

REPUBLIKA E SHQIPERISE
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

**PROJEKTI: STUDIM-PROJEKTIM, RISHIKIM I PROJEKTIT PER
SEGMENTIN RRUGOR TE VAZHDIMIT TE UNAZES SE MADHE
TE TIRANES NGA SHESHI SHQIPONJA – BULEVARDI I RI**

**RAPORT TEKNIK PER VLERESIMIN E
NDIKIMIT NE MJEDIS**
FAZA : PROJEKT ZBATIM

KORRIK 2021

PERGATITUR NGA BOE: SEED CONSULTING & ATELIER 4



Lista e Eksperteve te angazhuar

Emri	Pozicioni
Ylli GJONI	Drejtues Projekti Inxh.Strukturist dhe Infrastruktura 
Arnold ZANAJ	Inxh. Topograf 
Arkid GOLLOSHI	Inxh. Hidroteknik 
Sotir MANTHO	Inxh. Ndertimi 
Alban EFTHEMI	Inxh. Mjedisi 
Shpetim SHQINA	Inxh. Elektrik 
Blertha THACINA	Inxh. Gjeologe 

PERMBAJTJA

1	KONSIDERATA TE PERGJITHSHME MBI PROJEKTIN	5
2	PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT	5
2.1	<i>Vendodhja , sipërfaqja e zonës së projektit</i>	<i>5</i>
2.2	<i>Të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të objektit.....</i>	<i>7</i>
2.3	<i>Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit</i>	<i>9</i>
2.3.1	Njësia vendore administrative e zonës së projektit.....	9
2.3.2	Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit	9
2.3.3	Distanca e zonës së projektit nga qendrat e banuara.....	12
2.3.4	Planimetria e Prishjeve	15
2.3.5	Objektet e Trashëgimisë kulturore.....	16
2.4	<i>Skicat Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit. Mënyrat dhe Metodot për Ndërtimin e Objekteve të Projektit.</i>	<i>17</i>
2.4.1	Skicat, Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit.....	17
2.5	<i>Mënyrat dhe Metodot që do të Përdoren për Ndërtimin e Objekteve dhe Strukturave të Projektit.....</i>	<i>19</i>
2.6	<i>Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit. Lëndët e para dhe produktet përfundimtare të projektit</i>	<i>20</i>
2.6.1.	Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit.....	20
2.6.2.	Kapacitetet prodhuese /përpunuese, sasitë e lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit;....	24
2.6.3.	Mbetjet inerte të gjeneruara nga proceset ndërtimore	26
2.7	<i>Informacion për infrastrukturën e nevojshme për zhvillimin e projektit.</i>	<i>26</i>
2.7.1.	Infrastruktura e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik.....	26
2.7.2.	Infrastruktura e nevojshme për furnizimin me ujë.....	27
2.7.3.	Shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve.....	28
2.7.4.	Informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja.....	28
2.8	<i>Programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit.....</i>	<i>28</i>
2.8.1.	Programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit	29
2.8.2.	Kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit .Fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit.....	29

2.9	Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre	30
2.9.1.	Materiale ndërtimi	30
2.9.2.	Te dhena per infrastrukturen e nevojshme per lidhjen me rrjetin elektrik.....	30
2.10	Informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përreth zonës së projektit	30
2.11	Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret	31
2.12	Të dhënat për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasinë e ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre;	32
2.13	Aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit(si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.)	33
2.14	Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.	33
2.15	Kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/ autorizimin/licencimin e projektit.....	33

LISTA E FIGURAVE

Figurë 1:	Horografia.....	6
Figurë 2:	Pamje egzistuese nga zona e projektit	8
Figurë 3:	Ndarjet administrative te bashkisë Tiranë.....	9
Figurë 4:	Harta e ndarjes administrative në zonën e projektit.....	11
Figurë 5:	Njesia administrative Paskuqan	12
Figurë 6:	Gjurma e projektit ne lidhje me zonen urbane	13
Figurë 7:	Harta e ndertesave përreth zonës së propozuar të projektit	15
Figurë 8:	Fragment i Planimetrise se Nderhyrjeve	16
Figurë 9:	Gjurma e Rruges	18
Figurë 10:	Makinerit dhe pajisjet që do përdoren	25
Figurë 11:	Rrjeti egzistues i transmentimit te energjise elektrike pranë zonës së projektit.....	27
Figurë 12:	Rrjeti egzistues i kabinave elketrike pranë zonës së projektit(pikat me te verdha).....	27
Figurë 13:	Rrjeti egzistues i infrastrukturës rrugore.....	28
Figurë 13:	Grafiku i Hartimit te Projektit	29

1 KONSIDERATA TE PERGJITHSHME MBI PROJEKTIN

Qellimi i ketij projekti eshte te pershkruaje procesin e projektimit te variantit te miratuar nga Keshilli Teknik per gjurmen e Projektit : **Studim – Projektim, Rishikim i Projektit per segmentin rrugor te Unazes se Madhe te Tiranes nga Sheshi Shqiponja – Bulevardi i Ri me Nr. Kontrate 6234/6, date 07 Dhjetor 2020**, projekt i cili ka pasur per synim ndertimin e nje rruge prej 3.2 km, e cila fillon tek Sheshi Shqiponja dhe vazhdon deri tek lidhja me Bulevardin e Ri.

Ky Projekt do te realizohet ne territorin e Bashkise se Tiranes dhe shtrihet ne Veri te qytetit te Tiranes ose ne Jug te Zones Administrative Paskuqan. Objekti do te filloje ne piken fundore te projektit :“Segmenti rrugor Mbikalimi i Pallatit me Shigjeta – Rrethrotullimi Shqiponja” te realizuar nga ARRSH, vazhdon pergjate rruges Vangjel Noti ne nje zone ndertimesh te reja pa nje plan urban deri ne shtratin e Lumit te Tiranes; vazhdon me tej me kalimin e Lumit te Tiranes me nje ure dhe me pas zhvillohet ne krahun e majte te Lumit te Tiranes ne krah te kodrave te Paskuqanit ne drejtim me Bulevardin e Ri te Tiranes me nje gjatesi totale 3.268 km.

Ne kapitujt ne vijim jane dhene ne menyre te permbledhur te gjitha studimet e bera per zhvillimin e ketij projekti.

Per cdo studim te bere eshte dhene nje raport i detajuar me analiza.

Qellimi kryesor i ketij projekti te detajuar eshte ndertimi i nje rruge te re prej 3.268 km, e cila fillon ne Sheshin Shqiponja dhe vazhdon deri ne lidhjen me Bulevardin e Ri. Ky projekt do te shoqerohet me :

- Lehtesimin e levizjes se trafikut ne nje nga zonat me problematike te Tiranes,
- Krijimin e nje infrastrukture bashkekohore per levizjen e mjeteve perreth qytetit te Tiranes,
- Krijimin e nje infrastrukture bashkekohore per levizjen e kembesoreve
- Krijimin e nje infrastrukture bashkekohore per levizjen e bicikletave

Zona ne studim perfshihet ne pellgun ujembledhes te Lumit te Tiranes. Kjo zone ka dendesi te madhe te popullsisë dhe zhvillim te c’rregullt urban ne dekadat e fundit. Ne kete zone pritet te kete nje zhvillim perspektiv ne aspektin social,industrial dhe administrativ.

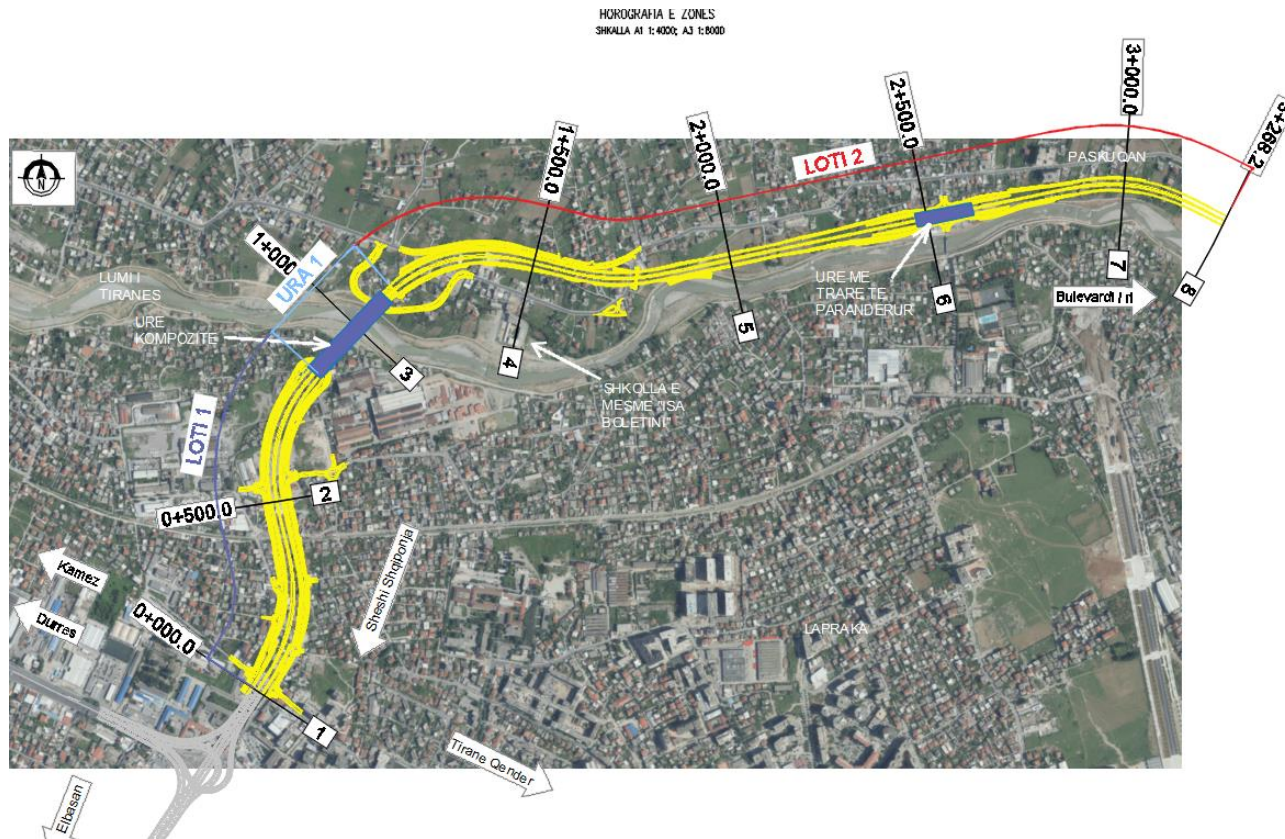
2 PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SË PROJEKTIT

2.1 Vendodhja , sipërfaqja e zonës së projektit

Segmenti i Ri i Unazes se Re te Tiranes do te kaloje pjeserisht ne zone urbane dhe do te lidhe 2 pika te rendesishme:

- Sheshin Shqiponja (Fillimi i projektit)
- Bulevardin e Ri (Fundi i projektit)

Nje gjurme direkte, me standartet e pershtatshme gjeometrike parashikon qe do te permiresoje levizjen e trafikut ne te gjithë zonen qe preket nga ky ndertim.



Siperfaqja e tokes qe do zihet nga ndwrtimi I kwsaj rruge : **S = 172 000 m²**

koordinatat sipas Sistemit Koordinativ GAUS KRUGER dhe sistemit KRGJSH,

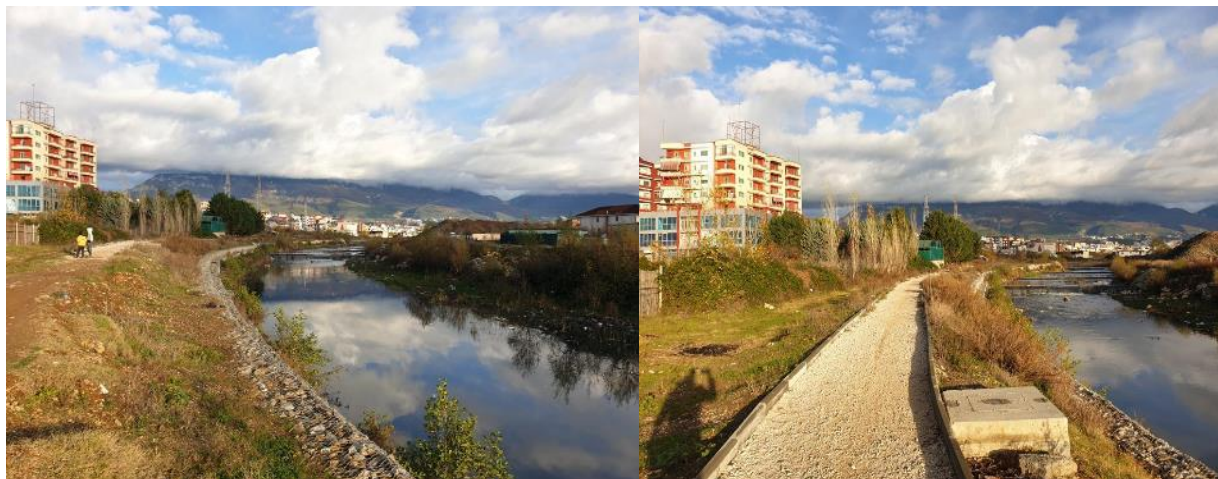
PIKA	X_KRGjSh	Y_KRGjSh
FILLIMI I RRUGES	482240.2203	4578464.8566
FUNDI I RRUGES	484640.9154	4579663.9085

PIKA	X_GAUS KRUGER	Y_GAUS KRUGER
FILLIMI I RRUGES	4398669.8754	4579283.3775
FUNDI I RRUGES	4401084.5466	4580454.8172

2.2 Të dhëna për përdorimin ekzistues të sipërfaqes që do të përdoret përkohësisht apo përherë nga projekti, gjatë fazës së ndërtimit apo funksionimit të objektit

Siperfaqja e tokes qe do zihet nga ndwrtimi I kwsaj rruge : S=172 000 m²

Gjate Implementimit te Projektit te miratuar « Studim – Projektim, Rishikim i Projektit per Segmentin Rrugor te Vazhdimit te Unazes se Madhe te Tiranes nga Sheshi Shqiponja te Bulevardi i Ri » jane kryer vizita te detajuara ne terren pergjate zones ku do te ndertohet. Projektuesi ka marre ne konsiderate imazhet e foto-kameras me pajisje gjurmuese GPS e cila siguron imazhe te gjeo-referuara.





Figurë 2:Pamje egzistuese nga zona e projektit

2.3 Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit

2.3.1 Njësia vendore administrative e zonës së projektit

Gjurma e projektit shtrihet ne njesine administrative No 11 të Bashkisë Tirane dhe njesia Paskuqan e Bashkisë Kamëz.

2.3.2 Informacionin për qendrat e banuara në zonën e projektit

➤ Njësia Bashkiake Nr.11

Me krijimin e Njësive Bashkiake në vitin 2000 u krijua dhe Njësia Bashkiake Nr.11 me qendër në Laprakë. Njësia Nr.11 shtrihet në veri – perëndim të Tiranës dhe kufizohet me Njësinë Administrative Nr. 7 në jug – perëndim, me Njësinë Administrative Nr. 9 në lindje, me Njësinë Administrative Paskuqan në veri – lindje, me Bashkinë Kamëz në veri si dhe me Njësinë Administrative Kashar në veri-perëndim. Njësia Administrative Nr.11 ka një sipërfaqe prej 5,2 km² dhe largësia mesatare nga qendra e Tiranës është 4 km. Njësia përshkohet nga lumi i Tiranës prej 5-km (nga lindja ne perëndim). Popullsia para vitit 1993 ka qënë 10.642 banorë ndërsa tani ka arritur në 65.056 banorë.

Numri i familjeve 21 429 ,numri i bisneseve 2000.

Popullsia është heterogjene dhe e ardhur gjatë viteve të demokracisë nga krahina të ndryshme të Shqipërisë, kryesisht nga veri - lindja por ka dhe nga jugu i Shqipërisë. Para viteve 90 në zonën e Laprakës kanë bërë pjesë vetëm zona që kufizohej nga rruga e Durrësit, rruga “Don Bosko”,rruga nacionale Tiranë-Fushë Krujë dhe lumi i Tiranës.



Figurë 3: Ndarjet administrative te bashkisë Tiranë

➤ Njësia administrative Paskuqan¹

Njësia administrative Paskuqan është pjesë administrative e bashkisë Kamëz.

Të dhëna të përgjithshme:

Sipërfaqja totale (Kamëz dhe Paskuqan) 37.18 km²

Popullsia: 138.454 banorë

Numri i familjeve: 35.488

Bashkia Kamëz, pas ndarjes së re territoriale përfshin nën administrimin e saj njësinë administrative Paskuqan. Kamza, si njësi administrative vendore e shkallës së parë, është e ndarë në:

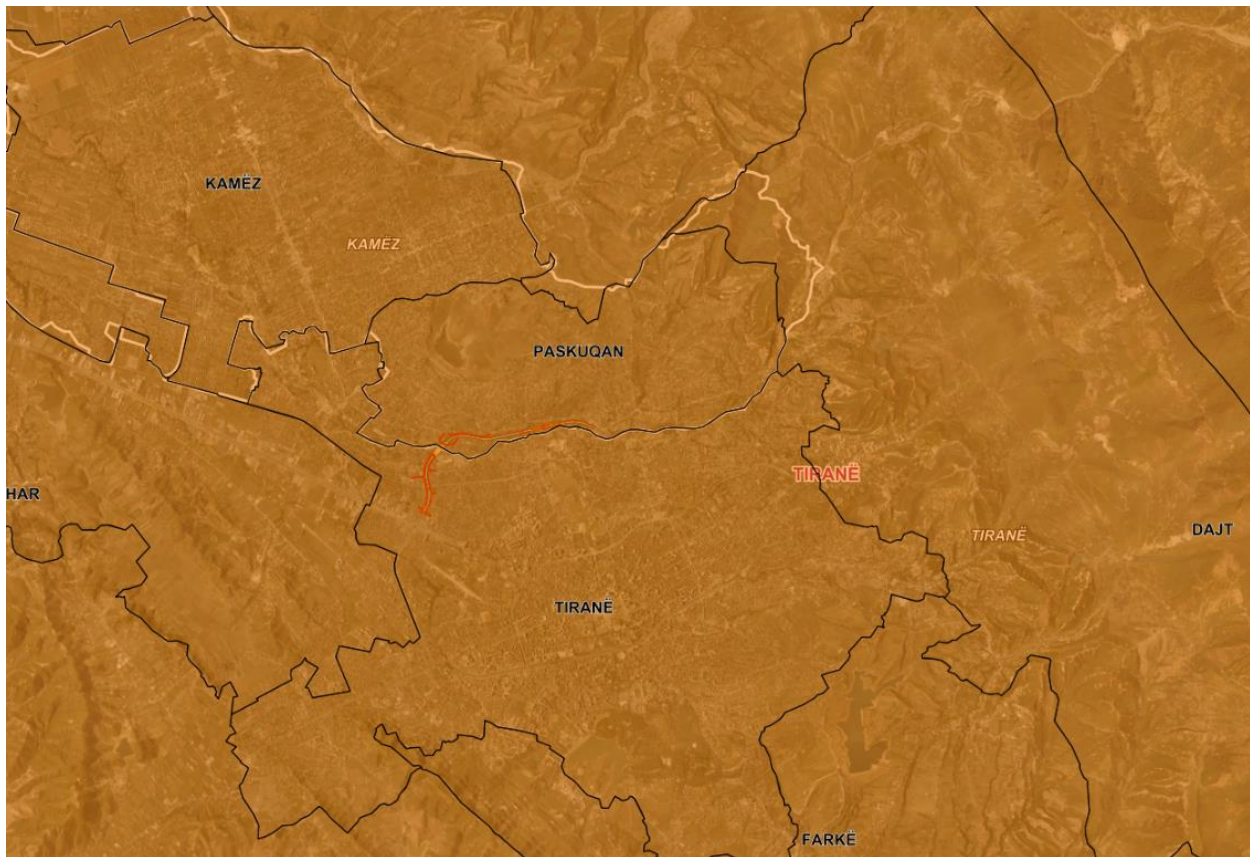
- Qendrën Urbane (qyteti),

Kamza si qendër urbane është e ndarë në fshatrat përkatëse të saj: 1-Bathore, 2-Laknas, 3-Valias, 4-Valias i Ri, 5-Frutikulturë, 6- Bulçesh, 7- Zall-Mner.

Qendra e Kamzës ndodhet 7 km larg kryeqytetit Tiranës, në veriperëndim të saj, është qyteti i 6 më i madh në Shqipëri. Kufizohet nga veriu me Krujën, nga jugu me Tiranën, nga lindja me Zall-Herrin dhe nga perëndimi me Bërxullën. Pozita gjeografike e Kamzës është veçanërisht interesante edhe nga pikëpamja e mjedisit, trashëgimisë kulturore dhe peizazhit të rajonit. Kamza është e rrethuar nga dy lumenj në veri dhe jug. Gjeografikisht, Kamza është një pikë qendrore e rrjeteve të transportit multimodal. Ajo është e vendosur në udhëkryqin e aeroportit ndërkombëtar të Rinasit, autostradës nacionale (SH1) që lidh Tiranën në lindje dhe qytetet veriore të Lezhës, Shkodrës, si dhe me Kosovën dhe Malin e Zi. Vendodhja në trekëndëshin strategjik: Kryeqyteti Tiranë - Aeroporti i Rinasit - Porti i Durrësit, ofron mundësi të mëdha për zhvillim dhe ndryshim.

Ndarja administrative e Bashkisë Kamëz:

¹ https://sq.wikipedia.org/wiki/Nj%C3%ABsia_administrative_Paskuqan



Figurë 4:Harta e ndarjes administrative në zonën e projektit

- **Njësinë Administrative Paskuqan,**

Në përbërje të saj është e ndarë në këto fshatra:

- Paskuqan 1,
- Paskuqan 2,
- Babrru Qëndër,
- Kodër e Kuqe,
- Babrru-Shpat,
- Fushë e Kërçikëve,
- Babrru Kodër,
- Paskuqan 1 Fushë,
- Paskuqan 1 Kodër,
- Paskuqan 2 Fushë,
- Paskuqan 2 Kodër.

Paskuqani ka rreth 40 000 mije banore



Figurë 5: Njesia administrative Paskuqan

➤ **Fushat e zhvillimit të Bashkisë Kamëz**

Në kuadër të reformës së re territoriale, Bashkia Kamëz ka identifikuar fushat e mëposhtme:

Zhvillimi socio-ekonomik,

Zhvillimi urban dhe transporti,

Zhvillimi i turizmit,

Shërbimet publike,

Sistemi i ujësjellës-kanalizimeve,

Mbrojtja e mjedisit,

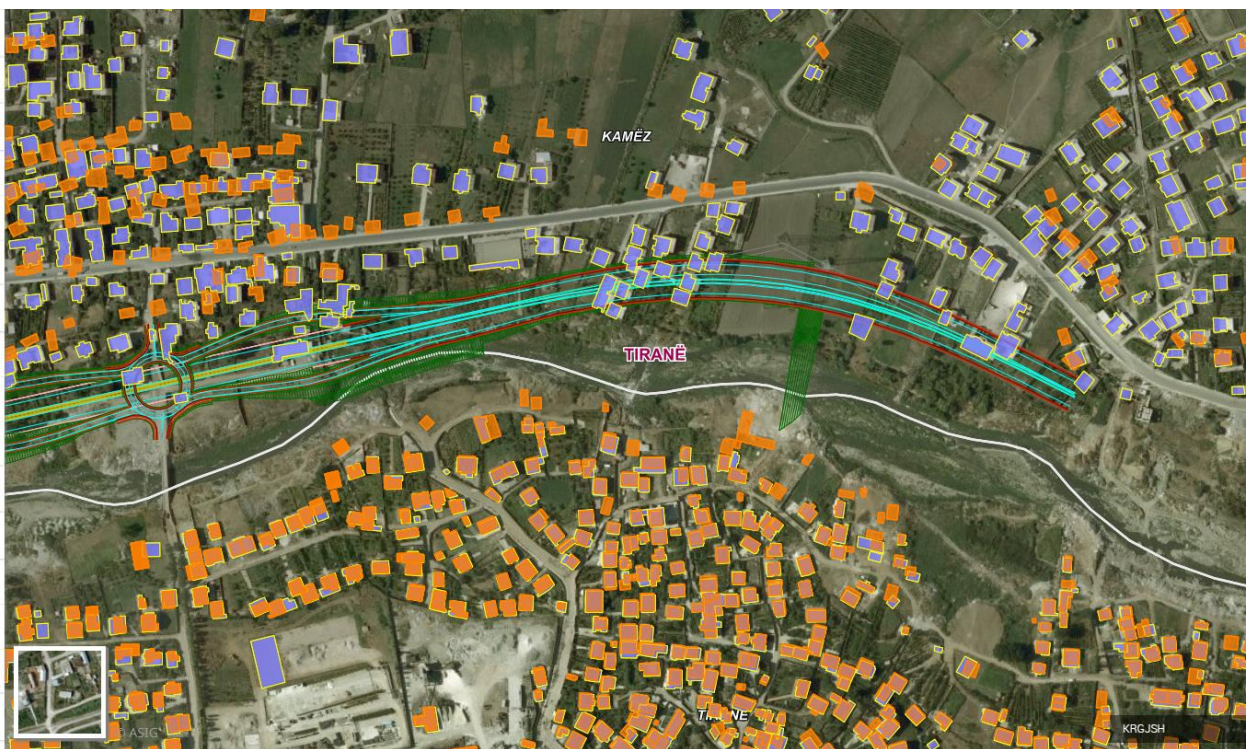
Marrëdhëniet ndërkombëtare dhe partneritetet.

2.3.3 Distanca e zonës së projektit nga qendrat e banuara

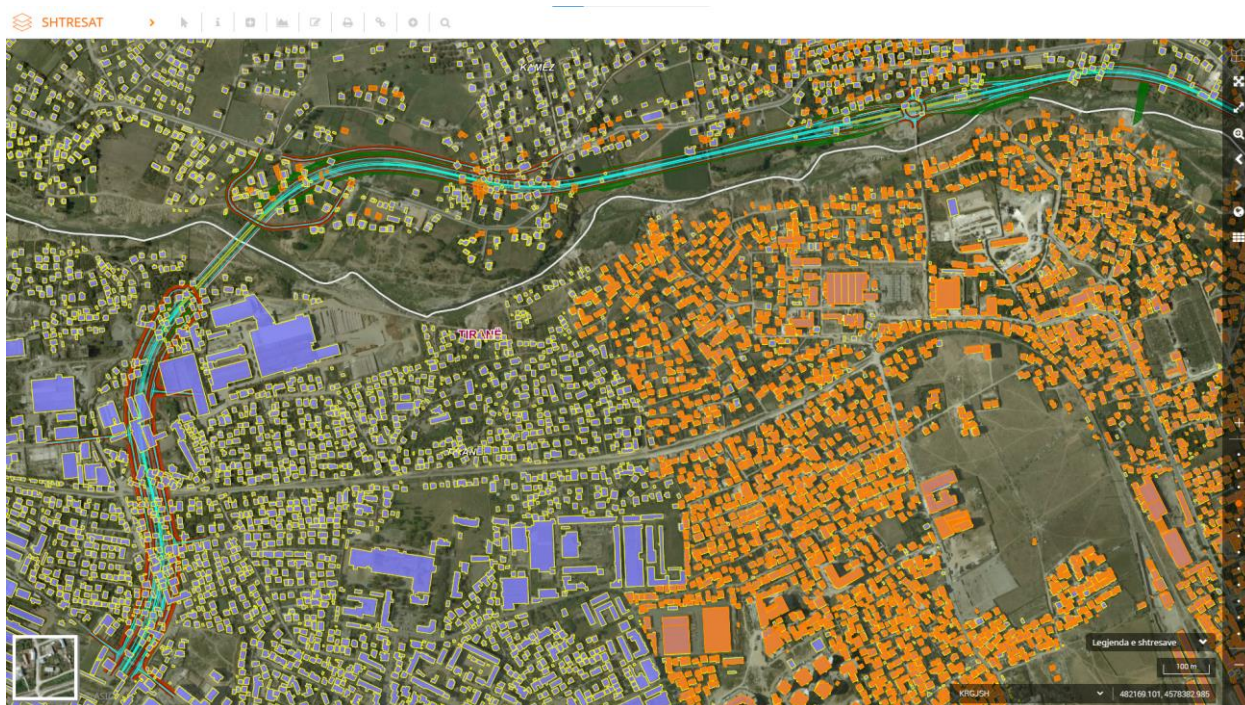
Harta në vijim jep vendodhjen e zonës së projektit referuar objekteve të tjera të banimit të ndodhura pranë gjurmës së projektit.



Figurë 6:Gjurma e projektit ne lidhje me zonen urbane





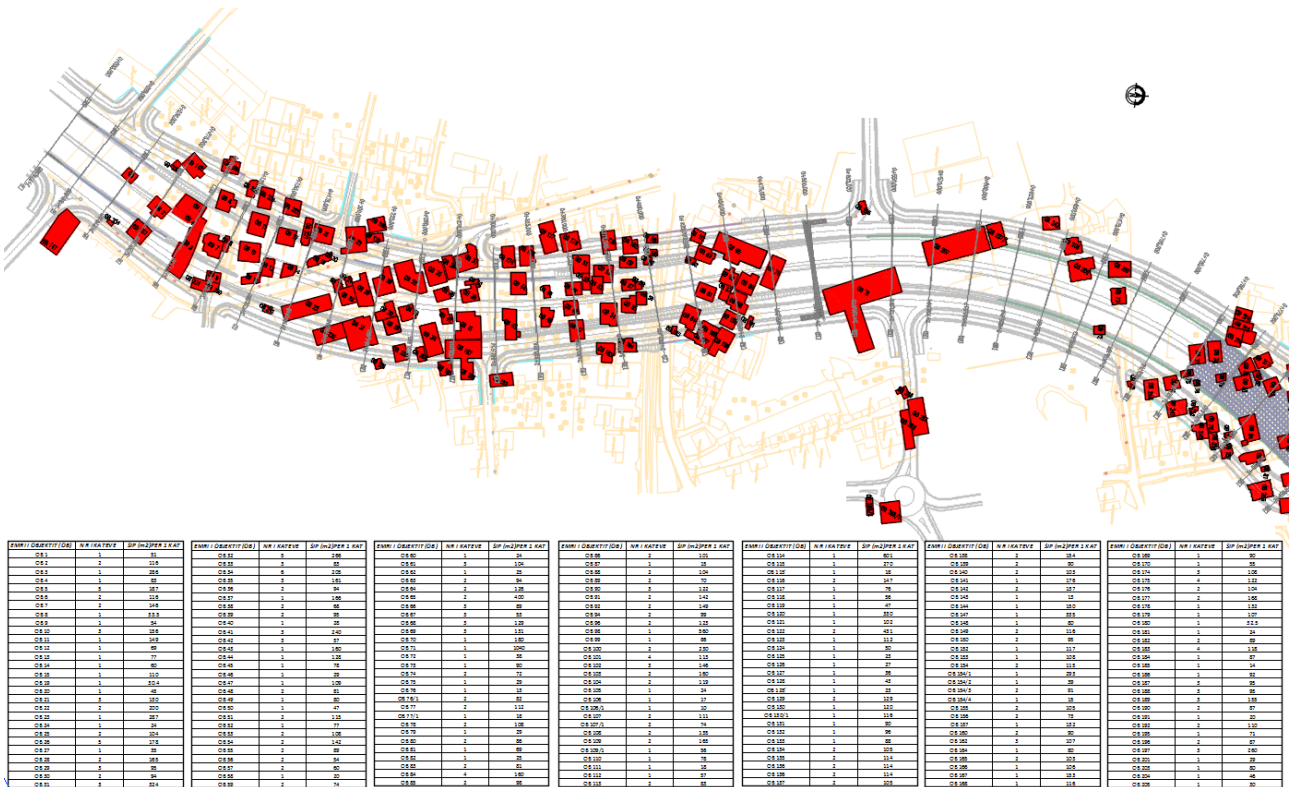


Figurë 7:Harta e ndertesave përreth zonës së propozuar të projektit

Shihet qartë që gjurma e projektit ne disa raste është mjaft pranë zonave residenciale apo objekte ku aktualisht zhvillohen biznese të ndryshme.Për shkak të zhvillimit të këtij projektit pritet që te kemi shpronësime të objekteve që do ndikohen.

2.3.4 Planimetria e Prishjeve

Per kete faze eshte pergatitur plani i prishjeve per secilin variant per te patur nje informacion per objektet qe prishen sipas seciles gjurme te projektit. Objektet jane evidentuar dhe per secilin jane shenuar te dhenat perkatese lidhur me siperfaqn e gjurmes dhe nr e kateve. Nga plani i nderhyrjeve per kete projekt evidentohet se preken nga gjurma e projektit 255 objekte (Loti 1, 154 objekte dhe Loti 2, 19 objekte dhe Loti 3, 82 objekte).



Figurë 8: Fragment i Planimetrise se Nderhyrjeve

2.3.5 Objektet e Trashëgimisë kulturore

Referuar pranisë së ndonjë objekti të monumenteve apo trashëgimisë kulturore në zonën e projektit apo pranë saj , konfirmojmë që nuk ka ndonjë evidence e cila të ketë të regjistruar ndonjë monument të trashëgimisë së kulturës apo arkeologjisë në zonën e projekti apo pranë saj.

Lidhur me mos praninë e objektet e trashëgimisë kulturore është kërkuar edhe opinioni zyrtar nga Minsitria e Kulturës ,Intituti Kombëtar i Trashëgimisë Kulturore (shkresa nr 057 datë 29.01.2021,) me anë të së cilës instituti u përgjigj pozitivisht sipas shkresës nr 180/1 prot datë 10.02.2021, sipas të cilës konfirmohet që ne gjurmën e projektit nuk ndodhen objekte me status “pasuri kulturore” apo ndonjë sipërfaqe me status mbrojtjeje sipas dispozitave të Ligjit 27/2018”Për Trashëgimin Kulturore dhe Muzetë”.Me anë të kësaj shkrese jepet edhe procedura që duhet të ndoqet nga zhvilluesi gjatë fazës së marrjes se lejeve të ndertimit sipas të cilit:

1- Referuar nenit 134 të Ligjit 27/2018”Për Trashëgimin Kulturore dhe Muzetë”, para marrjes së lejes zhvëllimore do duhet të marrë miratim për projektin nga Këshilli Kombëtar i Trashëgimisë Kulturore Materiale (KKTKM) sipas ligjit në fuqi.

2- Institucionet e specializuara ose subjektet elicensuara ,sipas këtij ligji , kryejnë kontrollin e zonës dhe përgadisin dokumentacionin përkatës .Kur zona përmban vlera të rëndësishme arkeologjike,etnografike ose gjurmë të arkitekturës antike ose tradicionale , investitori duhet të ndryshojë projektin.

Raporti i vzhgimit arkeologjik sipërfaqësor i cili është pjesë e dokumentacionit për projektin e rindërtimit “ Studim projekti , rishikim projekti për segmentin rrugor të vazhdimit të Unazës së Madhe të Tiranës nga Sheshi

Shqiponja te Bulevardi i Ri , duhet të kalojë për shqyrtim dhe vendimarrje në KKTKM .Aktualisht investitori duhet të aplikojë pranë IKTK duke shoqëruar aplikimin me dokumentacionin tekniko ligjor sipas legjislacionit ne fuqi, për vijimin e procedurës së shqyrtimit deri në vendimarrjen e KKTKM.

2.4 Skicat Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit. Mënyrat dhe Metodat për Ndërtimin e Objekteve të Projektit.

2.4.1 Skicat,Planimetritë e Objekteve dhe Strukturave të Projektit

Rruga nis nga rrethrotullimi I Shqiponjes, drejtohet ne veri drejt Lumit te Tiranës, menjehere pas kapercimit te lumit rruga devijon ne te djathte duke ecur paralel me lumin e mbaron ne veri te Babruse dhe ka nje gjatesi prej 3.268 km. Kjo autostrade urbane eshte e lidhur me rruget lokale ne fillim dhe ne fund te saj; ne fillim me dy rampa, ku e para hyn ne autostrade dhe drejtohet per ne veri ndersa e dyta del nga autostrada dhe drejtohet per ne jug. Thuajse pergjate fundit te aksit jane ndertuar kater rampa hyrje dhe dalje te cilat bejne te mundur lidhjen me rruget lokale me ane te nje rrethrotullimi. Projekti eshte i plotesuar gjithashtu me dy rruge komplanare, paralel me autostraden, per perdorim lokal te cilat I japin komunitetit nje rruge te aksesueshme si per makinat po ashtu dhe per njerezit.

Duke shfrytezuar rrjetin lokal te rrugeve, rruget sekondare mund te vazhdojne me nje sens, sikurse diktohet nga projekti i Sheshit Shqiponja.

Kategorite e rruges :

1. Aksi kryesor: Kategoria A – autostrade lokale urbane sipas rregullave teknik te 2015. Shpejtesia varion nga 80-100 km/h. Seksioni terthor tip eshte I perbere nga dy karrexhata te ndara nga nje trafikndares nje gjeresi 1.80m. Secila prej karrexhatave perbehet nga dy korsi me gjeresi 3.75m, bankine te brendshme 0.7m dhe korsi emergjence me gjeresi 3.00m.
2. Rruget sekondare: Kategoria F lokale urbane sipas rregullave teknik te 2015. Shpejtesia varion nga 25-60 km/h. Seksioni terthor tip eshte I perbere nga dy korsi me gjeresi 3.50 m dhe pa bankina te shtruara.



Figurë 9:Gjurma e Rruges

Aksi i rruges nis me nje vijedrejte duke u pasuar me nje kthese te pare ne te majte , pas nje vijedrejte te dyte te shkurter nis kthesa e dyte e djathte e cila con ne vijedrejte e trete me ane te se ciles kalohet dhe lumi duke hyre ne kthesen e trete te djathte qe kalon rrugen lokale , vijedrejte e katert con ne kthesen e katert pasuar nga vijedrejte e peste e cila con ne kthesen e fundit te ketij aksi I cili mbyllet me nje vijedrejte. Altimetria e ketij aksi eshte e perbere nga nje seri niveletash dhe kurbash te cilat variojne ne pjerresite nga 0.5% deri ne 3.5%. Tabela 1 dhe 2 tregojne nje permbledhje te elementeve qe perbejne aksin.

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

Metodologjia e paraqitur më poshtë, jep në mënyrë orientuese metodologjinë e ndërtimit për objektin. Përpara fillimit të punimeve kompania do të përgatisë dhe të paraqesë për miratim Metodologjinë e detajuar si dhe Plan-Organizimin për kryerjen e punimeve të ndërtimit të objektit të mësipërm.

Siguria dhe Shëndeti në punë

Gjatë zbatimit të punimeve duhet të respektohen me rigorozitet të gjitha kërkesat për Sigurinë dhe Shëndetin në Punë në përputhje me legjislacionin në fuqi, kushtet teknike si dhe praktikatat më të mira.

I gjithë personeli duhet të jetë i trajnuar në lidhje me sigurinë dhe shëndetin në punë përpara se të hyjë në kantier. Drejtuesit e makinerive të ndërtimit duhet të jenë pajisur me certifikatat dhe lejet përkatëse të drejtimit. Duhet të bëhet rrethimi dhe mbrojtja e kantierit ku do të kryhen punimet.

Shërbimet

Nëse janë dhënë standarde të veçanta sipas të cilave duhet të zbatohen materialet e përcaktuara dhe sipërmarrësi dëshiron të përdorë materiale sipas standardeve të tjera, këto standarde duhet të jenë me cilësi të njëjtë ose më të lartë se standardi i përmendur. Materiale të tilla do të pranohen vetëm pasi të jetë bërë një marrëveshje më parë me punëdhënësin.

Kujdesi ndaj mjedisit

a)Metoda e punës duhet të synojë në minimizimin ose nëse është e mundur në ndalimin e cënimeve ndaj mjedisit duke zbatuar të gjitha ligjet dhe rregullat në fuqi.

b)Duhet të ndërmerren masa mbrojtëse sa herë që të jetë e nevojshme për të minimizuar ose për të ndaluar efektin negativ në mjedis.

c) Ndërtuesi duhet të hartojë plane menaxhimi dhe procedura për parandalimin e ndotjes , masave korrigjuese , zbutëse të ndikimeve të pritshme bazuar ne rekomandimet e përshkruara në raportin e VNM , për te operuar sipas kërkesave ligjore të mbrojtjes se mjedisit gjatë ndërtimit dhe përmbushjeve të standarteve dhe normave të shkarkimit në mjedis (ajër , ujë), si dhe kushteve të vendosura nga institucionet e mjedisit.

Rrugët e shërbimit dhe vendi i ndërtimit

Duhet bërë kujdes dhe duhen marrë të gjitha masat për të siguruar që rrugët të cilat përdoren qoftë për ndërtimin e punimeve ose për transportin e makinerive, punëtorëve dhe materialeve, të mos ndoten si rezultat i ndërtimeve të tilla ose transportit dhe në fillimet e ndotjes duhen bërë të gjitha hapat e nevojshme për ti pastruar ato.

Mirëmbajtja e punimeve

Sipërmarrësi duhet të kryejë vetë mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e objektit gjatë ndërtimit por edhe mirëmbajtjen rutinë .

Punimet e gërmimit

Punimet e gërmimit do të fillojnë pasi të jetë bërë piktimi në përputhje me planet e gërmimeve. Gjithashtu përpara fillimit të gërmimeve duhet të verifikohen në vend sistemet e infrastrukturës nëntokësore si dhe sipas të dhënave të siguruar nga Autoritetet përkatëse.

Gërmimet do të kryhen sipas vizatimeve të miratuara duke respektuar përmasat në plan dhe kuotat.

Për gërmimin do të përdoren makineri të përshtatshme (ekskavatorë, buldozerë, kamionë). Makineritë do të përdoren vetëm nga personel i specializuar dhe i pajisur me lejet përkatëse të drejtimit.

Materiali i dalë nga gërmimet do të depozitohet në vendet e miratuara nga Autoritet lokale (Bashkia Tirane) në shesh depozitimet perkatëse ose do të shihet mundësia e ripërdorimeve për rehabilitime të shesheve sipas rekomandimeve të autoriteteve lokale (vecanerisht dherat).

Punimet e mbushjeve

Punimet e mbushjeve do të fillojnë pasi të jetë kontrolluar dhe miratuar gërmimi. Mbushjet do të bëhen me material në përputhje me specifikimet teknike i cili do të zgjidhet nga gërmimi ose do të importohet nga burime të miratuara.

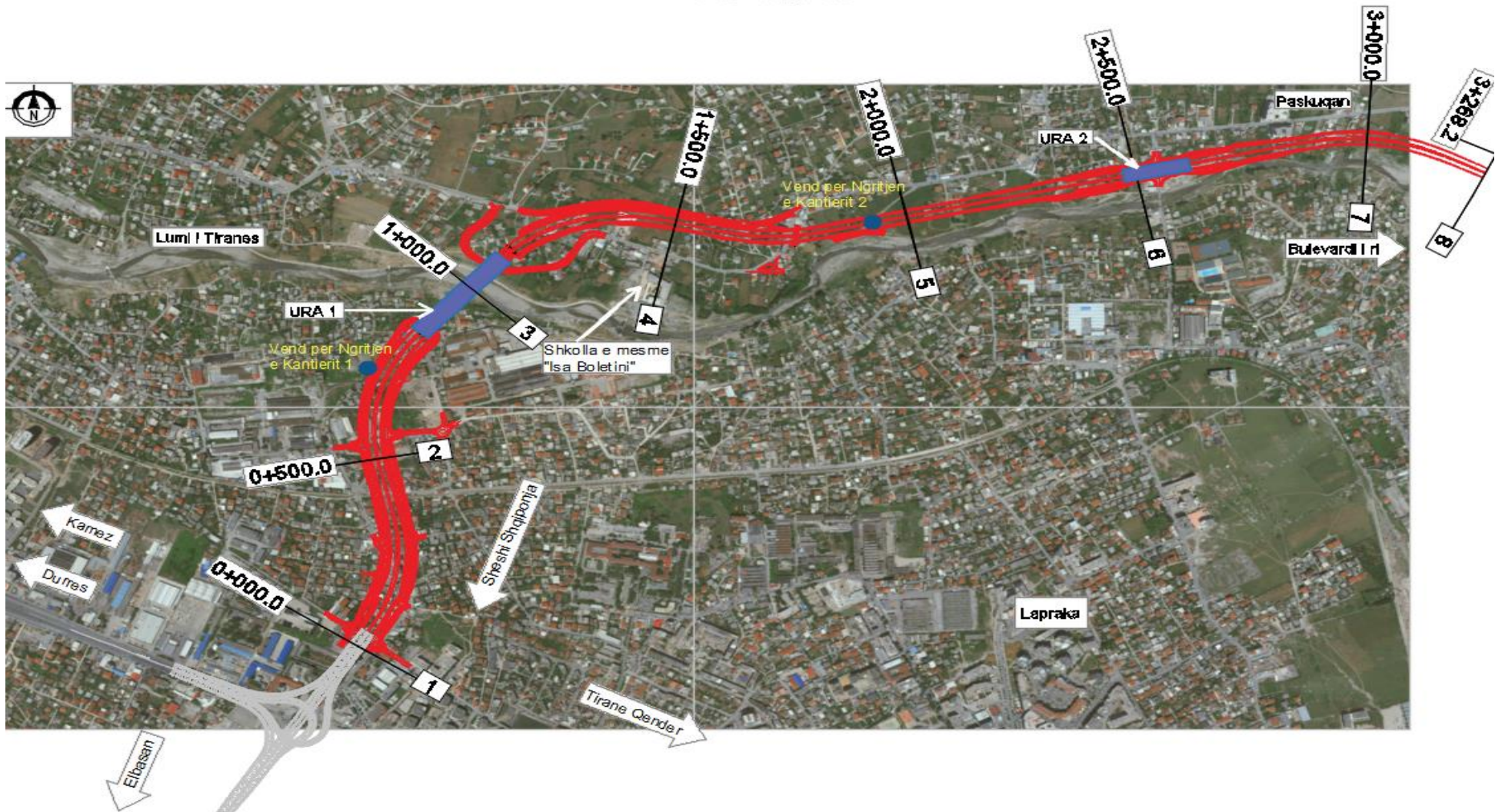
2.6 Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit. Lëndët e para dhe produktet përfundimtare të projektit

2.6.1. Përshkrim i proceseve ndërtimore dhe teknologjike të projektit

Perzgjedhja e vendit për ngritjen e kantierit:

Perzgjedhja e vendit të kantierit duhet të bëhet në bashkëpunim me Mbikqyresin e punëve si dhe me autoritetet e pushtetit lokal. Vendi i perzgjedhur duhet të jetë mundësisht larg banesave dhe të mos ketë impakt negativ në mjedisin e zonës. Pozicioni i kantierit duhet të ketë parasysh zonat urbane dhe të vendosen në një pike ku nuk ndërhyr në jetën dhe aktivitetin e përditshëm normal të zonave. Gjithsesi pozicionimi i kantierëve duhet të jetë efikas dhe i shpejtë në çdo pike të objektit.

Projektuesi konsideron të mjaftueshëm ndërtimi i dy kantierëve në pozicionet e rekomanduara më poshtë .



Kantieri do te kete ne perberje sektoret ne funksion te punimeve, si me poshte:

- Sektori i ndertimit te trupit te rruges dhe shtresave
- Sektoret e ndertimit te veprave te artit sipas pozicionit te tyre
- Sektori i sherbimeve shtese

Si rruge e emertuar e “kantierit” qe do te sherbejne per levizjen dhe ngritjen e sektoreve eshte parashikuar te jete vete trupi i rrugeve ekzistuese, me perjashtim te rasteve ku nuk ka mundesi ose nuk eshte e nevojshme. Pozicioni i vendit te ngritjes se kantierit te studiohet dhe dakortesohet me autoritetet lokale dhe mbikqyresin e punimeve.

Organizimi i kantierit:

Ne kete plan organizimi projektimi ka marre parasysh disa kriteret te rendesishme te cilat jane:

- Evidentimi i pikave ku rruget lidhen me rruget ekzistuese si dhe menaxhimi i trafikut ne keto nyje.
- Minimizimi ne maksimum i zhurmave dhe i ndotjes ne te gjitha zonat e banuar ne zonen e projektit.
- Te minimizojte nderhyrjet qe behen ne terren jashte atyre te parashikuara ne projekt.
- Ndarja e kantierit ne sektor, duke realizuar ato ne nje distance sipas pozicionit te veprave te medha.
- Kantieri duhet te kete rruge te pershtatshme dhe nga mjete te ndihmes se shpejte per raste te emergjencave.

Pothuajse e gjithe gjurma e projektit kalon ne zone te banuar dhe rruge ekzistuese, çka e veshtireson pjesen e organizimit te punes dhe marrjen e masave per ndertimin e kantierit. Kantieri do te jete i vendosur ne nje zone sa me te sheshte dhe nje nje pozicion te tille qe te aksesohen sa me shpejte te gjitha rruget qe do te ndertoehen.

Krahas kushteve teknike te zbatimit per ngritjen e kantierit, te cilat kontraktori duhet ti respektojte me rigorozitet, nuk eshte per tu anashkaluar dhe evidentimi dhe pozicionimi i pikave te furnizimit me materiale ndertimi, uje dhe energji elektrike.

Kantieri i ngritur duhet te jene i pajisur me:

- Rruge lidhese me rrugen ekzistuese
- Te kete energji elektrike 24ore/dite
- Te kete uje te pijshem 24ore/dite
- Te kete qendren e ndihmes se shpejte
- Te jete i rrethuar, dhe te pajisur me tabelat informuese.

Ne perfundim te punimeve siperfaqja dhe zona perreth kantierit duhet te rikthehen ne gjendjen e meparsheme.

Brenda zone se rrethimit duhet te jene te organizuar zyrtar e kontraktorit, mbikqyresit te punimeve, parkimet, vendet e depozitimit te materialeve, fjetoret, mensa, ambientet e tjera ndihmese, gjeneratori, etj.

Punimet ne rruge

Punimet ne rruge fillojne me rilevimet topografike te zones se projektit dhe verifikimet me projektin e rrugeve. Per te proceduar me hapat e metejshem te ketyre punimeve Kontraktori mund te perzgjedhe te formoje disa grupe pune dhe te delegoj punimet ne dy apo disa fronte njekohesisht. Gjithsesi cdo lloj vendimarrje duhet te behet ne bashkepunim me Mbikqyresin e Punimeve.

Radha e zhvillimit te punimeve ku nder me kryesoret jane:

- Punimet e germimit dhe hapjen e trasese. Gjate hapjes se trases materiali i germuar duhet te largohet ne vendet e percaktuara ne bashkepunim me Mbikqyresin e Punimeve dhe autoritetet lokale.
- Punimet per ndertimin e veprave te artit, mure mbajtes, tombino, etj.
- Punimet e mbushjes
- Punime shtresash.
- Punime te mobilimit rrugor, ndricimi, sinjalistika, etj.

Gjate zbatimit te punimeve kontraktori duhet te kete parasysh si me poshte:

- Duhet te punoje ne menyre te organizuar dhe te koordinuar (ne baze te planit te menaxhimit te trafikut) me institucionet pergjegjese per te mos penguar levizjen e automjeteve gjate nderhyrjes ne rruget ekzistuese.
- Asnje nga pjeset e rruges nuk do te hapet per t'u shfrytezuar, pa perfunduar me pare shtresen asfaltike.
- Gjate kryerjes se punimeve per ndertimin e rrugeve kontraktori duhet te respektoj me rigorozitet kerkesat lidhur me sinjalistiken e sigurine rrugore provizore, per devijimin e rruges mbeshtetur ne :

"MANUALI SINJALIZIMIT RRUGOR", veçanerisht ato te Aneksit B

- Duhet te siguroj akses ne degezimet qe lidhen me rruget duke mos i bllokuar totalisht ato

Duhet te tregoj kujdes maksimal per te mos demtuar rrjetet ekzistuese nentoksore te cilat nuk preken ne rruget ekzistuese te cilat vetem riasfaltohen dhe ne te cilat nuk eshte parashikuar te nderhyet.

- Duhet bere kujdes dhe duhen marre te gjitha masat per te siguruar qe rruget te cilat perdoren qofte per punime ose per transportin e makinerive, punetoreve dhe materialeve, te mos ndoten si rezultat i ndertimeve te tilla ose transportit dhe ne fillimet e ndotjes duhen bere te gjitha hapat e nevojshme per ti pastruar ato.
- Kontraktori duhet te kryeje vete mirembajtjen dhe mbrojtjen e objektit gjate ndertimit por edhe mirembajtjen rutine derisa te merret ne dorezim ne perputhje me kushtet e kontrates.
- Nese Kontraktori do te punoje naten, ai duhet te paraqese hollesi te plota te metodave te punes dhe ndricimit dhe ndonje informacion tjeter te nevojshem.
- Gjate gjithe fazes se zbatimit te punimeve kontrolli topografik duhet te jete shume rigoroz per te bere lidhjen e sakte te rrugeve te reja me ato ekzistuese.

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

Të gjitha skicat dhe detajet teknike janë të përshkruara ne Projektin teknik dhe relacionin përkates .

Proceset kryesore jane:

- Punime prishje
- Germime dhe mbushje
- Punime betoni, ndertim strukturash betoni, tombino, nenkalim dhe ure
- Punime per mbrojtjen lumore, argjinatura
- Punime elektrike,
- Punime drenazhimi dhe kanalizim i ujrave te zeza
- Punime asfaltike, mbishtresa rrugore

- Punime sinjalistike rrugore,
- Punime gjelberimi etj

2.6.2. Kapacitetet prodhuese /përpunuese, sasitë e lëndëve të para dhe produktet përfundimtare të projektit;

2.6.2.1. Makinerite dhe pajisjet kryesore qe do te perdoren ne projekt:

Pajisje dhe makineritë kryesoreqë do përdoren gjatë fazës së ndërtimit janë zakonisht ato të përdorura në një projekt ndërtimi dhe përfshijnë:

- Excavatore per germim;
- 2 Kamione per transport të materialit të germuar dhe material mbushes;
- Kamioncina per transport materiali ndertimi dhe punetori;
- Pickup per transport punetorie dhe materiale ndertimi;
- Pompe betoni per hedhjen e betonit ne objekt;
- Betoniera transport betoni;
- Sonde
- Vinc kulle
- Fadrome
- Pompe suvatimi
- Pompe zhytесе
- Pompe shtresash
- Saldatrice





Figurë 10: Makinerit dhe pajisjet që do përdoren

2.6.2.2. Produktet perfundimtare te projektit:

- 1- Rruga kryesore e Unazes se Tiranes qe lidh sheshin Shqiponja me Bulevardin e ri me nje gjatesi 3.268 km.
- 2- Dy rruge koplanare qe jane paralel me autostraden
- 3- Rrethqarkullimi i ri ne fundin e projektit ne zonen e Paskuqanit
- 4- Dy ura te reja, 1 e cila lejon aksesin e projektit mbi lumin Tirana dhe e dyta qe sherben si mbikalim tek rrethqarkullimi i ri.

- 5- Rakordimet qe do te sherbejne si hyrje dhe dalje te rrugeve lokale me rrugen kryesore duke i lehtesuar aksesin banoreve te zones.

2.6.3. Mbetjet inerte te gjeneruara nga proceset nedertimore

Gjenerimi I mbetjeve :

- Inertet nga prishjet e objekteve : 20,928 m³

Me poshte tregohen edhe volumet dhe punimet e dherave qe jane parashikuar ne projekt. Duke qene se kemi te bejme me terrene te dobta, materialet e germuara me pare nuk do te mund te riperdoren.

2- Punime dherash			
3.104/b	Germim dheu me ekskavator zingjir, 0.5 m ³ , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne mjet	m ³	171,229.00
3.158/5a	Transport dheu me auto deri 5.0 km	m ³	171,229.00
M3. An.164/1b	Mbushje me cakell e gur gurore ne trupin e rruges, perhapur e ngjeshur me makineri	m ³	224,963.00
M3. An-33	Gjeotekstil me gramature 500 g/m ²	m ²	140,115.22
An-31	F.V Shtrese Geocell 356-150-B	m ²	130,948.80
An-1	Shtrese vegetale dhe mbjellje me bar 30cm	m ²	38,748.00

2.7 Informacion për infrastrukturën e nevojshme për zhvillimin e projektit.

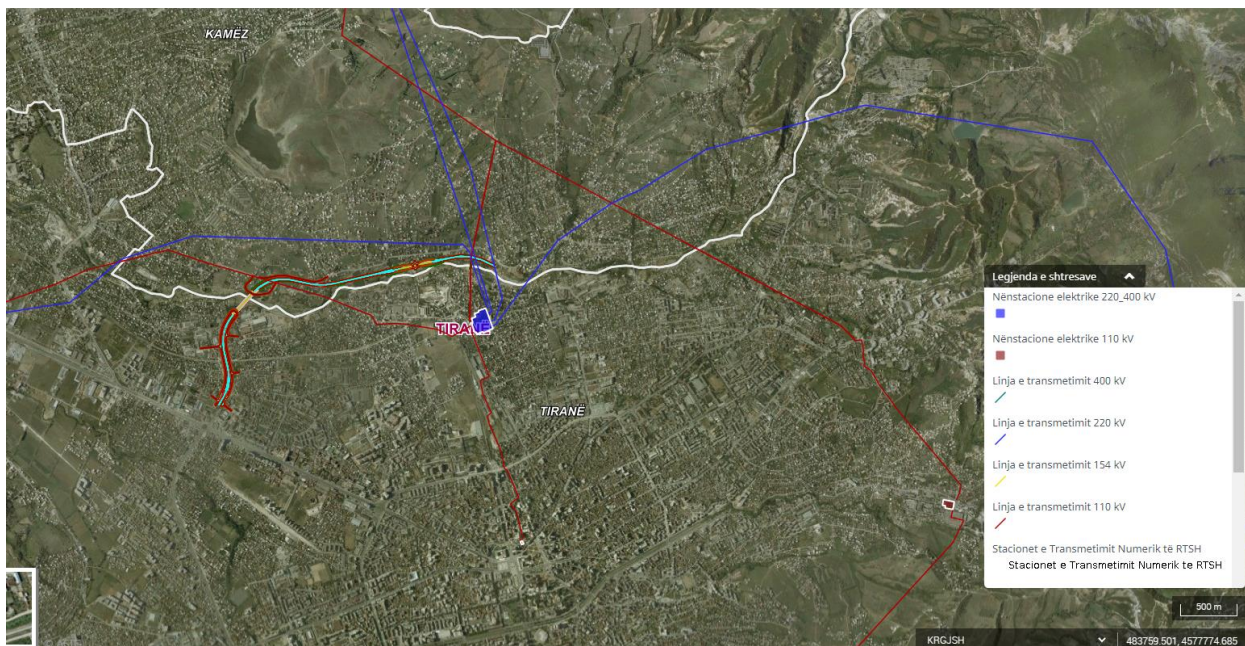
Te dhena per infrastrukturen e nevojshme per lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me uje, shkarkimet e ujerave te ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacion per rruget ekzistuese te aksesit apo nevojen per hapje te rrugeve te reja duhet te jene pjese e planit te mirefunksionimit te punimeve.

Projekti zhvillohet ne nje zone lehtesisht te aksesueshme per te gjitha infrastrukturen e nevojshme per realizimin e tij. E gjitha gjurma e projektit do te duhet te rrethohet.

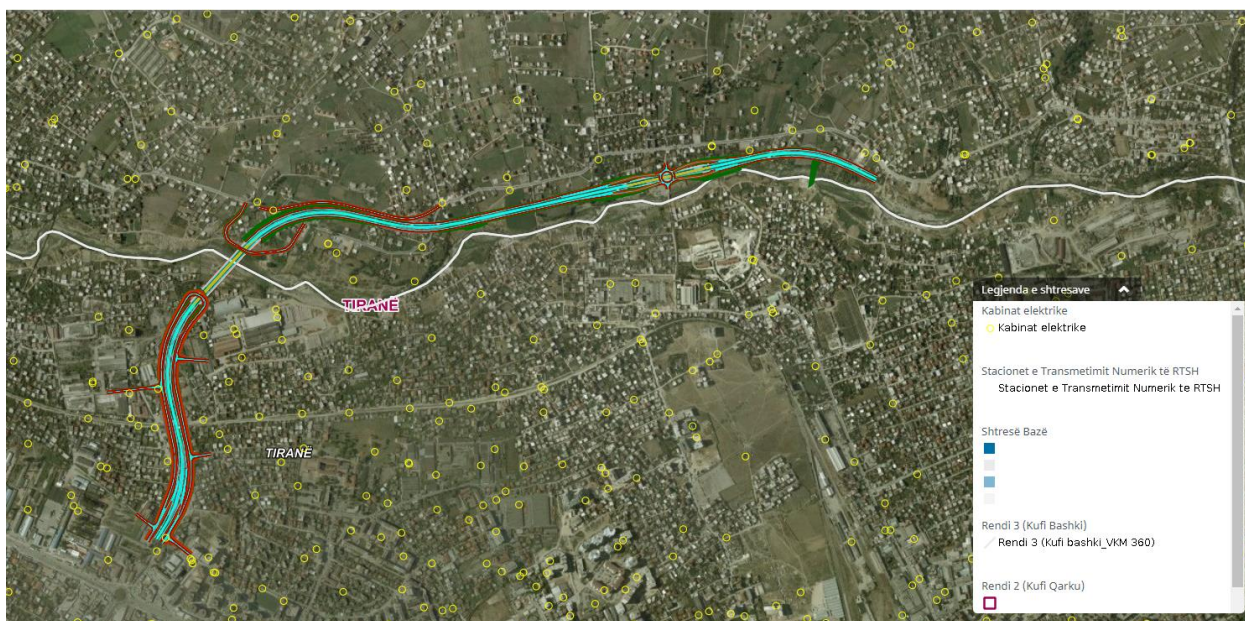
2.7.1. Infrastruktura e nevojshme për lidhjen me rrjetin elektrik

Energjia elektrike do te sigurohen nga kabina elektrike ne afersi te objektit. Per kete nuk ka nevoje per asnje lloj investimi si vendosja e shtyllave te perkohshme apo shtrirje kabelli ne distanca.

Perreth zonës së projektit egziston infrastruktura e nevojshme per lidhjen me energjinë elektrike si linjat e transmensionit 110 ; 220: 400 kV ,po ashtu edhe nënstationet elektrike si në vijim:



Figurë 11:Rrjeti egzistues i transmentimit te energjise elektrike pranë zonës së projektit



Figurë 12:Rrjeti egzistues i kabinave elctrike pranë zonës së projektit(pikat me te verdha)

2.7.2. Infrastruktura e nevojshme për furnizimin me ujë

Uji qe do te perdoret gjate punimeve te ndertimit do te sigurohet nga ndermarrje e ujesjelles kanalizimeve Tirane nepermjet nje kontrate.

2.7.3. Shkarkimet e ujërave të ndotura dhe mbetjeve

Për punonjësit që do operojnë në projekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualeteve dhe shkarkimin e ujërave të zeza në impiante trajtimi.

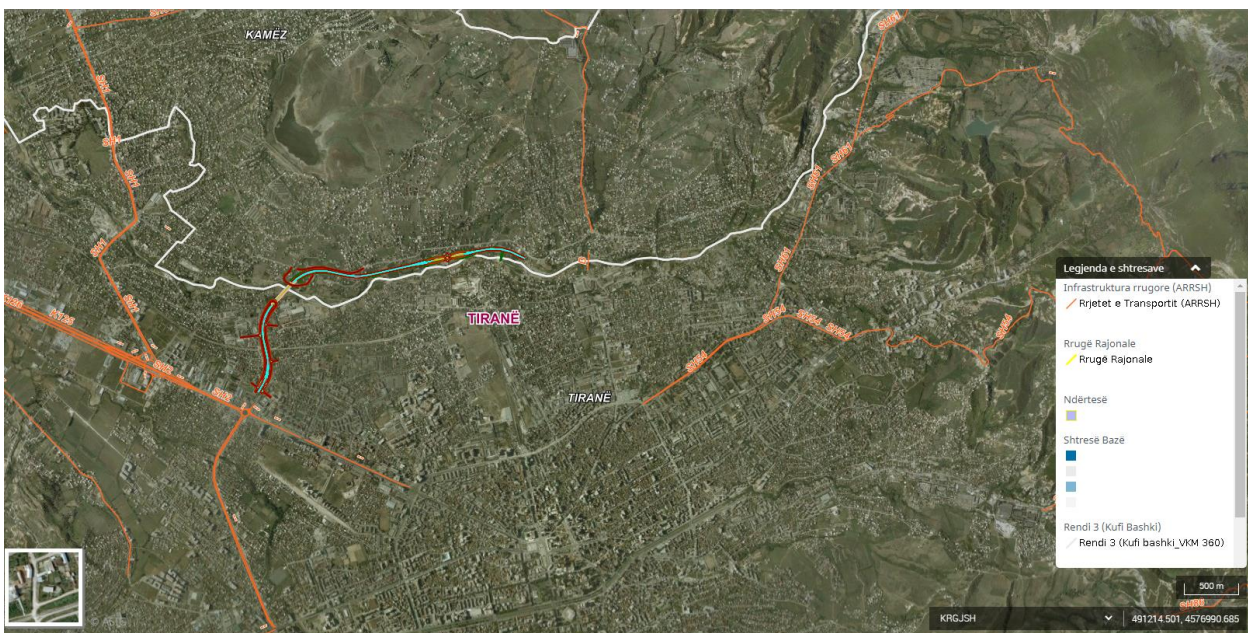
Ujrat e përdorura për nevoja teknologjike (larje sheshi ,betoniere)që do duhen më pas të shkarkohen do të grumbullohen brenda kantjerit të ndërtimit në nje gropë ekologjike (eco pit) dhe do te ripërdoren për te minimizuar pluhurat që mund të ngrihen gjatë proceseve të gjermimeve , depozitimeve të materialeve (ne pargje).Materili inert i gropës (eco pit) do të menaxhohet si mbetjeje inerte.

Ujrat gri dhe ujrat e zeza nga aktiviteti human i kompanisë do te menaxhohen nëpërmjet nenkontraktorëve të licensuar për menaxhimin e ujërave të ndotura sipas kontratave dypalëshe.

2.7.4. Informacion për rrugët ekzistuese të aksesit apo nevojën për hapje të rrugëve të reja

Projekti zhvillohet në një zone lehtësisht të aksesueshme për të gjithë infrastrukturën e nevojshme për realizimin e tij përfshirë rrjetin rrugor, rrjetin elektrik, rrjetin e kanalizimeve dhe ujesjellesve.Rrjeti kryesor që do përdoret janë rrugët egzistuese të cilat lidhen me rrjetin rrugor periferik dhe qëndror të Tiranës(referoju hartës së rrugëve egzistuese ne vijim).

Për qëllime të këtij projekti do shfrytëzohet infrastruktura egzistuese .



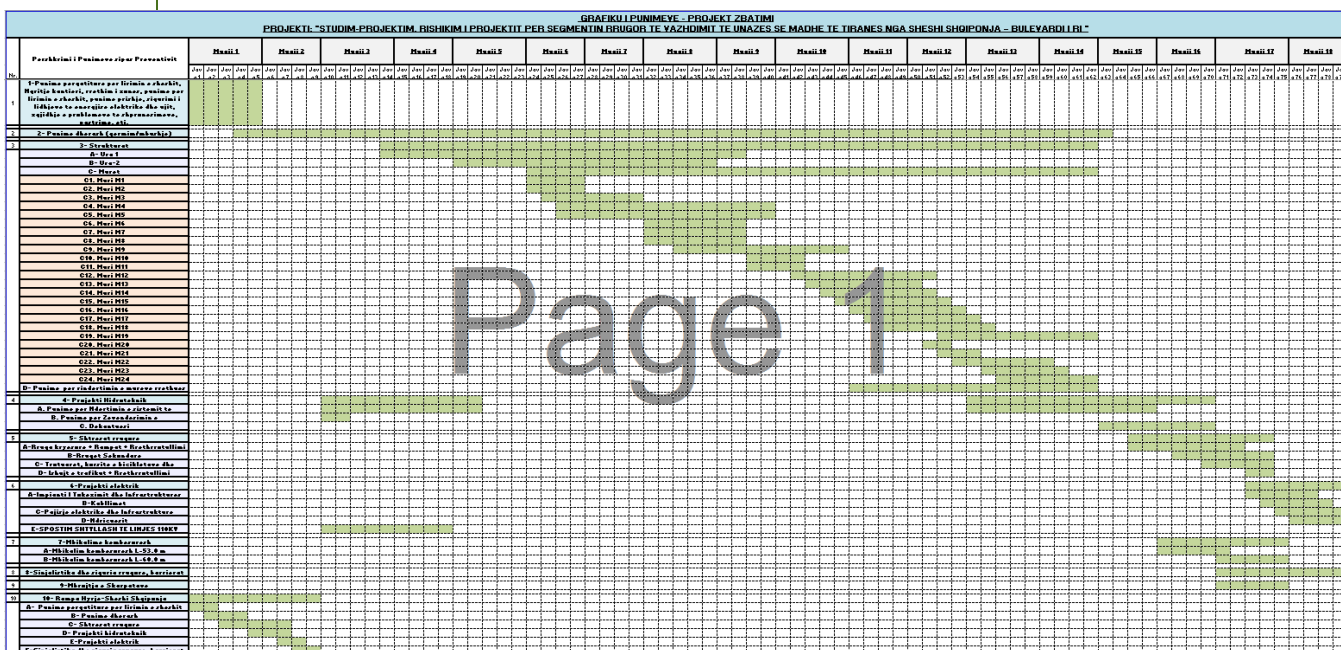
Figurë 13:Rrjeti egzistues i infrastrukturës rrugore

2.8 Programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit

dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit

Programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit, kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit dhe, sipas rastit, edhe fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit.

2.8.1. Programin për ndërtimin, kohëzgjatjen e ndërtimit, kohëzgjatjen e planifikuar për funksionimin e projektit



Figurë 14: Grafiku i Hartimit te Projektit

2.8.2. Kohën e mundshme të përfundimit të funksionimit të projektit .Fazën e planifikuar të rehabilitimit të sipërfaqes, pas mbarimit të funksionimit të projektit

Jetgjatesia e projektit eshte e percaktuar nga standartet e projektimit, ura me jetgjatesi 100 vjet, muret me jetgjatesi 50 vjet , mbistruktura rrugore, shtresat asfaltike me jetgjatesi 20 vjet. Jetegjatesia e projektimit nuk nenkupton qe pas kesaj kohe rruga do te dale jashte perdorimit. Ajo do te kete nevojë per mirembajtje pas kesaj per te arritur serisht nivelin e performances se kerkuar.

2.9 Lëndët e para që do të përdoren për ndërtimin dhe mënyrën e sigurimit të tyre

2.9.1. Materiale ndërtimi

Per realizimin e proceseve teknologjike te lart-permendura do te linde e nevojshme perdorimi i lendeve te para; kryesisht material ndertimi. Lendet e para qe do nevojiten do te jene: rere e lare, cakell,zhavorr ,cimento,asfalto beton, struktura monolite betoni, hekur betoni i zakonshem ,energji elektrike, uje, stabilizant ,gjeotekstil etj.

Materialet dhe lendet e para te cilat do te blihen do te jene te cilesise me te larte dhe do te merren nga prodhues apo tregtare te licensuar, shumica e te cileve ndodhen ne nje distance prej pak kilometrash nga sheshi i objekti

Materialet e ndertimit do te sigurohen :

- Shfrytëzimi i inerteve nga vendburimet te perckatuara (karrierat e lumenjeve ,gurore)nga kompanite e licensuara dhe prane zones se projektit

2.9.2. Te dhena per infrastrukturen e nevojshme per lidhjen me rrjetin elektrik

Te dhena per infrastrukturen e nevojshme per lidhjen me rrjetin elektrik, furnizimin me uje, shkarkimet e ujerave te ndotura dhe mbetjeve, si dhe informacion per rruget ekzistuese te aksesit apo nevojen per hapje te rrugeve te reja duhet te jene pjese e planit te mirefunksionimit te punimeve.

Projekti zhvillohet ne nje zone lehtesisht te aksesueshme per te gjithë infrastrukturen e nevojshme per realizimin e tij.E gjithë gjurma e projektit do te duhet te rrethohet.

Energjia elektrike do te sigurohen nga kabina elektrike ne afersi te objektit. Per kete nuk ka nevoje per asnje lloj investimi si vendosja e shtyllave te perkohshme apo shtrirje kabelli ne distanca.

Per punonjesit qe do operojne ne projekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i te cileve do behet me ane te nenkontraktoreve te licensuar per pastrimin e minitualeteve dhe shkarkimin e ujrave te zeza ne impiante trajtimi.

2.10 Informacionin për lidhjet e mundshme të projektit me projekte të tjera ekzistuese përrreth zonës së projektit

Aktualisht po punohet per rehabilitimin e sheshit Shqiponja, i cili lidhet me projektin tone. Ne projekt eshte detajuar edhe lidhja e projektit me rruget lokale te zones. Pas rrethqarkullimit te ri qe do ndertohet ne zonen e Paskuqanit parashikohet lidhja e autostrades me Lotin ne vazhdim te unazes se madhe te Tiranes.

2.11 Informacion për alternativat e marra në konsideratë për sa i takon përzgjedhjes së vendndodhjes së projektit dhe teknologjisë që do të përdoret

U shqyrtuan alternativa te ndryshme , gjurme alternative gjate fazes se projekt idese dhe u arrit ne perfundimin dhe me konsultimin e Porositesit qe alternativa me e mire eshte kjo e dhene ne projekt qe korrespondon me Variantin 2 te paraqitur ne fazen e Projekt Idese. Me poshte tregohet vleresimi i alternativave qe eshte bere nga ana e konsulentit per fazen e Projekt Idese.

Bazuar ne nje analize te hollleshme te te gjitha faktorteve decisive per nje vendimarrje mbi alternativen me te pershatshme e te qendrueshme ne terma tekniko-ekonomike per Projektin e Unazes se madhe te Tiranes, Segmenti Sheshi Shqiponja- Bulevardi I Ri, mund te konsolidojme ne menyre narrative rezultatet e ndara ne avantazhe dhe disavantazhe per te dy variantet si me poshte:

Varianti 1.

Avantazhet:

- Ka nje sherbim me te shpejte dhe komod per perdoruesit e zones se banuar ne te dy krahet e Unazes, nepermjet qarkullimit me rruge dytesore me dy sense.
- Ka nje zhvillim planimetrik qe lejon zhvillimin e zones se banuar ne njeran ane te lumit pa nderprerje dhe ne menyre harmonike me planet standard zhvillimore.
- Ka nje aspekt peisazhistik me te mire me nje faqe te gjelberuar(terramesh) te mbeshtetur pergjate bankines se lumit me vizibilitet te larte nga pjesa jugore e Tiranes.
- Ka me pak shpronese per shkak te pervijimit gjate shtaratit te lumit ne pjesen e dyte te projektit, pas Ures 1.

Disavantazhet:

- Ka nje kosto me te madhe se varianti tjetër , kryesisht per shkak te punimeve te detyrueshme te sistemimit te shtartit te lumit te Tiranes.
- Ka veshtiresi relativisht me te madhe ne ndertimin e Ures 1 per shkak te pozicionimit plotesisht ne kthese te saj
- Ka zhvillim gjeometrik me te sforcuar ne nivelin e ures 1 per shkak te kondicionit te pervijimit gjate shtratit te Lumit
- Ka nivel me te larte te riskut te erozionit te trupit te rruges per shkak te plotave te lumit si rezultat i shtrirjes Brenda shtratit te vjeter te tij ne disa seksione.

Varianti 2.

Avantazhet:

- Eshte variant me me pak impact social per shkak te numrit me te vogel te prishjeve, sidomos ne zonen e pare per shkak te rrugeve sekondare me nje sens.
- Eshte varianti me I lire ne kosto dhe I pa riskuar nga erozioni I lumit
- Ka nje zhvillim altimetrik dhe planimetrik me te natyrshem dhe ne respekt te plote te standardeve per nje infrastructure bashkekohore me sherbim afatgjate per levizjen.

- Ka kushte relativisht me te mira per nje ndertim me te shpejte dhe me te sigurt per shkak te Ures se drejte dhe mungeses se sistemimeve te shtratit te lumit.

Disavantazhet:

- Kerkon nje impenjim me te madh te banoreve dhe bizneseve te dy kraheve qe ndan Unaza pasi duhet te pershkuajne nje rruge dytesore me te gjate per te tranzituar nga njera ane ne tjetren(ose te perdorin rruget e tjera lokale).
- Ka impakt me te madh social ne pjesen e dyte te gjurmes pas ures 1 pasi hyn ne lagje te banuar te Paskuqanit
- Nderpret ne dy zona te ndara lagjen e banuar duke ndikuar ne zhvillimin harmonik te tyre.

Ne perfundim te kesaj analize Konulenti vlereson se te dy variantet e propozuara qendrojne pothuajse njesoj te favorizuara per zhvillim ne fazen e metejshme te Projekt Zbatimit pasi te dyja variantet kenaqin kushtet e nevojshme per sigurimin e standardit dhe qellimit te kesaj vepre madhore.

Sidoqofte ne nje vendim final se bashku me autoritetin kontraktual ARRSH apo me aktoret e tjere perfitues se kesaj vepre, mund te konkludohet ne varesi te nje preference te karakterit

- ekonomik , ku do te klasifikohej me I pershtatshem Varianti 2 (apo kombinim I varianteve me baze ate 2) dhe
- estetik, ku do te klasifikohej me I pershtatshem Varianti 1(apo kombinim I varianteve me baze ate 1).

2.12 Të dhënat për përdorimin e lëndëve të para gjatë funksionimit, përfshirë sasitë e ujit të nevojshëm, të energjisë, lëndëve djegëse dhe mënyrën e sigurimit të tyre;

Sic parashikohet ne projekt gjate periudhes se funksionimit te autostrades parashikohet furnizimi me energji elektrike TU nga OSHEE per ndricimin e rruges. Energjia elektrike do te furnizohet nga kabinat e transformacionit 20/0.4kV ne pronesi te OSHEE. Kabinat elektrike jane te vendosura ne te dy anet e unazes se re. Lidhja me energji elektrike do te behet duke marre parasysh pozicionet me te favorshme per te bere nje shperndarje sa me te mire te energjise elektrike.

Rruga ndodhet ne periferi te qytetit te Tiranes dhe sherben si nje lidhese per Autostrada Tirane – Durres, Sheshin Shqiponja, buleverdin e ri etj.

Ky segment rrugor do te ndricohet ne te gjithë gjatesine e tij. Ne te dy anet e rruges dytesore do te ndertohen trotuare per kembesoret , duke konsideruar dhe korsi bicikletash gjithashtu.

Per sa I perket sigurimit teknik per ndricimin e rruges:

- Mbrojtja nga kontakti direkt eshte bere ne plotesim te 412.1 dhe 412.2 te standartit CEI 64-8.
- Pjeset nentension jane te izoluara.
- Tokezimi dhe integrimi i tij me mbrojtjen diferenciale.

- Llogaritjet e mbrojtjes jane bazuar ne formulat rekomanduese te CEI 64-8, pika 413.1.4.2
- Instalimi , skema dhe paisjet e paneleve plotesojne kushtet e normative CEI 64-8, pikat 413.1 dhe 413.2 d.m.th sistemi eshte i kompletuar me mbrojtje diferenciale.
- Garantimi i kycjes automatike per < se 5” kur paisja qe normalisht nuk eshte ne tension por si rezultat I demtimeve te izolacionit ne te ushtrohet tension ne vlera > se 50V.

2.13 Aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit(si ndërtimi i kampeve apo i rezidencave etj.)

Per ndërtimin projektit nuk do jete e nevojshme kryerja e aktiviteteve shtese si ndertim i kampeve apo rezidencave. Punonjesit qe do punesohen do jene lokale dhe stafi inxhinierik do sistemohet ne shtepite e tyre te banimit, (Tirane). Meqenese Tirana ofron resurse te mira njerezore per te siguruar stafin dhe specialistet e nevojshem do te jene qytetaret e Tiranës personat e punesuar dhe me pervoje per vijimin e punimeve.

2.14 Informacion për lejet dhe licencat e nevojshme për projektin, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/licencimin e projektit.

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

Investitori /ndertuesi duhet te jete pajsur me aprovimin nga institucionet mjedisore per “ Vleresimin Paraprak te Ndikimit ne Mjedis “, pas aplikimit te raportit te VNM para fillimit të ndërtimit të projektit.

2.15 Kopje të lejeve, autorizimeve dhe licencave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar, në përputhje me përcaktimet e bëra në legjislacionin në fuqi, si dhe institucionet kompetente për lejimin/ autorizimin/licencimin e projektit.

Konsulenti i këtij projekti është bashkimi i operatorëve ekonomik SEED CONSULTING & ATELIER 4, të cilët zotërojnë të gjitha licensat e projektimi dhe licensen per Vleresim të ndikimit në mjedis (attached in the report).