime
- Gjate vleresimit te ndikimit ne mjedis te projektit te paraqitur per ndertimin e aksit te ri rrugor **PORTI I JAHEVE - BYPASS ORIKUM -DUKAT (Ura e Shen Elizes)"** u arrit ne keto perfundime:
 - Ky aks rrugor do te perbeje nje komponent shume te rendesishem te rrjetit rrugor kombetar, i cili do te lidhe jo vetem nje rajon te gjere me potenciale turistike dhe ekonomike, por gjithashtu edhe pjesen verilindore te vendit dhe Rajonin me Ultesiren Perendimore te Shqiperise. Projekti eshte ne perputhje me strategjine kombetare per zhvillimin e zonave te prapambetura, miratuar me VKM nr773, date 14.11.2007

- "Per miratimin e strategjise ndersektoriale per zhvillimin rajonal, per periudhen 2008-2013", ku perfshihet edhe zona e zhvillimit te projektit dhe planet perkates rajonale.
- Duke qene se flitet per nje aks krejtesisht te ri, ndikimi kryesor negativ ne mjedis qe rrjedh nga zbatimi i projektit eshte ndryshimi ne perdorimin e tokes ku ai kalon. Vrojtimit ne terren dhe burimet dytesore te informacionit treguan se pjesa me e madhe e trasese zhvillohet ne toka bujqesore. Pavaresisht rendesise se ulet botanike, habitatit i tokave bujqesore do te humbase natyralitetin dhe aftesine mbeshtetese per ekosistemin perkates.
- Per shkak te fragmentimit te habitatit do te rritet shqetesimi dhe zvogelohet mundesia perperdorimin e tij nga fauna ne zonen e ndikimit (ne te dy anet). Shqetesimet ne faune do te jene afatgjate si dhe parashikohen aksidente ne lloje te caktuara te saj (zvarranike, amfibe, shpende dhe gjitare). Masat e rekomanduara me siper per mbrojtjen e faunes garantojne shmangien e demtimit te pakthyeshem dhe afatgjate (sidomos tombinot per komunikimin e ekosistemit) te faunes tokesore.
- Traseja do te nderprese disa rrjedha ujore. Kjo do te shoqerohet edhe me shtimin e mundshem te lendes se ngurte ne keta trupa ujore. Keto ndikime jane te perkohshme dhe te kontrollueshme ne saje te teknologjive bashkekohore te ndertimit dhe planit te masave zbutese te ndikimeve ne mjedis.
- Nga hapja e trasese se rruges nuk parashikohet te gjenerohen masa te konsiderueshme dherash, duke qene se rruga e re zhillohet pothuajse teresisht ne mbushje. Pjesa tjetere do te depozitohet ne vende te pershtatshme dhe me kriteret qe garantojne mbrojtjen e mjedisit (siç relatohet edhe ne kete raport). Braktisja dhe keqadministrimi i tyre ngarkon me pergjegjesi ligjore zbatuesin e projektit.
- Do te nxise rritjen ekonomike te zones pasi krijon mundesine e shfrytezimit te resurseve te saj dhe do te hape dhe zhvilloje perspektiven e zhvillimit turistik te kesaj zone. Do te krijojte lidhje te mira te rajonit me pjesen tjetere te vendit si dhe do te ndikojte ne permiresimin e cilesise se jetes ne te gjithe zonen.
- Veprimtaria ndertimore duhet te monitorohet sipas programit te paraqitur me siper dhe te dhenat duhet te raportohen rregullisht prane Drejtorive Rajonale te Mjedisit. Gjithashtu ato duhet te jene te aksesueshme nga publiku dhe grupet e interesit.
- Vendimarrja per projektin duhet te realizohet edhe brenda kuadrit ligjor mjedisor dhe te transparences qe kerkon legjislacioni per perfshirjen e publikut ne vendimarrjen per mjedisin.