



REPUBLIKA E SHQIPERISE
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

“STUDIM I FIZIBILITETIT TE NJE AEROPORTI NE JUG TE VENDIT”



PERGATITUR NGA:



KY ESHTË NJË VERSION I PËRDITËSUAR I STUDIMIT TË FIZIBILITËTIT NGA MINISTRIA E
INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË NË DHJETOR, 2019.



Republika e Shqipërisë– Autoriteti i Aviacionit Civil
Studimi i Fizibilitetit për Aeroportin e Jugut
Masterplan



PERMBLEDHJE

1	HYRJE.....	14
1.1	Prezantimi i Pergjithshem.....	15
1.2	Permbledhje e Termave.....	15
2	AKTIVITETET E ZHVILLUARA DHE REZULTATET.....	22
2.1	Lista e materialeve, referencave, projekteve dhe te dhenave te mbledhura/marra ne konsiderate 22	
2.2	Vizite e detajuar ne Vlore	23
2.2.1	Foto te zones ku do te ndertohet Aeroporti i Ri – Vlore.....	23
2.3	Planifikimi Urban i Vlores	27
3	STUDIMI I TRAFIKUT	29
3.1	Objektivi	29
3.2	Metodologjia.....	29
3.3	Pershkrimi i Aeroporteve Shqiptare.....	29
3.3.1	Aeroporti Rinasit	29
3.3.2	Aeroporti Kukesit	30
3.4	Zonimi.....	30
3.4.1	Rishikimi i Dokumentacionit ekzistues.....	31
3.4.2	Intervistat me pasagjeret	31
3.5	Parashikimi i Trafikut	36
3.5.1	Rritja e GDP.....	36
3.5.2	Numri i pasagjereve ne transportin ajror.....	37
3.5.3	Popullsia e Shqiperise	38
3.5.4	Ekperienca nderkombetare	39
3.5.5	Parashikimi i Trafikut te pasagjereve.....	40
3.5.6	Parashikimi i Trafikut te Aeroportit te Vlores	42
4	ASPEKTET MJEDISORE.....	45
4.1	Qellimi i VNM-se dhe Metodika e Zbatuar.....	45
4.1.1	Konsiderata te Pergjithshme.....	45
4.1.2	Objektivat dhe Metodologjia e VNM-se.....	45

4.1.3	Metodika e zbatuar për hartimin e VNM-se	46
4.1.4	Kategoria e VNM-se.....	46
	4.2 Kushtet ekzistuese mjedisore për zonën e projektit.....	
4.2.1	Konsiderata të përgjithshme mbi gjendjen e mjedisit në Zonën e Projektit	47
4.2.2	Burimet kryesore ujore	47
4.2.3	Përdorimi i tokës në zonën e projektit.....	52
4.2.4	Cilesia e Ajrit në zonën e Projektit të Propozuar.....	61
4.2.5	Monitorimi i zhurmave	65
4.2.6	Administrimi i mbetjeve në zonën e projektit.....	68
4.2.7	Situata aktuale mjedisore që mund të kërcënohet nga Zhvillimi i Projektit	71
	4.3 Flora e prekur në Zonën e Projektit.....	
4.3.1	Bimësia në zonën e propozuar të Aeroportit të Vlores.....	74
4.3.2	Fauna në Zonën e Projektit	74
4.3.3	Zonat e Mbrojtura.....	76
4.3.4	Njësia e Qeverisjes Vendore që administrojnë zonën ku zbatohet projekti	81
	4.4 Konkluzione	
4.4.1	Vlerësimi Final për Zonën e Vlores.....	89
	5 ASPEKTET GJEOLOGJIKE	
5.1	Hyrje.....	92
5.2	Gjeomorfologjia dhe Hidrologjia	93
	5.2.1 Ndertimi gjeologjik i zonës.....	94
	5.2.2 Hidrogjeologjia.....	97
5.3	Sizmiciteti	98
	5.3.1 Parametrat e projektimit në Zonën e Ndertimit	99
5.4	ZONAT E SHKEPUTJEVE NË SHQIPËRI.....	106
5.5	Punimet Fushore të Studimit	108
	5.5.1 Përshkrimi i punimeve sipas sondimeve klasike	108
	5.5.2 Investigimi dhe Interpretimi i Rezultateve.....	109
5.6	Vlerësimi i zonës së Vlores.....	117
6	ASPEKTET HIDROLOGJIKE DHE METEOROLOGJIKE	118
6.1	Hyrje.....	118
	6.1.1 Vizita në Site	118

6.2	Kushtet klimatike	119
6.2.1	Diellezimi.....	119
6.2.2	Temperatura e ajrit.....	119
6.2.3	Reshjet atmosferike	120
6.2.4	Lageshtia e ajrit.....	120
6.2.5	Mjegullat.....	121
6.2.6	Era.....	121
6.3	Llogaritjet Hidrometeorologjike	124
6.3.1	Analiza e shirave maksimale	124
6.3.2	Llogaritjet e niveleve të përmbajtjes.....	126
6.4	Aneks (Foto nga shtet).....	127
7	KRITERET PËR PROJEKTIMIN E AEROPORTIT DHE TIPOLOGJIA E AEROPORTIT TË JUGUT	128
7.1	Sistemi i menaxhimit të sigurisë	128
7.2	Kushte për certifikimin e operimeve të aeroportit.....	128
7.3	Klasifikimi i aeroportit në baza të karakteristikave të pistes (Kodi referimit të aeroportit).....	129
7.3.1	Kodi i Aeroportit në Jug të Shqipërisë.....	130
7.4	Pista	131
7.4.1	Gjatesia	131
7.4.2	Gjerësia.....	131
7.15	Të dhënat për lundrimin ajror dhe kërkesat për cilësinë e këtyre të dhënave.....	142
7.17	sinjalizimi dhe ndriçimi i pengësive dhe zonave që nuk shërbejnë	153
7.18	rreziku nga përplasja me shpendet apo kafshet e tjera	153
7.18	Ndriçimi Aeronautik në Tokë.....	153
7.19.1	Kërkesat Baze.....	153
7.19.2	Dritat e Ngritura.....	153
7.19.3	Dritat e mbuluara (gjysëm të rrafshet - dhe /ose të rrafshet).....	154
7.19.4	Shenjuesi Aeronautik	154
7.20	Sistemi i Dritave të Afrimit.....	154
7.20.1	Treguesi i Përrësive për Afrimin Vizual - VASI	155
7.20.2	PAPI dhe (A)PAPI.....	155
7.20.3	Dritat e Fundit të Pistes	155
7.20.4	Dritat e Zonave të Ndalimit.....	155

7.20.5	Dritat e Rrugeve të Levizjes	156
7.21	Ndriçimi i Vendqendrimit dhe Sistemi i Udhezimit Vizual për Pozicionim	156
7.21.1	Ndriçimi i Vendqendrimit.....	156
7.21.2	Udhezimi me drita për manovrimin drejt pozicionit të parkimit të avionit.....	157
7.22	Ndriçimi i pengesave.....	157
7.23	Kontrolli i intensitetit të dritës për sistemet AGL	158
7.24	Burimi i energjisë rezerve për sistemet AGL	158
7.25	Instalimi i sistemeve AGL	158
7.26	Pajisjet sinjalizuese, sinjalistika horizontale dhe vertikale	158
7.26.1	Pajisjet sinjalizuese	158

7.26.2	Treguesi i eres	158
7.27	Sinjalistika vertikale	159
7.28	Sinjalistike Horizontale– “vijezimet”	159
7.28	Informacioni aeronutik	159
7.29.1	Informacioni qe duhet dhene	159
7.20	Parandalimi i rrezikut dhe menaxhimi	159
7.31	Plani i emergjencave ne aeroport.....	160
7.32	menaxhimi i emergjencave	161
7.23	Shpetimi dhe mbrojtja kunder zjarrit.....	162
7.33.1	Ofrimi i Sherbimit.....	162
7.33.2	Niveli i Pritshem i Mbrojtjes.....	162
7.33.3	Pajisjet e Shpetimit	162
7.33.4	Sistemet e Alarmit dhe Komunikimit	163
7.33.5	Rruget e aksesit ne rast emergjence	163
7.34	Stacioni i mbrojtjes kunder zjarrit	163
7.35	Planet e Rrezikut.....	164
7.35.1	Dispozitat per Hartimin e Planit te Rrezikut.....	164
7.35.2	Adoptimi i Planit te Rrezikut	165
7.26	Shkeljet ne piste	165
	7.37 Kategoria e Sherbimit Zjarrfikes te Aeroportit	
7.37.1	Niveli i mbrojtjes qe perfshihet.....	166
7.37.2	Koha e Reagimit	167
8	FAZAT E ZHVILLIMIT PER AEROPORTIN NE JUG TE SHQIPERISE.....	
8.1	Sherbimet e Fluturimit dhe Sherbimet e Navigimit Ajror	168
8.2	Parashikimet e Trafikut te Pasagjereve.....	169
8.3	Aktivitetet e Fazes se Pare	170
8.3.1	Pistat e Afrimit me Precision CAT I.....	170
8.3.2	Terminali i Pasagjereve	177
8.3.3	Zonat e Parkingut.....	189
8.3.4	Ndertesa e zyrave te autoriteteve shteterore	189
8.3.5	Zona e shendetit	189



8.3.6	Hyrjet Doganore.....	190
-------	----------------------	-----

8.3.7	Kullat e Kontrollit dhe Njesite Teknike	190
8.3.8	Qendrat Teknologjike.....	190
8.3.9	Ofiçina e Automjeteve	190
8.3.10	Zyrat e Kontrollit te Fluturimeve ne Shqiperi.....	191
8.3.11	Zjarrefikeset dhe Ndhma e Pare	191
8.3.12	Rezervuaret e ujit dhe zjarrit	194
8.3.13	Rezervuaret per mbledhjen dhe trajtimin e ujrave te reshjeve.....	194
8.3.14	Stacioni Elektrik.....	194
8.3.15	Pastruesit biologjike dhe ujerat e ndotura ne avion	194
8.3.16	Akomodimi i Drejtorit te Aeroportit	195
8.3.17	Stacioni Elektrik per Kontrollet e Fluturimeve te Nates ne Shqiperi	195
8.3.18	Depot e Karburantit	195
8.3.19	Ofiçina e Aeroportit	195
8.3.20	Streha per Automjetet e Vendqendrimin	196
8.3.21	Magazina dhe Depozita.....	196
8.3.22	Zona e parkimit te automjetve ne vendqendrim	196
8.3.23	Magazina e Mirembajtjes	196

Figura 1: Vendndodhja e Aeroportit të Ri Vlores.....	23
Figura 2: Foto të Zonave ku do të ndërtohet Aeroporti –Vlore (Faza 1).....	24
Figura 3: Foto të Zonave ku do të ndërtohet Aeroporti –Vlore (Faza 2).....	26
Figura 4:Harta e Vizionit Startegjik të Zhvillimit të Territorit.....	28
Figura 5:Grafiku i ndryshimit të GDP në vite.....	36
Figura 6: Ecuria e rritjes së Trafikut Ajror për vitet 2005-2017	37
Figura 7: Rritja e Pasagjereve në funksion të rritjes së GDP	40
Figura 8:Variacioni i Trafikut	42
Figura 9: Baseni ujmbledhës i Vjoses.....	47
Figura 10: Cilesia e ujrave sipërfaqësore	48
Figura 11: Nivelin e humusit në tokat bujqësore	53
Figura 12: Permbajtja totale e metaleve të rënda në nivel toksik në tokat bujqësore të Shqipërisë.....	54
Figura 13: Resurset natyrore në zonën e projektit.....	55
Figura 14: Vendndodhja e propozuar sipas PPV (zona e propozuar e projektit sipas këtij plani është afër sipërfaqes së pemeve).....	57
Figura 15: Harta e përdorimit të tokës e propozuar sipas PPV për zonën e projektit	59
Figura 16: Harta e përdorimit të tokës e propozuar për Vlore	60
Figura 17: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të PM10	61
Figura 18: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të PM2.5	62
Figura 19: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të NO2	62
Figura 20: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të SO2	63
Figura 21: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të O3	63
Figura 22: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të CO	64
Figura 23: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të Benzenit	64
Figura 24: Tejkallimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave gjatë ditës.....	65
Figura 25: Tejkallimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave gjatë natës.....	65
Figura 26: Tejkallimet në % të standartit të OBSH	66
Figura 27: Tejkallimet në % të standartit të OBSH	67
Figura 28: Mbetjet e ngurta shtëpiake	69
Figura 29: Mbetjet inerte.....	69
Figura 30: Gjenerimi i mbetjeve urbane për banorë sipas qarqeve dhe në shkallë vendi për vitin 2016 ...	70
Figura 31 : Harta e problematikave mjedisore dhe Harta e goehazardëve.....	73
Figura 32:Bimesia në zonën e propozuar të projektit në Vlore.....	74
Figura 33 : Peizazhi i Mbrojtur _ VJOSE NARTE dhe zona e propozuar e projektit (njolla brenda zonës së gjelbrimit në hartë).....	79
Figura 34 : Distanca e zonës së propozuar të projektit në lidhje me monumentet e natyrës dhe <i>burimet ujore</i>	80

Figura 35 : Harta e ndarjes administrative të zonave të projektit.....	81
Figura 36 : Projektionet e popullsisë deri në 2031.....	82
Figure 37: Harta e përdorimit të tokës sipas Planit Vendor – Vlorë 2016.....	84
Figure 38: Harta e përdorimit të tokës sipas Planit Vendor – Vlorë 2016.....	85
Figura 39: Harta e monumenteve të kulturës referuar gjurmës së projektit të Vlores.....	86
Figura 40: Vendodhja e zonave arkeologjike dhe monumenteve të kulturës pranë zonës së propozuar Vlorë.....	88
Figura 41: Vendndodhja e Aeroportit të Ri Vlorë.....	93
Figura 42: Harta e rajonizimit sizmik.....	101
Figura 43: Kurbat e koeficientit dinamik për troje të kategorive të ndryshme.....	104
Figura 44: Harta e zonave të shkeputjeve aktive në Shqipëri.....	107
Figura 45: Foto gjate shpimit me sonde Bh. Nr. 1.....	109
Figura 46: Foto kampionit Bh. Nr. 1.....	109
Figura 47: Foto gjate shpimit me sonde Bh. Nr. 2.....	110
Figura 48: Foto kampionit Bh. Nr. 2.....	110
Figura 49: -Fotot e sheshit të mbuluar me ujë pas reshjeve të shiut.....	111
Figura 50: Profili gjeologjik.....	114
Figura 51: Shpejtësia mesatare e erës sipas drejtimeve. Vlorë.....	122
Figura 52: Rastisja e erës sipas drejtimeve (në %) Vlorë.....	122
Figura 53: Trendafili i Eres për Vlorën.....	123
Figura 54: Lakoret IFD. Vlorë.....	125
Figura 55: Pamje nga zona ku do të ndërtohet Aeroporti i Ri i Vlores.....	127
Figura 56: Vlorë– Plani I Pengesave.....	149
Figura 57: Vlorë –Plani dhe Profili THR13 për piste të gjatë RWY 2210m.....	150
Figura 58: Vlorë – Plani dhe profili THR31.....	151
Figura 59: Vlorë – Plani dhe profili THR13 për piste të gjatë RWY 2600m.....	152
Figura 60: Paketa e Shtresave Rëgjide.....	174
Figura 61: Paketa e Shtresave Fleksibel Nr.1.....	175
Figura 62: Paketa e Shtresave Fleksibel Nr.2.....	176
Figura 63: Paketa e Shtresave Fleksibel Nr.3.....	176
Figura 64: Vendodhja e terminalit të pasagjerëve.....	187
Figura 65: Legjenda.....	199
Figura 66: Planimetria e Aeroportit –Faza 1.....	200
Figura 67: Planimetria e Aeroportit –Faza 2.....	201
Figura 68: Planimetria e Aeroportit –Faza 3.....	202
Figura 69: Planimetria e Zgjerimit Maksimal.....	203
Figura 70: Paketa e Shtresave Rëgjide –Zona Ajrore.....	204

Figura 71: Paketa e Shtresave Fleksibel nr1–Zona Ajrore.....	205
Figura 72: Struktura e Shtresave, Paketa e Shtresave Rrigjide dhe Trajtimi i Bazamentit	206
Figura 73: Struktura e Shtresave, Paketa e Fleksibel dhe Trajtimi i Bazamentit	206
Figura 74: Paketa e Shtresave Fleksibel Nr.2-Zona jashte pistes.....	207
Figura 75: Paketa e Shtresave Fleksibel Nr.3-Zona jashte pistes.....	207
Figura 76: Struktura e Shtresave, Paketa e Shtresave Fleksibel dhe Trajtimi i Bazamentit	208

TABELA

Tabela 1: Zonimi	33
Tabela 2: Zona e Mbulimit	34
Tabela 3: Perqindjet sipas qellimit të udhëtimit.....	35
Tabela 4: Te dhenat e lidhur me pasagjeret sipas kombësise	35
Tabela 5: Te dhenat lidhur me vendbanimin	35
Tabela 6: Rritja e GDP ne perqindje.....	37
Tabela 7 : Numri i banoreve	38
Tabela 8 : Popullsia brenda zones se mbulimit	38
Tabela 9 : Koeficienti korrelacionit sipas skenareve	41
Tabela 10 : Parashikimi i Koeficenteve të Korrelacionit dhe Rritjes se GDP	41
Tabela 11 : Rritja e numrit të pasagjereve ne vite sipas skenareve.....	41
Tabela 12 : Numri i pasagjereve gjate periudhave të ndryshme të vitit	42
Tabela 13 :Perqindja e pasagjereve që parashikohet të akomodohen nga keto aeroporte.....	43
Tabela 14 :Parashikimi i trafikut	43
Tabela 15: Cilesia e ujrave të baseneve për vitin 2016.....	49
Tabela 16: Cilesia e ujrave në basenin e Vjosës	50
Tabela 17: Cilesia e ujrave të basenit Vjose.....	51
Tabela 18: Stacionet e monitorimit.....	61
Tabela 19: Vlera mesatare e nivelit të zhurmave të monitoruara, për Ditën dhe Natën,viti 2016.....	66
Tabela 20: Vlerat mesatare të nivelit të zhurmave të qyteteve të monitoruara, Laeq/ditën, vitet 2014-2016	66
Tabela 21: Vlerat mesatare të nivelit të zhurmave të qyteteve të monitoruara, Laeq/natën, vitet 2014-2016	66
Tabela 22: Gjenerimi i mbetjeve sipas qarqeve, për vitin 2016.....	68
Tabela 23: Mbetjet spitalore të rrezikshme-spitalet publike- 2016.....	70
Tabela 24: Ndarja administrative e zones së projektit të propozuar në Vlorë	81
Tabela 25: Projektionet e popullsisë deri në vitin 2031.....	82
Tabela 26: Statusi i banimit të banesës.....	83
Tabela 27 Diellëzimi mujor në orë	119
Tabela 28 Temperaturat mesatare mujore	120
Tabela 29: Shpërndarja vjetore e reshjeve (mm).....	120
Tabela 30: Lageshtia relative (në %).	120
Tabela 31 Numri mesatar i ditëve me mjegull.....	121
Tabela 32: Shpejtësitë mesatare të erës sipas drejtimeve (në m/s).....	121
Tabela 33: Rastisja e erës sipas drejtimeve (në %).	122
Tabela 34 Shtresa e shiut (mm). Stacioni Vlorë	124

Tabela 35 Intensitetet e shiut (ne mm/min). Stacioni Vlore.....	125
Tabela 36: Kategorite e aeroporteve per qellime te shpetimit dhe zjarrfikjes.....	167
Tabela 37 : Te dhenat e trafikut te marra nga raporti socio-ekonomik dhe percaktimi i zones se mbulimit.	169
Tabela 38 : Numri i llogaritur i levizjeve ne oren e pikut.....	170
Tabela 39 : Perqendrimi maksimal i pasagjereve do te regjistrohet gjate veres	178
Tabela 40 : Ora tipike e pikut te pasagjereve.....	179
Tabela 41: Vlerat e TPHP ne fazat e Masterplanit	180
Tabela 42 :Piku tipik per komponentin e trafikut.....	181
Tabela 43 : Niveli i Standardeve te Sherbimit - Manuali i References per Zhvillimin e Aeroportit Edicioni i 8-te. Prill 1995	182
Tabela 44 :Largimet e pasagjereve ne oren e pikut.....	186
Tabela 45: Vleresimi I nevojave te parkimit	189
Tabela 46 : Kategorite e Aeroporteve per qellimet e sherbimeve dhe mbrojtjes kunder zjarrit.....	192
Tabela 47. Aeroporti Vlore-Kosto Ndertimit ne milion Euro.....	215
Tabela 48: Kostot e tjera	216
Tabela 49 Tarifa per avionet (Euro).....	217
Tabela 50 Tarifa per pasagjeret (Euro).....	217
Tabela 51 Te Ardhura - Euro.....	218
Tabela 52: Aeroporti Vlores Te Ardhura Totale –Euro	219
Tabela 53:Aeroporti Vlores -Euro.....	221
Tabela 54:Treguesit Financiare-Skenari Baze	222
Tabela 55:Treguesit Financiare-Skenari Optimist	222

1 HYRJE

Qëllimi i përgjithshëm i Studimit të Fizibilitetit për Aeroportin në Jug të Shqipërisë është të shqyrtojë mundësitë për ndërtimin e një aeroporti në zonën jugore të Shqipërisë.

Vendndodhja e Vlorës u zgjodh pas përfundimit të Studimit të Fizibilitetit për Aeroportin e Shqipërisë Jugore (FSSAA), i kryer për të njëjten detyrë.

Objektivat specifike të Studimit të Fizibilitetit për Aeroportin në Jug të Shqipërisë përfshijnë:

- Përkrahimi i surveimit të përgjithshëm për vizitat në Aeroportin e Ri të Vlores.
- Mbledhja dhe shqyrtimi i të dhënave të zonës së përdorur për parashikimin e trafikut dhe për përcaktimin e aspekteve teknike të zonave të përzgjedhura.
- Bazuar në përkufizimin e zonës së influencës, parashikimet e trafikut janë kryer duke marrë parasysh edhe parashikimet e turizmit, potencialet dhe perspektivat e transportit ajror në Shqipëri dhe Jugut.
- Sipas parashikimit të trafikut, një zhvillim i propozuar i aeroportit është përkrahur në tre hapat e identifikuar: 2022 (fundi i ndërtimit), 2026 (hapi i parë i zhvillimit), 2030 (hapi i dytë i zhvillimit).
- Duke marrë parasysh karakteristikat që gjenden në fazën e parë të zhvillimit të aeroportit, për Vlorën është bërë një vlerësim i kostojve për ndërtimin, duke marrë parasysh lidhjet e ndryshme rrugore, masat hidroteknike dhe gjeoteknike dhe shpenzimet e shpronësimit.

1.1 PREZANTIMI I PERGJITHSHEM

Aeroporti i ri në Vlorë do të ndërtohet në përputhje me ligjet, standardet dhe rregulloret kombëtare dhe nderkombëtare në fuqi. Nderkohe do të adoptohen dhe rregulloret për mbajtjen e kërkesave të sigurisë teknike përsa i përket operimeve në ajër dhe në tokë dhe mbi të gjitha për marrjen dhe mbajtjen e çertifikatës së aeroportit.

Studimi i fizibilitetit është hartuar në baze të standardeve dhe rekomandimeve të Aneksit 14 të ICAO-s dhe Manualit të Projektimit të Aerodromit, prandaj nivelet e mëvonshme të projektimit do të duhet të verifikojnë, të konstatojnë dhe të adoptojnë kriteret nderkombëtare për "çertifikimin e aeroportit" dhe për Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë (SMS).

Në lidhje me standardet dhe rekomandimet e Shtojcës 14, duke filluar nga niveli paraprak, planifikimi do të duhet të marrë në konsideratë disa dallime, në një masë të kufizuar, duke patur parasysh situatën në Shqipëri, rregullat dhe standardet në fuqi, veçanërisht në lidhje me kushtet e aplikimit, zbatimit dhe rregullave të shërbimit zjarrfikës dhe të shpëtimit, duke iu referuar në çdo rast rregulloret të Departamentit të Mbrojtjes Kunder Zjarrit, Shërbimit të Shpëtimit Publik dhe Mbrojtjes Civile Shqiptare për:

- o krijimin e shërbimit zjarrfikës dhe të shpëtimit në aeroport, në përputhje me dispozitat e ligjit nderkombëtar dhe shqiptar;
- o harmonizimin e procedurave të emergjencës në aeroport me operacionet zjarrfikëse dhe ato të shpëtimit;
- o harmonizimin e funksioneve të mbajtjes të liqencës me ofruesin e shërbimeve të lundrimit ajror.

1.2 PERMBLEDHJE E TERMAVE

Ferkimi (Friction): Fenomeni që lejon transferimin e forcës nga gomat, kur ato rrotullohen, në sipërfaqen e asfaltuar.

Ferkimi ndahet në:

- ferkim gjatësor;
- ferkim tërthor;

Ferkimi është gjendja në të cilën rrota, nën forcat e sipërpervendurës, rrotullohet pa rreshkitur. Matja më e saktë e këtij fenomeni "koeficienti i ferkimit" (μ), përkufizohet si raporti ndërmjet forcës tangjenciale të nevojshme për të mbajtur lëvizjen uniforme ndërmjet dy sipërfaqeve në kontakt (goma dhe asfalti) dhe forcës së rëndesës, pingule me sipërfaqen, që shkakton kontaktin. Matja e koeficientit të ferkimit është një metodë praktike për të vlerësuar rreshqitjen relative të asfaltit.

Ferkimi i Parashikuar në Sipërfaqe (Estimated Surface Friction): Ka kuptimin e verifikimit të plote të "rreshqitjes" së sipërfaqes së pistes – për shkak të prezencës së ndotesve dhe kushteve të motit- nga Mbajtësi i Liqencës, për përgatitjen e informimit aeronautik, bazuar në të gjitha të dhënat në dispozicion.

Aeroport (Aerodrome): Një zonë e përcaktuar në tokë ose në ujë (duke përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) që përdoret e gjitha ose një pjesë e saj për mbërritjet, nisjet ose lëvizjet në tokë të avionëve.

Ndriçimi Aeronautik në Tokë (Aeronautical Ground Light AGL): Çdo ndriçim i përdorur posaçërisht në ndihmë të lundrimit ajror.

Aprovim: Dispozita me të cilën Autoriteti i Aviacionit Civil, pasi ka bërë vlerësimin përkatës, shpreh zyrtarisht opinionin pozitiv, për sa i përket Studimit të Fizibilitetit për Aeroportin e Vlores.

Zona Kritike (Critical Area): Një hapësirë me permasa të përcaktuara që fillon nga antenat në tokë të paisjeve të afërimit me instrumenta precize, brenda së cilës prezencën e avionëve apo automjeteve, shkakton shqetësim të papranueshëm të sinjaleve udhëzues.

Zona e Manovrimit (Manoeuvring Area): Pjesa e aeroportit që përdoret për ngritjen, uljen apo lëvizjen në tokë të avionëve duke përfshirë vendqendrimin e tyre.

Zona e Lëvizjes (Movement Area): Pjesa e aeroportit që përdoret për ngritjen, uljen apo lëvizjen në tokë të avionëve që përfshin Zonën e Manovrimit dhe Vendqendrimin.

Zona e Sigurisë në Fund të Pistes (Runway End Safety Area - RESA): Një sipërfaqe simetrike mbi aksin e zgjatur të pistes e shtrirë deri në fund të fushës kryesisht për të reduktuar rrezikun për avionet që ulen para pistes ose nuk i mjafton pista për ngritje.

Zona e Pastruar dhe e Niveluar (Cleared and Graded Area - CGA): Pjesa e brezit të Pistes e pastruar nga të gjitha pengesat me përjashtim të specifikimeve të vogla dhe të niveluar, me qëllim reduktimin e rrezikut të demtimit të avionit në rast se del nga pista.

Zona e Mbrojtur: Sipërfaqja që shtrihet përtej Zonës Kritike ku parkimi ose lëvizja e avionëve apo automjeteve mund të ndikojë në sinjalin udhëzues deri në atë masë që mund ta bëjë të papranueshëm.

Ulje e Braktisur (Balked Landing): Një manovrim për ndërprerjen e procedurës së uljes për shkak të një pengese të papritur në pistë.

Bankinë (Shoulder): Një zonë në anë të sipërfaqes së asfaltuar e përgatitur në mënyrë të tillë që të ofrojë kalimin nga asfalti në pjesën tjetër.

(Barrette): Tre ose më shumë drita aeronautike në tokë, pranë njëra tjetres në një rresht, të vendosura në mënyrë të tillë, sa që nga distanca duken si një shirit i shkurtër drite.

Veprimi i Frenimit (Braking Action): Një vlerësim (jo matje) nga piloti i kushteve të ferkimit dhe kontrollit i drejtimit gjatë uljes në një pistë të ndotur.

Tavani (Ceiling): Lartësia mbi nivelin e detit e shtresës me të ulët të reze nën 6000 metra (2000 feet) e cila mbulon më shumë se gjysmën e qiellit.

Kushtet e shikimit 1 **shikim i mjaftueshem**:

- Për pilotin që të levizë në tokë dhe të shmangë përplasjen me pjesën tjetër të trafikut në korsinë e levizjes dhe në kryqezimet me korsitë e tjera;
- Për personelin e Kontrollit Ajror për të patur kontroll me shikim mbi të gjithë trafikun.

Kushtet e shikimit 2 shikim i mjaftueshem:

- Për pilotin që të levizë në tokë dhe të shmangë përplasjen me pjesën tjetër të trafikut në korsinë e levizjes dhe në kryqezimet me korsitë e tjera por i pamjaftueshem për personelin e kontrollit të trafikut ajror të ushtrisë kontroll mbi të gjithë trafikun në baze të shikimit me sy të lirë.

Kushtet e shikimit 3 Shikim i njëjtte me një rreze shikim të pistes 400 metra ose më pak.

Ngritja në Kushtet e Shikimit të Kufizuar – LVTO: Ngritja nga një piste me rreze të shikimit të pistes 400m ose më pak.

Operim me Shikim të Ulet: Ngritja në kushtet e shikimit të kufizuar (LVTO) si dhe afrimet dhe uljet për CAT II dhe CAT III.

Dendësia e Trafikut në Aeroport (Aerodrome Traffic Density):

- a) E ulët- jo më shumë se 15 levizje për pistë ose më pak se 20 levizje në aeroport;
- b) E mesme – 16 deri 25 levizje për pistë, ose 20 deri 35 levizje në total për aeroportin;
- c) E rënduar – 26 ose më shumë levizje për pistë ose një total prej më shumë se 35 levizje në aeroport.

Distanca e Deklaruar (Declared Distances): Distanca e aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për pisten e Aeroportit në Jug të Shqipërisë janë si më poshtë:

Distanca e Vlefshme për Ngritje të Pistes (Take-Off Run Available -TORA): Gjatesia e pistes e deklaruar e vlefshme dhe e pershtatshme deri në shkeputjen e avionit gjatë ngritjes.

Distanca e Vlefshme për Ngritje (Take-Off Distance Available - TODA): Distanca më e vogël ndërmjet: 1.5 herë TORA; shumën e TORA dhe gjatësisë së zonës së pastër në fund të pistes, kur kjo e fundit ekziston.

Distanca e Disponueshme për Shpejtim-Ndalim (Accelerate-Stop Distance Available): Shuma e TORA dhe gjatësisë së Zonës së Ndalimit kur ajo ekziston.

Distanca e Disponueshme për Ulje (Landing Distance Available - LDA): Gjatesia e pistes e deklaruar e vlefshme për të përshkruar pas uljes së avionit.

Lartësia e Aeroportit (Aerodrome Elevation): Lartësia e pikës më të lartë në zonën e uljes.

Shenjuesi Aeronautik (Aeronautical Beacon): Një ndriçues aeronautik i vendosur në tokë, me ndriçim të vazhdueshëm ose pulsues, i dukshëm nga të gjitha drejtimet, që përcakton një pikë të caktuar në sipërfaqen e tokës.

Shenjuesi i Aeroportit (Aerodrome Beacon): Një shenjues aeronautik që përdoret për të dalluar vendndodhjen e aeroportit nga avionet në fluturim.

Mbajtes i Liçences: Personi, organizata ose ndërmarrja që është besuar, bashkë me aktivitetin apo ekskluzivitetet e tjera, detyra për të administruar dhe menaxhuar infrastrukturën e aeroportit, si dhe kontrolli dhe koordinimi i aktivitetit të operatorëve të ndryshëm të aeroportit në fjalë. Mbajtes i Liçences është mbajtes i konçesionit për projektimin, zhvillimin, ndërtimin, përshtatjen, menaxhimin, mirëmbajtjen dhe përdorimin e sistemeve të aeroportit, faciliteteve dhe infrastrukturës duke përfshirë pronën shtetërore që i takon aeroportit, për të cilën Mbajtes i Liçences merr të njëjtat përgjegjësi.

Shkeljet në Piste (runway incursions): Çdo ngjarje në aeroport me prezencën e padëshiruar të avionit, automjetit apo personit në hapësirën e mbrojtur të zonave të përcaktuara për uljen apo ngritjen e avioneve.

Gjatesia e Referuar e Pistes për Avionin (Aeroplane Reference Field Length): Minimumi i gjatësisë së pistes së kërkuar për ngritje në kushtet e peshës maksimale të ngritjes e llogaritur në Nivelin e Detit, me kushte atmosferike standarte dhe pa erë në një pistë me pjerresë 0. Kjo gjatësi mund të gjendet në manualët e fluturimit ose ekuivalente në specifikimet e dhëna nga prodhuesi i avionit.

Objekte të Thyeshëm (Frangible Object): Një objekt me masë të ulët i projektuar për të thyer, shtremberuar apo të ndikojë në mënyrë të tillë, që të paraqesë rrezik sado minimal për avionet.

Pengesa (Obstacle): Të gjitha objektet e palevizshme (qofshin të perhershem apo të perkohshem) dhe të levizshme ose pjesë të tyre, të vendosura në sipërfaqet ku duhet të levizin avionet, ose të zgjatura mbi një sipërfaqe të caktuar për mbrojtjen e avioneve në fluturim.

Kercenim: Kushte, objekt, ose aktivitet që potencialisht mund të demtojë lundrimin ajror ose të demtojë njerezit dhe automjetet.

Vendqendrim (Apron): Një sipërfaqe e përcaktuar në aeroport për qëndrimin e avioneve për hyrjen dhe daljen e pasagjerëve, ngarkimin dhe shkarkimin e kargos, furnizim me karburant, parkim dhe mirëmbajtje.

Vendi i Pritjes (Holding Bay): Një zonë e përcaktuar ku avionet mund të mbahen ose të parakalohen me qellim që të lehtësojnë levizjen efikase në tokë të avioneve.

Pozicioni i Parkimit të Avionit (Aircraft Stand or Stand): Një zonë e caktuar në vendqendrim që do të përdoret për parkimin e një avioni.

Pista (Runway): Një zonë drejtkëndëshe e përcaktuar në një aeroport e përgatitur për uljen dhe ngritjen e avioneve.

Piste e Thatë (dry runway): Një pistë pa ndotes dhe lageshti të dukshme përgjate gjithë gjatësisë dhe gjërësisë së saj.

Piste e Lagur (wet runway): Nje piste e klasifikuar as e thate as e ndotur (pista sipërfaqja e se ciles eshte e mbuluar nga nje shtrese uji qe nuk i kalon 3 mm ose mbi te cilen ka lageshti te mjaftueshme per ta bere ate reflektuese, pa asnje dallim te theksuar te ujit te ndejtur).

Fushe me Gjatesi te Balancuar (Balanced field): Nje piste ne te cilen Distanca e Disponueshme per Shpejtim-Ndalim (ASDA) eshte e barabarte me Distancen e Disponueshme per Ngritje (TODA).

Piste e Ndotur (contaminated runway): Kur me shume se 25% te sipërfaqes se pistes (duke bashkuar disa zona) brenda gjatësisë dhe gjërësisë se disponueshme mbulohehen nga:

- nje shtrese uji me shume se 3 mm ne thellesi, ose bora, apo bora e shkrirë, ekuivalente me me shume se 3 mm uje;
- bora e ngjeshur qe behet nje mase e forte qe reziston ndaj ngjeshjes se metejshme qe mbetet kompakte ose thyet ne copa nese mblidhen;
- akulli (duke perfshire akullin e lagesht).

Piste Pa-instrumente (Non-Instrument Runway): Nje piste e destinuar per operimin e avioneve duke perdorur procedurat vizuale te afrimit.

Piste me Instrumente (Instrument Runway): Nje piste e destinuar per operimin e avioneve duke perdorur procedurat e afrimit me instrumente.

1. Pista me afrim pa-precision (Non Precision Approach Runway): Nje piste me instrumente qe sherbehet nga ndihma vizuale dhe jo-vizuale qe ofrojne udhezime drejtimi te pershtatshme per afrim te drejtperdrejte.

2a Piste me afrim me precision, Kategoria I (Precision Approach Runway, Cat I): Nje piste me instrumente e sherbyer nga sistemi i uljes me instrumente (ILS) dhe / ose sistemi uljes me mikrovale (MLS) te destinuar per operacione uljeje me nje lartesi vendimtare (DH) jo me te ulet se 60 m dhe nje rreze shikimi te pistes (RVR) jo me pak se 550 m.

2b Piste me afrim me precision, kategoria II (Precision Approach Runway, Cat II): Nje piste me instrumente qe sherbehet nga sistemi i uljes me instrumente (ILS) dhe / ose sistemi i uljes me mikrovale (MLS) te destinuar per operacione uljeje me nje lartesi vendimtare (DH) me te ulet se 60 m dhe jo me e ulet se 30 m (100 ft) dhe nje rreze shikimi te pistes (RVR) prej jo me pak se 300 m.

2c Piste me afrim me precision, Kategoria III (Precision Approach Runway, Cat III): Nje piste me instrumente qe sherbehet nga sistemi i uljes me instrumente (ILS) dhe / ose sistemi i uljes me mikrovale (MLS) qe mbulon gjithashtu gjithë gjatësinë e pistes ne perdorim dhe qe eshte i destinuar per:

(i) (Cat III A) me nje lartesi vendimtare (DH) me te ulet se 30 m (100 ft) ose pa lartesi vendimtare dhe nje rreze shikimi te pistes (RVR) prej jo me pak se 200 m.

(ii) (Cat III B) operacionet me nje lartesi vendimtare (DH) me te ulet se 15 m (50 ft) ose asnje lartesi vendimtare dhe nje rreze shikimi te pistes (RVR) me pak se 200 m, por jo me pak se 50 m.

(iii) (Cat III C) destinuar per operacione pa lartesi vendimtare dhe pa limit kufizimi vizual te pistes (RVR).

Pista e lagesht (damp runway): Nje piste konsiderohet si e tille kur siperfaqja e saj nuk eshte e thate, por lageshtia nuk eshte e tille qe t'i jape nje pamje te shkelqyeshme.

Pozicioni i pritjes ne piste (Runway Holding Position): Nje pozicion i caktuar me qellim mbrojtjen e pistes, nje siperfaqe e limituar nga pengesat ose nje zone kritike / e ndjeshme ILS / MLS ne te cilen avionet gjate levizjes per taxi dhe automjetet duhet te ndalojne, veç nese autorizohet ndryshe nga kulla e kontrollit te aeroportit.

Mbajtja ne Pozicion te Ndermjetem (Intermediate Holding Position): Nje pozicion i caktuar per kontrollin e trafikut ne toke ne te cilin avionet dhe automjetet duhet te ndalojne dhe te qendrojne, deri sa te lejohen per te vazhduar me tej, kur ato udhezohen nga kulla e kontrollit te aeroportit.

Pika referuese e aeroportit (Aerodrome Reference Point - ARP): Pika koordinatat gjeografike te te ciles percaktojne vendndodhjen e aeroportit.

Rrezik: Mundesia qe nje ngjarje mund te ndodhe dhe pasojat e tij ose mundesia e humbjes ose demtimit, te matura ne termat e ashpersise dhe probabilitetit.

Shenje Identifikimi e Aerodromit (Aerodrome Identification Sign): Nje shenje e vendosur ne nje aeroport per te ndihmuar ne identifikimin e aerodromit nga nje avion ne fluturim.

Pragu i Pistes (Runway Threshold): Fillimi i asaj pjese te pistes qe perdoret per ulje.

Pragu i zhvendosur (Displaced Threshold): Nje prag qe nuk gjendet ne skajin fizik te pistes.

Mbikeqyrja: Aktivitetet e zbatuara nga Autoriteti Aviacionit Civil per te verifikuar permbushjen e kerkesave te aplikueshme per mbajtjen e certifikimit, si dhe aftesine e organizates se certifikuar per te ruajtur vazhdimisht perputhjen me keto kerkesa.

Zona Pa Pengesa (Obstacle Free Zone - OFZ): Hapesira ajrore qe shtrihet mbi zonen e afrimit te brendshem, zonen e tranzicionit te brendshem, zonen e braktisjes se uljes dhe pjesen e pistes kufizuar nga ato zona, te cilat nuk kane ndonje pengese fikse perveç atyre te nevojshme per lundrimin ajror, ne mase te vogel te instaluara ne mbajtese te thyeshme.

Brezi i Pistes (Runway Strip): Nje zone me permasa te specifikuara qe perfshin pisten dhe zonen e ndalimit, nese eshte e pranishme, qe ka per qellim zvogelimin e rrezikut te demtimit te nje avioni qe del jashte pistes dhe per te mbrojtur avionet qe fluturojne mbi te gjate ngritjes ose uljes.

Brezi i Rruges Lidhese (Taxiway Strip): Nje zone qe mbyll nje rruge lidhese dhe ka per qellim te mbroje avionet qe operojne ne rruget lidhese per te zvogeluar rrezikun e demtimit te nje avioni edhe ne rast se del jashte rruges lidhese.

Transporti Ajror Tregtar: Trafiku për transportimin e njerezve ose mallrave me qëllim fitimin. Për këtë arsye ai përfshin transportin ajror të planifikuar dhe charter si dhe shërbimin e taksive ajrore.

Transporti Ajror jo tregtar ose Aviacioni Përgjithshëm: Çdo lloj trafiku ajror përveç atij tregtar; normalisht përfshin aktivitetet e klubeve të fluturimit, shkollat e fluturimit, avionet e vegjël private dhe ato për biznes.

Rrugët Lidhëse (Taxiway): Një rrugë e përcaktuar në një aerodrom për lëvizjen e avionëve dhe që synon të sigurojë një lidhje midis zonave të ndryshme të aeroportit; ajo përfshin:

- Korsite e Lëvizjes për në Pozicionin e Parkimit të Avionit: Një pjesë e vendqendrimit të përcaktuar si rrugë lëvizjeje dhe që të çon vetëm të Pozicionin e Parkimit të Avionit
- Rrugë Lidhëse e Vendqendrimit: Një pjesë e një sistemi rrugësh lidhëse në vendqendrim dhe që synon të sigurojë një rrugë lidhëse përgjatë vendqendrimit.
- Rrugë Lidhëse të Shpejta: Një rrugë lidhëse e lidhur me pisten në një kënd të ngushtë dhe e projektuar për të lejuar që aeroplanet që janë ulur të mos vonohen, duke minimizuar kohën e shfrytëzimit të pistes.

Rrezja e Shikimit të Pistes (Runway Visual Range - RVR): Distanca maksimale mbi të cilën piloti i një avioni në aksin qendror të pistes mund të dallojë shenjat e vijeve ose dritat që përcaktojnë pisten ose identifikojnë aksin qendror të saj.

Zona e Ndalimit (Stopway): Një zonë drejtkëndore e përcaktuar përtej fundit të TORA-s, e përgatitur në mënyrë të përshtatshme dhe e përcaktuar si një zonë në të cilën një aeroplan mund të ndalojë në mënyrë të sigurtë në rast se i duhet të braktisë ngritjen.

Zona e Sigurt (Clearway): Një zonë drejtkëndëshe, në tokë ose në ujë, në fund të pistes së fluturimit në dispozicion dhe nën kontrollin e mbajtësit të licencës së aeroportit, të zgjedhur ose të përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një avion mund të bëjë një pjesë të ngjites fillestare në një lartësi të caktuar.

Zona e Trafikut të Aeroportit (Aerodrome Traffic Zone - ATZ): Një hapësirë ajrore me permasa të përcaktuara rreth aeroportit me qëllim mbrojtjen e trafikut ajror të aeroportit.

2 AKTIVITETET E ZHVILLUARA DHE REZULTATET

2.1 LISTA E MATERIALEVE, REFERENCAVE, PROJEKTEVE DHE TE DHENAVE TE MBLEDHURA/MARRA NE KONSIDERATE

- Kodi Ajror Shqiptar
- Rregullore për Certifikimin dhe Regjistrimin e Aerodromeve sipas urdhrit 130, datë 09.11.2012
- Standartet Europiane IATA, ICAO, EASA
- Plani Kombëtar Shqiptar i Transportit
- Strategjia e Transportit 2016-2020
- Parashikimi i trafikut për Aeroportin e Kukësit (Janar 2008)
- Plani Urban i qytetit të Vlores
- Harta Vektoriale e Zonave të Projektit (2015)
- Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Transportit, Studime për Planifikimin e Transportit dhe Trafikun
 - a) Transporti Rrugor
 - b) Transporti Hekurudhor
 - c) Transporti Detar
 - d) Transporti Ajror
 - e) Zhvillimi i Transportit Intermodal
- Ortofoto dhe topografi e zonave me interes
- Studim Gjeografik i Novoseles nga Ushtria
- Agjencia e Shërbimit Gjeologjik
- Instituti i Monumenteve të Kulturës
- Plani Kombëtar i Përgjithshëm Hapsinor (GNSP) 2015-2030
- Procedurat Ajrore të Fluturimit (AIP Albania)
- Tirana International Airport, Masterplani
- Instat
- Plani Urban i qytetit të Vlores
- Vlerësimi Strategjik Mjedisor për Planin e Përgjithshëm Kombëtar
- Plani i Përgjithshëm Kombëtar (Harta + pdf)

2.2 VIZITE E DETAJUAR NE VLORE

Me 14 Dhjetor 2017 Konsulenti ka zhvilluar nje vizite ne Terren ne zonen e Vlores.

Me 10 Janar 2018 Konsulenti ka zhvilluar nje vizite te dyte te realizuar me heliokopter ne menyre qe te shfaqet nje pasqyrim sa me i qarte i zones per ndertimin e aeroportit. Gjate kesaj vizite me heliokopter jane kryer dhe simulime te ndryshme te uljes apo ngritjes se heliokopterit ne nje lartesi nga toka prej 50m.

2.2.1 Foto te zones ku do te ndertohet Aeroporti i Ri – Vlore

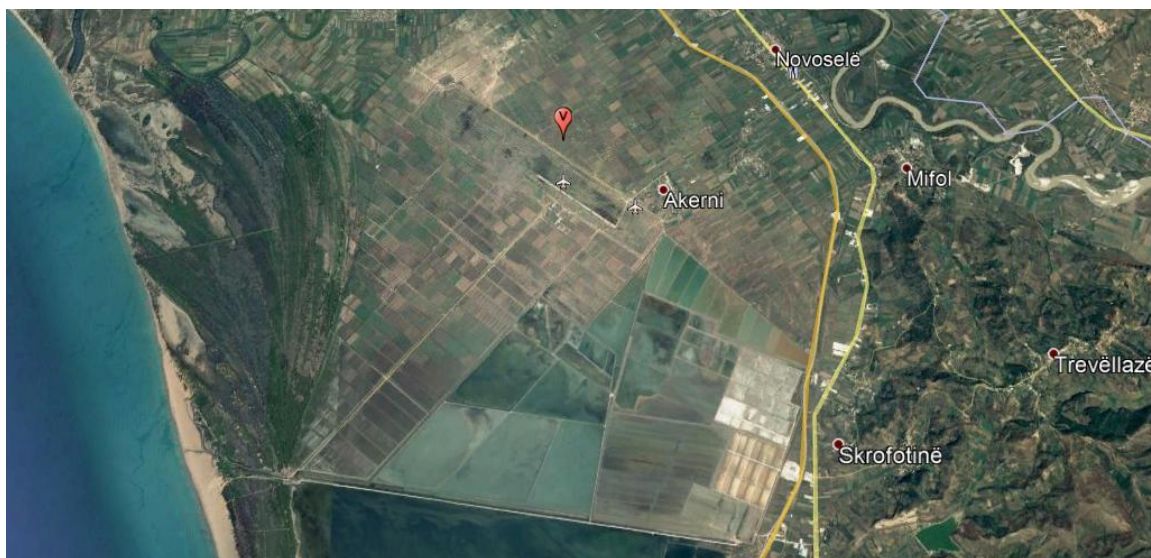


Figura 1: Vendndodhja e Aeroportit te Ri Vlores





Figura 2: Foto të Zonave ku do të ndërtohet Aeroporti –Vlore (Faza 1)







Figura 3: Foto të Zonës ku do të ndërtohet Aeroporti –Vlore (Faza 2)

2.3 PLANIFIKIMI URBAN I VLORES

Bashkia Vlore është pjesë e Qarkut të Vlores. Bashkia është e vendosur rreth 140 km në jug të Bashkisë së Tiranës dhe rreth 150 km distancë nga aeroporti Nënë Tereza. Në veri kufizohet me Bashkinë Fier, në lindje me bashkinë Selenicë, në jug me bashkinë Himarë dhe në perëndim shtrihet gjatë vijës bregdetare të detit Adriatik. Kryeqendra e bashkisë është qyteti i Vlores. Sipas Censurit të vitit 2011 bashkia ka 104.827 banorë pavarësisht se në Regjistrin Civil kjo bashki rezultoi me një popullsi prej 194.147 banorësh. Bashkia e Vlores ka një sipërfaqe prej 616.85 km². Nëse merren parasysh të dhënat e Censurit, densiteti i popullsisë në këtë bashki është 169.9 banorë për km² ndërsa sipas të dhënave të Regjistrit Civil, densiteti është 314.73 banorë për km².

Vlora është aktualisht qyteti i tretë më i madh dhe i dytë më i pasur në aspektin e të ardhurave mesatare të popullsisë në Shqipëri. Në qytet vazhdojnë të behen shumë ndërtime dhe po ashtu shumë projekte tashmë janë miratuar duke pasur si objektivi transformimin e Vlores në një destinacion tërheqës turistik dhe bregdetin e saj në qendër referimi të të gjithë vendit.

Sipas Planit të Përgjithshëm Vendor të Bashkisë së Vlores, vendndodhja e aeroportit të ri në Vlorë konsiderohet më afër me zonën e Novoseles, më saktë në Akerni.

Aeroporti i vjetër i Vlorës i cili aktualisht është thuhet në zëmër të qytetit, është pa rrjet të përshtatshëm rrugor dhe i rrethuar nga banesa informale.

Akerni Rruga hyrëse në Akerni me gjatësi 5.0 m (3,5m asfalt +2 x 0,75 bankinat anësore) është në gjendje të pamirëmbajtur dhe krejtësisht e amortizuar. Gjatesia e rrugës nga Novosela -Akerni-Poro 9.0 km. Gjatesia e rrugës Fitore - Bishan -Poro -Delisuf 10,5 km

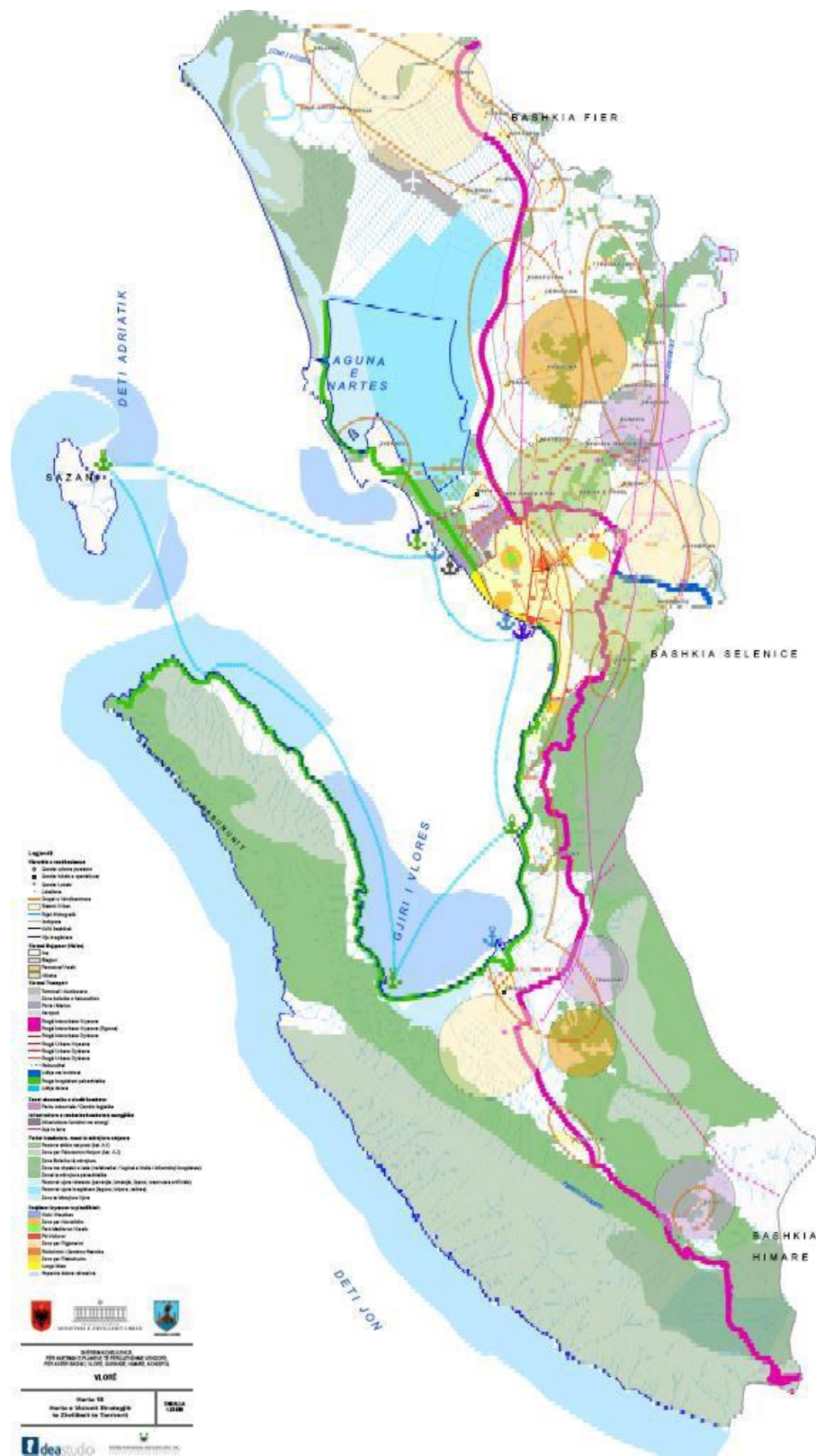


Figura 4:Harta e Vizionit Startegjik te Zhvillimit te Territorit

3 STUDIMI I TRAFIKUT

3.1 OBJEKTIVI

Objektivi i analizës së parashikimit të trafikut ajror ka për qëllim përlogaritjen e kërkesës në të ardhmen për transport ajror. Gjithashtu analiza e trafikut ka të bëjë me parashikimin e trafikut të pasagjereve për ndërtimin e aeroportit të ri në Vlorë.

Analizat e parashikimit të trafikut të pasagjereve do të japin volumet e trafikut aktual dhe të ardhshme për aeroportin e Vlorës. Parashikimi i trafikut do të bëhet jo vetëm mbi bazën e trendit të deritanishëm të rritjes por edhe mbi bazën eurvejimeve të tregut të hartuara nga shoqëria konsulente.

3.2 METODOLOGJIA

Analiza e transportit do të kryhet duke u bazuar në të dhënat lidhur me numrin e pasagjereve dhe mallrave të transportuar me anë të transportit ajror për 10 vitet e fundit.

Mbledhja e të dhënave përfshin:

- Survejmimi i pasagjereve nëpërmjet intervistave tipit origjine - destinacion në aeroportin Nënë Tereza ;
- Të dhënat lidhur me numrin e pasagjereve që përdorin transportin ajror;
- Tipologjia e linjave ajrore që përdorin aeroportin "Nënë Tereza" (Klasike, Low Cost apo Charter)
- Të dhëna mbi popullsinë e Shqipërisë dhe zonën e mbulimit për aeroportin në fjalë.

Informacione të tjera janë marrë nga studimi i parë i fizibilitetit të aeroportit të Rinasit si dhe studimeve të tjera që janë kryer për aeroportet e Shqipërisë.

3.3 PERSHKRIMI I AEROPORTEVE SHQIPTARE

3.3.1 Aeroporti Rinasit

Aeroporti kryesor i Shqipërisë është aeroporti "Nënë Tereza" i njohur dhe si aeroporti i Rinasit. Ky Aeroport ndodhet rreth 13 km në veri të qytetit të Tiranës ose afërsisht 16 km në rrugë automobilistike. Aeroporti i Tiranës "Nënë Tereza" është i vetmi aeroport ndërkombëtar në Shqipëri. Ai është një aeroport i kategorisë 4E me një pistë 2735m të gjatë dhe 45 m të gjërë i pajisur me sistem Instrumental për uljen e avionëve ILS. Avioni kritik që mund të përdoret në aeroportin janë avionet e kategorisë E (Boing 787 ose Airbus A330). Sot aeroporti operohet kryesisht nga avionet e kategorisë C (Airbus 320 dhe 321). Vendqëndrimi i avionëve mund të akomodojë deri në 17 avionet e kategorisë C njëkohësisht, ndërsa ka mundësi që të akomodojë edhe avionet e kategorisë E dhe D.

Aeroporti klasifikohet i Kategorisë I sipas ICAO dhe përse i përket Mbrotjtjes Kunder Zjarrit dhe Operacioneve të Shpëtimit është Kat VII e ICAO. Aeroporti ndërkombëtar i Rinasit është ndërtuar në vitin 1957.

Fluturimet e para të pas vitit 1990, nga subjektet shqiptare u kryhen nga një shoqëri ajrore private Shqiptaro-Franceze ADA AIR në vitin 1991 dhe nga Maji i vitit 1992, të shoqërisë Shqiptaro-Austriake, me emrin Albanian AIRLINES e cila ishte përpjekja e parë serioze për krijimin e një linje ajrore me standarte duke ndihmuar në rritjen e kapaciteteve njerezore me trajnimin e Asistentëve të fluturimit, Stafit teknik dhe operacional të Aeroportit.

Ngjarjet kryesore me ndikim në aviacionin shqiptar:

2002 – 2011 Projekti për Modernizimin e Hapësirës Ajrore Shqiptare (Lockheed Martin)

2004 - Dhenia me Koncesion e Aeroportit Nënë Tereza (BOOT);

2006 – Miratim i marrëveshjes për Zonën e Përbashkët Europiane të Aviacionit;

2007 - Ndertimi i Terminalit të ri të pasagjerëve në aeroportin "Nënë Tereza";

2010 - Liberalizimi i vizave me BE;

2014 - Statusi i vendit kandidat për BE;

2016 – Rishikim për heqjen e ekskluzivitetit të kontratës koncesionare të aeroportit Nënë Tereza;

Të gjitha këto data si dhe falimentimet apo krijimet e kompanive të reja ajrore që kanë operuar në Shqipëri kanë patur ndikimin e tyre në rritjen numrit të përgjithshëm të pasagjerëve në aeroport.

3.3.2 Aeroporti Kukësit

Gjatë vitit 1999 qeveria e Emirateve të Bashkuara Arabe shprehu gatishmerinë për ndertimin e Aeroportit të Kukësit. Në vitin 2004, në Aeroportin e Kukësit kanë përfunduar punimet e ndertimit të pistes dhe të elementeve të tjera të këtij aeroporti. Aeroporti, ndodhet në Shtiqen, ish fusha e Kukësit për fluturime me avionë. Fusha Shtiqen, ndodhet në jug të qytetit rreth 6 km nga qendra e tij.

Pista e aeroportit të Kukësit është 1950 m. Ky Aeroport nuk është vendosur ende në përdorim.

3.4 ZONIMI

Sistemi i zonimit është ndertuar në koherencë me të gjitha të dhënat e disponueshme në Shqipëri për treguesit socio-ekonomike dhe burime të tjera informacioni.

Të dhënat sociale ekonomike të zonave në anë të rrugës janë grumbulluar në nivel komunal por burimet e tjera kanë imponuar një nivel më agregat, psh në nivel qarku.

Për të ruajtur krahasueshmërinë me studimet e mëparshme, sistemi i zonimit jashtë zonës së studimit është koherent me atë të specifikuar në Studimin "Rishikimi i Planit të Studimit të Masterplanit Kombëtar të Transportit" (ANTP-2).

3.4.1 Rishikimi i Dokumentacionit ekzistues

Shumica e të dhënave është grumbulluar nga vezhgimet, gjithsesi janë shfrytëzuar edhe dokumentacionet ekzistuese të mëposhtme:

- Rishikimi i parë i Planit pesëvjeçar Kombëtar të Transportit shqiptar – 2010;
- Strategjia e Transportit 2016-2020;
- Strategjia për Zhvillimin e Qendrueshëm të Turizmit (2018-2022) Janar 2018 Draft
- Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit "Shqipëria 2030" i miratuar në vitin 2016;
- Ligji nr 9312 datë 11.11.2004 "Për ratifikimin e marrëveshjes së koncesionit, ndërmjet Keshillit të Ministrave të Republikës Shqiptare dhe shoqërisë koncesionare "Tirana Airport Partners", sh.p.k, për ndërtim, vlerë, operim dhe mirëmbajtjen e aeroportit ndërkombëtar "Nënë Tereza", Tiranë dhe për dënimin e disa stimuljeve të kësaj shoqërie koncesionare"
- Ligji Nr. 55/2016 për ratifikimin e ndryshimeve në ligjin 9312 datë 11.11.2014 (heqja e ekskluzivitetit);
- Studimin e fizibilitetit për Aeroportin Nderkombëtar të Tiranës, Qershor 2000-SPIEKERMAN GmbH&Co;
- Studimi për "Parashikimin e Trafikut midis Aeroporteve të Kukësit dhe Aeroporteve të Gjirokastrës dhe Sarandës për llogaritje të DPAC nga Hochtief në Janar 2008;
- Masterplani i azhurnuar i TIA – datë 23 Gusht 2015 nga AviAlliance;
- Të dhënat e marra nga buletinet e MIE, MB dhe INSTAT.

Për definimin e kuadrit planifikues, studimi është bazuar në:

- Sezonaliteti i rrjedhjes së trafikut (bazuar në statistikat e pasagjerëve sipas muajve të vitit)
- Rritja Socioekonomike në vitet e parashikuara

3.4.2 Intervistat me pasagjerët

3.4.2.1 Qellimi

Realizimi i intervistave me pasagjerët u krye me qëllim mbledhjen e të dhënave lidhur me origjinin apo destinacionin e udhëtimit, qëllimin e udhëtimit etj. Një nga pikat me të rëndësishme është dhe matrica origjine/destinacion me anë të të cilës mund të përcaktohet sesa pjesë e udhëtarëve mund të përdorin aeroportin e ri sipas zonës mbulimit.

Shoqëria konsulente SEED Consulting organizoi dhe realizoi intervista gjatë datave 27,28 Janar dhe datë 2 Shkurt 2018. Intervistimet u kryen në zonën e check-in dhe atë të pritjes së udhëtarëve për të mbarkuar (gates).

Në tre ditë survejime janë intervistuar rreth 553 persona. Në figurën e mëposhtme jepet modeli i intervistës.

1	Stacioni:			Date:	Emri i Intervistuesit						
2	Ora	Kompania e Fluturimit me të cilën udhëtoni	Numri I personave që udhëtojnë me ju	Qellimi Udhëtimit	Sa here në vit udhëtoni me avion për/nga Shqipëria	Origjina		Destinacioni		Kombësia	Vendbanimi
3						Vendi	Kodi	Vendi	Kodi		
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											

Pas intervistimit të pasagjerëve të dhënat e regjistruara manualisht u kontrolluan dhe u përpunuan në Excel. Në vend të emrave të vendeve të origjinës dhe destinacionit janë vendosur kode të cilat bëjnë më të lehtë përpunimin e të dhënave.

Tabela 1: Zonimi

Emri	ID	Emri	ID
Berat	1	Vlore	36
Bulqize	2	Montenegro	37
Delvine	3	Kosovo	38
Devoll	4	Macedonia	39
Diber	5	Greece	40
Durres	6	Italy	41
Elbasan	7	Turkey	42
Fier	8	England	43
Gramsh	9	Austria	44
Gjirokaster	10	America	45
Has	11	Germany	46
Kavaje	12	Rusia	47
Kolonje	13	Nordic Countries	48
Korce	14	Afrika Veriut	49
Kruje	15	Azia	50
Kucove	16	Amerika Latine	51
Kukes	17	Irlande	52
Kurbin	18	Kanada	53
Lezhe	19	Zvicer	54
Librazhd	20	France	55
Lushnje	21	Serbi	56
Malesi e madhe	22	Ceki	57
Mallakaster	23	Ukraine	58
Mat	24	Slloveni	59
Mirdite	25	Belgjike	60
Peqin	26	Kroaci	61
Permet	27	Spanje	62
Pogradec	28	Holande	63
Puke	29	Luksemburg	64
Sarande	30	Rumania	65
Skrapar	31	Malte	66
Shkoder	32	Lindja e Mesme	67
Tepelene	33	Bosnje- Hercegovine	68
Tirana	34	Poloni	69

3.4.2.2 Zona e Mbulimit

Zona e mbulimit/influences së aeroportit është zona, banoret e së cilës preferojnë të udhetojnë nëpërmjet këtij aeroporti.

Në bazë të përlogaritjeve të konsulentit zona e mbulimit të aeroportit të ri janë qytete përzgjedhura në tabelën e mëposhtme. Të dhënat e mbledhura tregojnë se pasagjerët që mund të përdorin aeroportin e Jugut janë nga qytetet që gjenden në tabelën e mëposhtme.

Tabela 2: Zona e Mbulimit

Qytetet	Numri Pasagjereve
Berat	7
Delvine	0
Fier	28
Gramsh	0
Gjirokaster	7
Kucove	0
Lushnje	10
Mallakaster	0
Sarandë	4
Tepelene	1
Vlore	47

Totali i pasagjereve të interesuar për të përdorur aeroportin e ri përbejnë rreth 15 përqind të pasagjereve të intervistuar.

3.4.2.3 Rezultatet e Intervistave

Qëllimi i udhëtimit është një nga treguesit e rëndësishëm për studimin e fizibilitetit. Nga të dhënat e mbledhura rezultoi që 75 përqind e të intervistuarve levizën për nga Shqipëria për motive Turizmi apo Vizite.

Tabela 3: Përqindjet sipas qëllimit të udhëtimit

Qëllimi Udhëtimit	Numri	Përqindja
Biznes	135	19%
Turizem	263	36%
Vizite	284	39%
Shkolle	23	3%
Refuzon	6	1%
Te gjitha	14	2%

Pyetja lidhur me kombesine eshte hartuar per te kuptuar sesa shqiptare udhetojne dhe te dhenat tregojne qe numri i shqiptareve perben rreth 88% te te anketuarve .Kuptohet qe Shqiptaret qe jetojne ne Shqiperi jane rreth 58% e tyre ndersa pjesa tjeter banon jashte vendit.

Te dhenat lidhur me pasagjeret sipas kombesise jepen ne tabelen e meposhtme

Tabela 4: Te dhenat e lidhur me pasagjeret sipas kombesise

Kombesia	Numri	Përqindje
Shqiptare	489	88%
Huaj	64	12%

Ndersa te dhenat lidhur me vendbanimin jepen ne tabelen e meposhtme

Tabela 5: Te dhenat lidhur me vendbanimin

Vendbanimi	Numri	Përqindje
Shqiperi	319	58%
Jashte	234	42%

3.5 PARASHIKIMI I TRAFIKUT

Parashikimi i rritjes së trafikut është i lidhur ngushtë me rritjen e GDP dhe popullsisë së vendit.

3.5.1 Rritja e GDP

Ekonomia Shqiptare në vitin 2016 u rrit me 3.4% e mbështetur nga kërkesa e brendshme. Përmirësimet në punësim dhe rritja e kreditimit sollën rritjen e konsumit të brendshëm. Eksportet kontribuan në 2.1 pike përqindje dhe ky fakt kryesisht ka ndikuar në shërbimet e turizmit.

Deficiti fiskal ka rënë në 1.8% të GDP në vitin 2016. Për periudhën afatmesme dhe afatgjatë gjendja ekonomike pritet të përmirësohet. Rritja e GDP do të vazhdojë të jetë në nivelet e 3.5%- 4%. Kjo rritje do të bazohet kryesisht tek rritja e investimeve private dhe rritja e konsumit të brendshëm.

Gjithashtu si pasojë e rritjes ekonomike dhe punësimit pritet të kemi ulje të nivelit të varfërisë. Programet e konsolidimit fiskal dhe reforma të tjera pritet të reduktojnë raportin Borxh / GDP nën 60%.

Në grafikun e mëposhtëm jepet GDP në leke nga viti 2005 në vitin 2016. Siç duket dhe nga grafiku Shqipëria ka pasur një rritje të vazhdueshme të GDP me përjashtim të një periudhe prej 2010 – 2013 që përkon me krizën globale financiare.

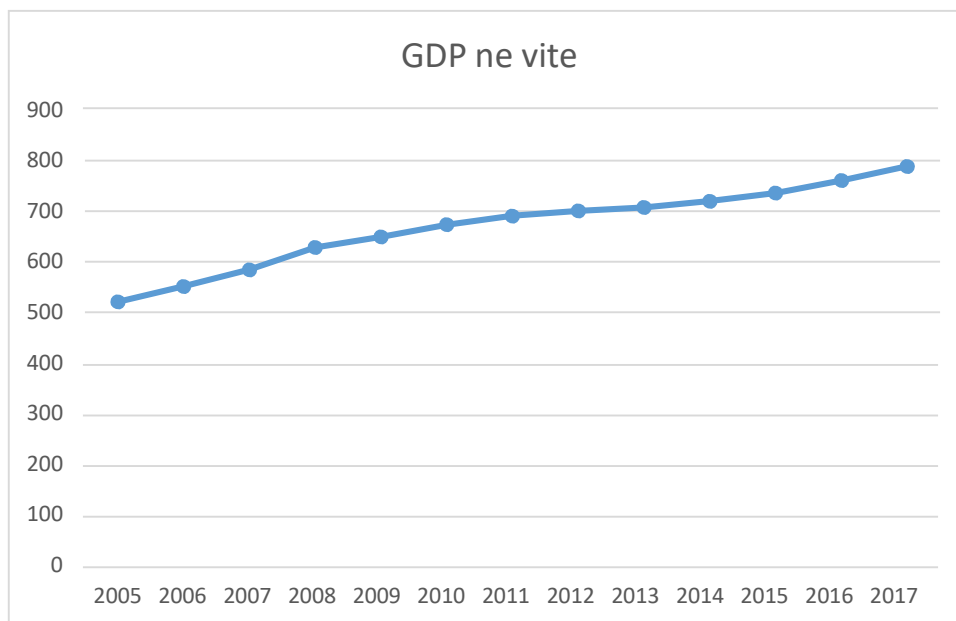


Figura 5: Grafiku i ndryshimit të GDP në vite

Në bazë të parashikimeve të bëra nga Fondi Monetar dhe Banka Botërore Konsulenti ka përllogaritur rritjen e GDP për vitet e ardhshme.

Në tabelën e mëposhtme jepet parashikimi i mesatarizuar i GDP për vitet e projektit.

Tabela 6: Rritja e GDP në përqindje

GDP	Vitet		
	2019-2028	2028-2038	2038-2048
Rritja e GDP	4%	3.5%	3.0%

3.5.2 Numri i pasagjereve në transportin ajror

Numri i pasagjereve në transportin ajror ka arritur gjithmone në rritje dhe krahasuar me deget e tjera të transportit, transporti ajror i pasagjereve ka pasur ritmet më të mëdha të rritjes në Shqipëri.

Numri i pasagjereve që përdorin transportin ajror është rritur nga 784 000 në vitin 2005 në 2 630 000 në vitin 2017. Ritmet mesatare të rritjes së trafikut ajror të pasagjereve prej vitit 2005 deri në vitin 2017 janë më rreth 11% në vit.

Në grafikun e mëposhtëm jepet ecuria e rritjes së trafikut ajror të pasagjereve për vitet 2005-2017.

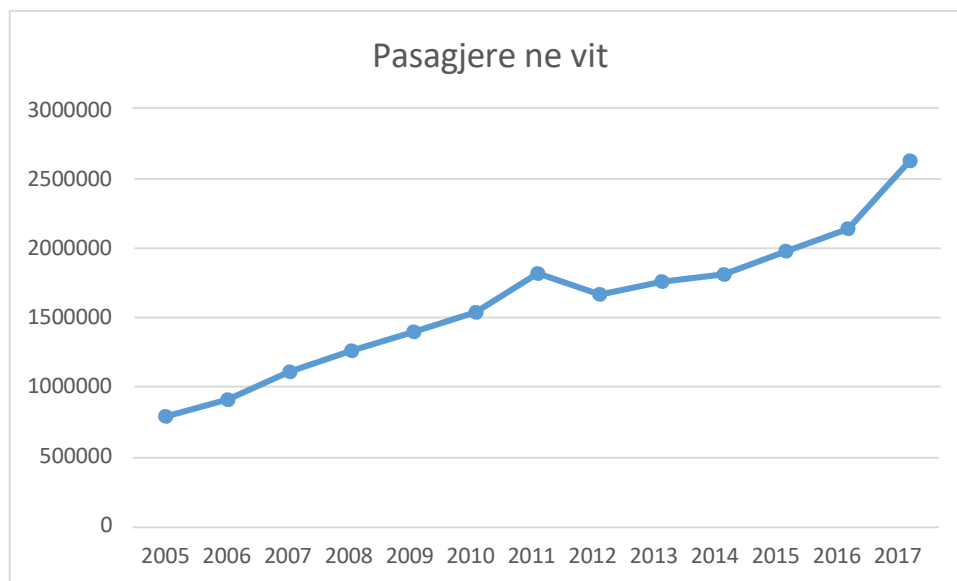


Figura 6: Ecuria e rritjes së Trafikut Ajror për vitet 2005-2017

Një ndikim të madh në rritjen e trafikut ajror të pasagjereve ka pasur dhe emigracioni shqiptar dhe liberalizimi i vizave me komunitetin evropian. Rreth 30% e popullsisë së Shqipërisë jeton jashtë kufijve të vendit duke bërë të domosdoshme dhe të mundshme nga pikepamja financiare udhëtimet në Shqipëri duke përdorur transportin ajror.

Megjithatë numri i udhëtimeve duke përdorur trafikun ajror në Shqipëri është i ulët në krahasim me vendet e tjera evropiane. Aktualisht numri i udhëtimeve (vajtje ardhje) nga dhe për në Shqipëri për banorët rezidentë është 0.29 ndërsa vendet e zhvilluara kanë rreth 1.5-2 udhëtime për banorë. Duke parë këto tregues kuptohet që edhe rritja e trafikut ajror të pasagjereve do të vazhdojë të rritet në mënyrë të



konsiderueshme.

Gjithashtu me parafrimin e Shqipërisë me Bashkimin Europian si dhe me rritjen e ekonomisë Shqiptare do të rriten shkëmbimet me jashtë dhe për pasoje edhe trafiku ajror i pasagjerëve parashikohet të rritet.

3.5.3 Popullsia e Shqipërisë

Popullsia e Shqipërisë është rreth 2 876 591 banorë. Te dhënat mbi popullsinë të marra nga INSTAT tregojnë që numri i popullsisë në Shqipëri nuk rritet si në vitet 1990 por ka arritur një fazë ekuilibri madje me një tendencë të lehtë tkurrjeje. Po të shikojmë vitet 2013-2017 konstatohet se popullsia nuk ka ndryshuar shumë pra nuk kemi rritje apo ulje të mëdha.

Në tabelën e mëposhtme jepet numri i banorëve të Shqipërisë për vitet 2013-2017.

Tabela 7 : Numri i banorëve

	2013	2014	2015	2016	2017
Popullsia	2,897,770	2,892,394	2,885,796	2,875,592	2,876,591

Megjithatë popullsia e cila është brenda zonës mbulimit të aeroportit të ri janë zonat e Qarkut Berat, Gjirokastër, Fier, Vlorë. Popullsia e këtyre qarqeve kap shifrën e 23.7% të popullsisë Shqiptare.

Tabela 8 : Popullsia brenda zonës së mbulimit

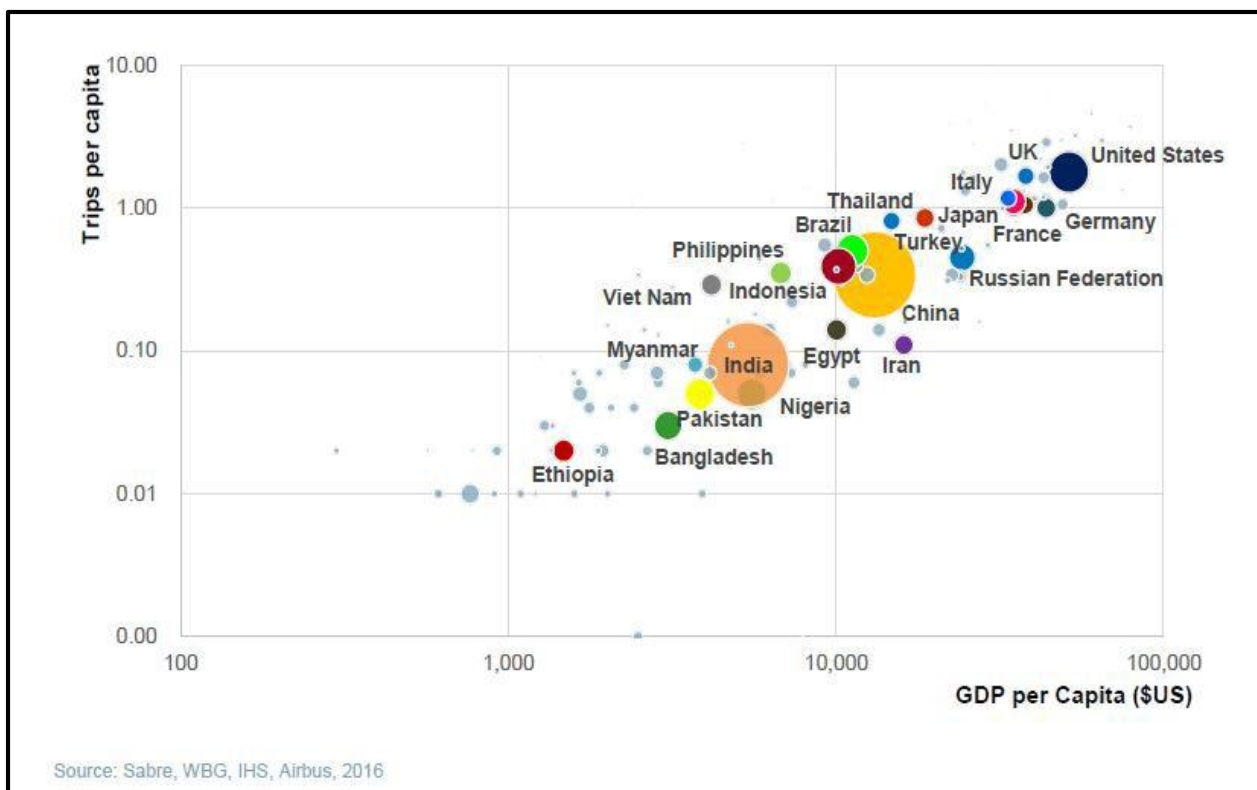
Qarku / Prefecture	2017		
	M	F	MF
Berat	67,397	64,545	131,942
Diber	65,742	59,837	125,579
Durrës	145,390	139,433	284,823
Elbasan	144,258	139,564	283,822
Fier	155,524	146,983	302,507
Gjirokastër	33,191	32,748	65,939
Korçë	108,337	105,984	214,321
Kukës	40,925	38,634	79,559
Lezhë	65,642	63,377	129,019
Shkoder	103,370	104,554	207,924
Tiranë	427,915	434,446	862,361
Vlorë	95,850	92,945	188,795
Gjithsej / Total	1,453,541	1,423,050	2,876,591

Parashikimi i konsulentit lidhur me popullsinë përkon me një nga skenaret që Instituti i Statistikave ka përlogaritur lidhur me këtë të fundit. Në bazë të këtij skenari parashikimi i popullsisë Shqipërisë nuk do të ketë rritje apo ulje të mëdha. Në periudhë afatshkurter emigracioni do të jetë një burim i rëndësishëm ekonomik por nga ana tjetër do të rritet popullsia që do të kthehet nga emigracioni për të bërë banorë perkoheisht apo për periudha më të gjata në Shqipëri.

3.5.4 Ekspierenca ndërkombëtare

Ekspierenca ndërkombëtare ka treguar që ka një lidhje të ngushtë ndërmjet rritjes GDP, popullsisë dhe rritjes së trafikut ajror të pasagjerëve. Është shumë e rëndësishme të theksohet që në studimin për aeroportin të Vlores parashikimi i trafikut është bërë mbi bazë të rritjes së GDP ndërsa popullsia është konsideruar një variabël konstant në përputhje me skenarin e një vlere të stabilizuar të saj.

Për të kuptuar sesa e lidhur është rritja e GDP me rritjen e trafikut ajror të pasagjerëve është dhënë grafiku i mëposhtëm i cili është mbështetur në të dhëna të vendeve të ndryshme me GDP për banor të ndryshëm. Po të shikohet grafiku kuptohet që me rritjen e GDP dhe për rrjedhojë dhe e GDP/capita kemi një rritje të numrit të udhetimeve ajrore të pasagjerëve.



Edhe ekspierenca Shqiptare ka vërtetuar të njëjtin fenomen. Me rritjen e GDP kemi një rritje të menjëhershme të numrit të pasagjerëve të transportit ajror.

Kjo duket dhe në grafikun e mëposhtëm i cili është ndërtuar mbi bazën e të dhënave të GDP dhe numrit të pasagjerëve në vit në vendin tone.

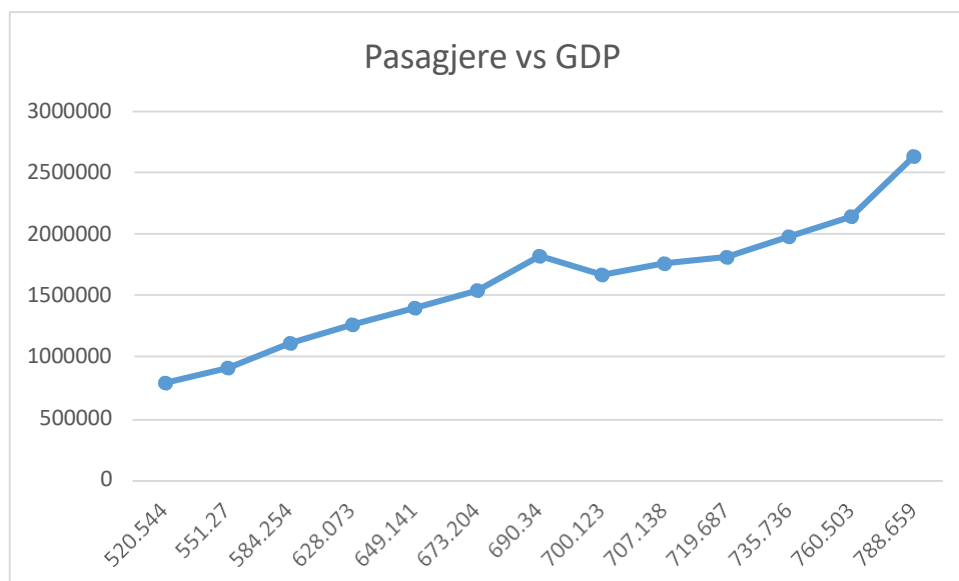


Figura 7: Rritja e Pasagjereve ne funksion te rritjes se GDP

Konsulenti ka perlogaritur koeficientin linear te regresionit te rritjes se numrit te pasagjereve ne vartesi te rritjes se GDP se Shqipërisë. Eksperienca e deritanishme ka treguar qe rritja vjetore e GDP ka qene mesatarisht rreth 3.5% ne vit ndersa rritja e numri te pasagjereve te transportit ajror ka qene 10.6 % ne vit. Pra sic shikohet nga shifrat rritja e pasagjereve eshte rreth 3 here sa rritja e GDP te Shqipërisë.

3.5.5 Parashikimi i Trafikut te pasagjereve

Parashikimi i trafikut te pasagjereve te huaj dhe vendas qe do te perdorin transportin ajror eshte bazuar mbi parashikimin e rritjes se GDP. Mbi kete baze Konsulenti ka pergatitur skenaret e zhvillimit dhe rritjes se transportit ajror te pasagjereve . Alternativat e rritjes trafikut ajror jane 3 : skenari baze, skenari optimist, dhe ai pesimist.

Këto skenarë kanë marrë parasysh situatën specifike në Shqipëri:

- Heqja e kufizimeve të tregut nga rishikimi i Marrëveshjes së Koncesionit të Aeroportit TIA;
- Potenciali turistik i Jugut i Shqipërisë dhe Strategjia e Turizmit të Shqipërisë;
- Rritja e numrit të pasagjerëve në aeroportin TIA përtej parashikimit të Master Planit 2015;
- Potenciali i linjave Low-Cost për Shqipërinë

Skenari Bazë ka ndjekur trendin e pasagjerëve në Shqipëri ku rritja e trafikut të pasagjerëve është përtej pritshmerive dhe parashikimeve ;

Skenari Optimist i ka konsideruar të gjitha sa më sipër në mënyrë pozitive duke marrë te mireqene rritjen e numrit te strukturave turistike në jug të Shqipërisë dhe tërheqjen e kompanive me kosto të ulët për shkak të politikave nxitëse të aeroportit të ri. Ngopja e aeroportit te TIA do të drejtojë gjithashtu një pjesë të mirë të kërkesës në rritje për fluturime çarter në aeroportin e Vlores..

Nga ana tjetër, Skenari Pesimist ka konsideruar mungesën e zhvillimit të kapaciteteve turistike në të njëjtin ritëm me kërkesën turistike në zonë. Skenari pesimist gjithashtu merr në konsideratë çdo ngadalësim të rritjes së numrit të pasagjereve të transportit ajror.

Ne skenarin baze koeficienti i korrelacionit të GDP me rritjen e numrit të pasagjereve është parashikuar të jete 2 ; ne skenarin optimist është parashikuar të jete 3 ndërsa ne skenarin pesimist 1.5.

Tabela 9 : Koeficienti i korrelacionit sipas skenareve

Skenaret	Vitet		
	2019-2028	2029-2038	2039-2048
Skenari Baze	2.0	2.0	1.8
Skenari Optimist	3	2	1.8
Skenari Pesimist	1.5	1.5	1.0

Ne skenarin baze rritja e trafikut për 10 vitet e para do të jete 7.9 % ndërsa në dy dekadat e tjera parashikohet të jete respektivisht me 7% dhe 5.4 % . Në tabelën e mëposhtme janë dhënë parashikimi për skenarin baze i koeficienteve të korrelacionit dhe parashikimi i rritjes së GDP në vite

Tabela 10 : Parashikimi i Koeficienteve të Korrelacionit dhe Rritjes së GDP

Treguesit	Vitet		
	2019-2028	2029-2038	2039-2048
Rritja e GDP	4%	3.5%	3.0%
Koeficienti korelacionit	2	2	1.8
Rritja e pasagjereve	7.9%	7.0%	5.4%

Ndërsa numri i pasagjereve të huaj dhe vendas në skenarin baze që do të përdorin trafikun ajror jepet në tabelën e mëposhtme. Sipas parashikimeve të skenarit baze numri total i pasagjereve në vend do të rritet nga 2.8 milion në vitin 2019 në 18 milion në vitin 2048 ndërsa për skenarin optimist në 26 milion udhëtarë dhe 10 milion në skenarin pesimist.

Tabela 11 : Rritja e numrit të pasagjereve në vite sipas skenareve

Skenaret	2019	2028	2038	2048
Skenari Baze	2,828,665	5,626,287	11,067,759	18,726,896
Skenari Optimist	2,927,829	8,060,516	15,856,256	26,829,140
Skenari pesimist	2,779,084	4,677,286	7,802,162	10,485,453

Ndërsa numri i udhëtimeve për banor do të rritet nga 0.29 në 2.2 në vitin 2048 nivel i krahasueshëm me nivelin e sotshëm të vendeve të zhvilluara evropiane.

3.5.6 Parashikimi i Trafikut të Aeroportit të Vlores

Per të bere parashikimin e trafikut të pasagjereve të aeroportit të Vlores konsulenti ka analizuar variacionin mujor të trafikut të pasagjereve për vitin 2016 – 2017. Po të shikojmë grafikun kuptohet që muajt Qershor, Korrik, Gusht, Shtator janë muajt që kanë numrin më të lartë të pasagjereve ose muajt që turistët vijnë në Shqipëri. Numri i pasagjereve përfshin dhe ata që kanë udhëtuar me shoqëritë Low Cost.

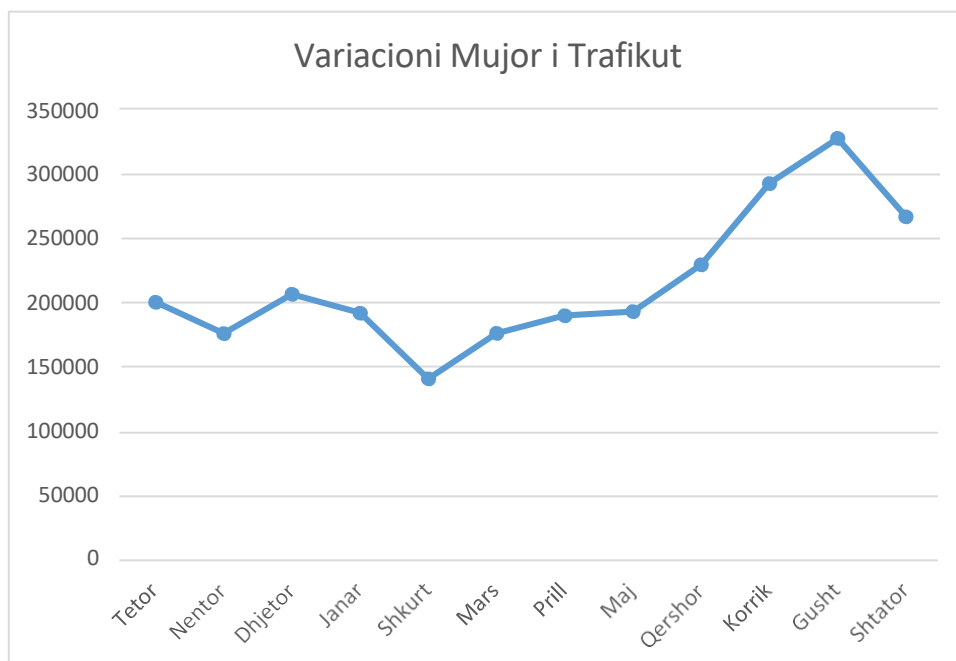


Figura 8: Variacioni Mujor i Trafikut

Gjatë periudhës së verës, sezoni i pikut, numri i pasagjereve është rreth 1.334 mijë me një mesatare mujore prej 266 mijë udhëtarë ndërsa në periudhën tjetër të vitit numri i pasagjereve arrin në 1 473 mijë.

Tabela 12 : Numri i pasagjereve gjatë periudhave të ndryshme të vitit

Periudha verës	Total	Average
Periudha verës	1,334,091.00	266,8180
Periudha tjetër	1,473,173.00	184,1463
Diferenca		82,6718

Diferenca prej 82,671 pasagjeresh për muajt e verës janë turistë një përqindje e caktuar e të cilëve parashikohet të frekuentojnë zonën e jugut të Shqipërisë nga Vlora në Sarandë.

Në bazë të inervistave të bera rreth 15 % e pasagjereve janë nga zonat e influencës të aeroportit të ri. Megjithatë konsulenti për aeroportin e Vlores ka supozuar që vetëm gjysma e tyre do të përdorë aeroportin aty. Lidhur me pasagjertet të konsideruar turistë parashikojmë që rreth 20 % e tyre do të

perdorin aeroportin e Vlores. Ne tabelen e meposhtme jepen per cdo aeroport perqindja e pasagjereve qe parashikohet te akomodohen ne aeroportin e ri.

Tabela 13 :Perqindja e pasagjereve qe parashikohet te akomodohen nga keto aeroporte

Periudha	Aeroporti Vlore	
	Perqindje	Pasagjere
Pasagjere periudha tjeter	8%	117,854
Pasagjere periudha vere	8%	73,659
Turiste periudhe vere	20%	82,672

Bazuar ne rritjen e GDP, numrit te pasagjereve si dhe zones se mbulimit, konsulenti ka perlogaritur numrin e pasagjereve qe parashikohet te udhetojne ne rastin e ndertimit te aeroportit te Vlores

Ne tabelen e meposhtme jepet parashikimi i trafikut .Vlen per tu theksuar fakti qe periudha e ndertimit te aeroportit eshte 3 vite ndersa ne vitin e katert do te jete viti i kolaudimit dhe marrjes se certifikateve te sigurise se aeroportit. Keshtu qe vitin e peste parashikohet te filloje operimi i plote i aeroportit.

Tabela 14 :Parashikimi i trafikut

Vitet	Skenari Baze	Skenari Optimist	Skenari Pesimist
	Aeroporti Vlores	Aeroporti Vlores	Aeroporti Vlores
2022	369,581	425,682	343,708
2023	399,148	476,764	364,330
2024	431,080	533,976	386,190
2025	465,566	598,053	409,361
2026	502,811	669,819	433,923
2027	543,036	750,197	459,959
2028	586,479	840,221	487,556
2029	627,533	899,036	513,153
2030	671,460	961,969	540,093
2031	718,462	1,029,307	568,448
2032	768,755	1,101,358	598,292
2033	822,567	1,178,453	629,702
2034	880,147	1,260,945	662,761
2035	941,757	1,349,211	697,556
2036	1,007,680	1,443,656	734,178
2037	1,078,218	1,544,712	772,722
2038	1,153,693	1,652,842	813,290
2039	1,215,993	1,742,095	837,689



Masterplani



2040

1,281,656

1,836,168

862,820

2041	1,350,866	1,935,322	888,704
2042	1,423,812	2,039,829	915,365
2043	1,500,698	2,149,980	942,826
2044	1,581,736	2,266,079	971,111
2045	1,667,150	2,388,447	1,000,244
2046	1,757,176	2,517,423	1,030,252
2047	1,852,063	2,653,364	1,061,159
2048	1,952,075	2,796,645	1,092,994

4 ASPEKTET MJEDISORE

4.1 QELLIMI I VNM-SE DHE METODIKA E ZBATUAR

4.1.1 Konsiderata të Përgjithshme

Referuar ligjit Nr.10 440, datë 7.7. 2011 "Për Vlerësimin E Ndikimit Në Mjedisë", shtojca i, pika 7; germa b; "Nëntimi i aeroporteve me pista që kanë një gjatësi baze prej 2200 m ose më tepër" i nënshtrohet procedurës së thelluar të Vlerësimit të ndikimit në mjedis.

Qëllimi i hartimit të VNM-së është të sigurojë informacion për vendimarrësit dhe për publikun mbi pasojat mjedisore të zhvillimit të projektit të propozuar me synim që të promovohet zhvillimi që respekton mbrojtjen e mjedisit, përmes identifikimit të masave të duhura forcuese dhe zbutëse.

Shënim: Ju lutem gjeni bashkëngjitur një aneks shtesë për aspektin mjedisor.

Objektivi kryesor i VNM-së është të identifikojë ndikimet e mundshme negative mjedisore të projektit.

Procesi i VNM-së merr në konsideratë :

- Të përmirësohet plani mjedisor.
- Të sigurohet që burimet janë përdorur si duhet dhe në mënyrë efektive;
- Të identifikohen masat e duhura për zbutjen e ndikimeve të mundshme
- Të vendosen kushtet për nëntimin;
- Të ndihmohet vendimarrja dhe informimi i publikut.

Raporti i Vlerësimit të Ndikimit të Mjedisit është hartuar duke marrë në konsideratë çështjet me të rëndësishme mjedisore, përfshirë edhe receptoret mjedisore të evidentuar në fazën e studimit të fizibilitetit, nga të cilat me të rëndësishmet mund të përmendim:

- Të japë informacion mbi vendndodhjen e projektit në Vlorë dhe të analizojë tiparet mjedisore;
- Të japë informacion mbi projektin teknik, për fazën parapërgatitore, të nëntimit dhe kohezgjatjen e tij.
- Të vlerësojë ndikimet e mundshme në mjedisin përreth dhe në banorët e zonës ku do zhvillohet projekti.
- Të përshkruajë masat për reduktimin apo evitimin e impakteve të analizuar;
- Të hartojë planin për monitorimin e mjedisit për të mbajtur nën kontroll ndikimet
- Të informojë institucionet vendore, komunitetin dhe grupet e tjera të interesit për zhvillimin e projektit;
- Konkluzione dhe rekomandime mbi rëndësinë e projektit në lidhje me ndikimet negative dhe pozitive si dhe rëndësinë sociale të tij

4.1.2 Objektivat dhe Metodologjia e VNM-së

Hartimi i raportit të VNM-së bëhet në kuadër të përbushjes së detyrimeve ligjore Ligji Nr. 10440, datë 07.07.2011 «Për vlerësimin e ndikimit në mjedisë», për projektet të cilat kërkojnë një studim të vlerësimit të ndikimit në mjedis, që në fazën e studimit të fizibilitetit për këtë projekt.

Pas aprovimit të këtij projekti dhe shpalljes së kompanisë fituese për ndërtimin e aeroportit, ky raport i VNM –se do të nënshtrohet procedurave të tjera të aplikimit deri në marrjen e Deklaratës Mjedisore, pranë AKM përfshirë edhe një sërë konsultimesh me publikun që do të bëhen në kuadër të po këtij aplikimi.

Objektivi kryesor i hartimit të këtij raporti VNM-je është evdientimi i impakteve të mundshme në mjedis, parashtrimi i masave zbutëse për reduktimin e impakteve të indentifikuara si dhe hartimi i planit të monitorimit si një nga kushtet për ndjekjen në vazhdimësi dhe monitorimin e indikatorëve kryesorë mjedisor.

4.1.3 Metodika e zbatuar për hartimin e VNM-se

Metodologjia e ndjekur për hartimin e vlerësimit të ndikimit në mjedis bazohet në kriteret dhe standartet e përcaktuara në VKM Nr. 912, datë 11.11.2015 *“Për Miratimin E Metodologjisë Kombëtare Të Procesit Të Vlerësimit Të Ndikimit Në Mjedis ”* sipas së cilës përkrahë edhe fazat që duhet të ndiqen për aplikimin e zhvillimit të procedurës së thelluar të VNM-se si dhe lista e kontrollit e cila përfshin informacionin e duhur që duhet të përmbajë raportin paraprak apo të thelluar të VNM-se

Procedura e ndjekur për zhvillimin e vlerësimit të ndikimit në mjedis bazohet në Vendimin Nr. 686, datë 29.7.2015” *Per Miratimin e Rregullave, të Përgjegjësive e të Afatëve për Zhvillimin e Procedurës së Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis (VNM) dhe Procedurës së Transferimit të Vendimit të Deklaratës Mjedisore*

Pesë janë fazat/stadet e zhvillimit të procedurës së VNM-se:

- Faza 1, njoftimi nga zhvilluesi për synimin për të nisur procedurat për një VNM të thelluar;
- Faza 2, konsultimi i AKM-se me ministrinë, institucionet e tjera, publikun dhe OJF-te për çështjet që ato kërkojnë të adresohen në raportin e thelluar të VNM-se;
- Faza 3, komunikimi i AKM-se me zhvilluesin për çështjet që ajo dhe palet e konsultuara kërkojnë të adresohen në raportin e thelluar të VNM-se;
- Faza 4, hartimi i raportit të thelluar të VNM-se nga zhvilluesi dhe degjësat me publikun;
- Faza 5, aplikimi për deklaratën mjedisore, hartimi dhe firmosja e deklaratës mjedisore.

4.1.4 Kategoria e VNM-se

Në mbështetje të ligjit nr. 10440 *“Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”*; neni 9, ky projekt kërkon *“Vlerësim Të Thelluar Të Ndikimit në Mjedis ”*, referuar shtojcës 1 ; pika 7/ b) Ndërtimi i aeroporteve me pista që kanë një gjatësi baze prej 2100 m ose më tepër. Në kuptim të këtij ligji, "aeroport" nënkupton aeroporte, të cilat përputhen me përkufizimin e dhënë në Konventën e Çikagos me 1944, që themeloi Organizatën Nderkombëtare Civile të Aviacionit (shtojca 14 e kësaj konvente).

4.2 KUSHTET EKZISTUESE MJEDISORE PER ZONEN E PROJEKTIT

4.2.1 Konsiderata te pergjithshme mbi gjendjen e mjedisit ne Zonen e Projektit

4.2.1.1 Veshtrim i pergjithshem i vendodhjes se aeroportit te propozuar ne Vlore

Vendendodhja e aeroportit te ri te propozuar per Jugun e Shqiperise shtrihet tek ish aeroporti ushtarak i Mifolit prane fshatit Akerni, Novosele, Vlore.

Vendodhja e propozuar per aeroportin e ri gjendet prane Lagunes se Nartes, Kriporja e Vlores dhe lumit te Vjoses.

Nga ana jugore ajo kufizohet me Lagunen e Nartes rreth 5 km ne vije ajrore peisazh i mbrojtur natyror.

Nga ana perendimore kufizohet me vijen bregdetare rreth 6.4 km larg ne vije ajrore.

Nga ana lindore rreth 200 m larg ndodhen disa shtepi te ndertuara kohet e fundit pas mbylljes se aeroportit (vitet 98-99), ndersa qendra e fshatit Akerni ndodhet rreth 500 m larg pikes me te afert te perimetrit te zones te ish aeroportit te Mifolit.

Rreth 3 km larg ne vije ajrore ne drejtimin juglindor ndodhen fushat e kripores.

Nga ana veriore kufizohet me lumin e Vjoses 3.5. km ne vije ajrore, ndersa derdhja e Vjoses ndodhet rreth 10 km larg.

4.2.2 Burimet kryesore ujore

4.2.2.1 Konsiderata te pergjithshme

Vendodhja e propozuar ne Vlore per ndertimin e aeroportit te Jugut te Shqiperise, ben pjese ne Basenin e Vjoses.

Burime ujore ne zonen e projektit nuk jane te ndikuara nga shkarkime industriale apo ndotje te trasheguara mjedisore. i vetmi faktor kontaminues i cilesise se ujrave jane shkarkimet e ujrave te zeza te pa trajtuara apo nga gropat septike.





Figura 9: Baseni ujembledhes i Vjoses

Akuiferi Drinos $Q = 90 - 110$ l/sek

Koeficienti i shfrytëzimit $K = 0.4 - 0.5$

Akuiferi Kafaraj $Q=700$ l/sek, Koeficienti i shfrytëzimit $K=0.4 - 0.5$

Akuiferi Novosele $Q=720$ l/sek, Koeficienti i shfrytëzimit $K=0.5 - 0.7$

Sasia e përgjithshme e ujit që shfrytëzohet aktualisht është rreth $90 - 110$ l/sek në zonën Buduk Gjirokaster. Në Kafaraj shfrytëzohet sasia 700 l/sek. Në Novosele shfrytëzohet $Q = 720$ l/sek. Koeficienti i shfrytëzimit varion $K = 0.5 - 0.7$.

Vlerësimi i cilësisë së ujërave monitorohet rregullisht nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit. Bazuar në raportin e cilësisë së mjedisit, cilësia e ujërave të Drinos dhe basenit të Vjoses rezulton e cilësisë së mirë.

Monitorimi i cilësisë së ujit është bazuar në kuader të Ujit për lumenjtë dhe liqenët, si dhe VKM 177 datë 31.03.2005 – "Normat e lejuara të shkarkimeve urbane nga impiantet e trajtimit për zonat bregdetare." Sipas kësaj Direktive, ujërat e lumenjve klasifikohen në pesë klasa, ku gjendja e moderuar ose klasa e tretë, konsiderohet si klasa me nivelin minimal të pranueshëm të cilësisë së ujërave të lumenjve.

=

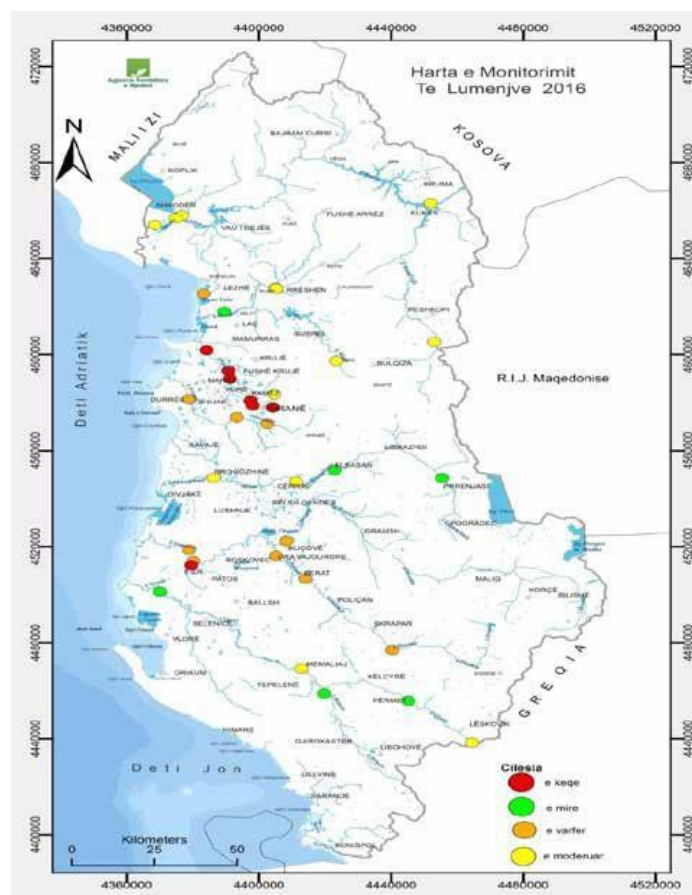


Figura 10: Cilësia e ujërave sipërfaqësore

Ujërat e lumenjeve janë vlerësuar si alkaline me pH $7.5-8.5$ dhe brenda vlerave të lejuara (<8.5).

Tabela në vijim klasifikimin e cilësisë së ujërave të basenit për 2016.

Cilësia	Baseni Drini - Bunë	Baseni Ishëm - Erzen	Baseni i Shkumbinit	Baseni i Semanit	Baseni i Vjoses	Baseni i Matit
Klasa I – Gjendje e larte						
Klasa II – Gjendje e mire					II	
Klasa III – Gjendje e moderuar			III			III
Klasa IV – Gjendje e varfer	IV					
Klasa V – Gjendje e keqe		V		V		

Tabela 15: Cilësia e ujrave të baseneve për vitin 2016

Risku i ndotjes është mesatar. Favorizuese janë kushtet natyrore të shtrirjes së horizonteve ujembajtëse në thellesi të ekranizuar ndërmjet tyre me shtresa argjilore. I vetmi burim sipërfaqësor ndotjeje mund të jetë lumi i Vjoses.

Vjosa dhe Drinosi për shkak të mbizotërimit të gelqeroreve në pellgun e tyre ujembledhës, rradhiten ndër lumenjte me pak erozive të Shqipërisë. Prurja e saj e ngurte në derdhje arrin 212 kg/sek, turbullira mesatare 1087 gr/m³ dhe moduli i aluvioneve 997 ton/km në vit. Ujrat e Vjoses dhe Drinosit kanë mineralizim mesatar respektivisht 335 mg/lit dhe 286 mg/lit.

Në rajon ndodhen burimet ujore me të mëdha karstike në vendin tone si burimet e Viroit, Libohovës, Kelcyres dhe Ujit të Ftohtë në Tepelene. Përveç këtyre burimeve, ka edhe shumë të tjera me të vegjël si dhe dhjetra perrenj e lumenj që derdhen në Lumin e Vjoses e të Drinosit. Ata shërbejnë vazhdimisht si ushqyes të tyre.

Prurjet me të mëdha, perrenjte e lumenjte i kanë në periudhat me rreshje shiu dhe në muajt kur shkrin debora. Kjo e fundit e pasuron me uje rrjetin hidrografik të rajonit. Relievi është tipik malor. Ngritjet, si ato malore dhe ato kodrinore, ruajnë orientimin e përgjithshëm albanid nga Juglindja në Veriperëndim. Në relievin malor dallohen qafat e larta, me forma të rregullta erozionale, të cilat përfaqësojnë monumente natyrore me vlera gjeoshkencore. Klima në rajonin që studiojmë është mesdhetare tipike me vere të nxehte e dimer të ftohtë, me përjashtim të zonës nga Kalivaçi deri tek Ura e Mifolit që karakterizohet nga një vere e nxehte dhe dimer pa rreshje debore. Në këtë rajon bien 1700-1800 mm shi në vit.

Baseni i Vjoses ku bën pjesë edhe zona e projektit referuar vlerave mesatare të monitorimit e klasifikon në gjendje të mire – Klasa II.¹

4.2.2.2 Cilësia e burimeve ujore nentokesore në zonën e projektit

Bazuar në të dhënat e Raporti të gjendjes së mjedisit 2016, AKM, në vijim po prezantojmë gjendjen e cilësive së ujrave për pikat e monitoruara.



¹ Raport I Gendjes se Mjedisit 2016 AKM

Baseni	Vendodhja	pH	Na	Ca	Mg	Fe	NH4	Cl	SO4	NO3	No2	Mp	Mth	Fp	Vleresimi i ujit	Vleresimi
Vjoses	St Gjirokaster Buduk														Veti shume te mira fiziko kimike	
	St.B Budrisht – Gjirokaster														Veti shume te mira fiziko kimike	
	Vanister														Veti shume te mira fiziko kimike	
	St.Novoselle															Veti shume te mira fiziko kimike me tendence rritje Mg.

Tabela 16: Cilesia e ujrave ne basenin e Vjoses

- Vlera brenda normave
- Vlera te larta mbi norma
- Vlera shume te larta mbi norma

Kodi	Stacionet	Klasa O2	Klasa NBO5	Klasa NH4	Klasa NO2	Klasa NO3	Klasa P-total	Basenet 2016
Vj3	Lumi Drino, Ura e Leklit	😊 I	😞 II	😊 I	😊 I	😊 I	😊 I	😞 III
VJ5	Urra Mifol	😊 I	😞 III	😊 I	😊 I	😊 I	😞 III	

Tabela 17: Cilesia e ujrave te basenit Vjose



Vlera brenda normave



Cilesie e mire



Cilesi e moderuar



Cilesi e keqe

- Problematika te shfaqura ne lumin e Vjoses
 - Ulje e shtratit per shkak te erozionit fundor ne disa sektore te saj.
 - Erozioni i tokes bujqesore dhe i brigjeve ne sektore te caktuar si Lazarat, Palokaster, Ura e Subashit dhe Virua te deges se Drinosit, Frakull, Trevellazen, Mifol, Varibob, Bishan, te Vjoses,etj.
 - Rrezikime dhe prishje te objekteve inxhinierike, si ura (foto 36), vepra mbrojtese (foto 38) dhe argjinatura (segmentet Drinos-Odrie, Hekal-Selishte-Hambar,Ura e Mifolit-Ada), rruge automobilistike etj.
 - Degradim i struktures se kanalit te rrjedhes ne sektore te caktuar,sidomos ne Drinos.
 - Permbytje kryesisht ne rrjedhen e poshtme te Vjoses
 - Ndotje inerte dhe urbane ne shtrat, ndotje bakterologjike e ujrave, ndotje estetike, demtim i peisazhit lumor dhe bimesise se shtratit, demtim i faunes ujore, etj kryesisht ne lumin Drinos.

4.2.2.3 Burimet ujore prane aeroportit

Burimet ujore me prane zones se propozuar te projektit jane lumi Vjose,Laguna e Nartes dhe vija bregdetare e detit Adriatik.

Zona e projektit eshte distancuar nga brigjet e Lumit Vjose dhe Lagunes se Nartes nga 4 deri ne 5 km perkatesisht.

Rekomandime :

Aktiviteti i ndertimit dhe shfrytezimit te aeroportit nuk pritet te kete ndikim ne cilesine e ujrave nentokesore apo siperfaqesore, jo vetem per shkak te distancimit nga zone e projektit por edhe per vete karakteristikat e projektit.Gjate fazes ndertimore mund te pritet ndikim ne rritjen e turbullires te ujrave te shiut ne kontakt me sheshin e ndertimit, te cilat i bashkohen ujrave siperfaqesore te kanaleve apo lumenjve ne afersi.Ky

eshte nje ndikim i perkohshem dhe mire i menazhueshem me masat mbrojtese te aplikuara nga kontraktori.

Faza e implementimit te projektit nuk pritet te kete ndikim ne cilesine e ujrave. Ujrat e zeza do menazhohen nepermjet nje sistemi te rregullt kanalizimesh dhe do te trajtohen para shkarkimit te tyre.

Qyteti i Vlores ka impiant te trajtimit te ujrave te zeza.

4.2.3 Perdorimi i tokes ne zonen e projektit

4.2.3.1 Konsiderata te pergjithshme

Sipas Sistemit Kombetar te Klasifikimit te Tokave (SKKT), tokat ndahen ne kater breza bazuar tek ndryshimet klimatike, te bimesise natyrore, te lartesis, pjerresise, faktoret e formimit te dheut dhe tek karakteristikat e tyre fizike dhe kimike².

Shperndarja e tokave³:

- Brezi i kullotave subalpine ne lartesine 1,600-2,700 m
- Brezi i pyjeve te ahut dhe pishes ne lartesine 1,000-1,600 m
- Brezi i pyjeve te lisit ne lartesine 600-1,000 m
- Shkurre mesdhetare ne lartesine 0-600 m

Brezat e mesiperem tregojne shperndarjen tokave, e cila ndjek nje rregull vijues mbizoteruar nga lartesia dhe bimesia. Keto toka quhen toka zonale. Karakteristikat e tyre lidhen me faktin qe formimi ka ndodhur ne kushte biologjike, gjeologjike, topografike dhe klimatike specifike dhe vendndodhja e tyre percaktohet sipas lartesis. Tokat e njerit brez nuk gjenden ne asnje brez tjeter.

Ne zonat ku formimi i tokes nuk lidhet thjesht me bimesine natyrore dhe lartesine, tokat konsiderohen azonale dhe perfshijne tokat me origjine aluviale, shtufore, kripore dhe tokat e pazhvilluara ose primitive. Ato mund te gjenden ne te gjithe brezat e tokave te permendur me siper.

Sipas klasifikimit territorial te tokes, tokat e shkrufta perfshijne rreth 50% te gjithe tokes, tokat argjilore rreth 30% dhe tokat ranore perfshijne 20%.

Per sa ka te beje me thellesite e tyre, tokat dallohen ne :

- Toka te thella qe dominojne ne zonat fushore bregdetare.
- Toka siperfaqesore qe dominojne ne zonat kodrinore dhe malore.

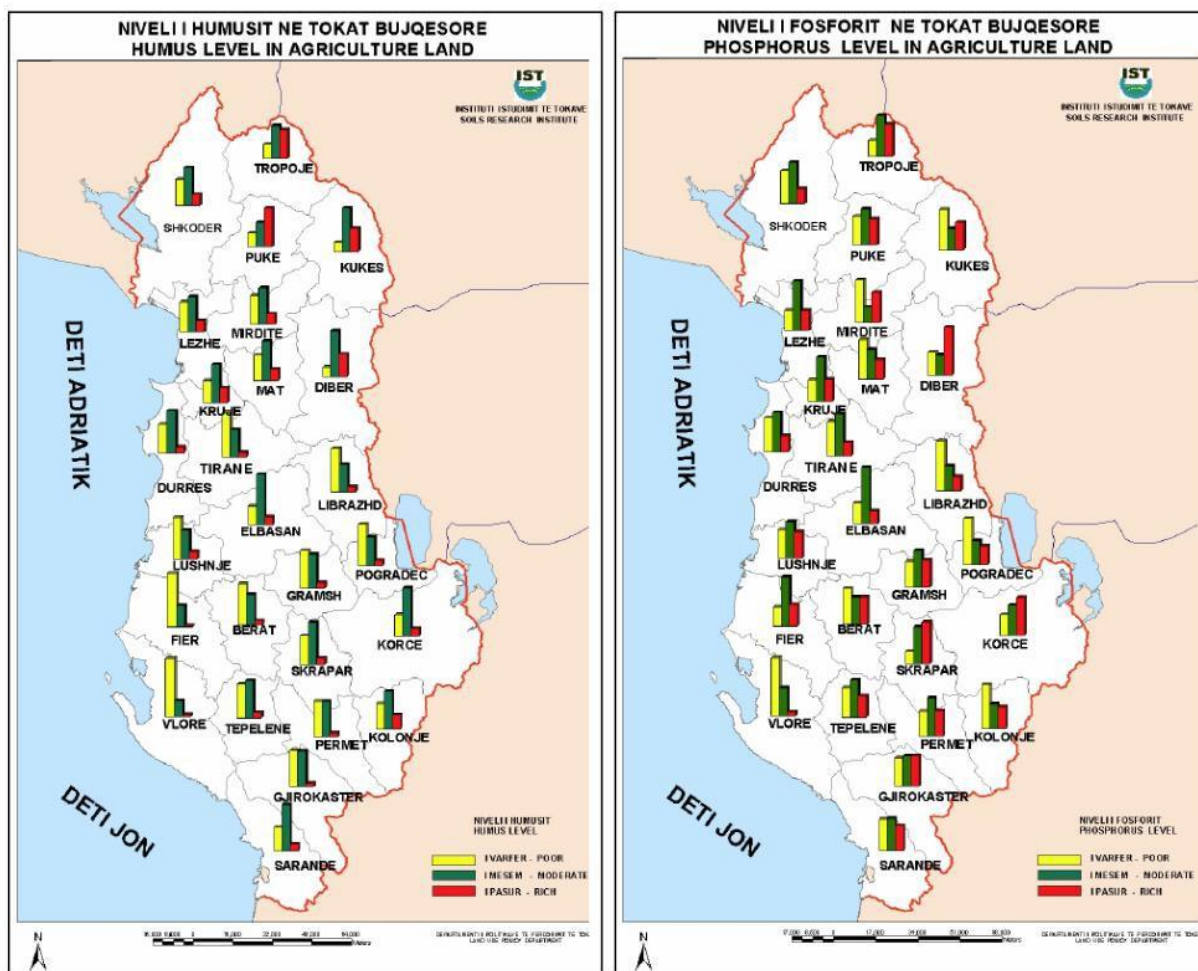


Figura 11: Niveli i humusit ne tokat bujqesore

Burimi: "Burimet e tokave dhe dherave te Shqiperise: problemet aktuale dhe tendencat ne te ardhmen", Lushaj, Zdruli, 2007.

Sic vihet re ne zonat e projektit Vlore pjesa me e madhe e tokave kryesisht karakterizohet ne toka te varfera me humus dhe nivel te varfer ne fosfor.

Faktoret qe kontribuojne ne pershpjtimin e erozionit te tokes, jane natyrore (periodiciteti jo i rregullt i reshjeve, tokat e ceketa, pjerresia e madhe, brishtesia e materialit te tokes) dhe antropogjene (si braktisja e tokave te pjerreta, shpyllezimi, kullotja pa kriter dhe keqperdorimi apo menaxhimi jo i mire).

Ne vijim po prezantojme gjendjen e vleresimit te tokave lidhur me permbajtjen e metaleve te renda⁴:

⁴ Burimi: "Përmbledhje e Informacionit mbi Tokat dhe Mbrojtjes së Tokave në Shqipëri", Lushaj & Zdruli (ppt).

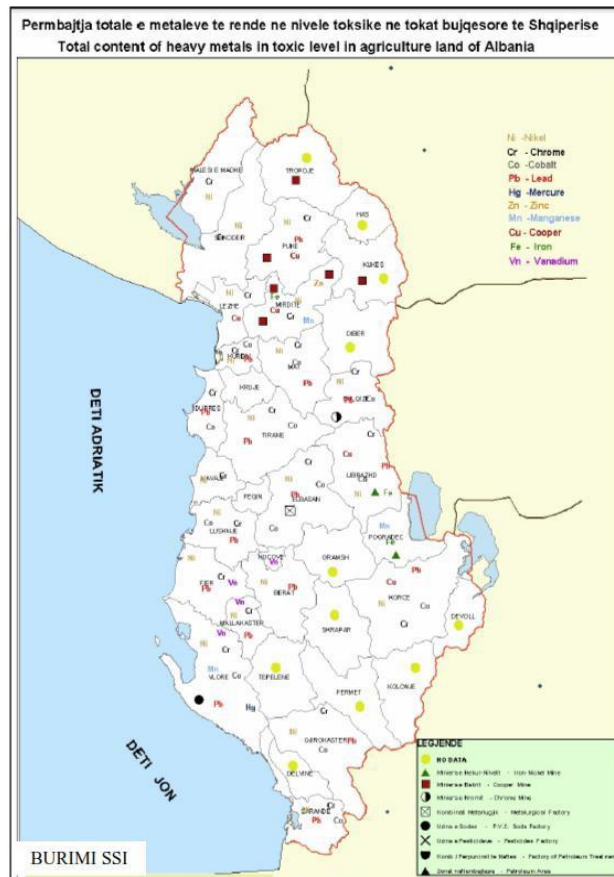


Figura 12: Permbajtja totale e metaleve te renda ne nivel toksik ne token bujqesore te Shqiperise

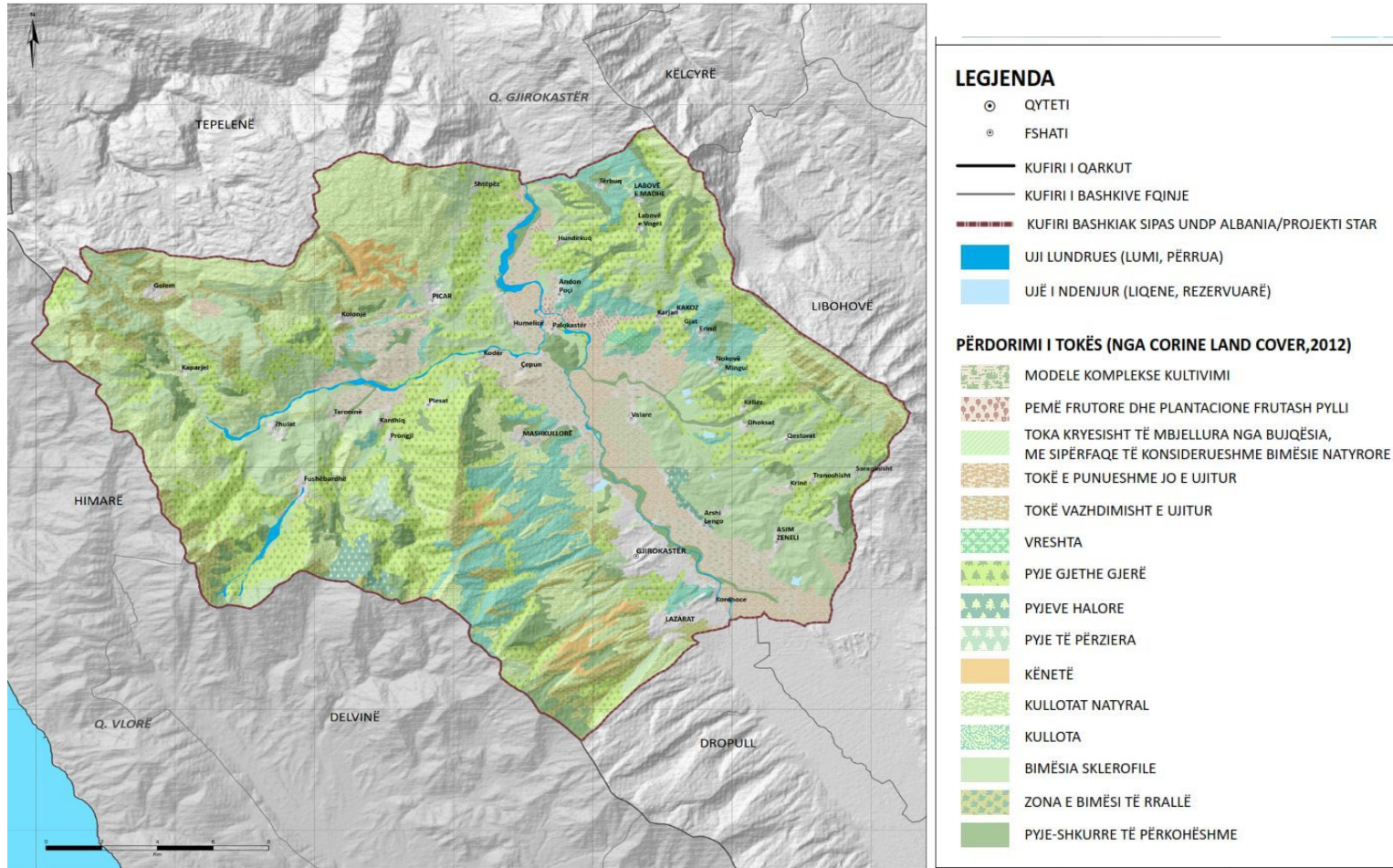
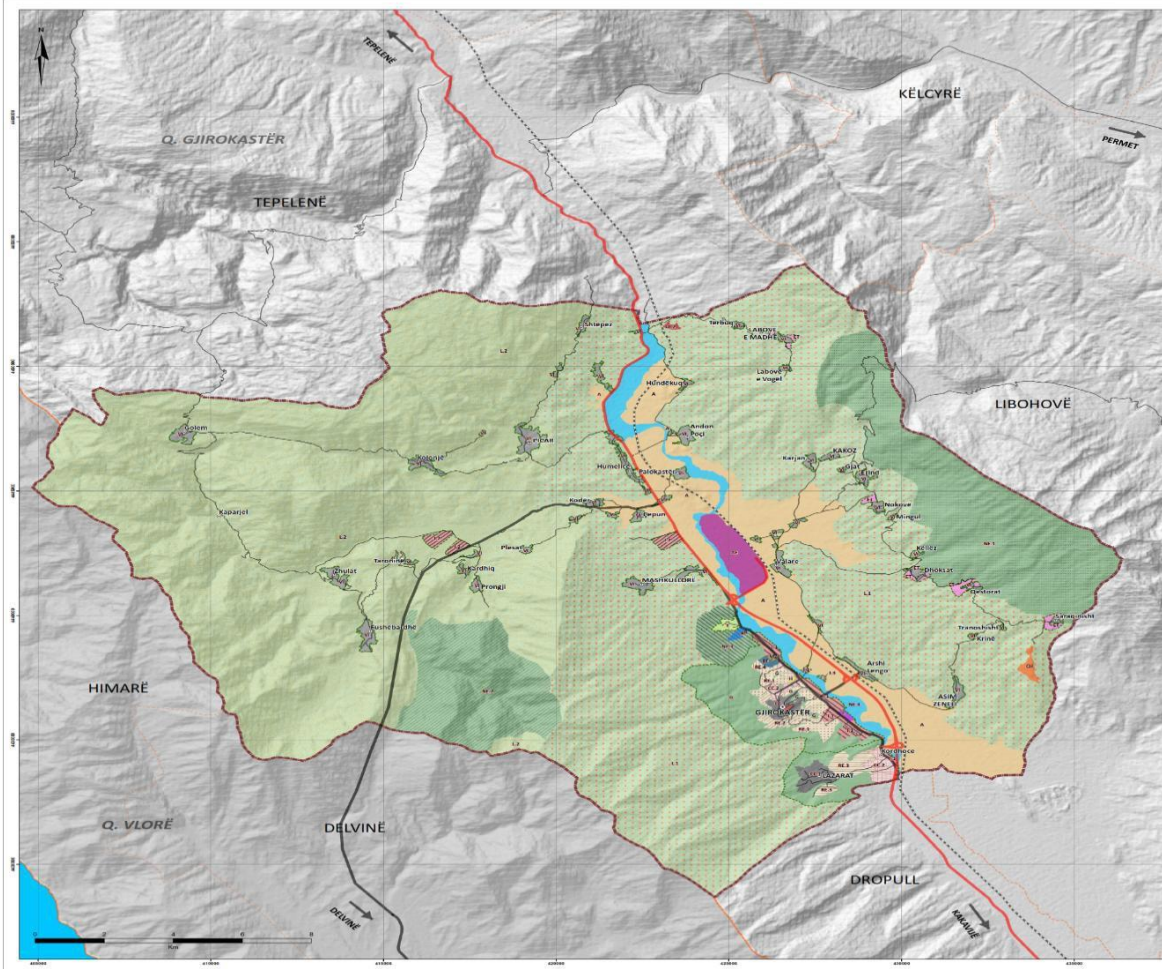


Figure 13: Resurset natyrore ne zonen e projektit

Sic mund te shikohet nga harta e mesiperme, zona e projektit perfshire fshatin Arshi Lengo karakterizohet nga vegjetacion halor. Pjesa tjeter e zones ku eshte propozuar ndertimi i aeroportit eshte kryesisht toke e punueshme dhe jo e ujitur.

Nga kjo pikepamje, ndertimi i aeroportit ne zonen e propozuar nuk do te ndikonte ne cilesine e tokes, biodiversitetit ose ne krijimin e problemeve ne erozion ose degradim.

**PLANI I PËRGJITHSHËM VENDOR, BASHKIA GJIROKASTËR
PARASHIKIMI I PËRDORIMIT TË TOKËS : KATEGORITË BAZË DHE NËNKATEGORITË, FUNKSIONE DHE AKTIVITETE**



Simboli i përdorimit të tokës	Kategoria (sipas Vlerës 1/3/2015)	Kodi
NE.1. zona natyrore 1	zona natyrore	01
NE.2. zona natyrore 2	zona natyrore	02
NE.3. zona natyrore 3	zona natyrore	03
NE.4. zona natyrore 4	zona natyrore	04
E. Turizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	05
R. Transportim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	06
NE.4. zona natyrore 4	zona natyrore	07
U. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	08
U.1. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	09
U.2. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	10
U.3. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	11
U.4. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	12
U.5. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	13
U.6. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	14
U.7. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	15
U.8. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	16
U.9. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	17
U.10. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	18
U.11. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	19
U.12. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	20
U.13. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	21
U.14. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	22
U.15. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	23
U.16. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	24
U.17. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	25
U.18. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	26
U.19. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	27
U.20. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	28
U.21. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	29
U.22. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	30
U.23. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	31
U.24. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	32
U.25. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	33
U.26. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	34
U.27. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	35
U.28. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	36
U.29. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	37
U.30. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	38
U.31. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	39
U.32. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	40
U.33. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	41
U.34. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	42
U.35. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	43
U.36. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	44
U.37. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	45
U.38. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	46
U.39. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	47
U.40. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	48
U.41. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	49
U.42. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	50
U.43. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	51
U.44. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	52
U.45. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	53
U.46. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	54
U.47. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	55
U.48. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	56
U.49. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	57
U.50. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	58
U.51. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	59
U.52. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	60
U.53. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	61
U.54. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	62
U.55. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	63
U.56. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	64
U.57. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	65
U.58. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	66
U.59. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	67
U.60. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	68
U.61. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	69
U.62. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	70
U.63. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	71
U.64. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	72
U.65. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	73
U.66. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	74
U.67. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	75
U.68. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	76
U.69. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	77
U.70. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	78
U.71. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	79
U.72. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	80
U.73. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	81
U.74. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	82
U.75. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	83
U.76. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	84
U.77. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	85
U.78. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	86
U.79. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	87
U.80. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	88
U.81. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	89
U.82. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	90
U.83. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	91
U.84. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	92
U.85. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	93
U.86. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	94
U.87. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	95
U.88. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	96
U.89. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	97
U.90. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	98
U.91. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	99
U.92. Urbanizim	aktivitete kulturore dhe shpirtërore	100

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KESHILLI KOMUNAL I TERITORIT

NR.18/16
Z. EDI RAMA

ZV/KRYETAR

ZH. EKLANTIMA GJERMENI
MINISTËR I ZHVILLIMIT URBAN

KESHILLI BASHKIAK
Miratuar me vendimin e Keshillit BashkIAK, nr. ... datë ... 2016

Kryetari i Keshillit BashkIAK, Bashkia Gjirokaster
Z. Roland Karalli

Kryetari i Bashkisë Gjrokbaster
ZH. ZAMIRA RAMI

MIRATUAR ME VENDIMIN E K.K.T. nr. ... datë ... 2016

LEGIJENDA

□ LINDJE
□ PAFITET
□ KUFIRI I QARKUT
□ KUFIRI I BASHKISË GJROKASTËR
□ KUFIRI I BASHKISË NENJA LINDJE I BASHKISË/PRISHTI KËTË SJARI
□ VIZA E GJITHËRË
□ ALEKSANDRI (A)
□ FRIJËSE INTERURBANE DYTËSORE (C)
□ FRIJËSE LOCALE (F)

□ LINDJE I QARKUT
□ LINDJE I BASHKISË GJROKASTËR
□ LINDJE I BASHKISË NENJA LINDJE I BASHKISË/PRISHTI KËTË SJARI
□ VIZA E GJITHËRË
□ ALEKSANDRI (A)
□ FRIJËSE INTERURBANE DYTËSORE (C)
□ FRIJËSE LOCALE (F)

PËRDORIMI I TOKËS

AE. REHABILITIM I (ZONË ARI REHABILITIM)
BI. SHTRESHTËS (EPITEL)
C. VARRËSA
CC.1. GJENDJE EPTET 1.1
CH. MONUMENTI KULTURORE
DHE ZONË
E1. EKOTURIZIM
EU. KULIVANE
G. HAPËSIRË TË GJELBERTA
CC.2. GJENDJE EPTET 2
L1. AKTIVITETE PRODHUESHE ME SHKËLIM TË LART
L2. AKTIVITETE PRODHUESHE ME SHKËLIM TË ULËT DHE SHKËLIM
L3. TRREGJI USHTORIM
L1. EKOTURIZIM 1
L2. EKOTURIZIM 2
NE.1. ZONA NATYRORE 1 (TE PROPOZUAR)
NE.2. ZONA NATYRORE 2
NE.3. ZONA NATYRORE 3
NE.4. ZONA NATYRORE 4
PH. SHËRBËSHE PULVORE
RI.1. BARRAMI 1
RI.2. BARRAMI 2
RI.3. BARRAMI 3
RI.4. BARRAMI 4
T. TURIZIM/REKREACIONI
U. REHABILITIM I (ZONË ARI REHABILITIM)
V. VENDNRANIMIT
A. TOKA UJSHËRORE
M. ZONA UJSHËRORE
R. REKREACIONI

PLANI I PËRGJITHSHËM VENDOR, BASHKIA GJIROKASTËR
H.18
HAKA
HAKA
PËRBASHKIMI I PËRDORIMIT TË TOKËS - KATEGORITË BAZË DHE NËNKATEGORITË, FUNKSIONE DHE AKTIVITETE
SHKALLA: 1:50,000

BASHKIA GJIROKASTËR
GAJA S.A.

SH. CUREAKU
SH. CUREAKU
ADRESA: RR. "E KOSOVAREVE", ND.35, H.6, AP2 – TIRANE, ALBANIA – TEL: +35542430194
E-MAIL: info@seed-consulting.al; rpapg@rpagp.it; e@seed-consulting.al; e@rpagp.it

Figura 14: Vendodhja e propozuar sipas PPV (zona e propozuar e projektit sipas ketij plani eshte afer siperfaqes se pemeve)

4.2.3.2 Gjendja e tokave

Vendodhja e propozuar e aeroportit është në përputhje me Planin e Përgjithshëm Vendor⁵ në të cilin është parashikuar edhe ndërtimi i një aeroporti të ri. (referuar N5- Zona buferike e aeroportit e cila është menduar dhe parashikuar të ruhet vendi për një aeroport të ri potencial)⁶.

Zona e studimit përfshihet në brezin e tokave të hirta kafe (HK). Këto janë toka karakteristike për brigjet e mesdheut dhe shtrihen deri në lartësi 600 m. Këto toka formohen kryesisht mbi depozitimet eluviale, aluviale, liqenore, detare dhe sedimentare dhe me pak mbi magmatike. Bimësia në të cilin zhvillohen përbehet nga shkurret mesdhetare.

Tokat kanë horizont humusor të zgjatur, përberje mekanike subargjilore e mesme dhe e lehtë, struktura granulore kokrrizore e shprehur dhe e përshkrueshme nga rrenjet. Këto toka përmbajnë 2-4 % humus që zvogëlohet në thellësi.

Tokat në përgjithësi janë të pasura me azot dhe të varfëra në fosfor. Trashësia e humusit arrin nga 10 - 50 cm dhe janë të pasura në karbonat kalciumi në masën 15- 20 %, kanë cilësi të mira fizike dhe struktura të mira, kapacitet ujembajtës deri në 27%. Përberja e tokës është në përgjithësi argjilore dhe me taban të thellë që shkon nga 0.5 -1.5 m trashësi gjë e cila krijon kushte të përshtatshme për përdorim bujqësor.

Veprimtaria e njeriut me këto zone nga shfrytëzimi pa kriter ka sjellë impakte negative në prishjen e qëndrueshmërisë fizike të tokave me anë të gërryerjes së masave të mëdha të dheut për ndërtime dhe veprimtari të tjera ekonomike. Aktiviteti antropogjen po favorizon gjithnjë e më shumë demtimin e tokës dhe keqpërdorimin e saj.

Tokat e hirta kafe: shtrihen në pjesën më të madhe të zonës së rajonit pjesë e projektit.

Tokat aluvionale: zënë sipërfaqe pranë shtratit të lumit të Vjosës. Këto janë toka të lehta dhe të shkëmbore. Pranë bregut të detit tokat aluvionale zëvendësohen me ranishte ku proceset pedogjenike janë shumë të dobëta. Këto toka janë shumë të varfëra dhe lihen djerre.

Tokat e kripura: Kripëzimi i këtyre tokave lidhet me afërsinë me lagunen e Nartës dhe me infiltrimin e tokës së ujit të detit në tokat e lehta të brezit bregdetar.

Sipas PPV -216 për Vlorën, ndërtimi I këtij aeroporti është në përputhje të plotë me planin vendor (Referoju hartave në vijim).

⁵Planeve Të Përgjithshme Vendore, Për Katër Bashki, Vlorë, Sarandë, Himarë, Konispol Nentor 2016

⁶ <http://bashkiavlore.org/2016/12/10/plan-zhvillimi-vlore/>



Figura 15: Harta e përdorimit të tokës e propozuar sipas PPV për zonën e projekti

IN5- Zona buferike e aeroportit e cila është menduar dhe parashikuar të ruhet vendi për një aeroport të ri potencial.

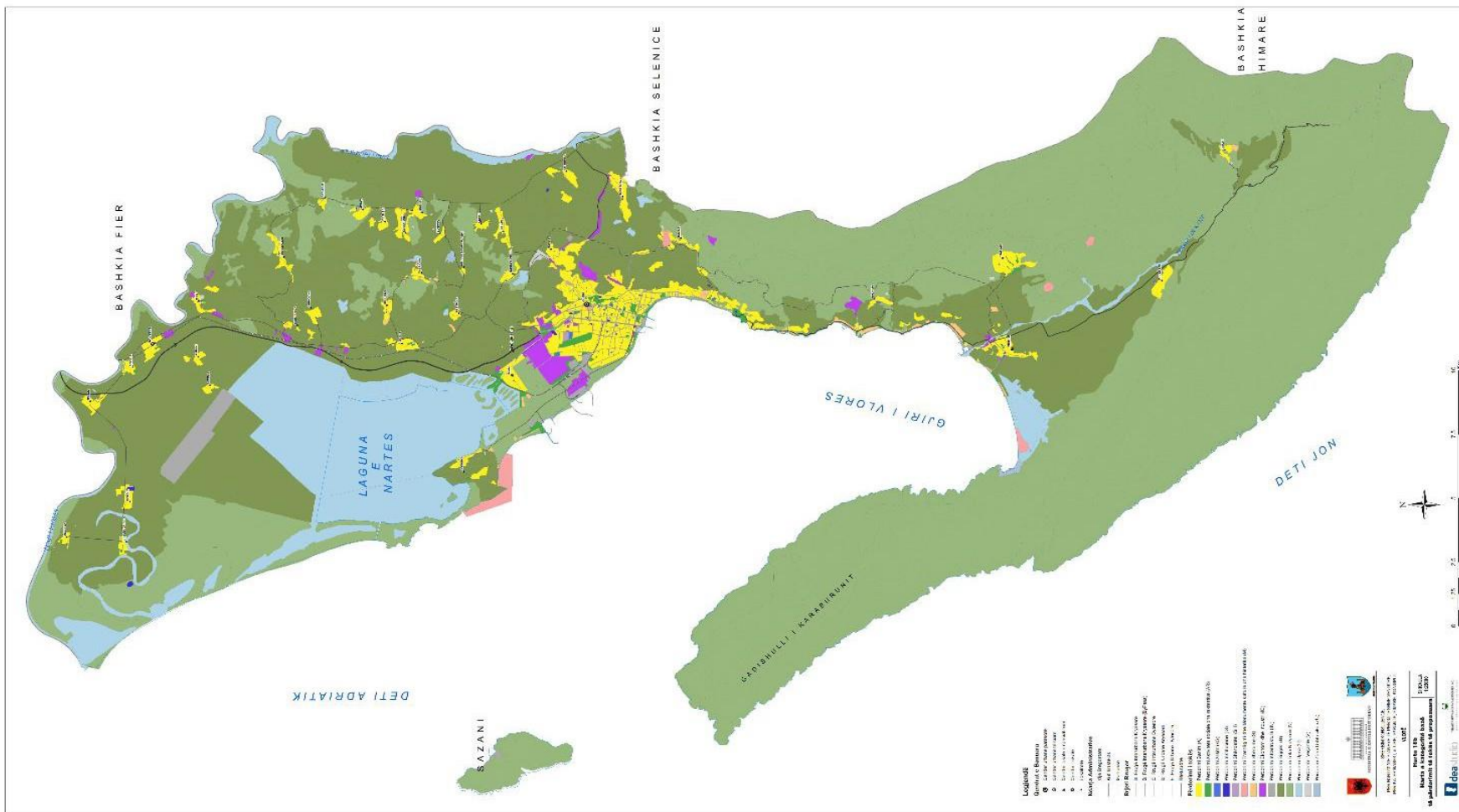


Figura 16: Harta e përdorimit të tokës e propozuar për Vlore

4.2.4 Cilesia e Ajrit ne zonen e Projektit te Propozuar

Rrjeti i monitorimit te cilesise se ajrit ne Shqiperi perfshin qytetet kryesore si Tirana, Elbasan, Durres, Fier, Vlora, Shkodra, Korçe dhe monitorimi eshte realizuar nga Agjencia Kombetare e Mjedisit per periudhen kohore shkurt-dhjetor 2016 per indikatorët kryesore te cilesise se ajrit.

Parametrat e monitorimit ne stacionet jane:

- Monoksidi i Karbonit (CO) shprehur ne miligram per meter kub (mg/ m³)
- Dioksidi i Sqfurrut (SO₂) shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)
- Oksidet e Azotit (NO)

Parametrat e monitorimit ne stacionet automatike jane:

- Monoksidi i Karbonit (CO) shprehur ne miligram per meter kub (mg/ m³)
- Dioksidi i Sqfurrut (SO₂) shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)
- Oksidet e Azotit (NO_x) shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)
- Ozoni (O₃) shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)
- Grimcat e pluhurit me diameter me te vogel se 10 dhe 2.5 mikron (PM₁₀dhe PM_{2.5}) shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)
- Benzeni shprehur ne mikrogram per meter kub (µg/ m³)

Nr	Stacionet	Vendndodhja	Treguesit
1	Vlora	Oborri i shkolles "24 Maji" 40°27'48.28"N 19°29'12.94"E	PM ₁₀ , SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , CO, BTEX

Tabela 18: Stacionet e monitorimit

➤ Te dhenat e PM₁₀

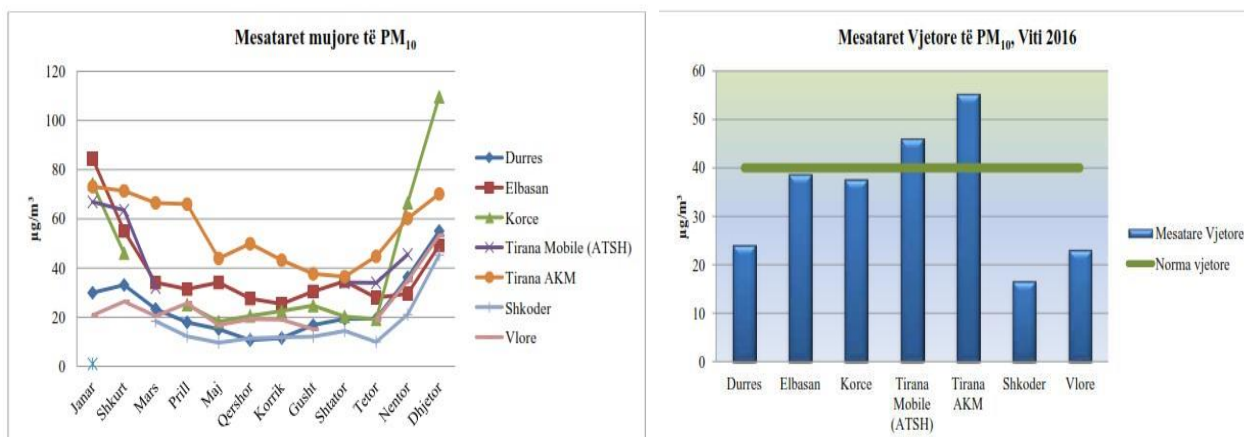


Figura 17: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore te PM10

Vihet re që në stacionin e Vlores kemi tejkallim vetëm në muajin Dhjetor ku vlera e monitoruara është $53.24 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

$23.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ në Vlore.

Në stacionin e Vlores vlerat mesatare vjetore të monitoruara janë nën normën e BE dhe vlerat mesatare janë $23.06 \mu\text{g}/\text{m}^3$

➤ *Te dhënat e PM_{2.5}*

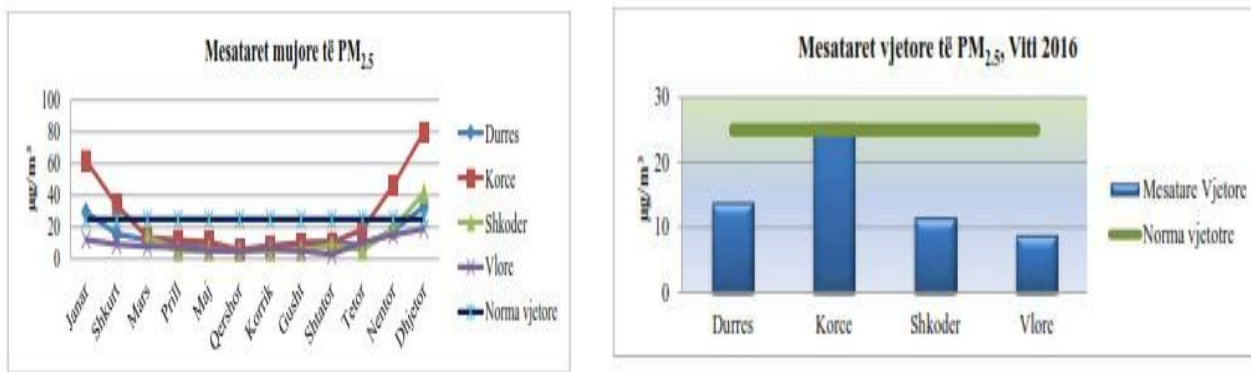


Figura 18: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të PM_{2.5}

Në stacionet e Vlores vlerat vjetore të monitoruara janë afërsisht 50% më të ulëta se norma e BE dhe ndotja e ajrit nga PM_{2.5} në zonën pranë stacioneve të monitorimit nuk përben ndonjë problem.

➤ *Te dhënat e NO₂*

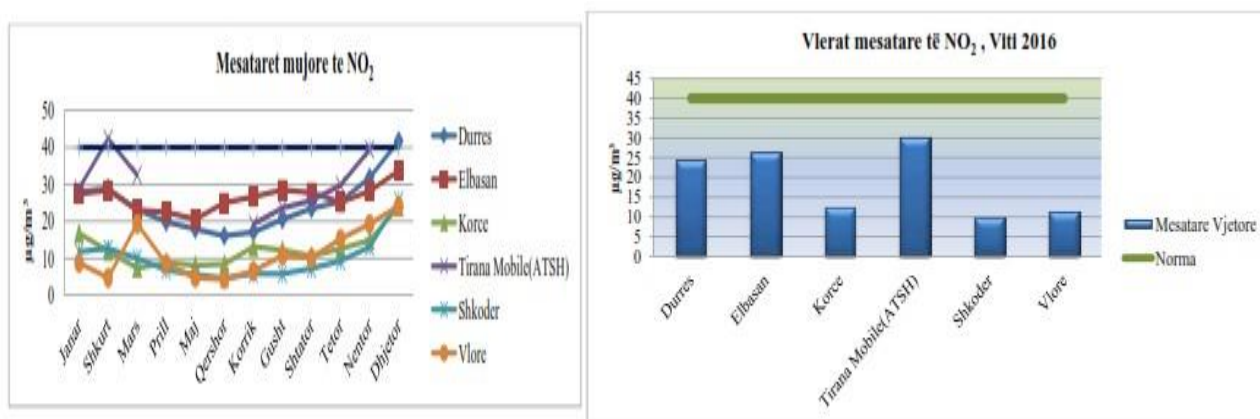


Figura 19: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore të NO₂

Bazuar në të dhënat mesatare vjetore të monitoruara në stacionet e sipërpermendura rezultoi se nuk kemi tejkallim të vlerës limite vjetore të BE në asnjë nga stacionet e monitoruara.

➤ Te dhenat e SO₂

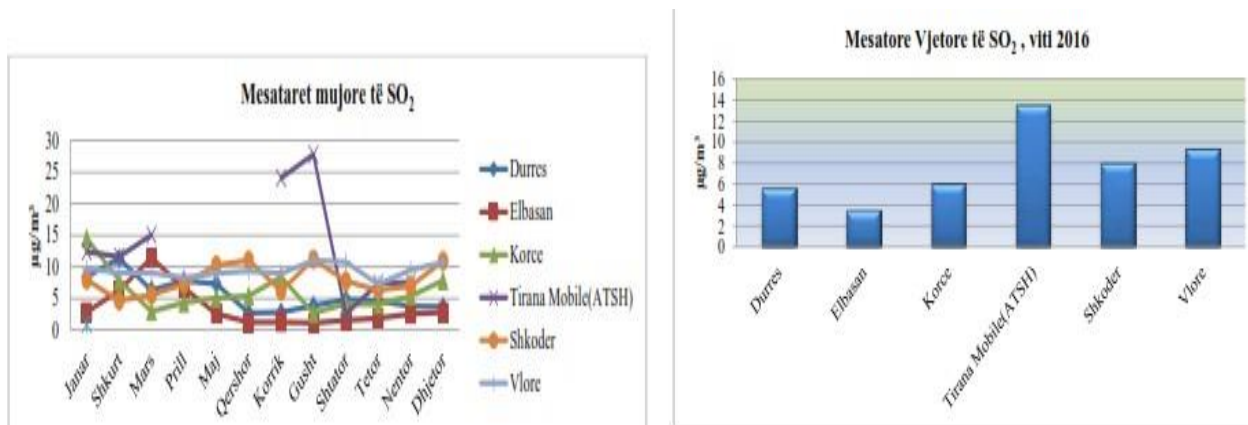


Figura 20: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore te SO₂

Persa i perket SO₂ nuk kemi tejkalmim te vleres limite te BE ne asnje nga stacionet e monitoruara.

➤ Te dhenat e O₃

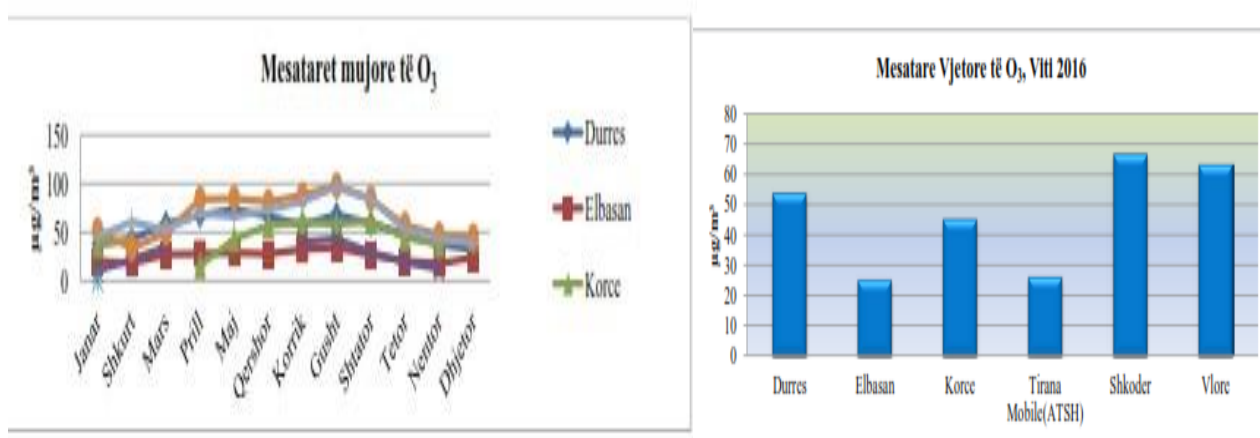


Figura 21: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore te O₃

Vlerat me te larta vjetore jane monitoruar ne stacionin e Shkodres dhe Vlores ku vlerat jane 66.93 µg/m³ ne Stacionin e Shkodres dhe 63.34 µg/m³ ne stacionin e Vlores. Nivelet e larta te Ozonit ne stacionet urbane ndodhin per shkak te temperaturave te larta dhe te niveleve te larta te rrezatimit diellor.

➤ Te dhenat e CO

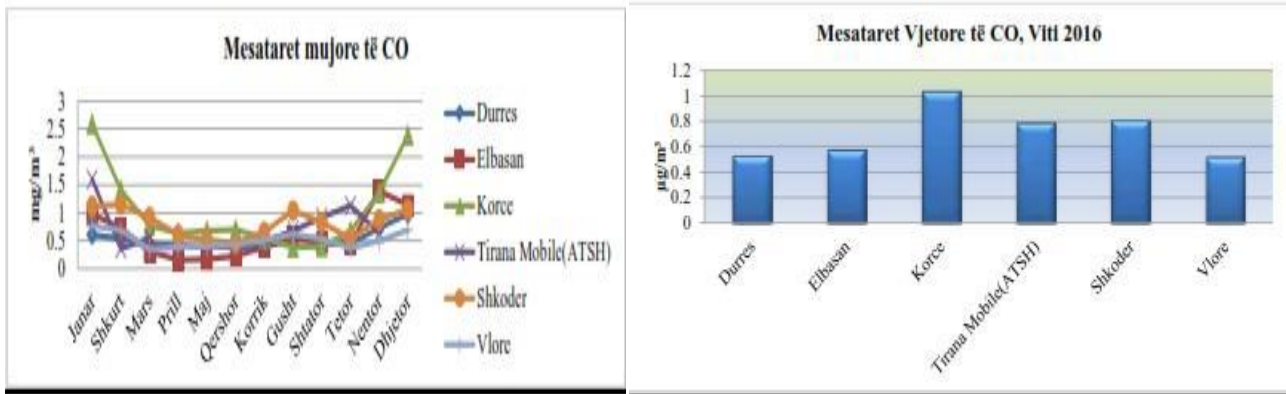


Figura 22: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore te CO

➤ *Te dhenat e Benzenit*

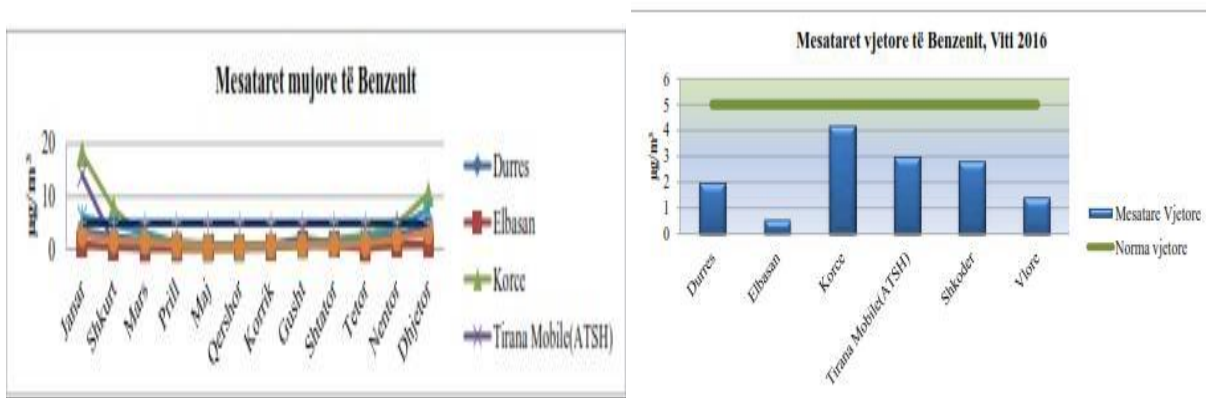


Figura 23: Vlerat mujore dhe mesataret vjetore te Benzenit

Monitorimi i cilesise se ajrit ne vendodhjen e aeroportit te propozuar ne Vlore nuk eshte kryer dhe nuk ka patur interes, bazuar ne faktin qe zona e propozuar eshte relativisht e pandikuar nga kontaminuesit e ajrit (larg zonave industriale, larg zonave urbane dhe rrjetit rrugor kryesor).Monitrimet jane kryer ne qendrat e banuara aty ku pritet qe edhe cilesia e ajrit te jete me e ndikuar nga ndotja.

Rekomandime :

Ndertimi dhe funksionimi i aeroportit ne vendodhjen e propozuar ne Vlore nuk pritet te kete ndikim sinjifikativ ne cilesine e ajrit te zones perreth. Ne fazen e ndertimit te aeroportit ne Vlore ky ndikim eshte i menaxhueshem dhe potencialisht i kontrollueshem nepermjet masave zbutese qe duhet te implementohen per reduktimin e nivelit te grimcave ne ajer.Plani i menaxhimit te mjedisit i cili do te hartohet dhe implementohet nga ndertuesi garanton ndikim minimal deri ne te paperfillshem te cilesise e ajrit, si gjate fazes ndertimore ashtu edhe gjate fazes se implementimit te aeroportit.

4.2.5 Monitorimi i zhurmave

Tejkalimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave në 4 pikat e monitoruara gjatë ditës, (6:00–23:00) për qytetin e Vlores.

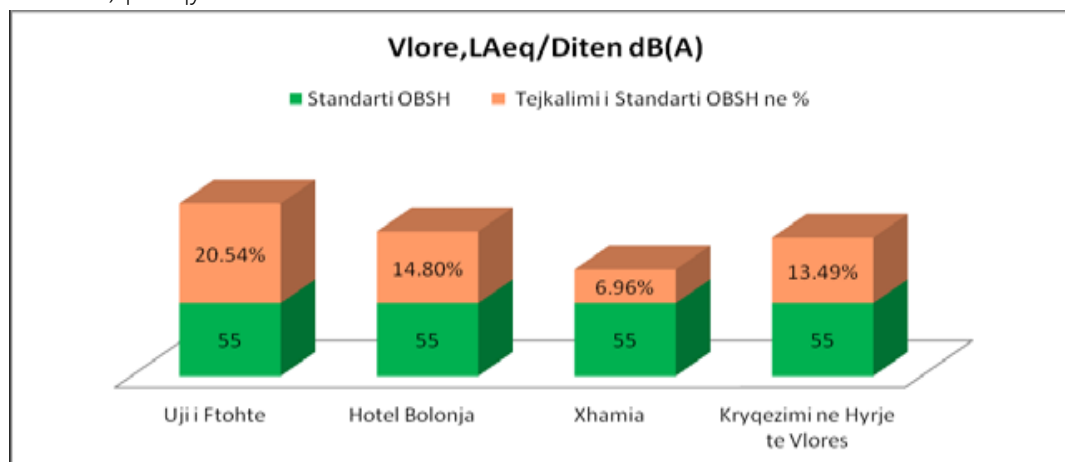


Figura 24: Tejkalimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave gjatë ditës

Nga grafiku i mësipërm vërejmë se në të gjitha pikat e monitoruara në qytetin e Vlores $LA_{eq}/Diten$ e tejkalojnë standardin e OBSH. Tejkalimin më të lartë të standartit të OBSH e ka pika e monitorimit “Uji i Ftohte” me 20.54% ndërsa tejkalimin më të ulët të standartit të OBSH e ka stacioni i monitorimit tek “Xhamia” me 6.96%.

Tejkalimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave në 4 pikat e monitoruara gjatë natës, (23:00–6:00) për qytetin e Vlores.

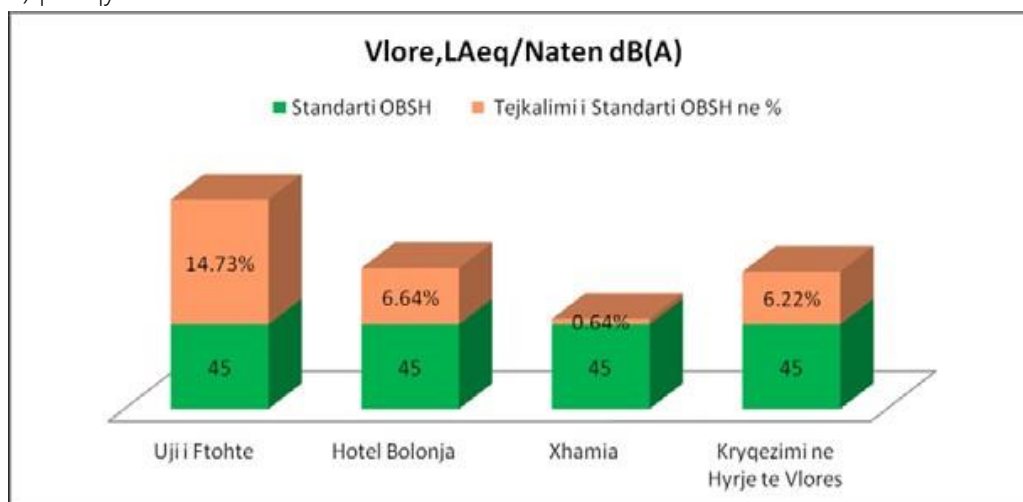


Figura 25: Tejkalimet në % të standartit të OBSH të vlerave mesatare të zhurmave gjatë natës

	Qytetet	LAeq/Diten dB(A)	LAeq/Naten dB(A)
1	Vlore	62.67	47.95
Standarti OBSH		55	45

Tabela 19: Vlera mesatare e nivelit të zhurmave ⁷ të monitoruara, për Diten dhe Naten, viti 2016.

LAeq/Naten dB(A)	Viti 2014	Viti 2015	Viti 2016
Vlore	62.2	63.22	62.67
Standarti OBSH	55	55	55

Tabela 20: Vlerat mesatare të nivelit të zhurmave të qyteteve të monitoruara, LAeq/diten, vitet 2014-2016

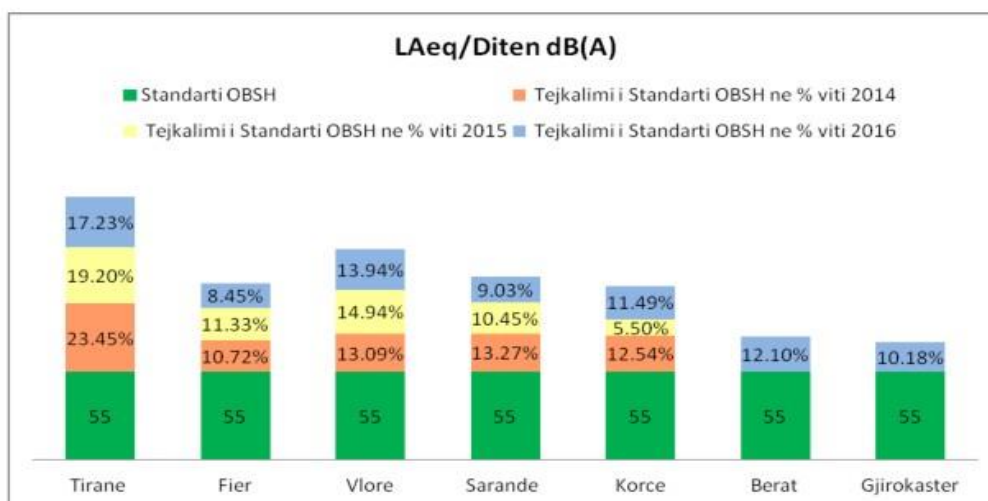


Figura 26: Tejkalimet ne % te standartit te OBSH

Nga grafiku vërejmë se qyteti i Vlores ka një rritje të vogël të nivelit të zhurmave ditën (LAeq/Diten) krahasur me vitin 2014. Nga analiza e monitorimit të zhurmave konkludohet që ndikimi i trafikut ose i çdo faktori tjetër të jashtëm që shkakton zhurmë në momentin e monitorimit mund të jetë shkaktari i uljes apo rritjes së nivelit të zhurmave urbane në stacionet e monitoruara.

LAeq/Naten dB(A)	Viti 2014	Viti 2015	Viti 2016
Vlore	50.35	51.77	47.95
Standarti OBSH	55	55	55

Tabela 21: Vlerat mesatare të nivelit të zhurmave të qyteteve të monitoruara, LAeq/naten, vitet 2014-2016

⁷ Raporti i Cilësise së Mjedisit 2016 Agjencia Kombëtare e Mjedisit ;

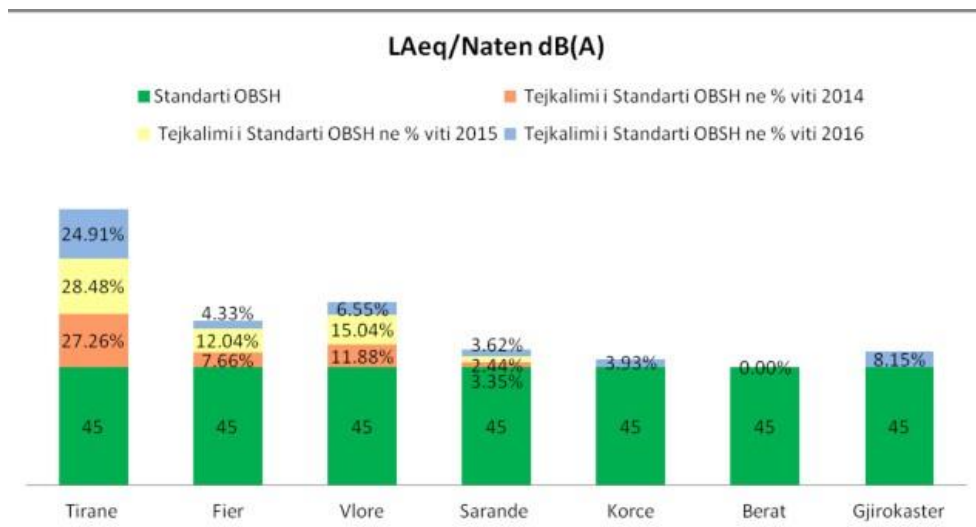


Figura 27: Tejkalmimet ne % te standartit te OBSH

Nga grafiku vërejmë se për vitin 2016 në të gjitha qytetet e monitoruara kemi një ulje të nivelit të zhurmave natën (LAeq/Naten) krahasuar me vitin 2015 dhe 2014. Përjashtim bëjnë qyteti i Sarandës që si duket dhe nga grafiku për vitin 2016 kemi një rritje të nivelit të zhurmave natën (LAeq/Naten) krahasuar me vitin 2015 dhe 2014.

Zhurmat po behen një shqetësim gjithmone e më serioz për shëndetin mendor dhe fizik të popullsisë. Ndikimi i Zhurmave në Shëndetin e Njerezve.

- Ndotja nga zhurmat shkakton rreth 10 000 raste të vdekjeve të parakohshme në Europë çdo vit.
- Trafiku rrugor është faktori kryesor i shkakimit të zhurmave në Europë. Rreth 125 milion njerëz preken nga ky fenomen.
- Afërsisht 20 milion të rritur vuajnë nga pagjumsia për shkak të faktorit zhurmë.
- Mbi 900 000 raste të hipertensionit shkaktohen nga zhurmat çdo vit.

Për zvogelimin e impaktit të zhurmës në komunitetin urban rekomandohet :

- Sigurimi i brezit mbrojtës të gjelber dhe hapësirave të mbjella me pemë midis zonave të banuara dhe rruges kryesore, si një nga masat me eko-miqësore për të reduktuar nivelin e ndotjes.
- Të përcaktohen me rregullore distancat midis rrugëve dhe banesave.
- Të behen projekte për zvogelimin e zhurmës, që në projektimin e ndërtimeve të reja (institucione, shkolla, spitale, rrugë etj.)
- Të sigurohet kontrolli periodik i mjeteve të transportit që gjenerojnë zhurmë.
- Të parashikohen ndërhyrjet në sinjalistikën rrugore, ku të përfshihen në të sinjalet që lidhen me zhurmat si dhe vendosjen e tyre në pika të caktuara.
- Vendim-marrja për efektet negative që shkakton zhurma në shëndetin fizik dhe mendor të popullsisë.
- Edukimi i publikut është kërkesa më e rëndësishme. Programet e ndërhyrjes për zvogelimin e zhurmës mund të mos kenë sukses pa pjesëmarrjen e publikut.

- Rekomandime në lidhje me implementimin e projektit

Impakti në rritjen e nivelit të zhurmave është një nga impaktet kryesore të prishme në mjedisin e cili do ndikojë në komunitetin që është me prapë vendodhjes së aeroportit.

Referuar kapacitetit të ulet të fluturimeve ky ndikim pritet të jetë jo shumë sinjifikativ dhe i lokalizuar.

- a) Në fazën e studimit të fizibilitetit, ku nuk ka fluturime, monitorimi i nivelit të zhurmave pranë zonës së projektit nuk përben ndonjë rëndësi dhe nuk bën shumë sens nga pikepamja e vlerësimit të nivelit të zhurmave, pasi zona e projektit aktualisht nuk është e ndikuar nga zhurmat. Aeroporti do të jetë pothuajse i vetmi burim i rëndësishëm i emetimit të zhurmave në këto zona, në fazën e implementimit të projektit.
- b) Në vijim, në fazën e detajimit të projektit, do të bëhet matja e nivelit të sfondit të zhurmës dhe modelimi i zhurmave.
- c) Pasi të fillojë puna për vendin në punën e aeroportit, do të instalohen stacione të dedektimit të nivelit të zhurmave, në pikat më sensitive për të matur dhe monitoruar nivelin e zhurmës së perceptuar pranë këtyre receptorëve.

Masa reduktuese izoluese ndaj zhurmave do të suportohen nga zhvilluesi i projektit për pikat sensitive të monitoruara (objekteve të banimit) si dhe masa suplementare menaxhuese të aktiviteteve të aeroportit për të reduktuar këtë impakt të prishës në nivelet e lejuara të zhurmës. Nëse do të jetë e nevojshme, pas monitorimit dhe modelimit të zhurmave, do të merren në konsideratë edhe zhvendosjet e ndonjë objekti banimi me të ndjeshëm ndaj zhurmave nëse masat reduktuese të ndërmara për nivelet e zhurmave nuk rezultojnë efektive.

4.2.6 Administrimi i mbetjeve në zonën e projektit

Nga analizimi i këtyre të dhënave rezulton se sasia e mbetjeve urbane për çdo banorë në ditë për vitin 2016 është 0.9kg /person/dite.⁸

Mbrojtja e mjedisit dhe e shëndetit të njerëzve nga ndotja dhe demtimi, që shkaktohen nga mbetjet e ngurta (shëtipake, tregtare) dhe inerte (ndertimi dhe shkatërrimi), kërkon zbatimin e legjislativës të miratuar në fushën e mbetjeve në të cilin janë përcaktuar rregullat, teknikat dhe metodat e trajtimit të tyre, të cilat çojnë në pakësimin e mbetjeve dhe në zvogëlimin e ndikimeve të tyre në mjedis.

Nr	Qarku	Numri i përgjithshëm i banorëve përfitues të shërbimit	Sasia Vjetore Mb.Ngurta Shtëpiake (ton)	Sasia Vjetore Mb.Inerte (ton)	Sasia e Mb.ngurta Shtëpiake (kg/person ne dite)
1	Vlorë	249920	89186	83054	1.0

Tabela 22: Gjenerimi i mbetjeve sipas qarqeve, për vitin 2016⁹

⁸ Raport i Gjendjes së mjedisit 2016 AKM

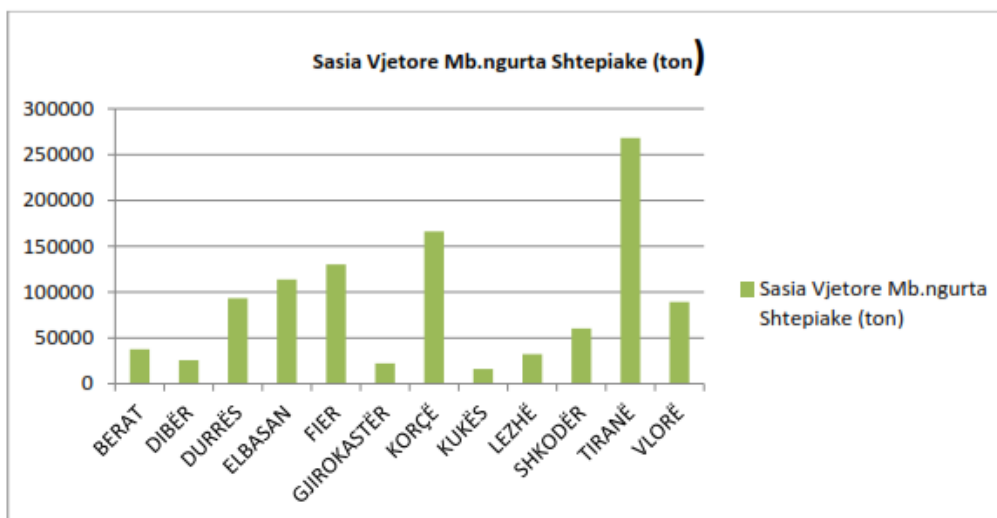


Figura 28: Mbetjet e ngurta shtepiake

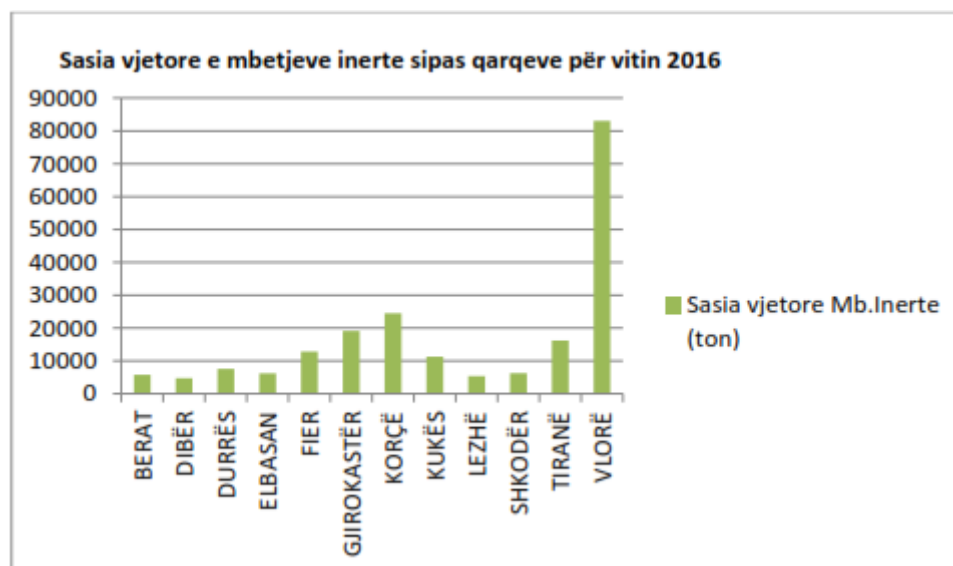


Figura 29: Mbetjet inerte

Sic shihet edhe nga grafiku Qarku i Vlores ka sasine me te madhe te gjenerimit te mbetjeve inerte i ndjekur nga Qarku i Korces qe do te thote se ne keto dy qarqet vazhdojne te ndertojne me shume. Sasia e gjenerimit te mbetjeve eshte me e ulet ne vitin 2016 se sa ne te gjitha vitet nga 2011-ta perjashto vitin 2014. Ne mendojme se nje nga arsytet e kesaj ulje eshte ndarja e re administrative e cila ka ndikuar ne permiresimin e grumbullimit dhe raportimit te mbetjeve urbane nga ana e pushtetit vendor qe do te thote se mbetjet grumbullohen dhe nuk hidhen me vend e pa vend kudo si me pare.

Gjenerimi i mbetjeve urbane për banorë sipas qarqeve dhe në shkallë vendi për vitin 2016.

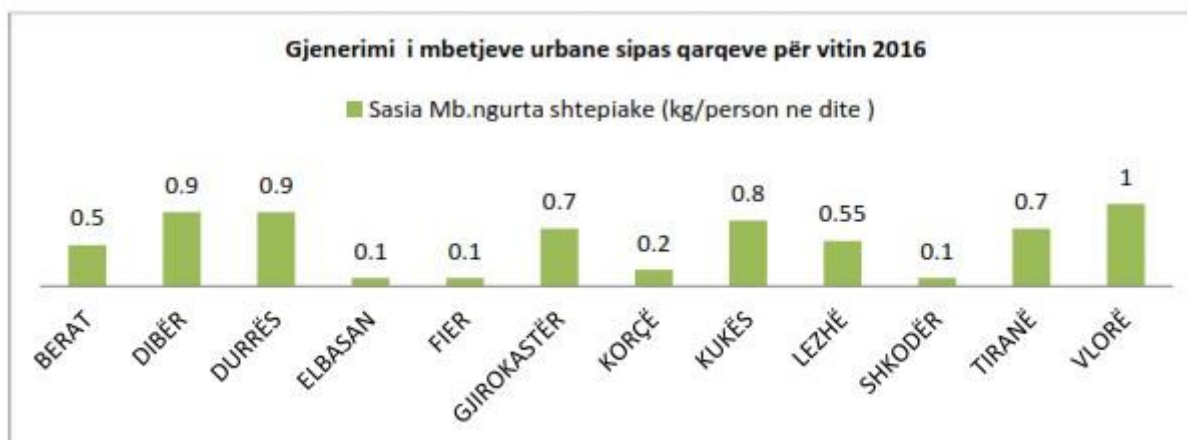


Figura 30: Gjenerimi i mbetjeve urbane për banorë sipas qarqeve dhe në shkallë vendi për vitin 2016

Qarku Vlores kryeson me vlerën më të lartë të sasisë së mbetjeve urbane për person për banorë me 1.5kg/person/dite i ndjekur nga Qarku Diber 0.9 kg/person/dite , Qarku Durres 0.9 kg/person/dite, Qarku Kukes 0.8kg/person/dite.

Mbetjet spitalore të rrezikshme-spitalet publike- 2016

Rrethi	Sasia e mbetjeve spitalore të rrezikshme (kg)	Qarku	Sasia e mbetjeve Spitalore të rrezikshme(kg)
Vlore	20795.46	Vlore	26059.33

Tabela 23: Mbetjet spitalore të rrezikshme-spitalet publike- 2016

Aktiviteti i ndërtimit dhe venies në shfrytëzim të Aeroportit të Ri të Jugut, nuk pritet të ketë ndikim sinjifikativ në menaxhimin e mbetjeve të gjeneruara për shkak të aktivitetit të ndërtimit (mbetje inerte apo gjatë fazës së shfrytëzimit (kryesisht mbetje urbane). Vendëpozitimet e mbetjeve urbane në qarqet përkatëse mundësojnë që të gjitha mbetjet e gjeneruara të menaxhohen në mënyrë efektive, mjafton të zbatohen procedurat ligjore për grumbullimin, transportin dhe depozitimin e mbetjeve me kontraktore të licencuar të pajisur me Leje III B dhe kodin unik të mbetjes.

Rregjistri i mbetjeve të gjeneruara duhet të raportohet rregullisht 2 herë në vit pranë institucioneve të mjedisit.

➤ Rekomandim :

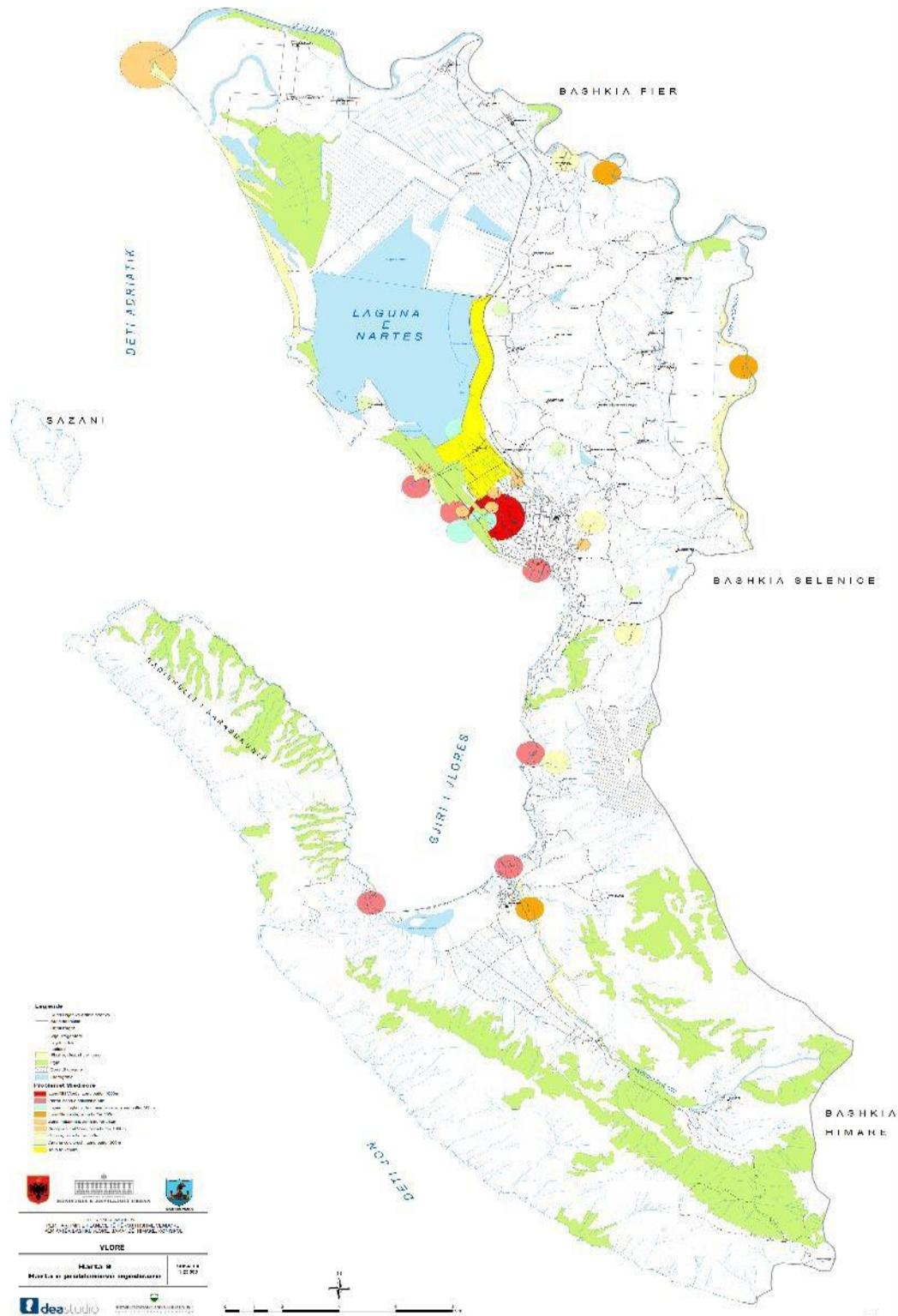
Menaxhimi i mbetjeve të gjeneruara nga aktiviteti ndertimor por edhe gjatë funksionimit të aeroportit do të bëhet neperputhje me kërkesat ligjore të Ligjit Nr.10463, datë 22.09.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve" i ndryshuar.

Mbetjet e gjeneruara nga procesi ndertimor por edhe gjatë funksionimit të aeroportit do të transportohen për në vendepozitimet e miratuara nepermjet nenkontraktoreve të licensuar për transport mbetjesh , të pajisur edhe me kodin unik të mbetjeve .Cdo transferim mbetjesh do të shoqërohet me transfer note nga vendi i gjenerimit të mbetjes deri në vendin final të depozitimit apo trajtimit të saj .

Mbetjet e rrezikshme të gjeneruara do të grumbullohen në vendet e posacme brenda ambjenteve të kompanise dhe transportohen për në vendin e trajtimit të tyre vetem me kompanite e licensuara për këte qëllim.Transfer note dhe raportime prane institucioneve të mjedisit do të mbahen dhe raportohen rregullisht.

4.2.7 Situata aktuale mjedisore që mund të kercenohet nga Zhvillimi i Projektit

Bazuar në problematikat mjedisore ekzistuese të zones së studimit të evidentuara nga studimet e meparshme, zona e studimit karakterizohet nga toke kenetore me ujra nentokesore të ndotura në afërsi .Tokat janë goxha të riskuara nga permbytjet e reshjeve të shumta dhe vërshimit të lumit të Vjosës .Implementimi i këtij projekti si në fazën ndertimore ashtu edhe në fazën e shfrytëzimit të aeroportit nuk ndikon apo keqeson problematikat ekzistuese të gjendjes së mjedisit në zonën e projektit pasi vet projekti nuk ka ndikime të tilla gjatë implementimit të tij. Hartat në vijim paraqesin problematikat ekzistuese të zones së projektit dhe atë të risqeve gjeologjike.



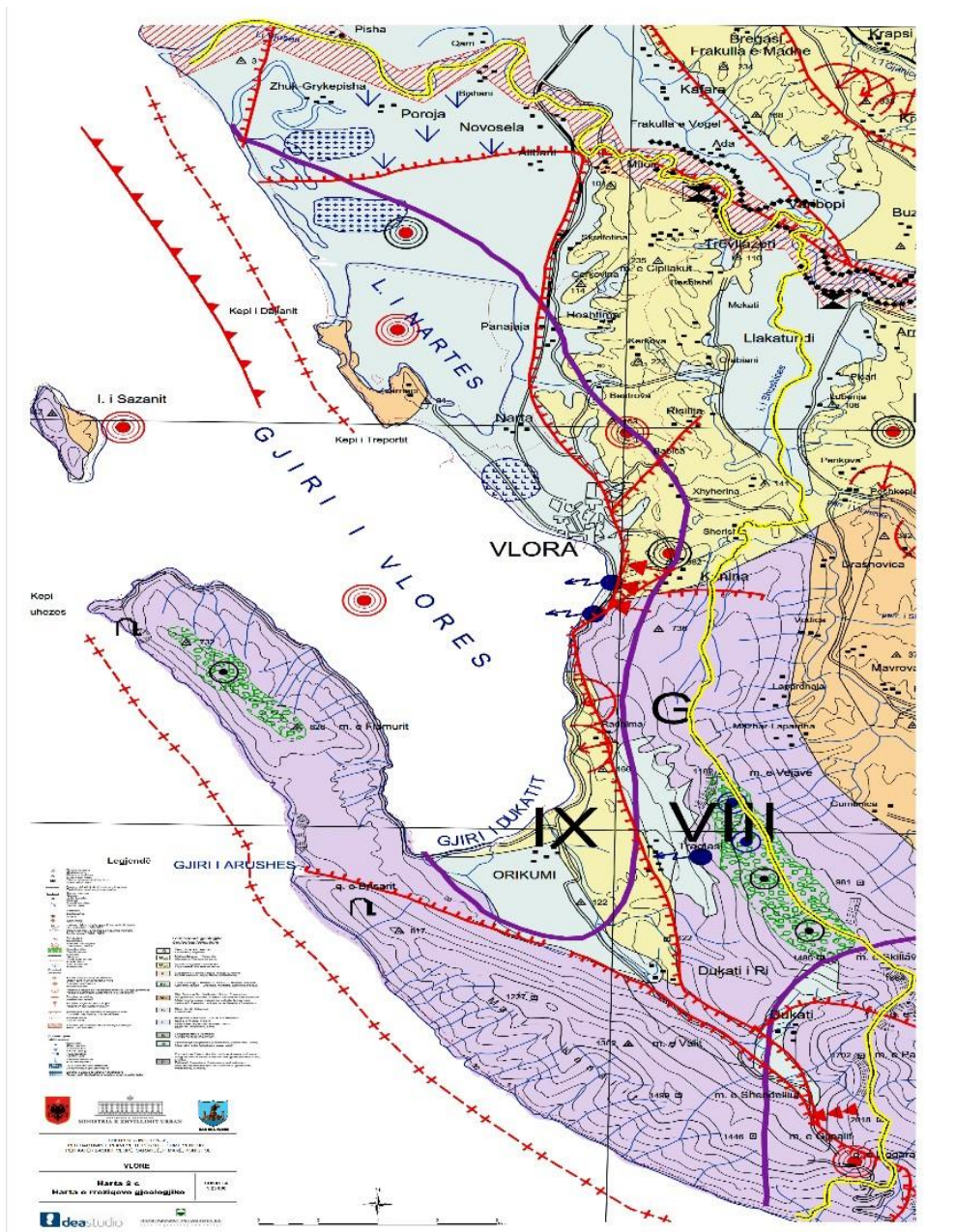


Figura 31 : Harta e problematikave mjedisore¹⁰ dhe Harta e goehazards

¹⁰ referuar PPV -2016 për Vloren

4.3 FLORA E PREKUR NE ZONEN E PROJEKTIT

4.3.1 Bimesia ne zonen e propozuar te Aeroportit te Vlores

Kjo zone eshte e perbere nga nje bimesi e ligatinave te kripura, e cila kryesisht gjendet e rrethuar nga pellgje uji apo depresione ujore. Vihen re mjaft qarte te gjithë faktoret ekologjike dhe antropogjen ne kete zone. Bimesia dominuese eshte Livadhe te kripura mesdhetare (*Juncetalia maritimi*). Ky eshte nje habitat, qe sipas vleresimeve me te fundit botanike, eshte i kercenuar, dhe kjo shprehet edhe ne faktin qe siperfaqja e tij ne nivel rajonal eshte mjaft e copezuar.

Bimesia eshte e dominuar kryesisht nga *Juncus maritimus* por ne disa raste ai bashkedominon me *Juncus acutus*, *Scirpus nigricans*. Speciet karakteristike te ketij habitati jane *Juncus maritimus*, *J. acutus*, *Carex extensa*, *Aster tripolium*, *Plantago crassifolia*, *Blackstonia perfoliata*, *Centaurium tenuiflorum*, *Orchis coriophora*, *Aeluropus littoralis*, *Juncus gerardii*, *Puçinellia festuciformis*, *Artemisia coerulescens*. Specie te tjera qe e shoqerojne jane ne zone e studimit jane *Lipia nodiflora*, *Tunica saxifraga*, *Teucrium pollium*, etj.



Figura 32: Bimesia ne zonen e propozuar te projektit ne Vlore

4.3.2 Fauna ne Zonen e Projektit

4.3.2.1 Amfibet dhe reptilet e vendeve te lageshta

Amfibet e ujrave, mund te ndahen ne dy grupe: Te lidhur ngushtesisht me mjedisin ujqor gjate pothuajse gjithë ciklit jetesor. Pjeserisht te lidhura me ekosistemin ujqor gjate ciklit jetesor. Mund te permenden 5 lloje amibesh dhe dy hibride nga pese grupe dhe konkretisht: (*Triturus cristatus*), (*Triturus vulgaris*), bretkosa ballkanike (*Rana balcanica*), bretkosa epirote (*Rana epirotica*) dhe bretkosa lesone (*Rana lessonae*), qe

ushqehen dhe riprodhohen duke kaluar periudhen e gjumit letargjik në mjedisin ujor. Pas kesaj periudhe ato levizin jashte në ambient tokësor.

Mjaft amfibe, veçanërisht gjeneratat e reja (milionave veze dhe larva), pas rënies së nivelit të ujit, në rezervuar dhe kanale, rrezikohen, për shkak të nderhyrjes humane (ujtjes, praktikave bujqësore etj.). Kater lloje reptilësh ujorë, dy lloje (*Emys orbicularis*) dhe (*Mauremys caspica*) dhe dy lloje gjarpërinjsh (*Natrix natrix*) dhe (*Natrix tessellata*) janë të rrezikuara seriozisht.

Shpesh në ambientet ujorë të lokalizuara në afërsi të qendrave të banuara, ku hidhen plehurat, krahasuar me 15 vitet e mëparshme, vihet re një ulje e numrit të llojeve të amfibeve dhe reptilëve; (*Bufo bufo*), (*Bufo viridis*), (*Hyla arborea*), bretkosa ballkanike (*Rana balcanica*), bretkosa epirote (*Rana epirotica*), gjarpërinjtë (*Natrix natrix*), dhe (*Natrix tessellate*) etj.

Thellimi, pastrimi dhe drenimi i perseritur dhe periodik i kanaleve ujtes gjatë periudhës së dimrit (periudhës letargjike) janë demtuar seriozisht disa lloje bretkosash jeshile. Amfibet luajnë një rol të rëndësishëm në ekuilibrin natyror, por ato kanë një rëndësi të madhe ekologjike, zoo-geografike dhe ekonomike.

Kështu për më shumë se 30 vjet dhe në mënyrë të paqëndrueshme janë grumbulluar dhe eksportuar një numër i konsiderueshëm bretkosash jeshile, fenomen që vazhdon edhe në ditët e sotme.

4.3.2.2 Zogjtë e ambienteve ujorë (ujembledhësve, lumenjve, perrenjve)

Zogjtë me të zakonshëm zhytes janë përfaqësues të familjeve (*Podicipedidae*), (*Phalacrocoracidae*) etj, përmendet gjithashtu çafka. Të njëjtët lloje zogjsh takohen dhe në lumenjtë e perrenjtë veçse numri i tyre është ulur mjaft vit pas viti.

Në periudhën e folezimit shqetësimet humane, veçanërisht gjuetia ka pasur një efekt të madh negativ sepse zogjtë lidhen shumë me vendet e folezimit. Braktisja e vendit, për shkak të shqetësimeve humane, psh kur ato kanë leshuar vezet mund të shkaktojë ndërprerjen e menjëhershme të procesit të riprodhimit. Një veprim i tillë vepron në kujtesën riprodhuese të zogjve duke shkaktuar braktisjen e plote të foleve. Ky lloj shqetësimi ka efekt negativ për zogjtë që jetojnë në koloni. Faktor tjetër negativ që ka vepruar në procesin e riprodhimit janë mungesa e habitateve të përshtatshme për folezim dhe burimet ushqimore të pamjaftueshme.

4.3.2.3 Zogjtë e tokave bujqësore e terrenëve të degraduar

Tokat bujqësore e terrenet e degraduar kanë një rëndësi të jashtëzakonshme për dimerimin, folezimin dhe tranzitimin e shpendëve.

Nga pikepamja kohore zogjtë e tokave bujqësore ndahen në dimerore, folezues dhe tranzitore.

Djerinat janë një kategori mjaft e rëndësishme e tokave bujqësore, të cilat momentalisht shfrytëzohen nga zogjtë dimerues folezues dhe tranzitore ose migratore.

Gjatë periudhës së dimrit në tokat bujqësore janë inventarizuar disa lloje zogjsh. Zona fushore është e pasur me zogj sepse një pjesë e tyre zbrasin nga zonat e ftohta. Këtu ata gjejnë ushqim të bollshëm. Karakteristike të tokave bujqësore dhe atyre të lëna djerre janë disa harabela dhe trumcake, përfaqësues të rendit *Passeriformes*. Ky bollëk i tufave të harabelave bie përreft zogjve të tjere grabitqarë. Në tokat bujqësore vetëm një pjesë e zogjve (31 lloje) mund të gjejnë habitat të përshtatshëm për folezim. Shumica

(rreth 60 lloje) përdorin këto territoria vetëm si habitat dytesor për të siguruar ushqim. Aktualisht tokat bujqësore të zonës së studimit karakterizohen nga variabiliteti i kulturave bujqësore. Ato ndahen në ngastra të vogla, mbjelle nga fshataret për nevojat e tyre familjare. Gjatë periudhës së migrimit numri i zogjve rritet. Në tokat bujqësore të zonës bregdetare janë regjistruar rreth 129 lloje ndërsa në zonën kodrinore vetëm 60 lloje.

4.3.3 Zonat e Mbrojtura

Bazuar në Ligjin Nr. 81/2017 "Për Zonat e Mbrojtura" Neni 14, kemi këto kategori të zonave të mbrojtura të cilat janë:

- a) "Rezervë strikte natyrore/rezervat shkencor (kategoria I)";
- b) "Park kombëtar (kategoria II)";
- c) "Monument natyror (kategoria III)";
- ç) "Rezervat natyror i menaxhuar/park natyror (kategoria IV)";
- d) "Peisazh i mbrojtur (kategoria V)";
- dh) "Zonë e mbrojtur e burimeve të menaxhuara (kategoria VI)".
- e) "Park natyror bashkiak (kategoria IV)";
- e) "Kurore e gjelber (kategoria V)".

Ndërkohë që në kategoritë e monumenteve të natyrës ato ndahen në:

a. Gjeo-monumente:

- Objekte gjeologjike: zhveshje apo fosile unike, struktura e formacione gjeologjike të rralla;
- Objekte gjeomorfologjike: forma dhe peisazhe të relievit të krijuara apo të modeluara nga lumenjtë, akujt, karstik, etj;

b. Hidro-monumente:

- Burime karstike,
- Burime minerare;

c. Bio-monumente:

- Drurë me moshe të hershme,
- Habitatet me shoqëri bimë të rralla apo të rrezikuara;

Bazuar në rregullin e zonave të mbrojtura, publikuar nga AKZM,

(http://akzm.gov.al/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=68&Itemid=368&lang=en), gjurma e projektit paraqet këto situata në lidhje me zonat e mbrojtura apo monumentet e natyrës:

Vendodhja e aeroportit ndodhet pranë Lagunes së Nartës dhe është pjesë e zonës Peisazh i Mbrojtur Vjose-Nartë Kategorisë e Peste, e cila potencialisht mund të ndikojë vlerat e kësaj zone për shkak të zhurmave të emetuara dhe pranisë së avionëve (kryesisht ndikim në shpendet dhe zogjtë që popullojnë këto lagune dhe kriporet e Vlores (flamingo).

Zona e Mbrojtur "Peisazh i Mbrojtur Vjose-Nartë Kategorisë: E peste, sipas vendimit Nr.680, datë 22.10.2004.

Zone me një sipërfaqe 19738 ha ndodhet në Qarkun e Vlores dhe në rrethin e Vlores.

Bazuar në Ligjin Nr. 81/2017 "Për Zonat E Mbrojtura", neni 20, pika 4, "Ndertimi i këtij aeroporti lejohet vetëm pasi merret leje nga Këshilli Kombëtar i Territorit.

Rrugët me ane të cilave shkohet në destinacion: Duke ndjekur rrugën nacionale Vlore-Fier (Vlore-Kriporja-bregdeti i Nartës-Hidrovori), ose Vlore-Pylli i sodes-fshati Zvernec).

Perfaqësuesit specifik të Flores dhe Faunes:

Takohet bimesi tipike mesdhetare, të tokave të kripura sikurse dhe në pjesën veriore të grykëderdhjes së lumit Vjose. Narta është laguna e dytë në vend për nga rëndësia për shpendet e ujërave, duke qenë një IBA mjaft e rëndësishme (20000 shpende dimerues dhe mbi 40 llojeve). Vend ushqimi për pelikanin (*Pelicanus crispus*) dhe ku takohen rregullisht flamingot (*Phenicopterus ruber*). Përreth lagunes gjendet një florë dhe faunë e pasur tipike e ligatinave mesdhetare. Zona e Zvernecit çilesohet për bukuritë bregdetare të nderthurura me pasuritë e saj kulturore e tradicionale, që përbejnë potenciale për zhvillimin e turizmit. Në breg të tij gjendet pylli i selvisë dhe xina (*Pistacia lentiscus*).

Referuar Ligjit Nr. 81/2017 "Për Zonat e Mbrojtura", neni 20 të saj referuar kategorizime të zonave të mbrojtura (Peisazhi i mbrojtur (kategoria V) shprehimisht kemi këto kufizime që duhen respektuar për ndertimet në këto zone:

"Peisazhi i mbrojtur" menaxhohet për mbrojtjen e vlerave peisazhistike të zonës, diversiteti biologjik, si dhe për çlodhje e arëtim. Kjo kategori përshin tokë/det/ujë në pronësi publike ose private. Në një "peisazh të mbrojtur" zbatohet shkalla e mbrojtjes që ka si objekt kryesor:

a) fuqizimin e ndërveprimit harmonik të natyrës me kulturën për mbrojtjen e çësësive të peisazhit, përdorimit tradicional të tokës, praktikave ndërtimore dhe manifestimeve sociale e kulturore, karakteristike të zonës;

b) mbështetjen e atyre menyrave të jetesës dhe aktiviteteve ekonomike që janë në harmoni me natyrën dhe ruajtjen e konstitucionit shpirtëror dhe kulturor të popullsisë lokale;

c) eliminimin, ku është e domosdoshme, parandalimin e përdorimit të tokës dhe kryerjen e aktiviteteve që janë të përshtatshme në permasa dhe/ose përmbajtje;

ç) krijimin e mundësive për kenazhësi të publikut përmes çlodhjes dhe turizmit, në përputhje me permasat e karakteristikave thelbësore të zonës;

d) nxitjen e aktiviteteve shkencore dhe edukative, të cilat ndihmojnë në zhvillimin dhe mirëqenien për një kohë të gjatë të popullsisë lokale dhe në sigurimin e mbështetjes së gjërë publike për mbrojtjen e mjedisit të zonave të mbrojtura të tilla;

dh) sjelljen e përfitimeve ekonomike dhe dhenien e kontributit në rritjen e mirëqenies së popullsisë lokale përmes shfrytëzimit të produkteve natyrore, si pyje, prodhimi i peshkut, dhe shërbimeve, si uji i pastër ose të ardhura që vijnë nga format e përshtatshme të turizmit.

Veprimtaritë, që ndryshojnë përdorimin e territorit si ndërtimet, trajtimin e ujërave të zeza në ferma, ndërtimi i autostradave, i kanaleve lundruese dhe i zonave urbane, si dhe veprimtari të ngjashme me këto, lejohen të ushtrohen vetëm nëse subjekti që kërkon të kryejë veprimtarinë është pajisur me leje nga Këshilli Kombëtar i Territorit.

Ne planin e menaxhimit për PM-te, sipas nenzonave të administrimit, caktohen qartazi dhe në mënyrë të detajuar veprimtaritë e lejuara, të ndaluara dhe ato për të cilat kërkohet leje e leshuar nga organet kompetente, sipas legjislacionit shqiptar në fuqi.

Referuar Planit të menaxhimit të zonës, aeroporti i Vlores ndodhet në zonën "Peizazh i Mbrojtur _ VJOSE NARTE, dhe i përket C & Zona B

Vendodhja e propozuar e aeroportit është në përputhje me Planin Vendor i Përgjithshëm të Vlores.

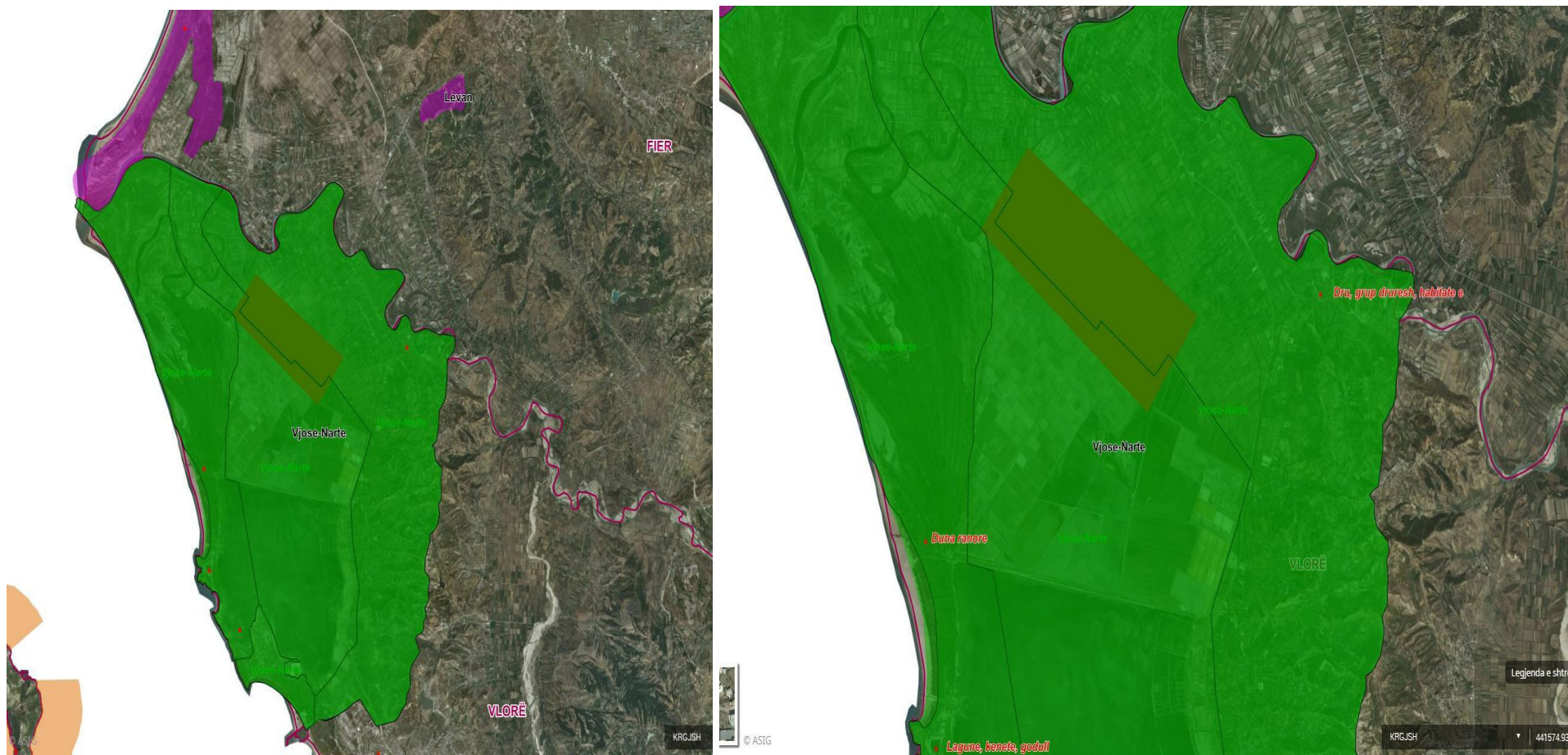


Figura 33 : Peizazh i Mbrojtur _ VJOSE NARTE dhe zona e propozuar e projektit (njolla brenda zones se gjelber ne harte)

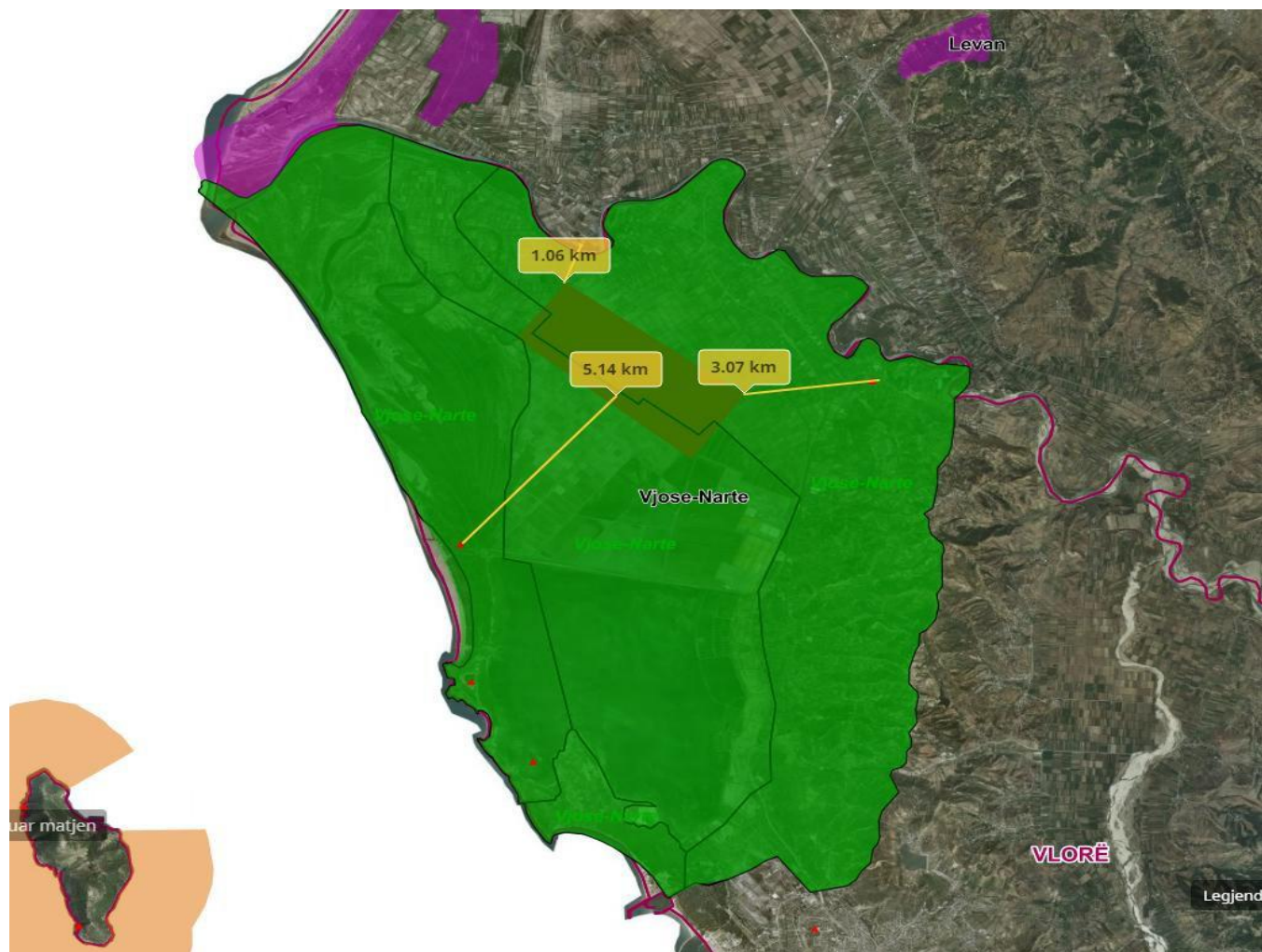


Figura 34 : Distanca e zones se propozuar te projektit ne lidhje me monumentet e natyres dhe burimet ujore

4.3.4 Njesia e Qeverisjes Vendore qe administron zonen ku zbatohet projekti
 Alternativa e propozuar e projektit shtrihet ne qarkun e Vlores .

4.3.4.1 Vendodhja e propozuar ne Vlore

Zona e projektit te propozuar te aeroportit te jugut ne Vlore i perket Qarkut Vlore.

Nr	Njesi te qeverisjes vendore					
	Qarku	Qendra e Qarkut	Bashkia	Qendra e Bashkise	Njesite administrative perberese	Qytetet dhe fshatrat ne perberje te tyre
	Vlore	Qyteti Vlore	Vlore	Qyteti Vlore	Novosele	Fshatrat; Novosele, Aliban, Bishan, Mifol, Poro, Dellenje, Delisuf, Trevllazer, Cerkovine, Skrofotine, Fitore, Akerni

Tabela 24: Ndarja admsintrative e zones se projektit te propozuar ne Vlore



Figura 35 : Harta e ndarjes admsintrative te zonave te projektit

Shpërndarja e popullsisë dhe parashikimet demografike:

Projeksionet e popullsisë

Projeksionet e popullsisë në Bashkinë Vlorë deri në vitin 2031, janë bazuar në metodologjinë dhe modelin e përdorur nga INSTAT-i mbi bazën e se cilës janë kryer parashikimet e popullsisë për gjithë Shqipërinë dhe në veçanëti për Qarket. Në rastin konkret, projeksionet për Qarkun e Vlores janë përdorur për të kryer projeksionet e popullsisë për Bashkinë Vlorë dhe njësitë administrative përberëse të kësaj Bashkie.

Projeksionet e popullsisë 2011-2031 Bashkia Vlorë					
Njesia administrative	2011	2016	2021	2026	2031
Vlorë	79513	82598	83420	82807	81859
Orikum	5503	5717	5773	5731	5665
Qendër	7621	7917	7995	7937	7846
Novosele	8209	8528	8612	8549	8451
Shushicë	3981	4135	4177	4146	4098
Bashkia Vlorë	104827	108894	109978	109170	107920

Tabela 25: Projeksionet e popullsisë deri në vitin 2031

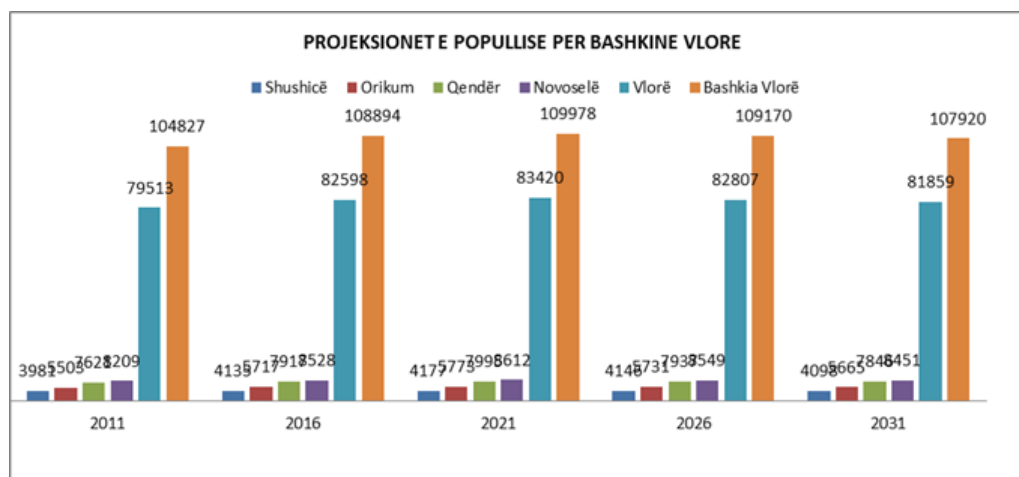


Figura 36 : Projeksionet e popullsisë deri në vitin 2031

Statusi i banimit të Baneses				
	Gjithsej Total	Banese e banuar nga persona me vendbanim të zakonshëm	Banese e destinuar për qëllime dytesor apo sezonale	Banese e pabanuar ose e banuar nga persona që nuk përfshihen në census
Bashkia				
Orikum	4074	1581	1189	1304
Novosele	3477	2333	156	988
Qender	3505	2120	326	1059
Shushice	2099	1100	68	931
Vlore	38620	22351	5825	10444
Total	51775	29485	7564	14726

Tabela 26: Statusi i banimit të banesës

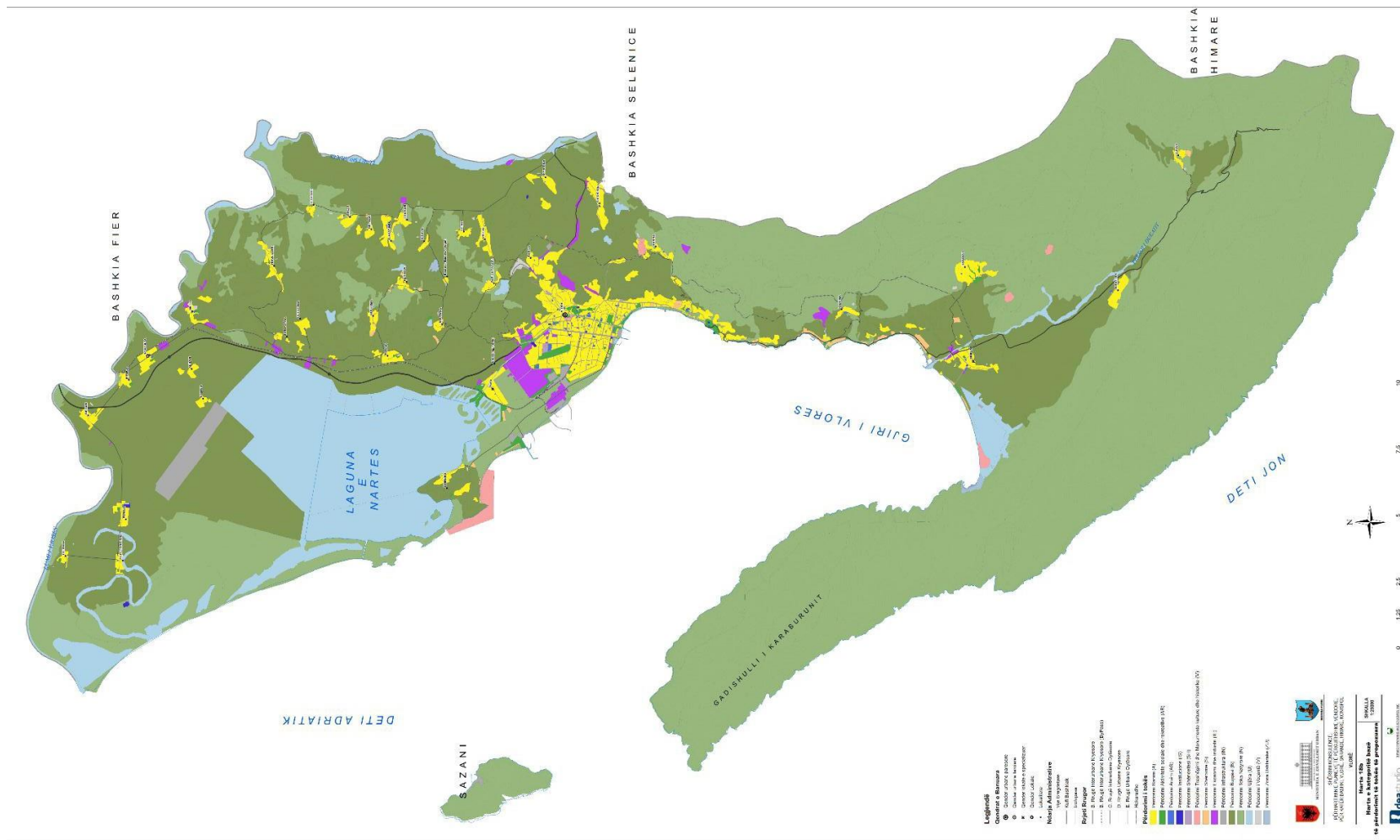


Figure 37: Harta e përdorimit të tokës sipas Planit Vendor – Vlore 2016



Figure 38: Harta e përdorimit të tokës sipas Planit Vendor – Vlore 2016

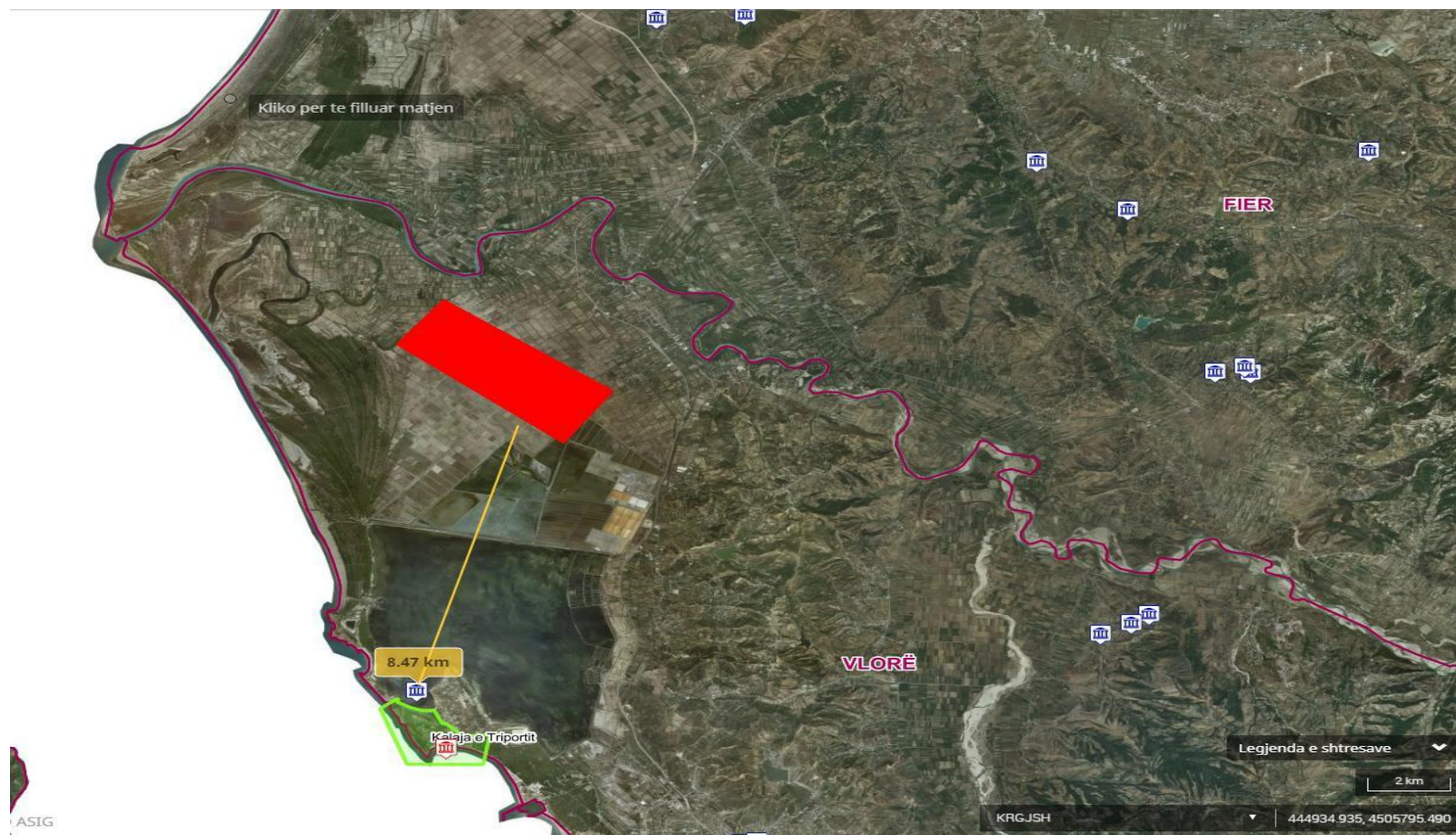


Figura 39: Harta e monumenteve te kultures referuar gjurmes se projektit te Vlores

Ne afersi me zonen e porpozuar te Vlores ndodhen keto monumente kulture :

- Manastiri i Shen Merise:10 000 m ne vije ajrore
- Kalaja e Treportit dhe muri Antik ne det :11 500 m ne distance ajrore
- Rrenojat e Kishes se Shen Kollit:15 500 m ne distance ajrore
- Qyteza e Armenit :16 200 m ne distance ajrore
- Banesat e Resmi Qerim Kasajt :16 000 m ne distance ajrore
- Kalaja e Gurzezes :16 200 m ne distance ajrore
- Qyteza e Cakranit :17 000 m ne distance ajrore
- Banesa e Ferro Fetahut : 17 000 m ne distance ajrore

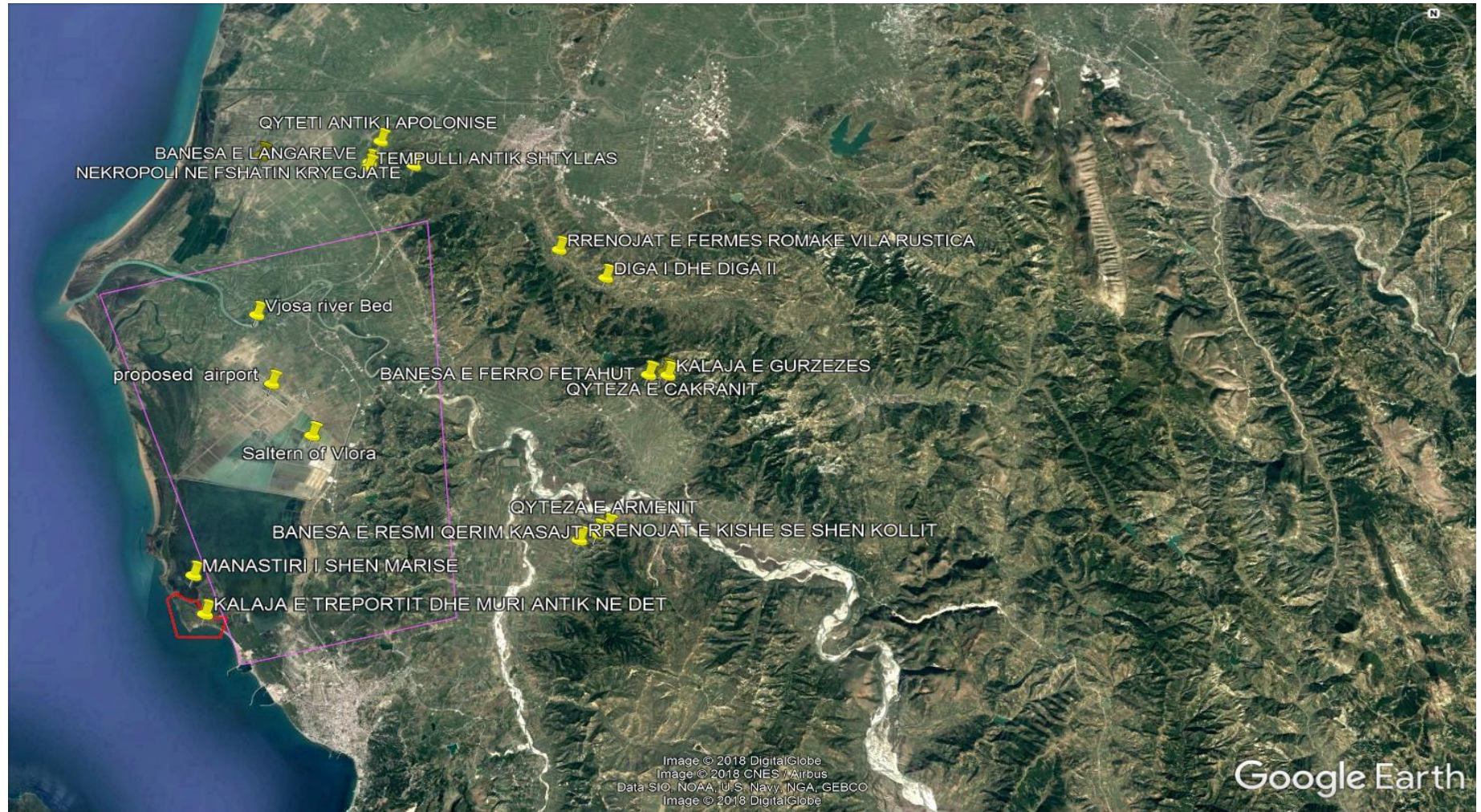


Figura 40: Vendodhja e zonave arkeologjike dhe monumnteve te kultures prane zones se propozuar Vlore

4.4 KONKLUZIONE

Vendndodhja e aeroportit te ri te propozuar per Jugun e Shqiperise shtrihet tek ish aeroporti ushtarak i Mifolit prane fshatit Akerni, Novosele, Vlore.

Vendndodhja e propozuar per aeroportin e ri gjendet prane Lagunes se Nartes, Kriporja e Vlores dhe lumit te Vjoses.

Nga ana jugore ajo kufizohet me Lagunen e Nartes rreth 5 km ne vije ajrore peisazh i mbrojtur natyror.

Nga ana perendimore kufizohet me vijen bregdetare rreth 6.4 km larg ne vije ajrore.

Nga ana lindore rreth 200 m larg ndodhen disa shtepi te ndertuara kohet e fundit pas mbylljes se aeroportit (vitet 98-99), ndersa qendra e fshatit Akerni ndodhet rreth 500 m larg pikes me te afert te perimetrit te zones te ish aeroportit te Mifolit.

Rreth 3 km larg ne vije ajrore ne drejtimin juglindor ndodhen fushat e kripores.

Nga ana veriore kufizohet me lumin e Vjoses 3.5. km ne vije ajrore, ndersa derdhja e Vjoses ndodhet rreth 10 km larg.

Vendodhja e propozuar e aeroportit ndodhet prane Lagunes se Nartes dhe eshte pjese e zones Peisazh i Mbrojtur Vjose-Narte Kategoria e Peste, e cila potencialisht mund te ndikojte vlerat e kesaj zone per shkak te zhurmave te emetuara dhe pranise se avioneve (kryesisht ndikim ne shpendet dhe zogjte qe popullojne kete lagune dhe kriporen e Vlores (flamingo).

Referuar Planit te menaxhimit te zones, aeroporti i Vlores ndodhet ne zonen "Peizazh i Mbrojtur _ VJOSE NARTE, dhe i perket C & Zona B

Vendndodhja e propozuar e aeroportit eshte ne perputhje me Planin Vendor te Pergjithshem te Vlores

4.4.1 Vleresimi Final per Zonen e Vlores

Ne vijim po prezantojme analizimin e seciles alternativ e sipas kriterëve, nenkriterëve dhe sistemit te vleresimit te percaktuara me siper,ne perputhje kjo edhe me VKM Nr. 912, date 11.11.2015 "Per Miratimin E Metodologjise Kombetare Te Procesit Te Vleresimit Te Ndikimit Ne Mjedis":

Natyra dhe biodiversiteti:

- Aeroporti i propozuar sipas kesaj alternative nuk ndikon burimet ujore siperfaqesore.Ne afersi me sheshin e projektit ka kanale kullues te cilet mirembahen apo sistemohen pa ndikuar funksionin e tyre edhe me ndertimin e aeroportit.
- Vendodhja e propozuar e aeroportit ndodhet prane Lagunes se Nartes dhe eshte pjese e zones Peisazh i Mbrojtur Vjose-Narte Kategoria e Peste, e cila potencialisht mund te ndikojte vlerat e kesaj zone per shkak te zhurmave te emetuara dhe pranise se avioneve (kryesisht ndikim ne shpendet dhe zogjte qe popullojne kete lagune dhe kriporen e Vlores (flamingo).Referuar Planit te menaxhimit te zones,aeroporti i Vlores ndodhet ne zoen "Peizazh i Mbrojtur _ VJOSE NARTE, dhe i perket C & Zona B.
- Ne zonen e studimit ndodhen kanale kulluese. Gjate fazes se ndertimit te aeroportit, ky ndikim eshte vleresuar relativisht i ulet per shkak te siperfaqes se kufizuar te aeroportit, llojeve te pakta ne

numer apo rendesise jo te vecante te tyre ne zonen e propozuar te aeroportit.Gjate fazes se funksionimit nuk pritet ky ndikim.

- Gjurma e aeroportit sipas kesaj alternative kalon me se shumti mbi toka te varfera,kryesisht djerre qe perdoren per kullotje.Ndikimi gjate fazes se ndertimit te ketij aeroporti sipas kesaj alternative vleresohet i ulet, jo i rendesishem.Vlerat e tokave perreth do te rriten shume me shume pas ndertimit te ketij aeroporti krahasuar me vlerat aktuale qe ka ajo.
- Gjate fazes se ndertimit nuk pritet ky ndikim.Por ne fazen e venies ne shfrytezim te aeroportit, per shkak te vendodhjes prane Lagunes se Nartes dhe pjese e zones Peisazh i Mbrojtur Vjose-Narte Kategoria e Peste,ky ndikim do jete i pritshem vecanerisht ne zogjte qe popullojne lagunen e Nartes apo zogjte shtegtare. Gjate fluturimeve te avioneve mund te ndikohen zogjte jo vetem per shkak te zhurmave por edhe per shkak te demtimit te tyre nga avionet. Shumica e perplasjeve me zogjte ndodhin ne afersi te aeroportive dhe ne lartesi te uleta. Fushat me bar qe rrethojne aeroportin jane nje oaz i vertete per zogjte, dhe u japin atyre ushqim me bollek. Ato terheqin te gjitha speciet e zogjve, perfshire edhe zogjte shtegtare, te cilet zbresin neper aeroporte ne numer te madh ndersa afrohet koha e shtegtimit. Perdorimi i pajisjeve audio-vizuale per te trembur zogjte nga aeroportet eshte nje mase reduktuese ndaj ketij imapakti.

Ndikimet Sociale dhe mjedisore:

- Vendendodhja e aeroportit te ri qe shtrihet tek ish aeroporti ushtarak i Mifolit prane fshatit Akerni, Novosele, Vlore. Nga ana lindore rreth 200 m larg ndodhen disa shtepi te ndertuara kohet e fundit pas mbylljes se aeroportit (vitet 98-99),ndersa qendra e fshatit Akerni ndodhet rreth 500 m larg pikes me te afert te perimetrit te zones te ish aeroportit te Mifolit. Keto shtepi jane me te ndikuara nga zhurmat e avioneve gjate fazes se shfrytezimit te aeroportit.Ky aeroport eshte me kapacitet te kufizuar dhe numri i fluturimeve te pritshme ne te nuk eshte me shume se 2-3 ne dite. Maksimumi i pritshem i fluturimeve eshte llogaritur deri ne 5 ne dite.Ky eshte nje faktor i cili redukton ndjeshem kete impakt ne komunitet.Modelimi i zhurmave do te keshillohet te behet gjate fazes se shfrytezimit te aeroportit per te vleresuar ndikimin tek zonat e banuara per te marre dhe masat e reduktimit te zhurmave ne objektet e vleresuara te ndikuara.Izolues te zhurmave do te duhet te vendosen ne objektet e vleresuara te ndikuara ndaj zhurmave
- Perdorimi i tokes ne zonen e projektit per qellime bujqesore eshte shume i ulet.Aktualisht toka eshte djerre ose perdoret per kullotje.Kjo edhe per shkak te cilesive jo te mira agrobujqesore te tokes.
- Rreziku ndaj aksidenteve gjate operimit te uljes apo ngritjes se avioneve.Potencialisht keto rreziqe jane te mundshme dhe mund te rrezikojne objektet e banimit ne afersi me aeroportin.
- Objektet kulturore /monumente kulture nuk ndikohen nga faza e ndertimit te aeroportit pasi asnje prej tyre nuk ndodhet ne gjurmen e projektit te propozuar.Por gjate fazes se operimit te avioneve, perderisa risku i vleresuar ndaj aksidenteve eshte potencialisht i larte,ekziston propabiliteti, edhe

pse shume i vogel, qe gjate aksidenteve te mundshme te kemi edhe demtim te ndonje prej ketyre objekteve. Ky ndikim vleresohet si i mundshem edhe pse me propabilitet te ulet.

- Gjate fazes se ndertimit te aeroportit nuk lind nevoja te zhvendoset komunitet per shkak te ndertimit te aeroportit. Por gjate fazes se funksionimit, kur te behet edhe vleresim dhe modelim i zhurmave, nese niveli i zhurmave ne ndonje objekt te vecante do vleresohet i larte, dhe masat reduktuese ndaj zhurmave nuk do rezultojne efektive, atehere potencialisht do merret ne konsiderate edhe zhvendosje e familjeve per ne zona te tjera te pa ndikuara.
- Vendodhja e propozuar e projektit eshte ne perputhje te plote me PPV

Probleme te tjera mjedisore si mbetjet, rehabilitimi etj.

- Impaktet ne mjedis nga faza nderimore si zhurma, emetime ne ajer, ndikim ne trafik per shkak te transportit te shtuar nga automjetet konsiderohen relativisht i ndjeshem per komunitetin ne afersi per shkak te mundesive te kufizuara te perdorimit te rrugeve alternative te transportit gjate qarkullimit e automjeteve ne rruget lokale.
- Nuk evidentohen probleme mjedisore apo ndotje te trasheguara ne zonen e projektit te cilat do ndikoheshin me pas edhe nga ky projekt.
- Zona ka kapacitete dhe burime per gjetjen e lendeve te para jo larg zones se projektit. Nuk vleresohet presion ndaj gjetjes se ketyre burimeve natyrore.
- Zona perreth projektit te propozuar nuk ka aktivitete ne afersi, ndikimi i te cilave do kishte efekt kumulativ referuar ndikimeve te projektit te propozuar.

5 ASPEKTET GJEOLOGJIKE

5.1 HYRJE

Ky projekt perfaqeson Master Planin e aeroportit te Vlores pasi eshte realizuar Studimi i Fizibilitetit te nje aeroporti nderkombetar ne Jug te vendit.

Me kerkese te "Seed Consulting" (Klienti), kompania "NORD COMAT sh.p.k." ka kryer Studimin Gjeologo Inxhinierik per zonen e Vlores.

Ne kete raport jepen te gjitha informacionet ne lidhje me ndertimin gjeologjik te rajonit, tektonika, hidrologjia, sizmiciteti, si dhe investigimet ne vend dhe rezultatet e tyre

Studimi perfshin shpime gjeologjike, kampion marrje dhe testime ne laborator per percaktimin e rezistences se dherave dhe parametrave te derivuara gjeoteknike.

Konkluzionet dhe rekomandimet ne lidhje me kushtet aktuale dhe vijimin e punes ne kete projekt, jepen te permbledhura ne fund te ketij studimi. Pasqyrat e te gjitha puneve te kryera si edhe rezultatet e tyre jane permbledhur ne Anekset bashkengjitur ketij studimi.

Ndarjet kryesore te kapitujve jane si me poshte:

Gjeomorfologjia dhe Hidrologjia

- a) Ndertimi gjeologjik i zones
- b) Hidrogjeologjia

Sizmiciteti i ndare ne;

- a) Parametrat e projektimit ne zonen e ndertimit
- b) Llogaritja e ngarkesave sizmike
- c) Forca sizmike horizontale

Zona e carjeve tektonike aktive ne Shqiperi

Punimet fushore te studimit ndare ne nenkapituj;

- a) Pershkrimi i punimeve sipas sondimeve klasike (Menyra e shpimit dhe menyra e marrjes se kampioneve)
- b) Pershkrimi i punimeve te kryera me auto-sonde dhe kolonat litologjike te shpimeve
- c) Parametrat fiziko mekanike te shtresave
- d) Perfundime

5.2 GJEOMORFOLOGJIA DHE HIDROLOGJIA

Ne kete sektor gjendet nje piste ekzistuese qe eshte jashte funksionit aktualisht. Relievi i sektorit eshte teresisht fushor 2-3m mbi nivelin e detit. Ne kohe shirash sektori mbulohet nga ujrat. Ne lindje te sektorit te studiuar kalon Autostrada Levan – Vlore. Sektori lidhet me autostraden me nje rruge dytesore. Ne jug te sektorit ndodhet Liqeni i Nartes

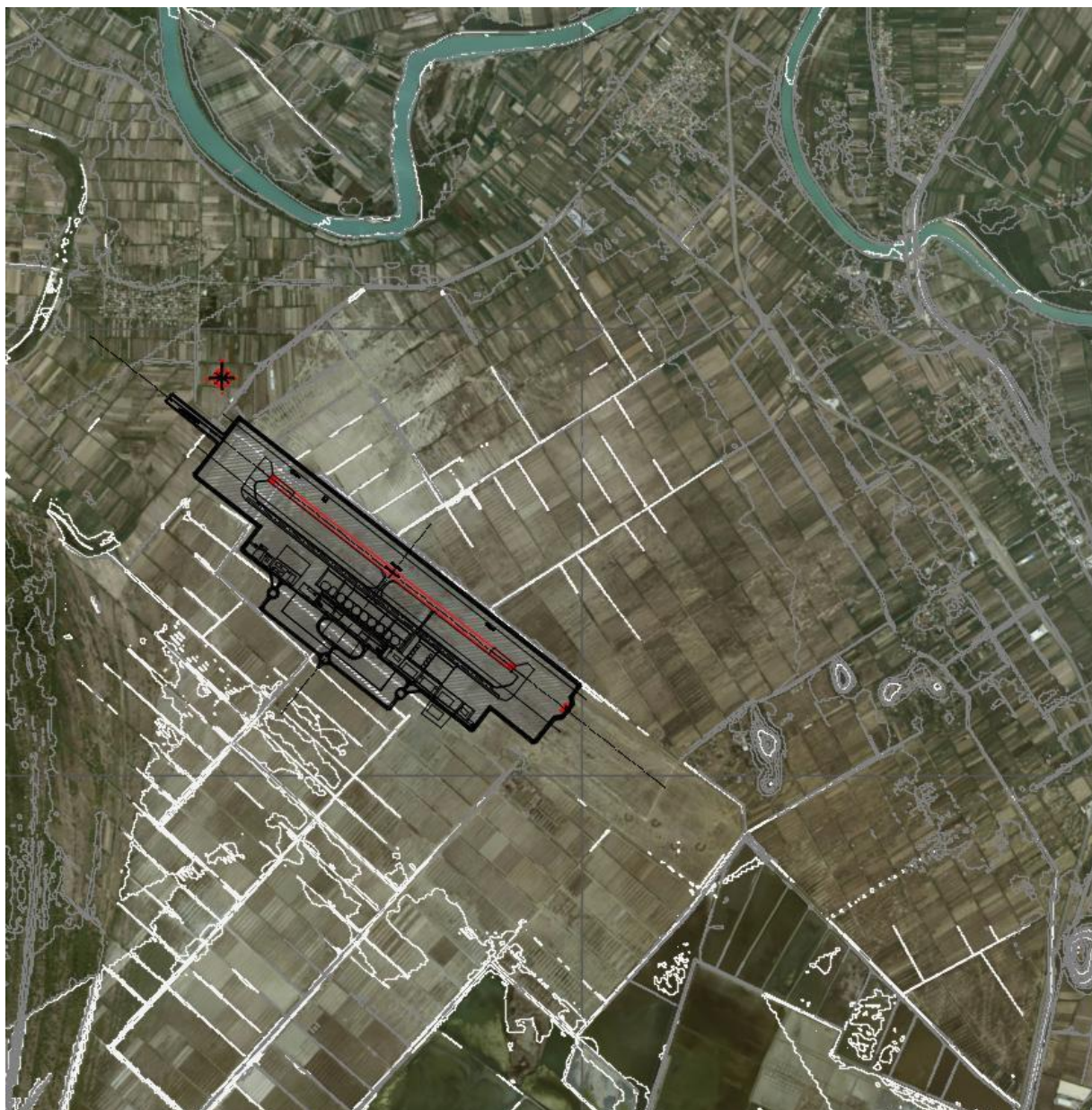


Figura 41: Vëndndodhja e Aeroportit te Ri Vlore

5.2.1 Ndertimi gjeologjik i zones

Ne ndertimin gjeologjik te zones bejne pjese depozitimet kuaternare dhe depozitimet terrigjene Pliocenike. Terigjenet jane pjese perberese e shkembinjave terrigjene te Ultesires Adriatike dhe dallohen ne menyre te qarte dy njesi lito-stratigrafike te emertuara formacione "Helmesi" dhe "Rrogozhina".

Pliocen i poshtem – (Formacioni Helmesi) - N_2^{1h}

Formacioni "Helmesi", ne siperfaqe perhapet ne strukturat Frakull – Ardenice – Divjakes ku zhvishet pjesa me e siperme e prerjes se tij. Litologjikisht ky formacion ndertohet nga shtresa argjilore dhe paketa argjilo – ranore shtrese holle – mesem deri ne pranine e argjilave masive me ngjyre karakteristike kalteroshe. Ne pjesen me te siperme alevrolitet dhe ranoret shtohen dhe fillojne te mbizoterojne ne prerje duke kaluar ne formacionin "Rrogozhina".

Pliocen i mesem – (Formacioni Rrogozhina) - N_2^{2Rr}

Perhapet ne rajonet e strukturave te Frakulle – Radostine, Ardenice – Divjake dhe ne sinklinalin e Myzeqese. Depozitimet e formacionit "Rrogozhina" jane vazhdimesi normale me formacionin "Helmasi" dhe kane karakter trashamane dhe perfaqesohen nga ranore, konglomerate e zhavore shtrese trashe e shtrese mesem te nderthurura me alevrolite e argjila shtresore me trashesi qe varion nga 50 – 100 m, deri rreth 1000 m.

Depozitimet e Kuaternarit - Q

Depozitimet e Kuaternarit kane perhapje te konsiderueshme ne siperfaqen e rajonit ne studim, dhe perhapjen me te madhe e kane ne luginen e lumit Vjose- dhe ne pjesen bregdetare te tij.

Depozitimet e Halocenit– Qh

Kane perhapje te gjere siperfaqesore dhe sipas kushteve te formimit ndahen ne dy pjese me formime detare dhe formime kontinentale.

Depozitimet e Holocenit te poshtem - (Qh1)

Depozitime kenetore, argjila, alevrolite, rera, torfa etj., perhapen ne gjithe zonen e studimit. prane ish kenetave te thara si ne afersi te fshatit Akerni. Dikur keto fusha kane qene pjese kenetash dhe me vone pas tharjes jane evidentuar dhe me pranine e dherave te hedhura per mbushje.

Depozitimet e Holocenit te poshtem - (Qh1)

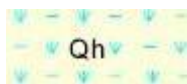
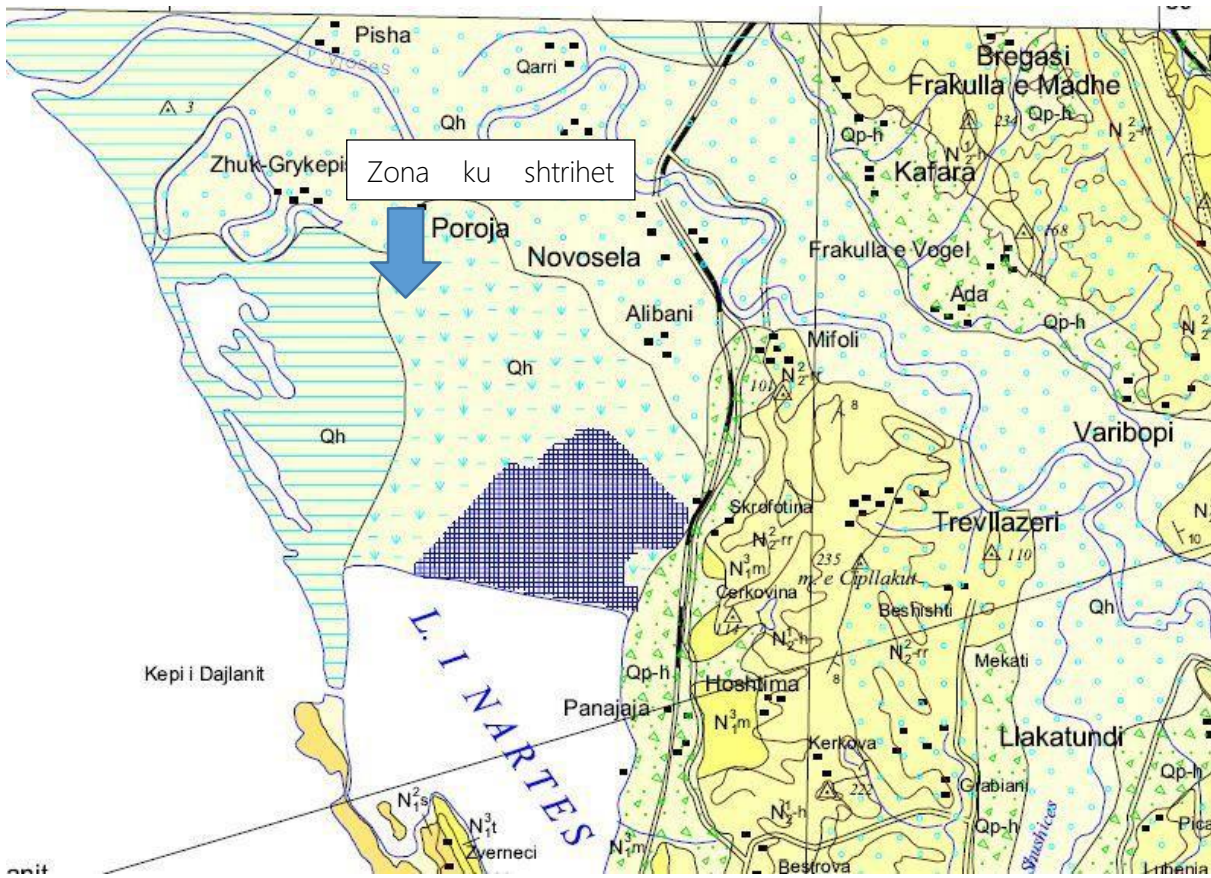
Perfaqesohen nga depozitime aluviale-kenetore, argjila, rera e zhavorre. Ato perhapen ne te djathte te rrjedhjes se lumit Vjosa. Perhapje te gjere ato kane dhe prane fshatrave Akerni dhe Novosel etj.

Holocen i siperm – Qh2

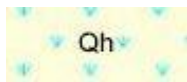
Perhapen ne pjesen perendimore te rajonit, shtrihen paralel me vijen e bregut e te plazhit te detit ne forme te nje brezi me gjeresi qe ndryshon shtrirjen ne brendesi te tokes nga 500-1000 m ne 3000 m. Ky brez duhet te pasqyroje edhe levizjen e plazheve ne kohe te ndryshme dhe perfaqesohen nga depozitime te shtratit te lumit Vjosa: zhavore, rera, argjila, suargjila.

Kudo qe takohen keto depozitime vendosen me mospajtim dhe perfaqesohen nga depozitimet e aluvioneve rerave bregdetare, si dhe formimeve eluvion-deluvion-preluvioneve

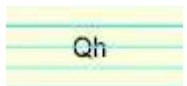
Harta gjeologjike e zones me shkalle 1: 200000



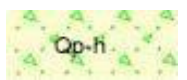
Qh Holocen. Depozitimet kenetore-liqenore, argjila, alevrite, rera, torfa.



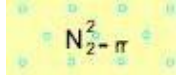
Qh Holocen. Depozitimet aluviale kenetore. Rera dhe zhavore



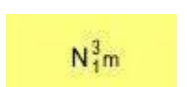
Qh Holocen. Depozitimet lagunore. Argjila, alevrite, rera dhe mbetje organike.



Qp-h Pleistocen-Holocen. Depozitimet te perziera aluviale-proluviale. Rera, alevrite dhe zhavore.

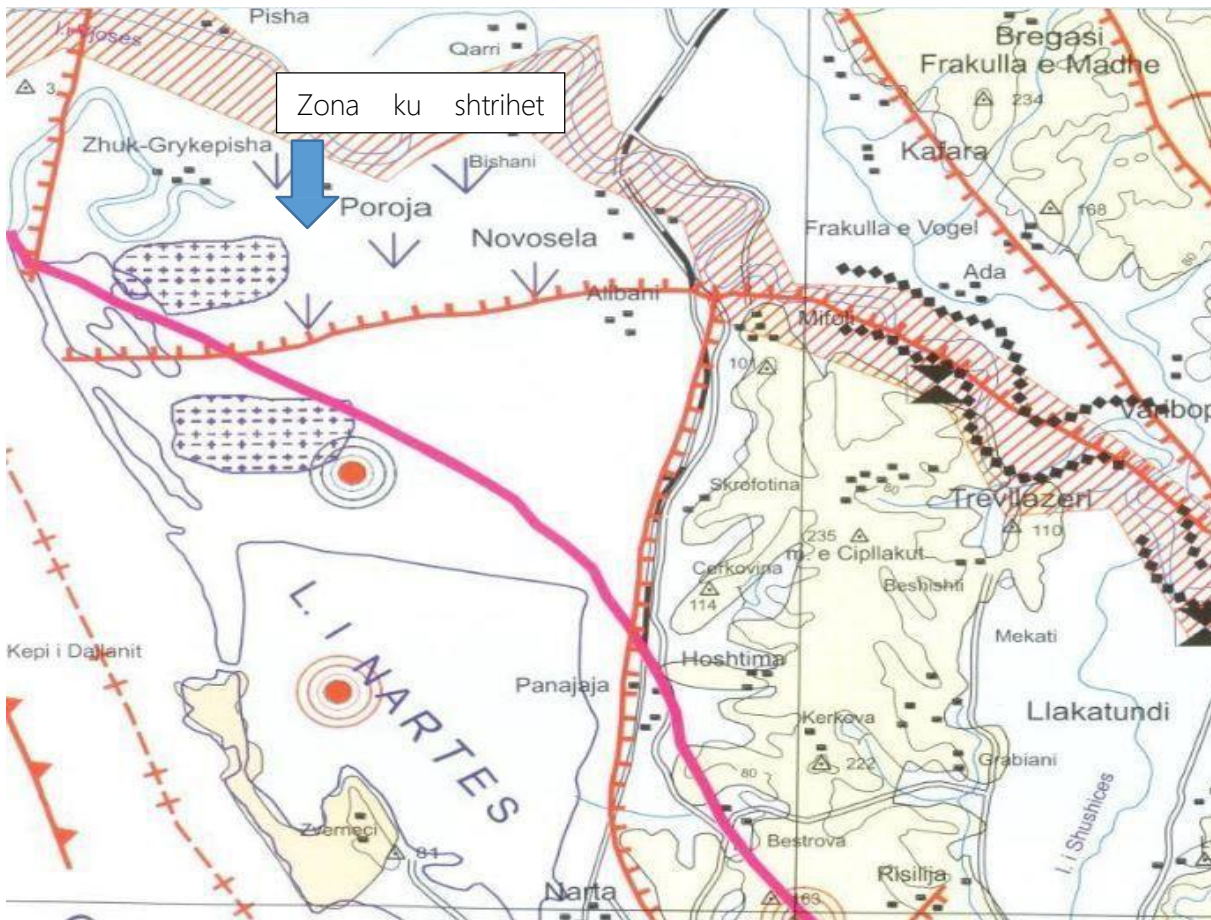




N₂^{rr} Pliocen I Mesem. Ranore e conglomerate.



N₃^m Mesinion. Ranore, argjila dhe evaporate.

Harta e rrezikut gjeologjik zones shkalla 1:200000



-  Shkeputjet active.
-  Zonat e shfrytezimit te inerteve te lumit.
-  Rreziku I permytjes se tokave nga lumenjte.
-  Luhatja e ujrave te cekta nentoksore.
-  Toka kenetore.
-  Termetet.

5.2.2 Hidrogjeologjia

Zona e studiuar ben pjese ne Ultesiren Adriatike dhe konkretisht ne jug te rrjedhjes se poshtme te lumit Vjosa. Ajo ze fushen e Novosele-Poros.

Horizonti ujembajtes perbehet nga depozitime Kuaternare qe perbehen nga suargjila rera dhe zhavorre.

Ujerrat nentokesore kane karakter subartezian. Ushqimi kryesor i tyre eshte lumi Vjosa.

Drejtimi i levizjes se ujrave nentoksore eshte paralel me ate te rrjedhjes lumore.

Si zone drenimi sherben deti Adriatik. Vetite filtruese dhe ujembajtja e zhavorreve jane te larta (kmes=200-250 m/d dhe qs=50-60 lit/sek).

Cilesia e ujrave prane zones se ushqimit eshte e mire ($M_p < 0.5$ gr./lit), po me larg zones se ushqimit ,mineralizimi rritet dhe ujet behet i papijshem($M_p=1-3$ gr/lit)

Ne jug te zones se studiuar ndodhet Laguna e Nartes. Ajo ndodhet ne skajin jugor te ultesires bregdetare, ne afersi te qytetit te Vlores dhe ka nje siperfaqe prej 41.8 km².

Laguna e Nartes ndahet nga deti Adriatik nga nje rrip i ngushte litorali, i perbere nga duna aluviale me gjatesi rreth 8 km dhe gjeresi 100-1400 m. Litorali eshte formuar nga prurjet e ngurta te lumit Vjosa.

Laguna e Nartes komunikon me detin Adriatik me ane te dy kanaleve dhe si rrjedhim uji i saj eshte i kripur.

Nga laguna e Nartes shkarkohet ne det rreth 12,9.10⁶ m³ ose 1.83 m³/sek.

Temperatura e ujit luhat nga 1-35 grade C.

Vendin kryesor ne mineralizimin e ujit te saj e zene jonet e Cl dhe kationet e Na.

5.3 SIZMICITETI

Shqiperia ka nje pozicion gjeografik ne pjesen perendimore te Ballkanit dhe ne veri-lindje te detit Mesdhe. Deti Mesdhe dhe gjithe shtrirja tokesore ne drejtimin lindor dhe perendimor perfshihet ne brezin Mesdhetar te globit me aktivitet sizmik ne funksion te zhvillimeve neotektonike te struktures gjeosinklinale te kores se tokes.

Studimet e kryera nga Instituti i Sizmologjise te vendit tone kane treguar se vatrat e termeteve qe prekin territorin shqiptar, ndodhen ne zonat e kufijve midis pllakes Afrikane dhe asaj Euro-Aziate.

Pergjithesisht termetet e Shqiperise dhe rajoneve perreth kane vatra te cekta, thellesia e te cilave shkon nga 10 -25 km.

Sizmiciteti i Shqipërisë karakterizohet nga një mikroaktivitet sizmik intensiv ($1.0 < M \leq 3.0$), nga shumë termete të vegjël ($3.0 < M \leq 5.0$), nga termete të rralla me madhësi mesatare ($5.0 < M \leq 7$) dhe shumë rralla nga termete të forte ($M > 7.0$).

5.3.1 Parametrat e projektimit në Zonen e Ndertimit

5.3.1.1 Parametrat e projektimit sipas KTP

Dokumentet zyrtare për vlerësimin e parametrave sizmike të projektimit në Shqipëri janë "Harta e Rajonizimit Sizmik të Republikës së Shqipërisë" të dhëna nga Instituti i Sizmologjisë në Tiranë dhe "Kushti Teknik i Projektimit për Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89", botuar në vitin 1989 nga Instituti i Sizmologjisë të Tiranës dhe Ministria e Ndertimit.

Harta e Rajonizimit Sizmik të Republikës së Shqipërisë tregon se zona e konsideruar e ndertimit vlerësohet me një Intensitet Sizmik (sipas shkalles MSK-64) prej VIII balle.

Në "Kushtin Teknik të Projektimit për Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89", ndikimi i kushteve lokale të truallit në vlerën e ngarkesave sizmike merret në konsideratë për tre kategori trualli I, II, III, sic përshkruhet më poshtë në Tabele.

Kategoria e truallit	Përshkrimi litologjik dhe hidrologjik
I	<ul style="list-style-type: none"> Formacione shkembore: magmatike, sedimentare dhe të series efuzivo-sedimentare, të forta, të paksidentuara nga tektonika, karsti dhe proceset e përjarimit. Formacione flishore dhe të series reshore me fortësi mesatare të paaksidentuara nga tektonika dhe përjarimi.
II	<ul style="list-style-type: none"> Formacione shkembore me cashmeri shumë të zhvilluar dhe shumë të përjuruara. Formacione zallistore, suargjilore të ngjeshura ose mesatarisht të ngjeshura, pavaresisht nga lageshtia. Formacione të shkërfeta: 1. Surera, suargjila me ose pa përmbajtje të materialit coperizor, në gjendje plastike dhe plastike të forte

	me lageshti; 2. Rera e zhavorre te ngjeshura dhe mesatarisht te ngjeshura me lageshti.
III	<ul style="list-style-type: none"> • Formacione te shkrfeta: 1. Rera kokerrtrashe, kokermesme dhe kokerrimet, rera pluhurore me nivel uji prane siperfaqes; • Argjila dhe suargjila plastike te buta deri rrjedhese.

Bazuar ne tabelen e mesiperme zona jone e studimit ben pjese ne zonen me intensitet te pritshem te lekundjes sizmike prej VIII ballesh sipas shkalles MSK – 1964, Kategoria III.

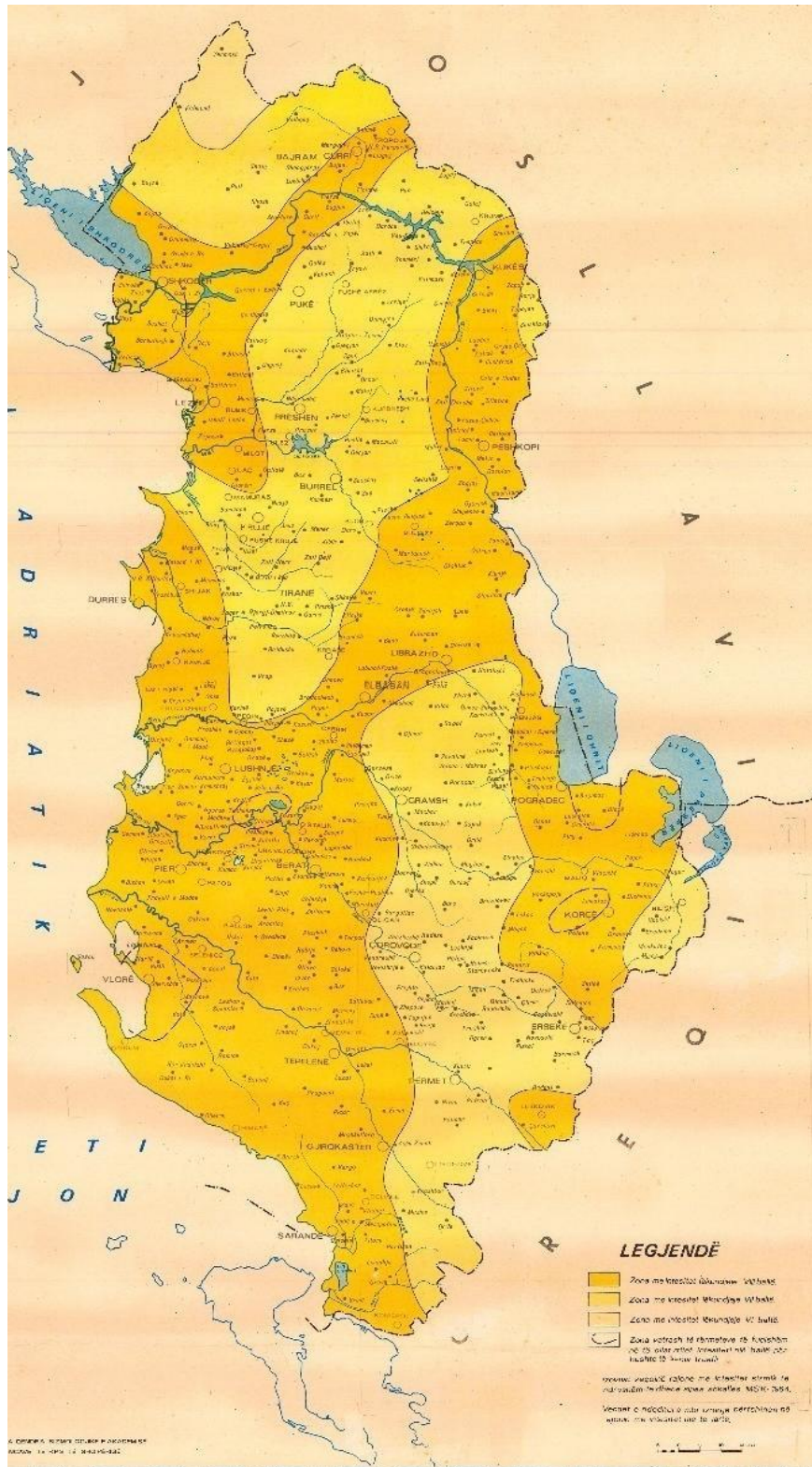


Figura 42: Harta e rajonizimit sizmik

Llogaritja e ngarkesave sizmike

Per llogaritjen e ndertesave dhe veprave te ndryshme inxhinierike me metoden e spektrit te reagimit, ne rastin e veprimeve sizmike horizontale, vlerat llogaritesen (te projektimit) te spektrit te reagimit te shpejtimeve S_a merren nga shprehja: (ne baze te "Kushtit Teknik te Projektimit per Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89") :

$$S_a = k_E \times k_r \times y \times \beta \times g$$

ku:

k_E : koeficienti i sizmicitetit (shih Tabelen 5.2)

k_r : koeficienti i rendese se objektit ndertimor (shih Tabelen 5.3)

y : koeficienti i reagimit te struktures nen veprimin sizmik (shih Tabelen 5.4)

β : koeficienti dinamik, vlerat e te cilit varen nga periodat vetjake (shih Fig. 5.2)

g : shpejtimi i renies se lire

Koeficienti i Sizmicitetit, k_E

Kategoria e truallit	Intesiteti Sizmik (MSK-64)		
	VII	VIII	IX
I	0.08	0.16	0.27
II	0.11	0.22	0.36
III	0.14	0.26	0.42

Koeficienti i reagimit te struktures, ψ

Kategoria	Lloji i konstruksionit	Vlerat e koeficientit te struktures, ψ
X	Ura, mbikalime, viadukte, estakada: me nenstruktura prej betoni te armuar	.25
	me nenstruktura prej betoni (pjeserisht ose plotesisht)	.28

XI	Mure mbajtëse:	
	prej betoni te armuar	.25
	prej betoni dhe guri	.28
XII	Vepra nentokesore.	.25
XIII	Objekte hidroteknike, si: diga, skollera, e te tjera objekte te ketyre llojeve:	
	me material vendi	.25
	prej betony dhe betony te armuar	.35
XIV	Lloje te tjera te veprave hidroteknike (kulla te marrjes se ujit, kulla te hyrjes se tuneleve, kulla ekuilibri, etj.).	.35

β : koeficienti dinamik percaktohet sipas formulave te dhena me poshte ose sipas grafikut te dhene ne Figuren 2:

Per troje te kategorise I

$$0.65 \leq \beta = 0.7/T_i \leq 2.3$$

Per troje te kategorise II

$$0.65 \leq \beta = 0.8/T_i \leq 2.0$$

Per troje te kategorise III

$$0.65 \leq \beta = 1.1/T_i \leq 1.7$$

ku:

T_i : eshte perioda e lekundjeve vetjake te konstruksionit e cila duhet te percaktohet duke perdorur metodat e dinamikës se strukturave, ose me ane te formulave te peraferta te cilat bazohen ne parimet e dinamikës se strukturave.

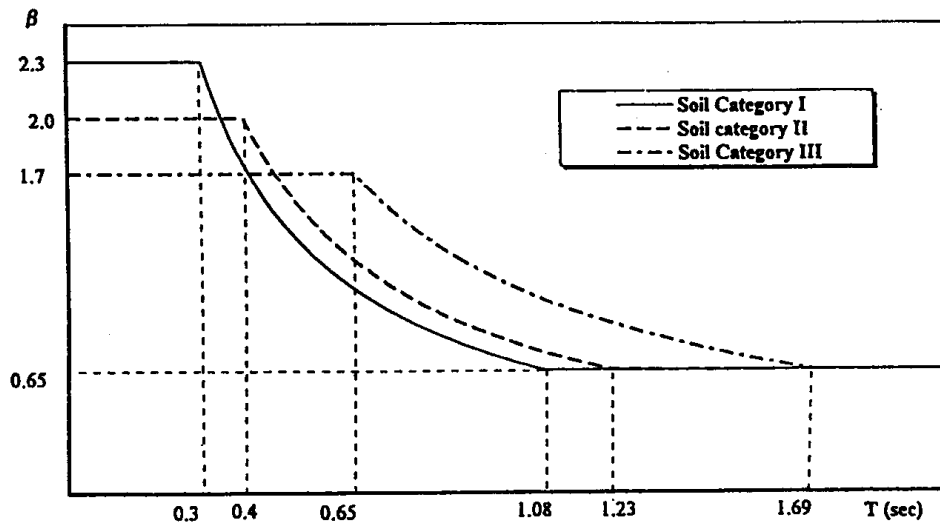


Figura 43: Kurbat e koeficientit dinamik per troje te kategorive te ndryshme

Forca sizmike horizontale

Forca sizmike horizontale, qe ushtrohet ne piken (nivelein) "k" dhe qe i pergjigjet tonit "i" te lekundjeve vetjake, llogaritet sipas formules (ne baze te "Kushtit Teknik te Projektimit per Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89"):

$$E_{ki} = k_E \cdot k_r \cdot \psi \beta_i \eta_{ki} \cdot Q_{ki}$$

Ku:

k_E , k_r , ψ – jane koeficiente te percaktuar si me siper.

β_i – eshte koeficienti dinamik qe i korespondon periodes T_i te tonit "i" te lekundjeve vetjake.

η_{ki} – eshte koeficienti i shperndarjes se ngarkeses sizmike te llogarritjeve, qe i pergjigjet formes "i" te lekundjeve vetjake te konstruksionit ne piken (nivelei) "k": ky koeficient percaktohet sipas pikave 2.6.5 or 2.6.6. te "Kushtit Teknik te Projektimit per Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89".

Q_{ki} – eshte pasha e pjeses se nderteses ose vepres inxhinierike qe perqendrohet ne piken (nivelein) "k" dhe qe percaktohet ne baze te ngarkesave llogarritese (te perhershme dhe te perkohshme) te reduktuara me koeficientin e kombinimit te Tabeles 3 (pika 2.3.2), si dhe ne perputhje me kerkesat e pikes 2.3.4. te "Kushtit Teknik te Projektimit per Ndertimet Antisizmike: KTP – No. 2 – 89".

Vlore

Sipas Tabeles 2 te Kodit Antisizmik Shqiptar KTP N.2-89 per kategorine III te truallit dhe per Intensitetin sizmik te tij 7-8 balle MSK-64:

koeficienti sizmik = $0.25g \times 2/3 = 0.166g$.

Sipas Kodit Shqiptar te Projektimit ne fuqi ne vendin tone, veprimi sizmik ne nje shesh ndertimi, paraqitet nepermjet spektrit elastik te reagimit te shpejtimit maksimal horizontal te truallit, qe llogaritet nga relacioni i meposhtem :

$$S_a(T) = k_e B(T)g$$

Ku k_e -koeficienti i sizmicitetit i shprehur ne g , $B(T)$ -koeficienti dinamik qe varet nga perioda e vibrimit te truallit (i pare si nje spekter reagimi i normalizuar me shuarje 5%). Duke inkluduar ne kete relacion edhe parametrat k_r -koeficienti i rendesise se objektit dhe n -koeficienti i duktilitetit dhe shuarjes se strukture, merren vlerat projektuese te shpejtimit.

Parametrat per sheshin konkret te ndertimit intensitet VIII balle (MSK-64), truall i kategorise se III-te $k_e = 0.25g \times 2/3 = 0.17$,

$$B(T) = 2.0$$

Shpejtimi spektral maksimal: $S_a(T) = 0.17 \times 2.0 = 0.442 g$.

5.4 ZONAT E SHKEPUTJEVE NE SHQIPERI

Ne hartën e shkeputjeve aktive të Shqipërisë janë paraqitur të gjithë elementet strukturale aktive me tipin e deformacionit (shkeputje normale, larttrëshqitje, mbihypje e kundrahypje, shtytje, fleksura e kupola evaporitike diapirike) dhe me kronologjinë e aktivitetit të tyre. Tri zona gjatësore dhe dy zona terthore të shkeputjeve aktive janë evidentuar në orogjenin shqiptar, si vijon (Figura 5):

1. Zona Joniko-Adriatike e shkeputjeve mbihypese me shtrirje VP deri afersisht VVP,
2. Zona Shkoder-Mat-Librazhd e shkeputjeve normale grabenore me shtrirje VP,
3. Zona Peshkopi-Korçe e shkeputjeve normale grabenore me shtrirje V-J,
4. Zona Shkoder-Tropoje e shkeputjeve normale me shtrirje VL,
5. Zona Elbasan-Diber e shkeputjeve normale me shtrirje VL (Aliaj, 2000a).

Ketu do të ndalemi në Zonen Joniko-Adriatike të shkeputjeve mbihypese, ku ben pjesë rajoni i Novoseles Vlore në të cilin do të ngrihet objekti në studim.

Zona Joniko-Adriatike e shkeputjeve mbihypese është zona më e gjatë, që ndiqet për shumë qindra km përgjatë bregdetit Adriatik e Jonian, edhe jashtë territorit të tyre, dhe ndahet në tre segmente nëpërmjet terthoreve Shkoder-Peje dhe Vlore-Tepelene, si vijon:

a) Segmenti verior me shtrirje perëndimore-veriperëndimore përmban shkeputje para-Pliocenike mbihypese në shtypje të pastër të zonës Kruja (Dalmate). Shkeputjet mbihypese priten rrallë nga shkeputje shtytëse me shtrirje lindore-verilindore. Zona e shkeputjeve mbihypese të këtij segmenti është aktive deri në ditet tona dhe ndiqet për mbi 200 km nga Lezha në Ulqin e mëtej përgjatë bregdetit Dalmat.

b) Segmenti qendror me shtrirje veriore deri veri-veriperëndimore përbehet nga shkeputje pas-Pliocenike mbihypese në shtypje oblike të Ultesirës Pranadriatike. Shkeputjet mbihypese rrallë priten nga shkeputje shtytëse me shtrirje lindore-verilindore. Ky segment i shkeputjeve mbihypese aktive ndiqet për rreth 130 km nga Lezha në veri të Vlores.

c) Segmenti jugor me shtrirje VP përbehet nga shkeputje para-Pliocenike mbihypese në shtypje të pastër kryesisht të zonës Jonike. Shkeputjet mbihypese rrallë priten nga shkeputje shtytëse me shtrirje veri-lindore e jug-perëndimore. Zona e shkeputjeve mbihypese të këtij segmenti është aktive edhe sot, dhe ndiqet për mbi 250 km, nga Vlora në Konispol e mëtej në Greqi, përgjatë bregdetit Jonian. Këto shkeputje aktive janë shkaktare të gjenerimit të terrmeteve të fuqishëm që kanë goditur këto zone. Është e rëndësishme të

paraqesim disa te dhena per Ultesiren e Butrintit.Ne veri-perendim te liqenit te Butrintit dhe qytetit te Sarandes ,nen ujrat e detit Jon ,nga punimet e sizmikes detare ,te kryera nga disa kompani te huajajane evidentuar sedimente Pliocene detare ,transgresive e diskordante mbi strukturen e zones Jonike ,te coptuar me shkeputje normale (Aliaj etj.).Ky fakt sygjeron se ne saje te nje tektonike me regjim ne zgjerim , u formuan ne Pliocen struktura horst.grabenore, ne ballin e mbihipjeve jonike.keshtu ,ne grabenet e themeluar ne Pliocen ,u vendosen pellgje detare ,si pellgu pliocenik i Butrintit dhe pellgje te tjere drejt veri-perendimit,tashme te zhytur nen ujrat e detit Jon. Me sa duket, ketu ka patur vend ,gjate Pliocenit nje tektonike lokale ne zgjerim, e cila ka qene aktive edhe ne fillim te Kuaternarit, nga e cila u formua Liqeni i Butrintit ,nderkaq vete deti Jon vazhdoi te zhytet.

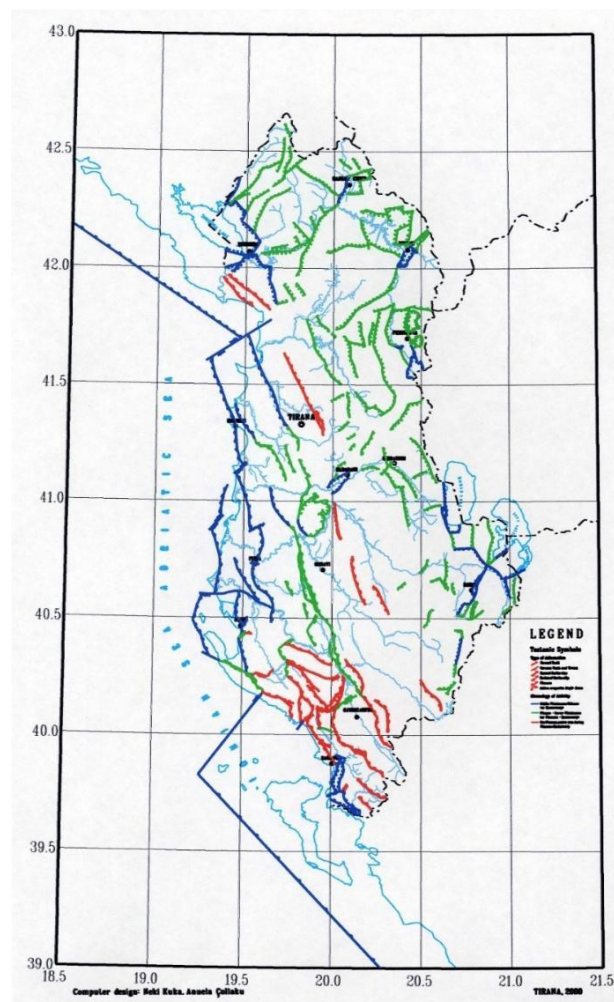


Figura 44: Harta e zonave te shkeputjeve aktive ne Shqiperi

5.5 PUNIMET FUSHORE TE STUDIMIT

Per realizimin e Studimit Gjeologo Inxhinierik u kryen shpimet e meposhtme dhe u shfrytezuan materialet arkivale (studime te meparshme te kryer nga autoret ne zonen perreth), zhveshjet siperfaqesore, etj.

5.5.1 Pershkrimi i punimeve sipas sondimeve klasike

Ne sheshet e ndertimit jane kryer shpime gjeologjike, ne thellesine 10m -15m.

Menyra e shpimit

Shpimet gjeologjike per kete projekt jane kryer me ane te nje autosonde te montuar ne nje kamion. Teknika e perdorur eshte shpim me rrotullim. Shpimi realizohet duke avancuar me nje karotier (core drilling) me diameter $\phi=100\text{mm}$, gjatesi 1.0. Pusi mbrohet me tub rrethimi (casing), i cili eshte (tub metalik me diameter $\phi=150\text{mm}$). Mbase mbarohet nje manover shpimi me karotier, futet nje tub rrethimi, pastrohhet pusi deri ne thellesine e shpuar me pare duke treguar vemendje qe struktura e tokes te mos priset. Gjate gjithë kohes pusi eshte i mbushur deri ne gryke me uje. Thellesia e shpimit eshte e ndryshme per secilin vend, varion nga 10m -13.8m.

Metodika e shpimit dhe marrja e kampioneve eshte kryer sipas rekomandimeve te standardeve ASTM dhe BS.

Menyra e marrjes se kampioneve

Menyra e nxjerrjes se kampionit nga karotieri (core drilling) eshte me presion me uje. Gjatesia e manovrave te shpimit kryhet sipas porosise se inxhinierit te objektit. Nga ana e grupit te shpimit te Nord Comat tregohet vemendje qe te respektohet me korrektesi zbatimi i porosive te inxhinierit.

Ne studimet gjeologjike dhe gjeoteknike parashikohet te merren disa lloje kampionesh te cilat sherbejne per te identifikuar karakteristikat e dherave. Kampionet jane marre menjehere sapo kane dale nga Karotieri. I eshte bere paraprikisht nje pershkrim vizual dhe jane futur ne nje qese plastike. Ne menyre qe te ruhet lageshtia e tyre natyrale, qesja eshte mbeshjtelle me ngjites ne te gjitha anet. Te gjitha kampionet jane ruajtur ne arka (kuti) qe te mos demtohen gjate transportimit per ne laborator. Njekohesisht eshte dhene instruksion qe gjate transportit dhe ne laborator, gjate dites te ruhen ne vende te fresketa, te ruhen nga demtimet, goditjet dhe efektet e rrezatimit diellor.

Kampionet e transportuar ne laborator, i jane nenshtruar testeve per percaktimin e vetive fizike dhe mekanike. Testet dhe rezultatet e tyre jepen te detajuara ne Aneksin 1.

5.5.2 Investigimi dhe Interpretimi i Rezultateve

5.5.2.1 Pershkrimi i punimeve te kryera me auto-sonde dhe kolonat litologjike te shpimeve

Jane kryer 2 shpime ,thellesia e te cilave shkon deri ne 10m nga siperfaqja e tokes natyrale.

Shtresa 1 eshte takuar te Bh. 1 ne thellesine nga (0.0-0.5)m, dhe ne Bh. 2 ne thellesne nga (0.0-2.0)m.

Shtresen 2 eshte takuar te Bh. 1 ne thellesine nga (0.5-4.0)m, dhe ne Bh. 2 ne thellesine nga (2.0-3.0)m.

Shtresa 3 eshte takuar te Bh. 1 ne thellesine nga (4.0-7.20)m, dhe ne Bh. 2 ne thellesine nga (3.0-7.40)m.

Shtresa 4 eshte takuar te Bh. 1 ne thellesine nga (7.20-10.0)m, dhe ne Bh. 2 ne thellesine nga (7.40-10.0)m.



Figura 45: Foto gjate shpimit me sonde Bh. Nr. 1



Figura 46: Foto kampionit Bh. Nr. 1



Figura 47: Foto gjate shpimit me sonde Bh. Nr. 2

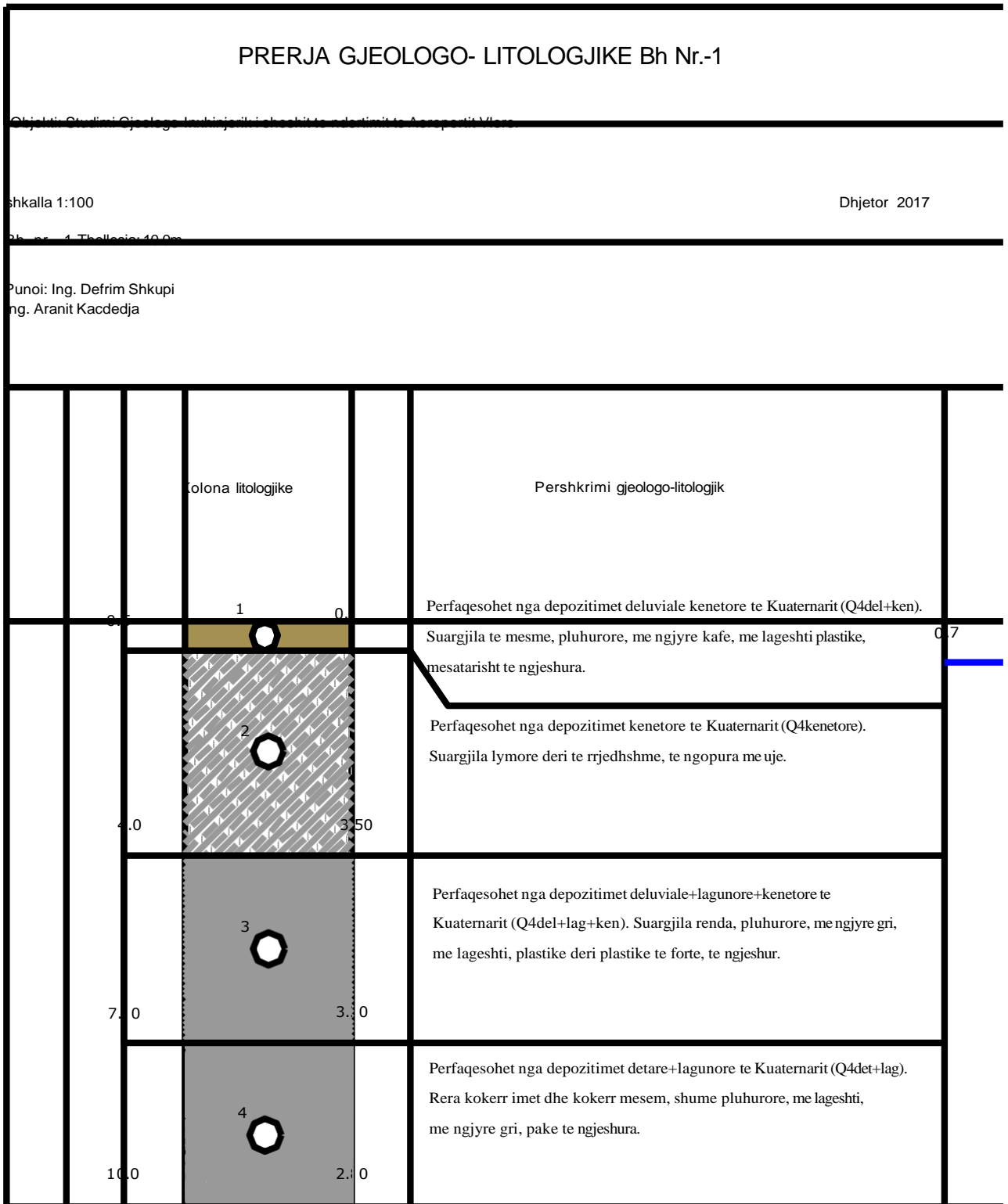


Figura 48: Foto kampionit Bh. Nr. 2



Figura 49: -Fotot e sheshit te mbuluar me uje pas reshjeve te shiut.

Kolona gjeologo-litologjike Bh.1



Kolona gjeologjiko-litologjike Bh. 2

PRERJA GJEOLOGO-LITOLOGJIKE Bh N°. -2

Objekti i studimit gjeologjik - h x h h p r k i s h e s h e n d e m b e A e o p o r t i e .

shkala 1:100

Bh nr. - 2 Thelesa 10.0m.

Punohgdemshkupihg AranKacdeda

Indeksigjeologjik

Kuoteshase

Thebsaeshase

K

gje

Tashes

Per shkrime gjeologjike

Nivelet

20

30

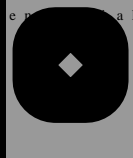
740

100

uagjlymore
 esatarishe
 erfiqeshet
 uagjlymore



erfiqeshet
 erakokeri
 en...



10
 ene b e e K u a e r n a Q 4 k e n e b e e)
 e n g o p u a m e u f .

e l i v a e e + h g u n o e e + k e n e b e e

e n e e + h g u n o r e e K u a e n a Q 4 d e e h g)
 e s e m b u m e p h u r o r e m e h g e h i

5.5.2.2 Parametrat Fiziko-Mekanike të shtresave

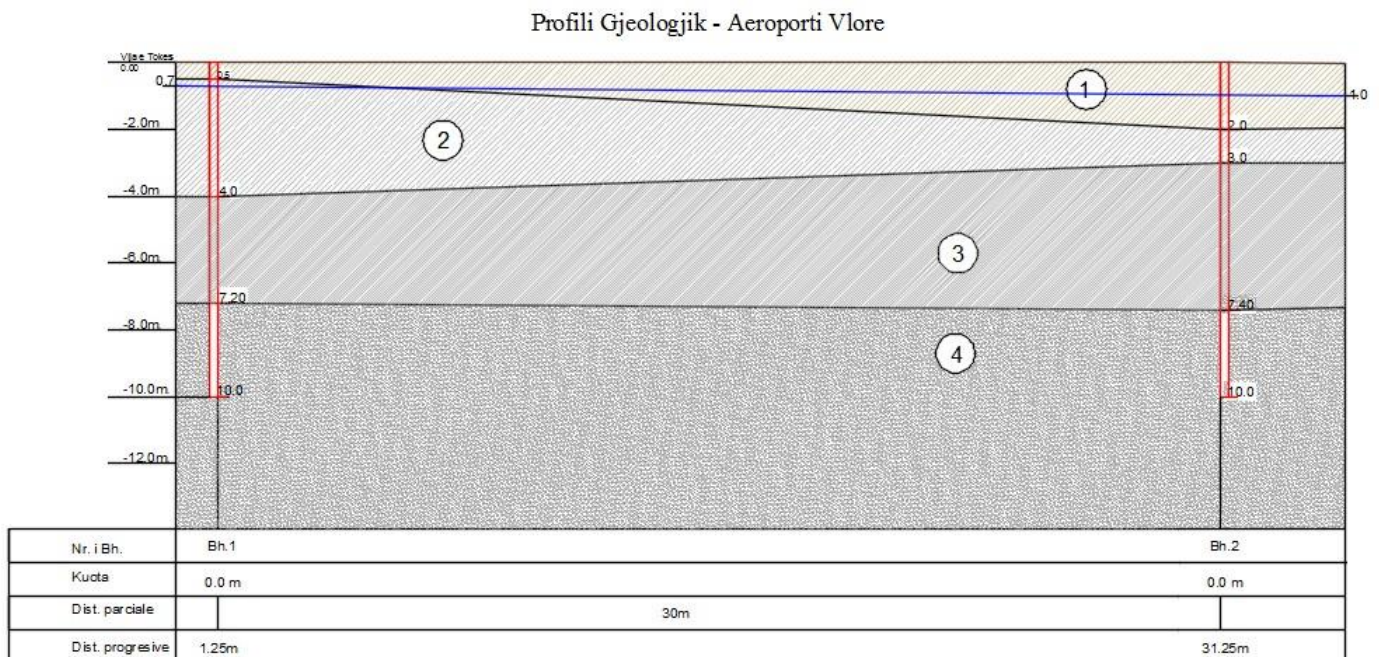


Figura 50: Profili gjeologjik

Mbeshtetur në të dhënat e grumbulluara nga punimet e dy shpimeve të kryera në brendësi të territorit, në marrjen e kampioneve me struktura të prishur dhe të paprishur, vizites në terren si dhe shfrytëzimit të materialeve arkivale jepet vetitë fiziko-mekanike të dherave të grupuara në shtresa. Nëpërmjet kolonave gjeologo-litologjike me shkallë vertikale dhe horizontale 1:100, ku përcaktohet pozicioni i shtresave si në shtrirje ashtu edhe në thellesi, si dhe niveli i ujërave nentokesore i takuar gjatë punimit të shpimeve dhe i stabilizuar pas 24 orësh.

Në sheshin e ndërtimit të mbështetur në të dhënat e mësipërme kemi vecuar katër shtresa.

Shtresa nr. 1- Suargjila të mesme, pluhurore, me ngjyrë kafe.

Shtresa nr. 2- Suargjila lymore të rrjedhshme të ngopura me ujë.

Shtresa nr. 3- Suargjila të renda, pluhurore, me ngjyrë gri.

Shtresa nr. 4- Rera kokërr imet dhe kokërr mesem, shumë pluhurore me ngjyrë gri.

Vetitë fiziko-mekanike për secilën shtresë.

Shtresa nr. 1- Perfaqesohet nga depozitimet deluviale+kenetore te Kuaternarit (Q4del+ken), Suargjila te mesme, pluhurore, me ngjyre kafe, me lageshti plastike, mesatarisht te ngjeshura.

Perberja granulometrike.

Fraksioni ranor	13.7 %
Fraksioni pluhuror	66.3 %
Fraksioni argjilor	20.0 %
Kufinjte e Atterbergut	
Kufiri i siperm i plasticitetit	.37.1%
Kufiri i poshtem i plasticitetit	23.1 %
Numuri i plasticitetit	14.0 %
Lageshtia natyrale	28.2%
Pesha specifike	27.0 kN/m ³
Pesha e skeletit	14.8 kN/m ³
Pesha vellimore	19.0 kN/m ³
Kendi i ferkimit te brendeshem	16 °(grade)
Moduli i deformimit	7080 kPa
Kohezioni	14.7 kPa
Ngarkesa e lejuar	157kPa

Shtresa nr. 2- Perfaqesohet nga depozitimet kenetore te Kuaternarit (Q4kenetore), Suargjila lymore deri te rrjedhshme, te ngopura me uje.

Shtresa nr. 3- Perfaqesohet nga depozitimet deluviale+lagunore+kenetore te Kuaternarit (Q4del+lag+ken). Suargjila renda, pluhurore, me ngjyre gri, me lageshti, plastike deri plastike te forte, te ngjeshur.

Perberja granulometrike

Fraksioni ranor	2.5 %
Fraksioni pluhuror	56.5 %

Fraksioni argjilor	.41.0 %
Kufinj e Atterbergut	
Kufiri i sipërm i plasticitetit	45.4 %
Kufiri i poshtëm i plasticitetit	23.3 %
Numuri i plasticitetit	22.1 %
Lageshtia natyrale	28.4 %
Pesha specifike	27.1 kN/m ³
Pesha e skeletit	15.4 kN/m ³
Pesha vëllimore	19.8 kN/m ³
Kendi i ferkimit të brendshëm	17°(grade)
Moduli i deformacionit	9640 kPa
Kohezioni	24.5 kPa
Ngarkesa e lejuar	216 kPa
Shtresa nr. 4- Perfaqesohet nga depozitimet detare+lagunore të Kuarternarit (Q4det+lag). Rera kokërr imet dhe kokërr mesëm, shumë pluhurore, me lageshti, me ngjyre gri, pake të ngjeshura.	
Fraksioni rere	47.04 %
Fraksioni pluhuro	52.96%
Pesha vëllimore	18.0 kN/m ³
Kendi ferkimit të brendshëm	28°(grade)
Moduli i deformacionit	18000 kPa
Ngarkesa e lejuar.....	200kPa

5.5.2.3 Perfundime

1. Sheshi i ndertimit perfaqesohet nga depozitime kenetore te kuaternarit. Perbehen kryesisht nga suagjila te renda, te mesme si dhe suargjila lymore, me lageshti deri te ngopura me uje, me ngjyre kafe dhe gri, pak deri mesatarisht te ngjeshura.
2. Niveli i ujit nentoksore i matur gjate shpimit pothuajse arrin ne siperfaqe, ne Bh. 1 niveli ujit eshte takuar (0.7)m dhe ne Bh. 2 (1.0)m.
3. Kushtet gjeologo-inxhinierike te sheshit te ndertimit kane veti fizike-mekanike te dobeta.
4. Gjate Projekt-Zbatimit te merren masa per fenomenin e lengezimit.
5. Ne shtresen nr. 3 dhe shtresen nr. 4 vihet re nje permirsim i vetive fiziko – mekanike

5.6 VLERESIMI I ZONES E VLORES

Eshte bere nje vleresim i pergjithshem i zones se Vlores, duke marre ne konsiderate kriteret kryesore dhe nen-kriteret lidhur me aspektet gjeologjike:

- Zona e studjuar ne fushen e Novoseles ,perfaqeson nje terren te sheshte te depozitimeve te Kuaternarit te Konsoliduar
- Per zonen e Novoseles (Vlore) te dyja shtresat kryesore (3 dhe 4) kane qendrushmeri si ne vertikaltet ashtu dhe ne shtrirje. Nuk kane zhvillim thjerrzor. Per kete, ne mbeshtetje te klasifikimit te lartparaqitur
- Minerali i piritit mungon.
- Diametri predominues eshte i fraksionit pluhuror.
- Zona e studiuar ne (Novosele Vlore) paraqet formacione ku mungon krejtsisht frakturimi dhe volumet bosh. Shtresat e takuara nga punimet e kryera kane shtresezim pothuajse horizontal.
- Zona e Novoseles (Vlore) eshte pjese e Ultesires Praneadruatike, me sakte eshte ekstremi jug-perendimor i saj. Ne kete zone nuk jane verejtur thyrje apo shkeputje tektonike. Shtresat qe formojne zonen pothuajse jane horizontale. Nga pikepamja sizmike kjo zone hyn ne zonat me sensibilitet te konsiderueshem sizmik. Intensiteti maksimal ne zone eshte llogaritur rreth 8 balle. Persa i perket kushteve tektonike
- Persa i perket qendrushmerise se siperfaqes. Zona e Novoseles (Vlore) nuk ka asnje problem destabilizimi.
- Persa i perket kushteve hidrogjeologjike. Zona e Novoseles (Vlore) eshte zone qe ndikohen drejt per drejt nga ujrat siperfaqesore dhe permbajtja e ujit ne formacionet e tyre eshte mbi 30%.

6 ASPEKTET HIDROLOGJIKE DHE METEOROLOGJIKE

6.1 HYRJE

Aeroporti i Vlores është pjesë e rëndësishme e strategjisë së zhvillimit të turizmit në Shqipëri. Ndertimi i aeroportit të Jugut do të japë një kontribut të rëndësishëm për transportin ajror dhe do të kontribuojë drejtpërdrejt në përmirësimin e turizmit dhe zhvillimin ekonomik të Shqipërisë së Jugut.

Zona në studim përfshihet në Zonën Klimatike Mesdhetare Jugore dhe Qendrore. Temperaturat mesatare vjetore në këto zona marrin vlera nga 15-18 °C ndërsa reshjet vjetore lëkunden prej 950-1200mm.

Bora është një fenomen i rrallë.

Temperaturat minimale absolute lëkunden nga -3 deri -5 °C; vetëm në raste të rralla vlerat e temperaturave janë më të ulta se këto. Periudha e ngricave është shumë e shkurtër dhe numri i ditëve me ngricë mund të arrijë deri 12-15 ditë në vit.

Në këto zona janë vërtuar shpejtësi të mëdha të erës.

Studimi hidrometeorologjik filloi në Dhjetor 2017 i cili përmban:

- Vizita në Site
- Rishikim i studimeve të fizibilitetit, raporte ekzistuese hidrologjike dhe grumbullimi i të dhënave dhe raporteve, përfshi informacione mbi ngjarje ekstreme.
- Kushtet klimatike.
- Parametrat hidrologjikë të zonës së aeroportit.

6.1.1 Vizita në Site

U vizitua zona e ish aeroportit të Vlores në 14 Dhjetor 2017, si pjesë e inspektimit të përgjithshëm. Objektivi kryesor i vizitës në site ishte njohja me zonat në studim dhe në veçanti identifikimi i kushteve të përgjithshme morfologjike dhe stacionet ekzistuese.

6.2 KUSHTET KLIMATIKE

Zona në studim përfshihet në Nenzonat Klimatike Mesdhetare Fushore Qendrore. Në nenzonen Qendrore reshjet vjetore kanë vlera që lekunden ndërmjet 950 dhe 1200mm ndërsa në bora është një dukuri e ralle dhe një shtresë e qëndrueshme bore pothuaj nuk vërohet asnjehere.

Temperaturat minimale absolute marrin vlera nga -3 deri -5 °C; vetëm në raste shumë të rralla mund të vërohen temperatura më të ulta se këto vlera. Periudha e ngricave është shumë e shkurtër dhe numri i ditëve me ngrica mund të marrë vlera nga 12 deri 15 në vit në pjesën qendrore deri 5-6 të tilla në pjesën jugore, gjatë të cilave vlera e temperaturës minimale mund të bëjë nën 0°C. Ererat, në përgjithësi fryjnë nga dy drejtime. Gjatë stinës së ftohtë mbizoterojnë ererat nga juglindja dhe veriu ndërsa gjatë periudhës së ngrohtë ato që vijnë nga drejtimi veriperëndim. Shpejtesitë maksimale të erës në këtë zonë, gjatë stinës së ngrohtë, marrin vlera mesatarisht nga 15 deri 25 m/s dhe gjatë stinës së ftohtë deri 40m/s e më tepër.

6.2.1 Diellezimi

Në tabelën 13 jepen vlerat e diellezimit mesatar mujor në orë. Nga këto të dhëna duket se vlerat maksimale të diellezimit vërohen në muajin Korrik ndërsa ato më të ulta në Dhjetor. Vlera mesatare vjetore e diellezimit lekundet nga 2600 deri 2700 orë, vlera këto mjaft të larta për rajonin tonë.

Tabela 27 Diellezimi mujor në orë.

Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	vit
Vlorë	126	138	182	225	280	322	376	344	272	209	131	111	2721

6.2.2 Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit është një element i rëndësishëm klimatik i cili shpreh madhësinë e energjisë diellore në afërsi të tokës. Në mënyrë të veçantë, temperaturat minimale (ngricat) dhe ato maksimale ndikojnë negativisht mbi funksionimin e aktivitetit të transportit ajror.

Në tab. 14 jepen temperaturat mesatare mujore. Nga këto të dhëna mund të konstatohet se vlerat më të larta të temperaturës mesatare mujore arrihen në Korrik (23 – 25 °C) dhe vlera më e ulët në muajin Janar (9-10 °C). Vlerat mesatare vjetore lekunden nga 14-18 °C.

Temperaturat minimale absolute marrin vlera nga -3 deri -5 °C; vetëm në raste shumë të rralla mund të vërohen temperatura më të ulta se këto vlera. Periudha e ngricave është shumë e shkurtër dhe numri i ditëve me ngrica mund të marrë vlera nga 12 deri 15 në vit, gjatë të cilave vlera e temperaturës minimale mund të bëjë nën 0°C.

Përsa i përket temperaturave maksimale absolute vlerat e tyre rrallë herë i kalojnë vlerat 40-41 °C. Vlerat më të larta të temperaturës maksimale absolute janë: 42.2 °C,

Tabela 28 Temperaturat mesatare mujore.

Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	vit
Vlore	9.2	10.0	11.4	14.4	18.3	22	24.1	24.2	21.6	17.9	14.1	10.8	16.5

6.2.3 Reshjet atmosferike

Reshjet atmosferike janë një element tjetër klimatik i rëndësishëm për projektim, veçanërisht të dhënat mbi intensitetet e shirave.

Në tab. 15 jepen vlerat e sasive mesatare mujore të shirave për një vit mesatar. Nga këto të dhëna mund të shihet se vlerat mesatare më të larta arrihen në muajt e dimrit ndërsa më të ulta në muajin Korrik. Sasia mesatare e reshjeve vjetore merr vlera 950mm .

Numri i ditëve me reshje më të mëdha se 0.1 mm lëkundet ndërmjet 85 dhe 100 ditëve. Në përgjithësi, reshjet maksimale në këto zona ralle herë bien në formë rrebeshi.

Bora është një dukuri e ralle dhe një shtresë bore e qëndrueshme nuk vërohet në këto zona. Shtresa maksimale e bores arin vlerën 5-10 cm dhe shumë rralle 15-17cm, dhe këto të paqëndrueshme.

Tabela 29: Shpërndarja vjetore e reshjeve (mm).

Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	vit
Vlore	126.1	99.5	83.5	69.6	53.5	22.8	16.7	29	57.9	111.5	148.4	136.3	955

6.2.4 Lageshtia e ajrit

Lageshtia e ajrit është gjithashtu një element i rëndësishëm që ndikon në projektim.

Në tab.16 jepen vlerat mesatare mujore të lageshtisë relative të ajrit. Nga kjo tabelë duket se vlerat më të larta të lageshtisë relative të ajrit vërohen në muajt e dimrit (67- 84-%), ndërsa vlerat minimale në stinën e verës (55 – 61 %)..

Tabela 30: Lageshtia relative (në %).

Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	vit
Vlore	66	65	66	67	67	64	61	62	66	68	69	67	66

6.2.5 Mjegullat

Mjegullat perbehen nga pikeza uji shume te vogla qe nuk dallohen me sy dhe qe qendrojne pezull ne ajer. Mjegulla zakonisht ka ngjyre hiri. Ne rastet kur mjegulla eshte e dendur shikimi mund te jete jo me shume se disa metra.

Ne projektimin e aeroportëve, lidhur me mjegullat, eshte e rendesishme te njihet numri i diteve me mjegull dhe kohezgajtja e saj. Numri i diteve me mjegull ndryshon nga nje zone ne tjetren. Analiza mujore e diteve me mjegull tregon se nuk ka ndonje ligjshmeri te shperndarjes se mjegullave ne muajt te ndryshem te vitit. Sidoqofte, ne zonat malore dhe pjeserisht kodrinore, numri me i madh i diteve me mjegull vrojtohet ne fund te vjeshtes, dimer dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Ne zonen qe studiojme, numri mesatar i diteve me mjegull eshte 2-4 dite ne vit me maksimum ne muajt Nentor -Dhjetor. Ne tab.17 jepet numri mesatar i diteve me mjegull .

Tabela 31 Numri mesatar i diteve me mjegull.

Stacioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	vit
Vlore	0.1	0.1	0.4	0.4	0.3	0.0	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	2.3

6.2.6 Era

Era eshte nje element tjetër meteorologjik qe ndikon ne transportin ajror.

Si shpejtesia edhe drejtimi i eres ndryshojne shume nga nje zone ne tjetren ne vartesi edhe te relievit te zones. Keshtu, ne Vlore ererat me te forta fryjne nga J dhe JP .

Ne tabelen e meposhtme jepen shpejtesite mesatare te eres per çdo drejtim ndersa ne fig.47 trendafilin e eres qe jep pikerisht paraqitjen grafike te shperndarjes se ererave sipas drejtimeve.

Tabela 32: Shpejtesite mesatare te eres sipas drejtimeve (ne m/s)

Stacioni	V	VL	L	JL	J	JP	P	VP
Vlore	3.3	2.8	2.8	3.3	5.5	5.2	3.7	4.6

Ne tabele jepen rastisjet e eres sipas drejtimeve ndersa ne figurat e mposhtme paraqiten trendafilet perkates te eres.

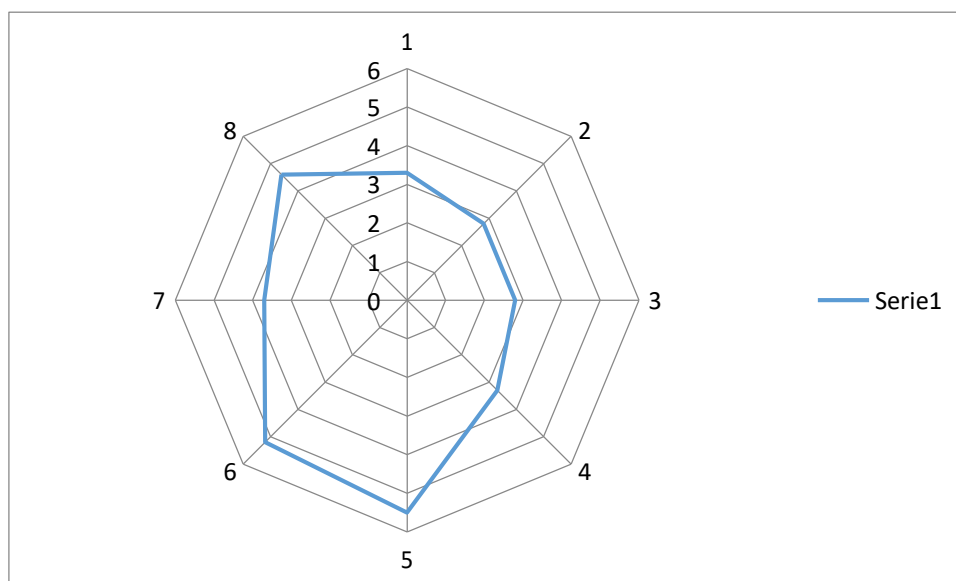


Figura 51: Shpejtësia mesatare e ertes sipas drejtimeve. Vlore

Tabela 33: Rastisja e ertes sipas drejtimeve (ne %).

Stacioni	Qetesi	V	VL	L	JL	J	JP	P	VP
Vlore	40.2	3.5	6.7	17.1	3.2	7.6	5.3	6.5	9.8

Persa i perket shpejtësisë maksimale të vërtetuar të ertes të ertes në këto zonë ajo më vlerë 40m/s e në Vlore.

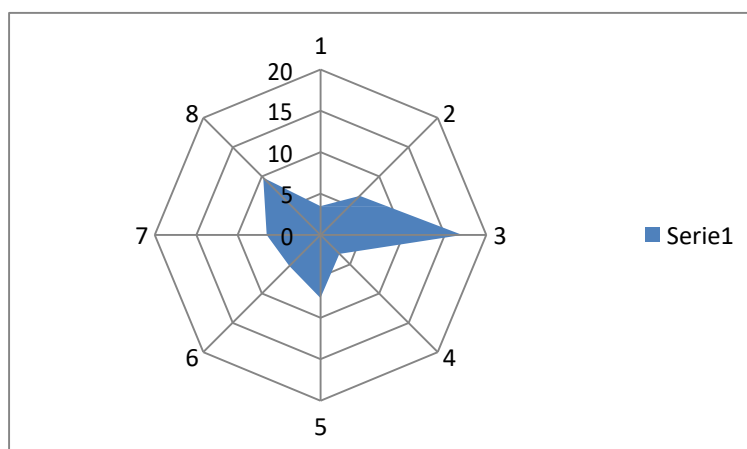


Figura 52: Rastisja e ertes sipas drejtimeve (ne %) Vlore

Tabelat me të dhëna mbi erën dhe trendafilet e erës që paraqiten në këtë paragraf bazohen tek të dhënat shumëvjeçare mbi erën që jepen në monografite “Klima e Shqipërisë” dhe “Atlasi Klimatik i Shqipërisë”. Me këto të dhëna nuk është e mundur të ndërtohet grafiku rrethor i erërave që jep për çdo drejtim gradacionin e shpejtësisë së erërave. Nderimi i këtij lloji grafiku mund të realizohet me të dhënat ditore të vrojtimit mbi erën të cilat kanë ekzistuar në ish Institutin Hidrometeorologjik, tani IGJEU. Është dërguar një shkresë këtij institucioni por nuk na është dhënë informacion në lidhje me ererat. Bazuar mbi të dhëna të mesiperme janë ndërtuar edhe trendafilet e erës që janë paraqitur në raport.

Vlora airport

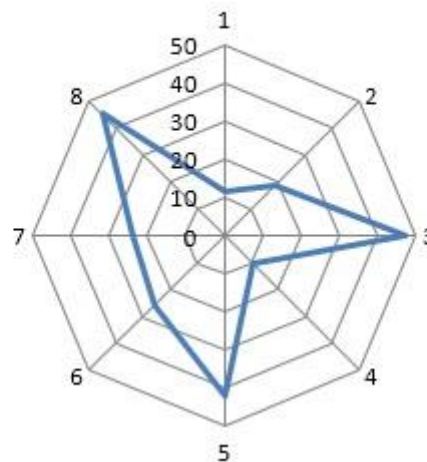


Figura 53: Trendafili i Eres për Vloren

Nderkaq, kemi gjetur edhe disa të dhëna mbi erën në monografinë “Klima e Shqipërisë”. Këto të dhëna tregojnë se rastisja e shpejtësive të erës më të mëdha se 10 m/s, që i korrespondon 20 njeve, është rreth 2%, ose ndryshe ererat me shpejtësi më të vogël se 10 m/s kanë një rastisje prej rreth 98%.

Një nje është e barabartë me një milje për orë ose po të bëjmë llogaritjet perkatese do të kemi :

$$1 \text{ nje} = 1 \text{ milje për orë} = 1856 \text{ m} / 3600 \text{ s} = 0.52$$

$$20 \text{ nje} = 0.52 * 20 = 10.3 \text{ m/s.}$$

Duke patur parasysh sa më sipër mëndoj se një rastisje e vogël prej më pak se 2% e erërave me shpejtësi më të mëdha se 10 m/s, mund të neglizhohet për drejtimin e erës dhe për orientimin.

6.3 LLOGARITJET HIDROMETEOROLOGJIKE

6.3.1 Analiza e shirave maksimale

Per projektimin e aeroportit te Jugut eshte e nevojshme te vleresohen prurjet maksimale te plota, te cilat sherbejne per permasimin e strukturave hidraulike te aeroportive (kanale drenazhimi, mbrojtje e pistes etj). Per kete qellim jane llogaritur intensitetet e shirave duke perdorur te dhenat e rregjistruara ne stacionin e Vlores. Bazuar mbi keto te dhena u analizuan serite e te dhenave te shirave me kohezgjatje 10, 20,30,60,120,180 dhe 360 minuta.

Llogaritja e shirave qe nevojiten per projektimin e strukturave hidraulike u kryen me ane te metodes statistike.

Probabiliteti i ndodhjes se shirave maksimale me nje shtrese dhe kohezgjatje te caktuar u llogarit me ane te shperndarjes se probabiliteteve Gumbel:

$$X_p = a + \frac{1}{\alpha} Y_p \quad (1)$$

ku Y_p – ndryshore e reduktuar

$$Y_p = -\ln[-\ln(1-p)]$$

$$\frac{1}{\alpha} = \frac{\sigma_x}{1.28} \quad \text{dhe } a = \bar{x} - 0.45\sigma_x$$

\bar{x} dhe σ_x respektivisht mesatarja dhe shmangia mesatare katrore.

Duke ndjekur proceduren e pershkruar me lart u llogariten shtresat e shiut me periodha te ndryshme per stacionin meteorologjik te Vlores per te cilin ka te dhena mbi shirat e shkurter 10min, 20 min, 30 min etj. Rezultatet e llogaritjeve paraqiten ne tabelen e meposhtme .

Tabela 34 Shtresa e shiut (mm). Stacioni Vlore

t(min)	T=100 vjet	50 vjet	20 vjet	10 vjet	5vjet
360	153	136	114	97	79
120	98	87	73	62	51
60	76	68	57	49	40
30	51	46	39	33	28
20	43	39	33	28	24
10	27	24	20	18	15

Duke u bazuar mbi të dhënat e tab. u llogariten intensitetet e shiut për kohezgjatje dhe periudha perseritje (siguri) të ndryshme, të cilat jepen në tab. me poshtë.

Tabela 35 Intensitetet e shiut (në mm/min). Stacioni Vlore

t(min)	100 vjet	50 vjet	20 vjet	10 vjet	5vjet
360	0.42	0.38	0.32	0.27	0.22
120	0.82	0.72	0.61	0.52	0.42
60	1.27	1.13	0.95	0.82	0.67
30	1.7	1.53	1.3	1.1	0.8
20	2.15	1.95	1.65	1.4	1.2
10	2.7	2.4	2.0	1.8	1.5

Duke përdorur të dhënat e tab. u ndërtuan lakoret Intensitet- Kohezgjatje – Frekuence (IDF), të cilat përdoren për llogaritjen e prurjeve llogaritesë maksimale për intensitete të shiut me kohezgjatje të ndryshme

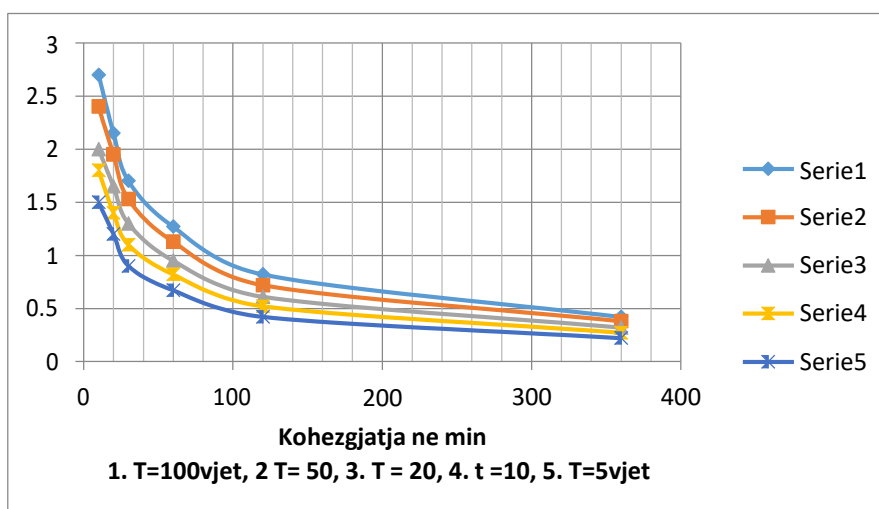


Figura 54: Lakoret IFD. Vlore

6.3.2 Llogaritjet e niveleve të permbytjes

Ky aeroport nuk preket nga permbytjet e lumit Vjosa apo nga lumenjtë të tjere sepse ndodhet larg tyre. Ujrat e Vjosës nuk mund të vijne në zonën e Akernisë. Nderkaq, të dhënat që ka dhënë IGJEUM për stacionet e Mifolit dhe Poçemit, nuk shërbejnë për vlerësimin e mundësive të permbytjeve të aeroportit të Vlores. Po ashtu në këto zone nuk ka asnjë perrua që mund të shkaktojë permbytje. Për këtë aeroport, në raport janë dhënë shtresat dhe intensitetet e shiut (tab. 20,21). Me anë të këtyre të dhënave mund të llogaritet prurja (ose vëllimi) i ujit që duhet të largohet me anë të sistemit të drenimit. Kjo prurje varet nga aftësia drenuese e sistemit që llogaritet nga projektuesi i këtij sistemi (distanca dhe thellesia e drenave etj).

6.4 ANEKS (FOTO NGA SITET)



Figura 55: Pamje nga zona ku do të ndërtohet Aeroporti i Ri i Vlores

7 KRITERET PËR PROJEKTIMIN E AEROPORTIT DHE TIPOLOGJIA E AEROPORTIT TE JUGUT

Ky kapitull merret me karakteristikat fizike të aeroportit të cilat do të merren në konsideratë për çertifikimin e tij. Specifikimet që lidhen me kërkesat për pisten shoqërohen nga një kod alfanumerik. Ky klasifikim është i ndryshëm nga ai i operimit në varesi të prezencës së instrumentave apo vizuale dhe pajisjet ndihmëse të lundrimit ajror.

Infrastruktura e re e projektuar duhet të plotësojë në të njëjtën kohë, kërkesat ligjore për aeroportin e ri në Jug dhe zbatimin e masave të sigurisë.

7.1 SISTEMI I MENAXHIMIT TË SIGURISË

Mbajtësi i Liçencës duhet të përdorë një Sistem të Menaxhimit të Sigurisë (SMS) që përshkruan strukturën e organizatës, si dhe detyrat, kompetencat dhe përgjegjësitë e punonjësve, si dhe siguron që aktivitetet të kryhen në një mënyrë të dokumentuar dhe të monitoruar. Sistemi i menaxhimit të SMS duhet të përfshijë:

- përcaktimin e politikave të sigurisë të mbajtësit të liçencës;
- Caktimi i përgjegjësive dhe detyrave, dhe leshimi i udhëzimeve për punonjësit, të mjaftueshme për të lejuar zbatimin e politikave të kompanisë dhe standardeve të sigurisë;
- monitorimin e vazhdueshëm të standardeve të sigurisë;
- regjistrimet dhe analizat e devijimeve nga standardet e aplikueshme;
- Përcaktimi dhe zbatimi i masave korigjuese;
- vlerësimin e përshtatshmerisë dhe efektivitetit të procedurave të zbatuara nga organizata.

Mbajtësi i Liçencës gjithashtu duhet të përgatitë kontrolle të rregullta të sistemit të menaxhimit të sigurisë, duke përfshirë procedurat për respektimin e detyrave të veta, dhe duke marrë parasysh ndikimin e çdo aktiviteti të kryer nga entitete të tjera brenda aeroportit dhe të sigurojë që kontrolle të kryhen nga eksperte dhe personel i kualifikuar në përputhje me një program testimi të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

7.2 KUSHTET PËR ÇERTIFIKIMIN E OPERIMEVE TË AEROPORTIT

Kushtet për të operuar një aeroport të çertifikuar merren nga standardet e ICAO.

- Aeroporti duhet të jetë i disponueshëm për të gjithë, nën të njëjtat kushte, gjatë orarit normal të fluturimit për nisjet ose uljet e avionëve.
- Operacionet e fluturimit në aeroport nuk mund të kryhen pa sistemin e duhur të mbrojtjes kundër zjarrit / shërbimet e shpëtimit të kërkuara nga rregulloret ndërkombëtare dhe shqiptare.

Çdo ndryshim fizik në karakteristikat e aeroportit, duke përfshirë ndërtesat e reja ose ndryshimet në ato ekzistuese, si dhe çdo ndihmë vizuale mund të bëhet vetëm pas miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (AAC).

- Çdo zonë tranziti e hapur për publikun që kalon ose rrethon zonën e aeroportit, që ndodhet brenda ose jashtë aeroportit, duhet të shenohet në mënyrën e duhur me shenja që paralajmërojnë njëzërit për rrezikun e mundshëm që lidhet me praninë e avionëve.

Kur aeroporti i ri të përfundojë, Mbajtësi i Licencës do të ketë detyrim, brenda detyrave të tij, që të njoftojë menjëherë AAC për çdo ngjarje që mund të ketë ndikim në infrastrukturën dhe sistemet e fluturimit ose në karakteristikat operacionale që lidhen me afrimin, rritjen dhe fluturimin përreth të avionëve që mund të rrezikojnë ose demtojnë një avion civil, pasagjerët e tij apo çdo person tjetër.

Kushtet e metejshme, të cilat lejojnë aeroportin të veprojë në mënyrë të sigurt, mund të vendosen nga AAC duke marrë parasysh rrethanat dhe situatat specifike të aeroportit.

Për këtë arsye, Mbajtësi i ri i Licencës duhet të informojë AAC-në për çdo ndryshim në të dhënat që lidhen me kompetencën e tij në lidhje me aeroportin e Shqipërisë së Jugut të përfshira në AIP - Shqipëri.

7.3 KLASIFIKIMI I AEROPORTIT NË BAZË TË KARAKTERISTIKAVE TË PISTES (KODI REFERIMIT TË AEROPORTIT).

7.3.1 Kodi i Aeroportit në Jug të Shqipërisë

Duke pasur parasysh se janë dhënë karakteristikat gjeometrike të avioneve kritik të përmendur më lart dhe Kodi i Referimit të Aeroportit, në bazë të së cilit janë përcaktuar karakteristikat e sipërfaqeve dhe zonave mbrojtëse dhe planet e referimit pa pengesa anësore dhe gjatësore, kodi alfanumerik identifikohet në përputhje me standardet e ICAO dhe përbehet nga:

- një numër i marrë nga vlera e "Gjatesisë së pistes referuese të avionit" që i referohet avionit që përdor aeroportin, i cili kërkon gjatësinë më të madhe të ngritjes;
- një shkronjë e identifikuar nga hapësira e krahut ose gjëresia maksimale e rrotave kryesore të uljes së avionit më të madh që pritet të operojë në aeroport, cilado nga të dy parametrat që kërkon karakteristika më të gjera të pistes.

Kodi i referimit përcaktohet me qëllim identifikimin e karakteristikave të sipërfaqeve. Ky kod Referimi nuk është i lidhur me fortesinë e dyshemësë.

No.	Gjatesia e Pistes (*)	Shkronja	Gjeresia e kraheve	Distanca max midis rrotave të uljes
1	Më pak se 800 m	A	Deri në 15 m pa e përfshirë	Deri në 4.5 m pa e përfshirë
2	nga 800 m në 1,200 m pa e përfshirë	B	nga 15 m në 24 m pa e përfshirë	nga 4.5 m në 6 m pa e përfshirë
3	nga 1,200 m në 1,800 m pa e përfshirë	C	nga 24 m në 36 m pa e përfshirë	nga 6 m në 9 m pa e përfshirë
4	1,800 m dhe më shumë	D	nga 36 m në 52 m pa e përfshirë	nga 9 m në 14 m pa e përfshirë
		E	nga 52 m në 65 m pa e përfshirë	nga 9 m në 14 m pa e përfshirë

(*)gjatësia minimale e kërkuar për ngritje për peshën më të lartë të ngritjes të çertifikuar, në nivelin e detit, në kushtet atmosferike standarde, pa erë dhe me pjerresë zero të pistes, siç përcaktohet në manualin specifik të fluturimit dhe të vendosur nga autoritetet e çertifikuara ose të dhëna ekuivalente të siguruara nga prodhuesi i aeroplanëve.

Kodi i Referimit për aeroportin e Jugut 4E

Sigurisht në rast se kërkohet të ndryshohet avioni kritik, për shembull Boeing B737/800 i cili ka një gjatësi të kraheve 39,50 m, Kodi i Referimit duhet të shkojë në 4D, por duke marrë të mirëqene një pistë me gjatësi për ngritje të pakten 2300 m, pa marrë në konsideratë faktorët e tjere si temperatura, lartësia, pjerresia dhe era.

7.4 PISTA

Fjala "Piste" i referohet një sipërfaqeje drejtkëndëshe brenda zonës së aeroportit e përshtatshme për mbërritjen dhe nisjen e avionëve. Në varesi të faktit që pista mund të jetë me instrumente ose vizuale aplikohen karakteristika specifike. Autoriteti Shqiptar i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë distancat e deklaruara bazuar në verifikimin e të dhënave të projektimit në fazën e I nga Mbajtësi i Liçencës

7.4.1 Gjatësia

Gjatësia e duhur e pistes, si dihet, është e rregulluar nga ana aeronautike në varesi të mënyrës si operojnë pa u kufizuar avionet e modeleve të ndryshëm që i perkasin të njëjtes familje. Detaje të mëtejshme për sa i takon përcaktimin të pistes, në varesi të avionit kritik sipas AAC jepen në kapitullin "Konsiderime lidhur me gjatësinë e Pistes".

Permasat e Pistes së Fluturimit jepen më poshtë, duke filluar nga Faza e I (faza e ndërtimit të aeroportit në Jug të Shqipërisë) deri në fazën e tretë që përfaqëson maksimumin e zhvillimit të infrastrukurës ajrore:

- Faza e parë: 3,000 m;
- Faza e dytë: 3,200 m;

7.4.2 Gjerësia

Gjerësia e pistes së re është përcaktuar në baze të permasave sipas Rregullores të ICAOs të cilat japin vlerat e Kodit të Aeroportit në tabelën më poshtë:

Numri Kodit	Shkronja e Kodit					
	A	B	C	D	E	F
1	18 m	18 m	23 m	-	-	-
2	23 m	23 m	30 m	-	-	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m	-	-
4	-	-	45 m	45 m	45 m	60 m

Gjerësia e pistes

Kombinimi i numrave dhe shkronjave përcaktohet në baze të permasave të avionit kritik.

7.15 TE DHENAT PËR LUNDRIMIN AJROR DHE KERKESAT PËR CILESINË E KETYRE TE DHENAVE

Te dhenat për lundrimin ajror lidhur me aeroportet e marra në konsideratë në këtë studim fizibiliteti janë marrë nga dokumentacioni i vënë në dispozicion nga Autoritetet Shqiptare dhe i janë referuar vazdimisht të tre vendndodhjeve për vlerësimin e kushteve të aeroportit. Saktësia e të dhënave duhet të jetë e një shkalle të lartë në fazat e tjera të projektimit për të paraqitur realitetin të pakten në masën 95%.

Koordinatat gjeografike për të tre pozicionet e aeroporteve në studim, të identifikuar në gjatësi dhe gjëresi gjeografike duhet të kalojnë Agjensisë Kombëtare për Ofrimin e Sherbimit të Trafikut Ajror (Albcontrol). Këto të dhena duhet të shprehen sipas Sistemit Botëror Gjeodet. Koordinatat gjeografike për të tre zonat në shqyrtim janë si më poshtë:

Gjëresi Gjatësi

- Vlora: 40°35'56.08" N – 19°26'15.03" E;



7.17 SINJALIZIMI DHE NDRIÇIMI I PENGESAVE DHE ZONAVE QE NUK SHERBEHEN

Sinjalizimi dhe ndriçimi i pengesave dhe zonave që nuk shërbejnë duhet të bëhet sipas kërkesave për sinjalizimin dhe ndriçimin e pengesave brenda dhe afër aeroportit të vendosura nën kufirin e sipërfaqeve me pengesa.

Çdo objekt i vendosur jashtë kufijve të sipërfaqeve me pengesa, me lartësi më të lartë 100 m dhe 45 m më të ulët, duhet të trajtohet si një pengesë për lundrimin ajror. Po ashtu dhe të gjithë objektet me lartësi nën 100m që përbejnë rrezik për lundrimin ajror duhet të trajtohen si pengesa.

7.18 RREZIKU NGA PERPLASJA ME SHPENDET APO KAFSHET E TJERA

Perplasja me shpendet dhe kafshet e tjera (perplasja me kafshet) mund të shkaktojë dëmtime të rënda për avionin dhe motorret, veçanërisht motorret jet. Në mënyrë që të minimizohet fenomeni i prezencës së kolonive të kafsheve të egra në zonat e aeroportit, në fazat e mëtejshme të projektimit duhet të parashikohen veprime që të pengojnë rrezikun e goditjeve me kafshet e egra bazuar në studime ambientale – natyrore duke përfshirë vlerësimin e riskut.

7.18 NDRICIMI AERONAUTIK NE TOKE

7.19.1 Kërkesat Baze

Ndriçimi Aeronautik në Tokë (AGL) shërben për të informuar ekuipazhin e fluturimit për stabilizimin e trajektorës së avionit në kushtet e shikimit të kufizuar gjatë natës. AGL përbehet nga një set "dritash" me karakteristika të ndryshme të quajtura ndryshe "sinjale". Ky term përshkruan pajisjen aktuale që leshon sinjalin e kërkuar të dritës dhe që përbehet nga llampa, reflektori, lentet, filtrat me ngjyra, mbrojtëset transparente, strukturat metalike, perçjellesit elektrike, sistemet e montimit dhe të fiksimit. Sistemi AGL përdoret për pistat me afrim me precizion dhe pa precizion, duhet të ketë intensitet të lartë dhe të përdoret si ditën dhe natën.

Për operimet e natës pista duhet të pajiset me të pakten një tregues të ndriçuar dhe treguesin e drejtimit të uljes në përputhje me standartet e kërkuara të aeroportit.

Vëmendje e veçantë i duhet kushtuar ndriçimit në zonat e mëposhtme:

Pista me Instrument - Kodi 4:

Një zonë drejtkëndëshe, simetrike me aksin e pistës dhe zgjatimin e tij me një gjatësi 750m në çdo krah dhe e zgjatur deri në një distancë prej 4500 m nga pragu i pistës me instrument.

7.19.2 Dritat e Ngritura

Dritat që ngrihen më sipër pistës, zonën e ndalimit dhe rruget e levizjes duhet të jenë të thyeshme. Lartësia maksimale e tyre duhet të jetë e tillë që të garantojë mbrojtjen e tyre nga helikat apo nga shkarkimi i gazrave të motoreve jet.

7.19.3 Dritat e mbuluara (gjysem të rrafshet - dhe /ose të rrafshet).

Sinjalet me një strukturë të ngushtë mund të jenë pak të dukshme (gjysme-i rrafshet) ose (i rrafshet), në lidhje me shtresën e pistes ku futen. Ato duhet të projektohen dhe të instalohen në mënyrë që të mbajnë peshën e avionit, rrotat e të cilin kalojnë mbi to, pa shkaktuar dëmtim as të avionit as të dritave. Ndarja me rregullim të intensitetit ose metoda të tjera efektive do të japin për të siguruar që sistemet e mëposhtme, nëse instalohen, mund të funksionojnë me intensitete të pershtatshme:

- sistemi i ndriçimit për afrim;
- dritat e skajit të pistes;
- dritat e pragut;
- dritat e fundit të pistes;
- dritat e zonës së prekjes;
- dritat e aksit të pistes;
- dritat për aksin e rrugëve të levizjes.

Karakteristikat fotometrike të dritave të ndryshme duhet të konsiderohen të pranueshme nga AAC.

7.19.4 Shenjuesi Aeronautik

Një shenjues aeroporti ose identifikimi, vendoset për të ndihmuar pilotet për lokalizim dhe identifikimin e aeroportit natën. Duhet ta kenë të gjithë aeroportet e hapur për fluturime natën, përveç rasteve kur AAC e konsideron të panevojshme bazuar në studimet aeronautike.

7.20 SISTEMI I DRITAVE TË AFRIMIT

Studimi i Fizibilitetit ka parashikuar për këtë lloj afrimi, adoptimin e Kategorisë I të sistemit të afrimit me precizion ose Sistemin e Afrimit me Ndriçim CAT I. Ai konsiston në:

- një rresht dritash të vendosura në zgjatim të aksit të pistes aty ku është e mundur, deri në një distancë prej 900 m nga pragu;
- një rresht dritash që formojnë një krah, me gjatësi 30 m dhe të vendosura në një distancë prej 300 m nga pragu.

Sistemi i Afrimit me Ndriçim CAT I do të përbehet nga dritat fikse me ngjyrë të bardhë të ndryshueshme. Çdo pozicion i dritave përgjatë aksit mund të përbehet, në mënyrë alternative, nga:

- një burim i vetëm drite në 300 m e para të pragut;
- dy burime drite në 300 metra e ardhshme;
- Tre burime drite në pjesën e mbetur prej 300 m, me qëllim që të japin idene e distancës nga pragu.

Nese pajisja e ILS nderpret planin e dritave duhet te konsiderohet si pengese dhe rrjedhimisht te raportohet.

7.20.1 Treguesi i Pjerresise per Afrimin Vizual - VASI

Treguesi i Pjerresise per Afrimin Vizual (VASI), informon ekuipazhin e fluturimit si per kendin e afrimit ashtu dhe per trajektoren qe duhet ndjekur per te fluturuar mbi pengesat.

Pjerresia e gjurmes se afrimit dhe rregullimi i lartesisë se transmetimit te drites duhet ti pershtaten llojit te avionit qe perdor gjurmen e afrimit.

Kur sistemi ILS eshte instaluar ne piste me T-VASIS (ne forme T), pozicioni dhe lartesia e dritave duhet te jete e tille qe kendi i afrimit visual te perputhet sa me shume te jete e mundur me gjurmen udhezuese te ILS.

7.20.2 PAPI dhe (A)PAPI

Sistemi PAPI (Treguesi i Gjurmës për Afrimin me Precision) perbehet nga 4 njesi dritash te barazlanguara te pajisura me 2 ose me shume drita me transmetim te shpejte te vendosura mbi nje krah ku te jete e mundur ne krah te majte te pistes. Nese kerkohet informacion mbi kendin e rrotullimit qe nuk mund te merret nga mjetet e tjera vizuale, duhet te vendoset nje krah i dyte ne anen e kundert te pistes.

7.20.3 Dritat e Fundit te Pistes

Dritat e Fundit te Pistes jane te kuqe dhe tregojne fundin e pistes me ngritje maksimale, te disponueshem per manovrimin e avionit bazuar ne distancen e deklaruar. Nese pragu perkon me skajin e pistes, mund te perdoren sinjale me dy drejtime te kuqe-jeshile.

7.20.4 Dritat e Zones se Ndalimit

Zona e Ndalimit te pistes qe perdoret per fluturime naten duhet te pajiset drita fikse te kuqe, me nje drejtim qe shohin drejt pistes.

Dritat e Zonës së Ndalimit do të instalohen:

(a) në anet e Zonës përgjatë gjithë gjatësisë së tij, në vazhdimësi dhe me hapësirë të njëjta si dritat e skajit të pistes, si dhe

(b) në fund të zonës së ndalimit, në vijë të drejtë pingul me aksin e pistes dhe jo më shumë se 3 m nga skaji i jashtëm i zonës së ndalimit.

7.20.5 Dritat e Rrugeve të Levizjes

Dritat e aksit në rruget e levizjes përdoren për të drejtuar avionin në vendqendrim ose për hyrje apo dalje në piste me kushtet $RVR < 400$. Në rastet kur nuk ka trafik të dendur, dhe nëse ka drita në anet e rrugës dhe vijezime për aksin, dritat mund të mos vendosen.

Rruget e levizjes që përdoren natën, sidomos në kryqezimet komplekse apo me konfigurime speciale, ose nëse janë pjesë e rrugëve standarde duhet të pajisen me drita të aksit edhe për kushtet $RVR \geq 400$ m. Këto kërkesa nuk plotësohen kur nuk ka trafik të dendur ose kur dritat e avionit dhe vijezimet e aksit mjaftojnë për të udhëzuar. Megjithatë në fazat e mëtejshme të planifikimit karakteristikat e dritave udhëzuese për manovrim drejt vendqendrimit do të specifikohen.

7.21 NDRICIMI I VENDQENDRIMIT DHE SISTEMI I UDHEZIMIT VIZUAL PËR POZICIONIM

7.21.1 Ndrëçimi i Vendqendrimit

Skajet e vendqendrimit duhet të pajisen me drita blu. Mund të lejohet dhe përdorimi i reflektoreve blu nëse nuk e cenon sigurinë e fluturimit

Vendqendrimi për avionet në rastet kur operohet natën duhet të ndriçohet mjaftueshëm. Ai duhet të vijë nga drejtime të ndryshme në mënyrë që të kemi ndriçimin e duhur dhe për të shmangur zonat pandriçuar ose në hije.

Ky lloj ndriçimi duhet të ofrohet edhe në zonat ku kryhet de-icing/anti-icing dhe të vendqendrimet e veçuar, nëse kërkohet nga AAC, por duke u siguruar që kjo, nuk rishqeteson ekuipazhin e fluturimit gjatë manovrimit në rruget e lidhjes apo në pisten ngjitur.

Spektri i dritës që do të leshohet nga projektoret duhet të jetë në atë masë sa të lejojë dallimin e ngjyrave të përdorura në vendqendrim për pajisjet dhe mjetet si dhe sinjalistikën e pengesave, informacionet dhe shenjat e detyrueshme.

7.21.2 Udhezimi me drita për manovrimin drejt pozicionit të parkimit të avionit

Udhezimi me drita për manovrimin drejt pozicionit të parkimit të avionit duhet të sigurohet në kushtet e $RVR < 400$ m, edhe drejt stacioneve të de-icing / anti-icing (shkrirja e akullit / kunder ngrirjes). Këto drita duhet të perkojnë me shenjat e platformes. Nëse metodat e kontrollit për manovrimin e avioneve drejt pozicionit të parkimit konsiderohen të pranueshme nga AAC, nuk do të ketë nevojë për dritat udhëzuese.

7.22 NDRIÇIMI I PENGESAVE

Shiko informacionin e dhënë më sipër në paragrafin e “Sinjalizimi dhe Ndriçimi i Pengesave dhe Zonave që nuk Sherbehen”

7.23 KONTROLLI I INTENSITETIT TE DRITES PER SISTEMET AGL

Sistemet AGL me drita me ndriçim me intensitet te larte, mund te perdoren per kushte te ndryshme te shikimit dhe ambientit. Ne kushte te caktuara ndriçimi shtese per afrimin ne pistat me prag te zhvendosur dhe ndriçimi ne zonen e prekjes ne toke te avionit, kur perdoren me intensitet maksimal, mund te shkaktoje shqetesim mbi nivelin e lejuar per shikimin e ekuipazhit fluturues te avioneve qe jane vendosur ne piste gati per ngritje. Prandaj rregullimi i drites duhet te behet sipas nevojave te ekuipazhit te fluturimit. Me perjashtim te ndriçimit per pengesat dhe ate te dritave aeronautike, te gjitha AGL qe leshojne me shume se 150 cd ne drejtim te avioneve ne afrim duhet te rregullohen ne menyre te pavarur, duke siguruar rregullimin e te gjitha AGL. Eshte thelbesore qe shkelqimi dhe orientimi te jene korrekt.

7.24 BURIM ENERGJIE REZERVE PER SISTEMET AGL

Per sistemet AGL qe perdoren per afrim ne pistat me instrumente me precision dhe pa precision, dhe per pistat me afrim vizual qe operojne naten duhet te perdoren burime energjie rezerve. Ne veçanti burimet e energjise rezerve duhet te mbulojne shenjuesin e aeroportit dhe minimumin e ndriçimit qe mundeson operimin normal te trafikut ajror.

7.25 INSTALIMI I SISTEMEVE AGL

Si rregull, sistemi AGL konsiston ne nje pajisje kontrolli dhe monitorimi dhe disa qarqe ne seri te cilat furnizohen me energji te vazhdueshme.

7.26 PAJISJET SINJALIZUES, SINJALISTIKA HORIZONTALE DHE VERTIKALE

Pajisjet sinjalizues, sinjalistika horizontale dhe vertikale ofrojne udhezime dhe informacion per ekuipazhin e fluturimit. Keto pajisje duhet te jene te dukshme dhe te qarta; prandaj duhet te rilyhen, pastrohen, ose zevendesohen menjehere kur pamja nuk eshte e qarte.

Karakteristikat e ngjyrave te pajisjeve sinjalizues duhet te konsiderohen te pranueshme nga AAC.

7.26.1 Pajisjet sinjalizuese

Aeroporti duhet te kete te pakten nje kon per matje ere dhe pajisje sinjalizuese nqs kerkohet nga AAC. Aeroporti do te pajiset me nje llampe sinjalizuese qe mund te emetoje drite te bardhe te kuqe dhe jeshile, te vendosur ne nje pozicion te menduar te pershatshem nga AAC. Per te njejtin qellim duhet te kete she fishekzajrr ose pistolette sinjalizues.

7.26.2 Treguesi i eres

Aeroporti ne Jug te Shqipërisë duhet te kete dy tregues ere me karakteristikat e meposhtme.

Treguesi i eres duhet te jete prej materili te fabrikuar, rezistent ndaj eres dhe motit dhe me nje forme konike te vizuar dhe te ngjyrosur per tu dalluar nga sfondi rrethues, me nje shikim prej te pakten 300 m lartesi.

Ngjyrat e përdorura mund të jenë e bardhë ose portokalli, ose kombinime të të bardhës dhe portokalles, ose bardhë dhe e kuqe ose e zeze dhe e bardhë. Kombinimi bëhet në pesë shirita të alternuar duke patur në fillim dhe në fund ngjyren më të errët.

7.27 SINJALISTIKA VERTIKALE

Sinjalistika Vertikal ndahet në dy kategori sipas tabeles:

- a) detyruese
- b) informuese.

Tabelat duhet të jenë drejtkëndëshe me brinjën më të gjatë të vendosur horizontalisht dhe shkrimet alfanumerike do të përdoren vetëm për pozicionet pritëse të ndërmjetme.

7.28 SINJALISTIKE HORIZONTALE– “VIJEZIMET”

Vijezimet aplikohen në tokë për zonën e levizjes në mënyrë që të japin:

- informacion për të vijuar më tej;
- udhëzim për ndjekje dhe pozicionim të avionit;
- identifikimin e pistes dhe pragun e saj.

Vijezimet janë të bardha për pisten, RWY dhe të verdha për rruget e levizjes, TAXIWAY.

7.28 INFORMACIONI AERONUTIK

7.29.1 Informacioni që duhet dhënë

Informacioni aeronautik jepet nga Albcontrol, e cila është përgjegjëse për përgatitjen e “Sherbimit të Informacionit Aeronautik” - AIS, nëpërmjet publikimit në AIP-Shqipëri (Publikimi i Informacionit Aeronautik), dhe ndryshimet (Ndryshime dhe Shtesa të qarkoreve të zakonshme or AIRAC), të Qarkore Informacionit Aeronautik– AIC dhe NOTAM (njoftim për pilotet). Organizat që ka, ose përpunon të dhënat e publikuar mban përgjegjësi për korrektesinë e të dhënave. Pavarësisht nga burimi i të dhënave që merr Albcontrol, ai është përgjegjës për publikim e të dhënave në fjale.

7.30 PARANDALIMI I RREZIKUT DHE MENAXHIMI

Planifikimi i emergjencës do të mundësojë që menaxhimin e emergjencave që mund të ndodhin në ose afër aeroportit të Shqipërisë së Jugut; ai ka për qëllim të minimizojë efektet në lidhje me mbrojtjen e jetës së njerezve, pronave dhe mjedisit dhe funksionimin e operimeve në aeroport. Shembuj të emergjencave janë, përveç atyre që lidhen me avionet:

- sabotimi,
- rrembimi,

- zjarri,
- ngjarjet natyrore,
- etj..

Per qellime te planifikimit, duhet te vleresohen situatat e mundshme te rrezikut qe rrjedhin nga aktivitetet qe ndodhin ne aeroport. Ne lidhje me madhesine, kompleksitetin dhe llojin e operimeve qe zhvillohen ne aeroport, do te mbahen parasysh:

- perpunimi i mallrave,
- i kimikateve,
- i materialeve te rrezikshem,
- i karburantit,
- etj..

7.31 PLANI I EMERGJENCEVE NE AEROPORT

Plani i emergjenceve ne aeroport lejon qe te trajtohen ne menyre te strukturuar ngjarjet qe paraqesin rrezik te cilat mund te ndodhin brenda ambientit te aeroportit, duke zgjedhur procedurat e nevojshme per te koordinuar nje veprim reagimi nga organizata ose sherbime te ndryshme brenda dhe jashte aeroportit. Plani i emergjenceve zbatohet per emergjencat qe ndodhin ne aeroport ose ne zonat prane saj; ne rast aksidenti, te gjitha sherbimet e emergjences, infrastruktura ne dispozicion ne aeroport dhe çdo procedure e zhvilluar duhet te pergjigjet ne menyre efektive dhe te menjehershme dhe pastaj per mbeshtetjen e mevonshme te aktiviteve te ndihmes se pare, nga organizatat pergjegjese lokale. Çdo shtrirje e zones se aplikimit te planit te emergjenceve kerkon miratimin nga AAC, ne koordinim me subjektet e tjera dhe entitetet e perfshira.

Plani i emergjenceve miratohet nga AAC e cila, per qellime te miratimit te tij, do te marre parasysh karakteristikat dhe kerkesat e sherbimeve dhe entiteve te perfshira, si me poshte:

- Zjarrfikesit,
- Ofruesin e Sherbimit te Trafikut Ajror (Albcontrol),
- Policine,
- Sherbimet e sigurise,
- Kujdesin shendetsor,
- etj.,

dhe, ne marreveshje me keta te fundit, harton permbajtjen e pjeseve perkatese te planit.

Plani i emergjences percakton rolet ne rast emergjence; plotesimi i pjeseve individuale te planit eshte i garantuar nga subjektet e renditura ne kete plani, ku seicili do te jete pergjegjes per veprimin e tyre teknik.

7.32 MENAXHIMI I EMERGJENCEVE

Plani i emergjencave përfshin tre faza:

- a) njohja dhe komunikimi, ku roli kryesor i takon ATS (Albcontrol), i cili ka për detyrë informimin e menjehershëm të agjenteve të shpëtimit rreth emergjencës;
- b) emergjenca, ku lojtarët kryesorë, të pakten në fazat e hershme, janë Brigada e Mbrojtjeje kundër Zjarrit dhe Njësia e Shëndetit;
- c) pas emergjencës, ku përfshihet ndihma për pasagjerët e pademtuar, të afërmit e udhëtarëve në vend, miratimin e procedurave të nevojshme aeronautike etj..

Mbajtësi i ardhshëm i licencës, i cili duhet të ketë njohuri të sakta për kapacitetet dhe organizimin e aeroportit, do të jetë subjekti i cili do të sigurojë lidhjen operacionale ndërmjet fazave b dhe c, duke lidhur kërkesat dhe kapacitetet përkatëse të asistencës në aeroport.

Ai do të zgjedhë, si pjesë e ambienteve në dispozicion në aeroport, dhoma të përshtatshme për t'u përdorur si "qendrat e emergjencave", të cilat duhet të behen menjehere të disponueshme sapo të kemi një situatë të paparashikuar. Ai gjithashtu do të caktojë një person përgjegjës për këto qendra për kontigjentin specifik, me detyrën e marrjes dhe shpërndarjes së informacionit për organizmat e përfshira për veprime me të efektshme gjatë emergjencës, si dhe lidhjen me departamentet përgjegjëse në AAC sipas rastit.

Mbajtësi i licencës duhet të sigurojë që sistemi i komunikimit ndërmjet "qendres së menaxhimit të emergjencave" dhe të gjitha organizatave të përfshira është i përshtatshëm për kërkesat e aeroportit në kushte emergjente. Sistemi i lartpërmendur duhet të përfshijë pajisje alarmi të përshtatshme për të informuar menjehere për rastet e paparashikuara.

Mbajtësi i licencës duhet të sigurohet që në rast emergjence, ka kapacitete të mjaftueshme në aeroport për:

- a) automjetet për të transportuar të demtuarit;
- b) dhoma për ndihmen e parë;
- c) staf të kualifikuar, pajisje mjekësore dhe material për ndihmen e parë;
- d) dhoma për të asistuar viktimat dhe të pa demtuarit;
- e) çdo mjet tjetër dhe pajisje sipas rregullave.

7.33 SHPETIMI DHE MBROJTJA KUNDER ZJARRIT

Aeroporti në jug të Shqipërisë, ku do të kryhet transport tregtar, duhet të pajiset me të gjitha mjetet e nevojshme për shpëtim dhe mbrojtje kundër zjarrit.

Keto shërbime të shpëtimit dhe zjarifikjes duhet të kryhen nga organizata publike ose private, të vendosura në aeroport dhe të pajisura sipas nevojës.

Objektet dhe shërbimet e përshtatshme duhet të vihen në dispozicion për asistencë në rastin e aeroporteve në afërsi të detit ose të trupave ujore, në kenetat dhe zonat moçalore, ose në zonat ku kushtet mjedisore janë të rrezikshme, nëse pritet një pjesë e konsiderueshme e operimeve të uljeve dhe ngritjeve të avionit të ndodhin në afërsi të tyre.

7.33.1 Ofrimi i Shërbimit

Të gjitha shërbimet e shpëtimit dhe mbrojtjes kundër zjarrit në aeroportin në Jug të Shqipërisë do të realizohen në përputhje me kërkesat e përgjithshme të përcaktuara nga AAC.

Rregulloret përkatëse teknike të zbatueshme për shërbimet e shpëtimit dhe të mbrojtjes kundër zjarrit janë ato të leshuara nga Departamenti i Mbrojtjes Kundër Zjarrit, Ndihma Publike dhe Mbrojtja Civile në Ministrinë e Brendshme.

7.33.2 Niveli i Pritshëm i Mbrojtjes

Zyra e AAC përgjegjëse për të vendosur nivelin e mbrojtjes kundër zjarrit në Aeroportin në Jug të Shqipërisë mund të lejojë operimin në aeroport të avionëve kategoria e të cilëve është me e lartë se ajo e aeroportit në kushtet kur numri i levizjeve të tij është i vogël dhe nuk është planifikuar të vijë rregullisht. Me rregullore është e pranueshme që niveli i mbrojtjes së aeroportit të jetë një nivel më poshtë se ai i avionit në fjalë. Klasifikimi i aeroportit për sa i takon mbrojtjes kundër zjarrit duhet të rritet nëse rritet kategoria e avionit që përdor aeroportin.

Në këtë rast Mbajtësi i licencës së aeroportit duhet të hartojë një dokument vlerësimi të posaçëm ku të detajohen kërkesat e reja të trafikut dhe përshtatja e tyre me infrastrukturën dhe kapacitetet e operimeve në aeroport.

7.33.3 Pajisjet e Shpëtimit

Të gjitha mjetet e shpëtimit dhe të mbrojtjes kundër zjarrit duhet të pajisen me mjete emergjence të përshtatshme për nivelin e mbrojtjes së aeroportit sipas kërkesave të leshuara nga Departamenti i Mbrojtjes Kundër Zjarrit, Ndihmes Publike dhe Mbrojtjes Civile. Automjetet e shpëtimit në fjalë dhe pajisjet përkatëse duhet të jenë të përshtatshme me konfiguracionin e aeroportit.

7.33.4 Sistemet e Alarmit dhe Komunikimit

Nje sinjal alarmi vizual, akustik dhe telefonik duhet te instalohet per anetaret e stafit te shpetimit dhe te zjarrfikeseve, ne stacionin e mbrojtje kunder zjarrit dhe ne çdo vend qe mund te aktivizohet nga TWR (Kulla e Kontrollit). Nje sistem nderlidhje i pershtatshem duhet te lidhe TWR-ne ne fjale me çdo stacion te mbrojtjes kunder zjarrit si dhe per te gjitha automjetet e shpetimit.

7.33.5 Rruget e aksesit ne rast emergjence

Ne Aeroportin ne Jug te Shqipërisë do te duhet te kete rruge aksesit per t'u perdorur ne rastet e emergjences, kur kushtet e tokes lejojne ndertimin e tyre, per te mundesuar reagimin ne kohe minimale. Vemendje e veçante duhet t'i kushtohet pozicionimit te rrugëve te shpejta te aksesit per t'iu afruar zonave jashte terrenit te aeroportit.

Per arsyet e mesiperme, rrethimi i aeroportit duhet te lejoje daljen ne zonat e jashtme permes portave te shkeputura.

Rruget e sherbimit per ne aeroport mund te perdoren si rruge aksesit ne rast emergjence nese ato jane te vendosura dhe te ndertuara ne menyre te pershtatshme. Keto rruge aksesit emergjente duhet te jene ne gjendje te mbajne peshen e automjeteve me te renda qe do t'i perdorin ato dhe te jene te arritshme ne te gjitha kushtet e motit. Çdo siperfaqe rrugore qe ndodhet me pak se 90 m nga aksi i pistes duhet te trajtohet per te parandaluar erozionin dhe pasojat ne piste.

Se fundi, duhet te kete hapësire te mjaftueshme vertikale pa ndertesa te ngritura per te lejuar kalimin e automjeteve te renda.

7.34 STACIONI I MBROJTJES KUNDER ZJARRIT

Stacionet e mbrojtjes kunder zjarrit te perdorura nga organizatat e lartpermendura, perdoren dhe per strehimin e automjeteve te parashikuara, te cilat duhet te vendosen ne aeroportin, me qellim qe te garantojne kohen e pergjigjes se pershtatshme per situaten e paparashikuar. Kjo do te thote qe stacionet e veçuara te mbrojtjes kunder zjarrit duhet te jene te gatshme per te nderhyre kur koha e nderhyrjes nuk mund te realizohet nga nje stacion i vetem. Vendosja e stacioneve te mbrojtjes kunder zjarrit duhet te garantoje akses te drejtperdrejte dhe te lire ne piste per çdo automjet shpetimi dhe zjarrfikes.

7.35 PLANET E RREZIKUT

Sektori i aviacionit civil sot, dallohet si sektori me nivelin me të lartë të sigurisë ndërmjet sistemeve të ndryshme të transportit. Kjo arritje është meritë kryesore e niveleve të larta të sigurisë të arritur të avionet dhe çertifikimi i aeroporteve, duke përdorur standartet me të avancuara ndërkombëtare në dispozicion të teknologjive dhe duke ndjekur parimin e përsosmërisë.

Garanci shtese është prezenca e stafit të kualifikuar dhe e operatorëve aeronautik të çertifikuar.

Megjithatë nivelin e sigurisë së arritur mundësi që aksidentet të ndodhin nuk mund të përjashtohet, gjë që mund të ndikojë dhe në zonat e tjera rreth aeroportit.

Zona, deri në ditët e sotme është urbanizuar në përputhje me standartet të cilat lejonin përdorimin e saj në mënyrë që të ishte e sigurt dhe të përputhej me biznesin aeronautik; qëllimi i planit të rrezikut; nëpërmjet projektimit të kujdesshëm të planit të menaxhimit të tokës, është të rrisë nivelin e mbrojtjes së zonave rreth aeroportit.

Menaxhimi i kujdesshëm i zhvillimit të tokës në zonat rreth aeroportit është gjithashtu thelbësor në planin e sigurimit të mundësive për shpëtimin dhe mbrojtjen kundër zjarrit (RFFS) duke nderhyrë me sukses në rast aksidenti si kërkohej nga ICAO në Aneksin 14 dhe në dokumentat teknike të lidhura me to, sidomos për zonat rreth aeroportit.

Bashkia e përfshirë duhet të hartojë planet e rrezikut me synim mbrojtjen e zonave rreth Aeroportit në Jug të Shqipërisë duke patur parasysh edhe rrezikun nga aktivitetet e aeroportit.

7.35.1 Dispozitat për Hartimin e Planit të Rrezikut

Pavarësisht nga ruajtja e ndërtesave dhe aktivitetëve ekzistuese në nivel vendor, udhëzimet e mëposhtme duhet të zbatohen për vendbanimet e reja në drejtim të mbajtjes së ngarkesës së popullsisë dhe përzgjedhjes së veprimtarive të pajtueshme, të cilat Bashkia duhet të artikulojnë dhe përshkruajnë në detaje si pjesë e planeve të rrezikut në përputhje me rregulloret për planifikimin e qytetit dhe lejet e ndërtimit.

- Zona e Mbrojtur A: ngarkesa e popullsisë duhet të kufizohet sa më shumë të jete e mundur. Kjo do të thotë se nuk do të ketë ndërtime të metejshme për banim në zonën e përmendur. Aktivitetet jo-rezidenciale mund të zhvillohen, me indekse të ulëta të përdorimit të tokës, pa e nderprerë praninë e një numri të kufizuar njerezish.
- Zona e Mbrojtur B: janë të mundshme veprimtari të vogla të ndërtimeve rezidenciale, me indekse të ulëta të përdorimit të tokës dhe aktivitete jo-rezidenciale me tregues të mesëm të përdorimit të tokës, që përfshijnë prezencën e një numri të kufizuar njerezish.
- Zona e Mbrojtur C: Është e mundur një rritje e arsyeshme në aspektin e ndërtesave të banimit, me tregues të mesëm të përdorimit të tokës dhe aktivitete të reja jo-rezidenciale.

- Zone e Mbrojtur D: Në këtë fushë, e karakterizuar nga një nivel minimal mbrojtjeje dhe që synon të sigurojë zhvillimin lokal në një mënyrë të përshtatshme dhe të koordinuar me operimet në aeroport, kërkesa është të shmangët zhvillimi i aktiviteteve ndërtimore për objekte që grumbullojnë njëzë, si qendrat e përqendruara tregtare, qendrat e konferencave, qendrat sportive, zhvillimi intensiv i tokës etj..

Sa më pas duhet të shmangët në zonat e mbrojtura sipas A, B dhe C::

- objektet që grumbullojnë njëzë, si qendrat e përqendruara tregtare, qendrat e konferencave, qendrat sportive, zhvillimi intensiv i tokës etj.;
- Ndërtimi i shkollave, spitaleve dhe qendrave të tjera sensitive në përgjithësi;
- aktivitetet me rrezik zjarri, shpërthimi dhe /ose demtime mjedisore.

Planet e rrezikut do të hartohen duke patur parasysh planin e zhvillimit të aeroportit; nëqë këto nuk janë të vlefshme, planet e rrezikut duhet të hartohen në bazë të situatës aktuale.

Kur përgatitet plani, Bashkia u lejonet të rregullojnë perimetrin dhe të zgjerojnë zonën e mbrojtur sipas konfigurimit të tokës.

7.35.2 Adhptimi i Planit të Rrezikut

Planit të rrezikut përgatitet nga bashkitë që kanë nën juridiksion zonën e mbrojtur; nëqë këto zona përfshijnë me shumë se një Bashki, planit përgatitet në mënyrë të koordinuar.

AAC shpreh opinionin e saj për planin e rrezikut të Bashkisë bazuar në vlerësimin aeronautik.

Për qëllimet e vlerësimit AAC merr në konsideratë të dhënat aeronautike që karakterizojnë aeroportin në Jug të Shqipërisë me gjendjen aktuale dhe skenaret për të ardhmen si parashikohet në planin e zhvillimit, duke raportuar rregullimet e duhura.

Për çdo ndryshim sinjifikativ në këto parametra, që ka impakt në planin e rrezikut të adoptuar, AAC do të njoftojë Bashkitë me qëllim që të vlerësojnë këtë impakt në planet e tyre dhe ta përditesojnë ato.

7.36 SHKELJET NË PISTE

Shkelje në piste janë ato ngjarje të cilat mund të ndodhin në një zonë të aeroportit që përfshijnë shfaqjen e papritur të një aeroplani, automjetit ose personit në zonat e mbrojtura të caktuara për ulje ngritjen e avionëve

Me zonat e mbrojtura nënkuptohen zonat që përfshijnë gjithashtu pjesë të RRUGEVE TË LEVIZJES të vendosura ndërmjet Pozicioneve të Pritjes në PISTE dhe Pistes në përdorim.

Sinjalizimi është i detyrueshëm në rastet e shkeljes në piste.

Me qëllim analizen e ngjarjeve që nuk shkaktojnë aksident, ngjarjet në fjalë klasifikohen në kategoritë e mëposhtme sipas seriozitetit:

- “incidente serioze”
- “incidente të rënda”
- “incidente sinjifikative”
- “pa efekt në siguri”
- “pa përcaktuar”

7.37 KATEGORIA E SHËRBIMIT ZJARRFIKES TË AEROPORTIT

Në Aeroportin e Ri në Jug të Shqipërisë, duhet të krijohen pajisjet dhe shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikësve në mënyrë që Organizatat Publike ose Private, të pozicionuara dhe të pajisura mirë, të jenë përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të zjarrfikësve. Supozohet se “Stacioni Zjarrfikës” në këtë rast specifik ndodhet normalisht brenda aeroportit.

Duhet gjithashtu të kuptohet se të mesipërmet përfshijnë disponueshmërinë e pajisjeve dhe shërbimeve të përshtatshme për shpëtim dhe gjithashtu të automjeteve speciale zjarrfikëse.

7.37.1 Niveli i mbrojtjes që përfshihet.

- 1) Standardi nderkombëtar specifikon se niveli i mbrojtjes që kërkohet në aeroport për shpëtim dhe zjarrfikje duhet të jetë i përshtatshëm për kategorinë e përcaktuar duke përdorur parimet e përcaktuara në pikat 3 dhe 4, përveç kur numri i levizjeve të avionëve në kategorinë më të lartë normalisht përdor aeroportin më pak se 700 në tre muajt e njëpasnjëshëm me intensitetin më të madh të trafikut. Në këtë rast niveli i mbrojtjes duhet të jetë në përputhje me standardin aktual. Duhet të theksohet se si një fluturim dhe një ulje janë një levizje.
- 2) Niveli i mbrojtjes i siguruar në aeroport për shpëtim dhe zjarrfikje do të jetë i njëjti me kategorinë e aeroportit, të përcaktuar duke përdorur parimet e përcaktuara në pikat 3) dhe 4) (ICAO - Shtojca 14 - Vëllimi 1).
- 3) Kategoria e aeroportit është përcaktuar sipas tabelës në vijim, e cila bazohet në tipin e avionit me të madh që përdor normalisht aeroportin dhe gjëresia e trupit të avionit. (Për të kategorizuar avionet që përdorin aeroportin, se pari u vlerësohet gjatësia e tyre e përgjithshme dhe pastaj gjëresia e trupit të avionit).
- 4) Nëse pas zgjedhjes së kategorisë së përshtatshme për gjatësinë e avionit me të gjatë, gjëresia e trupit të avionit është më e madhe se gjëresia e dhënë në tabelë për atë kategori (shih kolonën e tabelës 3), kategoria aktuale për atë avion do të konsiderohet kategoria pasardhëse më e lartë.
- 5) Udhëzuesi për kategorizimin e aeroporteve për shpëtim dhe zjarrfikje dhe për të ofruar pajisjet dhe shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikësve duhet të sigurohet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit.

Tabela 36: Kategoritë e aeroporteve për qellime të shpëtimit dhe zjarrfikjes

Kategoria APT	Gjatesia e përgjithshme e avionit	Gjerësia max. e trupi të avionit
(1)	(2)	(3)
1	nga 0 m deri në 9 m nuk përfshihen	2 m
2	nga 9 m deri në 12 m nuk përfshihen	2 m
3	nga 12 m deri në 18m nuk përfshihen	3 m
4	nga 18 m deri në 24 m nuk përfshihen	4 m
5	nga 24 m deri në 28 m nuk përfshihen	4 m
6	nga 28 m deri në 39 m nuk përfshihen	5 m
7	nga 39 m deri në 49 m nuk përfshihen	5 m
8	nga 49 m deri në 61 m nuk përfshihen	7 m
9	nga 61 m deri në 76 m nuk përfshihen	7 m
10	nga 76 m deri në 90 m nuk përfshihen	8 m

Gjate periudhave të planifikuara me aktivitetin të reduktuar, niveli i mbrojtjes në dispozicion nuk mund të jetë me i vogël se ai i kërkuar për kategorinë me të lartë të avionit që pritet të përdoret në aeroportin gjatë kësaj periudhe pa marrë parasysh numrin e lëvizjeve.

7.37.2 Koha e Reagimit

Koha e reagimit konsiderohet si koha ndërmjet thirrjes fillestare për Shërbimet e Shpëtimit dhe Zjarrfikjes dhe kohën kur automjeti i parë i përgjigjur është në pozicion për të hedhur lëndën fikuese në një raport prej të paktën 50% të normës së shkarkimit.

Qëllimi operativ i shërbimit të shpëtimit dhe zjarrfikjes është caktuar të arrijë kohën e përgjigjes prej 2 (dy) minutash dhe jo më shumë se 3 (tre) minuta, në fund të secilës piste, si dhe në çdo pjesë tjetër të zonës së lëvizjes, në kushte optimale shikueshmërie dhe sipërfaqeje.

8 FAZAT E ZHVILLIMIT PËR AEROPORTIN NE JUG TE SHQIPERISE

Studimi i fizibilitetit ka ekzaminuar afatet kohore, të cilat duhet të konfirmohen nga Ministria e Transportit dhe AAC, duke treguar fazën e parë si periudhën e nevojshme për ndërtimin e infrastrukturave të fluturimit dhe çdo gjë tjetër të nevojshme për të bërë të plotë, të arritshëm dhe operacional për aeroportin e ri në jug të Shqipërisë. Ndërsa faza e dytë dhe faza e tretë e zhvillimit janë planifikuar në intervale 4-vjeçare, nga përfundimi i fazës së parë.

Afatet kohore janë si më poshtë:

- | | |
|---|------|
| - Simulimet për veprimet në aeroport dhe çertifikimi duke filluar nga | 2021 |
| - Faza e parë (përfundimi i punimeve) | 2022 |
| - Faza e dytë e zhvillimit | 2026 |
| - Faza e tretë e zhvillimit | 2030 |

Kriteret aeronautike, mjedisore, klimatologjike, urbane dhe socio-ekonomike të adoptuara në studimin e fizibilitetit të zhvilluara janë nxjerre nga rezultatet në raporte specifike (të shkruara nga eksperte të trajnuar të subjekteve përkatëse të cilët njohin mirë kontekstin shqiptar) që merren me detaje e kriteretë të ndryshme të përdorura në bazë të këtij raporti. Këto vlerësime kanë bërë të mundur klasifikimin e nivelit përkatës të cilësive dhe përshatshmerisë së zonës për ndërtimin e një aeroporti të ri, infrastruktura e së cilës u krijua mbi një skemë funksionale dhe shpërndarëse të përbashkët për zonën e Vloresë.

Më poshtë do të ilustrohen komponentet e sistemit të aeroportit të organizuar në Fazat e Zhvillimit në të cilat ato parashikohen të ndërtohen. Nëse të dhënat e trafikut të marra në studimin socio-ekonomik do të jenë arsyeshme të besueshme bazuar në rritjen e trafikut, një zgjerim i duhur si në tokë ashtu edhe në ajër tregohet në mënyrë të përbashkët si Fazë 2 dhe Fazë 3.

Një tjetër temë që duhet trajtuar veçmas nga Autoritetet Shqiptare të Aviacionit është ajo që lidhet me "Shërbimet e Asistencës së Fluturimit" dhe "Shërbimet e Navigimit Ajror" për të cilat disa nocione bazë janë raportuar më poshtë.

8.1 SHERBIMET E FLUTURIMIT DHE SHERBIMET E NAVIGIMIT AJROR

Sistemi përbehet nga hapësira ajrore, mjetet dhe personeli i nevojshëm, si dhe organizata përgjegjëse për planifikimin dhe menaxhimin e të gjitha automjeteve dhe shërbimeve.

Shërbimi i Asistencës së Fluturimit është i ndarë në katër shërbime të ndryshme:

- Shërbimi i Trafikut Ajror – ATS;
- Shërbimi i Informacionit Aeronautik - AIS
- Shërbimi Meteorologjik Aeronautik - MET
- Shërbimi i Komunikimit - TLC

ndersa Sherbimet e Navigimit Ajror (ANS) në përputhje me rregulloren në fuqi ndahen në:

Sherbimi i Trafikut Ajror, i cili përfshin:

- 1 – Sherbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror, që përfshinë Sherbimet e kontrollit të Zonës, Afrimit (Approach) dhe Aeroportit.
- 2 – Sherbimi i Informacionit të Fluturimit
- 3 – Sherbimi Këshillues për Trafikun Ajror
- 4 – Sherbimet e Alarmit

Sherbimi Meteorologjik Aeronautik;

Sherbimi i Informacionit Aeronautik;

Sherbimi i Navigimit, Komunikimit dhe Mbikqyrjes;

8.2 PARASHIKIMET E TRAFIKUT TË PASAGJEREVE

Shumica e trafikut të planifikuar pritet të konsistojë, si në terma afat të shkurtër e afat mesëm, në avionë me madhësi dhe kapacitete të mesme (149 vende - Boeing 737/700).

MASTER PLAN – PARASHIKIMI I TRAFIKUT PËR 2030					
VITI	PASAGJERET	NDRYSHIMI	LEVIZJET	NDRYSHIMI	PASAGJER/LEVIZJE
2021	0	0.000%	0	0.000%	0.00
2022	369,581	0.0000%	3,285	0.0%	112.51
2023	399,184	8.0100%	3,384	3.0%	117.98
2024	431,080	7.9903%	3,620	7.0%	119.07
2025	465,566	7.9999%	3,874	7.0%	120.18
2026	502,811	7.9999%	4,184	8.0%	120.18
2027	543,036	8.0000%	4,518	8.0%	120.18
2028	586,479	8.0000%	4,880	8.0%	120.18
2029	627,533	7.0000%	5,173	6.0%	121.32
2030	671,460	7.0000%	5,483	6.0%	122.46
2031	718,462	7.0000%	5,757	5.0%	124.79
2032	768,755	7.0000%	6,045	5.0%	127.17
2033	822,567	7.0000%	6,347	5.0%	129.59

Tabela 37 : Të dhënat e trafikut të marra nga raporti socio-ekonomik dhe përcaktimi i zonës së mbulimit.

Për verifikimin e kapacitetit, numri i levizjeve të orëve të pikut është llogaritur si raport midis
TPHP = Numri i Pasagjerve të orëve të pikut të pikut dhe numrit mesatar të pasagjereve për avionet.
Vlera e TPHP u përcaktua si përqindje e trafikut vjetor të pasagjereve duke përdorur faktorët e
propozuar nga FAA (për aeroportin me trafik ndërmjet 400,000 dhe 600,000 pasagjere,
FAA sugjeron që TPHP të vlerësohet si 0.09% e trafikut vjetor). Numri mesatar i pasagjereve jepet nga
raporti ndërmjet trafikut total dhe numrit të levizjeve.

	2022	2026	2030
TPHP	333	453	604
Pasagjer/levizje	112.51	120.18	122.46
Levizjet orar piku (mbërritje+nisje)	3	4	5

Tabela 38 : Numri i llogaritur i levizjeve në orën e pikut

Sipas parametrave të FAA, kapaciteti jepet si funksion i indeksit të përzierjes së trafikut i cili jepet nga përqindja e avioneve komerciale plus tre here përqindjen e avioneve me trup të gjere.

8.3 AKTIVITETET E FAZES SE PARE

Ndërhyrjet e fazes së parë kanë të bëjnë kryesisht me punimet për ndërtimin e infrastrukurës së fluturimit, impianteve dhe ndërtësive të nevojshme për të siguruar funksionimin e Aeroportit të ri të Shqipërisë në aspektin e mbrojtjes dhe të sigurisë.

Aktivitetet paraprake që do të përcaktohen në një dokument të veçantë vlerësimi ekonomik (shpronësimi i tokave, shpronësimi i ndërtësive, rikuperimi hidrologjik, pastrimi i mbeturinave të pajisjeve të luftës, devijimet nga shërbimet nën / mbi, devijimet e trafikut ndërhyres, lidhjet me shërbimet e përgjithshme - energjia elektrike, uji i pijshëm, çdo rrjet gaz, etj.) përjashtohen nga përshkrimi i mëposhtëm.

8.3.1 Pistat e Afrimit me Precision CAT I

8.3.1.1 - Gjatesia (3,000 m dhe opsionale 3,200 m)

Gjatesia e pistes është përcaktuar në lidhje me gjatësinë karakteristike të fushës së avionit kritik që infrastruktura e aeroportit pritet të ketë. Kjo gjatësi do të përshatet me kontekstin në të cilin do të vendoset pista.:

Lartësia e aeroportit mbi nivelin e detit;

Temperatura referencë;

Pjerrësia mesatare gjatësore;

Karakteristikat në studim janë si më poshtë:

Lartësia e aeroportit mbi nivelin e detit:

Vlore m 1.5 m.n.d

Temperatura reference :

Vlore °C 16.5

Pjerrësia mesatare gjatësore e pistes :

Vlore p 0.2%

8.3.1.2 Koordinatat dhe Orientimi Magnetik

Vlora longitude 19°26'15.03"E latitude 40°35'56.08"N

8.3.1.3 Shkalla e Perdorimit të Aeroportit

Me shkallen e perdorimit të aeroportit kuptojmë përqindjen e kohës gjatë së cilës përdorimi i pistes nuk pengohet për shkak të komponentit të erës tërthor (era e terrenit që formon kënde 90 ° në lidhje me boshtin qendror të pistes). Në këtë rast specifik, komponentet maksimale të erës tërthore janë:

20 Kt për avionet me një gjatësi piste prej 1500 m ose më shumë.

8.3.1.4 Gjërësia

Duke qenë një aeroport i kodit 4E, i klasifikuar sipas karakteristikave të avionit kritik.

8.3.1.5 Sistemi i Kullimit

Studimi i fizibilitetit përfshinte një sistem të grumbullimit të ujrave të përdorura në skajet e shpatullave të pistes për ujërat e shiut që bien në pistë me një madhësi kanali prej 100x100 cm, të pajisur me një kapes uji të përbërë nga beton të formuar posaçërisht për të mbledhur ujë që do të transmetohet nëpërmjet një sistemi të rrjetit hidraulik për të bërë shpërndarjen përfundimtare (praninë e rrjedhëve ujore ose në depozita mbledhëse me madhësi të pershtatshme), pas trajtimit të heqjes së vajit dhe rërës.

8.3.1.6 Karakteristika të Tjera Fizike

Nder tiparet e rëndësishme të pistes, janë marrë në konsideratë edhe parametrat e mëposhtem:

- *Rezistenca: e llogaritur për t'i bërë ballë sforcimeve që do të vijnë nga avioni që do të përdoret atë (Avionet të rëndësishëm përfshirë A380, B747/400 ose ekuivalentet).*
- *Sipërfaqja: pista do të ndërtohet në mënyrë që të mos shkaktojë dukuri negative për operacionet e ngritjes dhe uljes së avionëve, në veçanti duhet të garantohet një koeficient i përshtatshëm i ferkimit në rastet e pistes së lagur.*

8.3.1.7 Bankinat

Pista është e pajisur me shpatulla në të dyja anët.

8.3.1.8 Dalje nga Pista

Ne mungese te rrugeve lidhese paralel me pisten per te lejuar avionin per te hyre ne vendqendrim dhe per te parkuar ne vendet e shenuara, projekti parashikon ndertimin e nje rruge komunikuese me pisten me karakteristikat e meposhtme:

8.3.1.9 Shtresat e Aeroportit

Zgjedhja e materialit që do të përdoret për të ndërtuar strukturën e paketës së shtresave të aeroportit varet nga përdorimi dhe kushtet e tokës. Sipërfaqja e shtresave të pistes përgatitet dhe mirëmbahet për të maksimizuar ferkimet për frenim. Vendqëndrimi i aeroportit është zona e një aeroporti ku parkohen avionet, behet ngarkim-shkarkimi i tyre, mbushja me karburant dhe hipja e pasagjerëve. Në një aeroport të madh, ku kushtet e tokës e lejojnë, lloji më i kënaqshëm i shtresave për mirëmbajtje minimale afatgjatë përgjithësisht është betoni. Megjithatë aeroporte të caktuara kanë përdorur shtrese betoni për pisten, kjo përgjithësisht është e panevojshme, për shkak të fugave të gjatë të pistes, të cilat lejojnë lëvizjen relative të shtresës së betonit. Gjithashtu për pisten, është e preferueshme të behet një shtresë asfaltbetoni, pasi është më e lehtë për t'u riparuar në periudha periodike kur kjo paraqitet e nevojshme.

8.3.2 Terminali i Pasagjerëve

Në përputhje me rekomandimet e IATA në "Manualin e Referencës për Zhvillimin e Aeroportit" për të shprehur kapacitetin aktual në numrin e pasagjerëve / orë, projektuesi modeloi dimensionimin e Terminalit të Pasagjerëve (Njesia e Trafikut - UT) përmes një verifikimi të parë të nënsistemeve të UT që i referohen një tabelë për cilësinë e shërbimit në aeroportet me trafik pasagjesh <1,000,000 / pas / vit.

8.3.2.1 Percaktimi i TPHP (Ora tipike e pikut të pasagjereve)

Dita tipike dhe kulmi i trafikut për dimensionimin e duhur të sistemeve të aeroportit (dhe në veçanti Terminali i pasagjereve, në të gjitha komponentet funksionale dhe operacionale) llogaritet duke përdorur kriterin e Dites me të Ngarkuar që përcaktohet nga IATA si dita e dytë në aspektin e trafikut të javës mesatare të llogaritur gjatë muajve të pikut, të vitit të marrë si referencë.

Pasi të përcaktohet dita me të ngarkuar, trafiku i pasagjereve përcaktohet në orën e pikut (TPHP -Ora tipike e pikut të pasagjereve) që do të përdoret në përmasat e sistemeve të lartpërmendura të aeroportit.

Viti referuar për fillimin e Aeroportit të Ri në Jugut të Shqipërisë, siç mund të shihet nga "Raporti socio-ekonomik i zonës së përfshirë", është marrë viti 2022 me një numër të pritshëm të pasagjereve potenciale, respektivisht të dallueshëm midis tre fushave që i nënshtrohen vlerësimit, të cilat përcaktohen si më poshtë:

	VLORE
Ne fund të 2022-s	369,600
Ne fund të 2026-s	502,800
Ne fund të 2030-s	671,500
Ne fund të 2040-s	1,281,650

Tabela 39 : Përqendrimi maksimal i pasagjereve do të regjistrohet gjatë verës.

Në mungesë të të dhënave historike të trafikut, parashikimet në periudhën afatshkurter dhe afatmesme për përcaktimin e TPHP janë vlerësuar në bazë të dy procedurave të mëposhtme:

- a) të dhënat e marra nga një sondazh i kryer në vend me një numër të konsiderueshëm të të anketuarve në Aeroportin e Tiranës, që përfshinte të gjithë vendin;
- b) duke iu referuar sondazheve të raportuara me standardet e IATA, nga të cilat supozohej se numri maksimal i pasagjereve mund të jetë të shtunën dhe kulmi i dytë të dielën.

Gjatë orëve të pikut, numri maksimal i pasagjereve (ardhjet + nisjet) u vlerësua në 450 pasagjere (vlera referuese si TPHP).

Duke raportuar këtë numër për pasagjeret vjetore, koeficienti i përqindjes midis flukseve vjetore dhe orës së pikut, është e barabartë me 0.2%, llogaritur në përputhje me rekomandimet e FAA - (Administrata Federale e Aviacionit)

Totali I pasagjereve vjetore	TPHP si përqindje e flukseve vjetore
30,000,000 and over	0.035
20,000,000	0.040
1,000,000	0.050
500,000	0.090

Tabela 40 : Ora tipike e pikut të pasagjereve

8.3.2.2 Kriteri për llogaritjen e TPHP për vitet në vijim

Sa i përket vlerës së TPHP-së për vitet pasuese të treguara në Master Plan, nuk ishte e mundur të miratohej kriteri standard për llogaritjen e TPHP-së (llogaritet duke shumezuar koeficientin e përqindjes me numrin e pasagjereve / për vit, të viteve në vijim) për arsyt e mëposhtme.

Infrastruktura aktuale për momentin është e papershtatshme dhe do të jetë subjekt i një riorganizimi të rëndësishëm (punimet kryesisht përfshijnë zgjatjen e pistes dhe rritjen e saj në aspektin e kapacitetit mbajtës); kjo do të kërkojë mundësi për të operuar me floten e llojeve të ndryshme të avionëve të cilat sot janë reference për tregun e mesëm.

Mungesa e infrastruktures së duhur ka pasur dhe ende ka ndikim në numrin e pasagjereve vjetore që shfrytëzojnë aeroportin e Salernos; të dhënat historike të vitit 2011 nuk mund të merren si reference për të nxjerrë në pah, me siguri, normat e rritjes natyrore dhe rrjedhimisht numrin e pasagjereve në vit.

Punimet e përmirësimit dhe zgjerimit të aeroportit do të rezultojnë drejtpërdrejt në një rritje të konsiderueshme të numrit të pasagjereve, siç tregohet në detaje nga azhurnimi i Planit të Trafikut.

Për këto arsye, meqenëse kriteri standard për llogaritjen e TPHP për vitet në vijim nuk mund të zbatohet, Master Plani i referohet direkt vlerave të përqindjes të rekomanduara nga FAA dhe të treguara në tabelën e mësipërme. Në fakt, duke zbatuar këto vlera në numrin e pasagjereve /vit të treguara në raportin socio-ekonomik, gjejmë vlerat teorike TPHP të përdorura për dimensionimin e infrastruktures së ardhshme

Tabela 41: Vlerat e TPHP në fazat e Masterplanit

Periudhat kohore që lidhen me fazat e zbatimit të Master Planit	FAZAT operacional e të Master Planit	Numri i pasagjereve në vit	Koef % FAA	TPHP
Punimet e Infrastrukturaes së Aeroportit të Ri në Jug të Shqipërisë (hapja e trafikut ajror duke filluar nga viti 2022)	FAZA e PARE	369,600	0.10%	370
- Nga 2023 në 2026	FAZA e DYTE	502,800	0.09%	450
- Nga 2027 në 2030	FAZA e TRETË	671,500	0.08%	550
- Nga 2031 në 2040	---	1,281,650	0.05%	650

8.3.2.3 Dimensionimi i Njesise së Trafikut dhe nensistemeve perkatese (Terminali i pasagjereve)

Organizimi funksional i terminalit të pasagjereve bazohet në kriteret e funksionimit të operimeve dhe efikasitetit të menaxhimit, të cilat kanë çuar në identifikimin e një skeme organizative që plotëson nevojat specifike të marrjes së një niveli të mirë të shërbimit.

Analiza e përmendur në dimensionimin e Njesise së Trafikut (TU) në periudhën afatmesme konsideron parametrat e duhur operacional dhe lejon përcaktimin e pikave të frekuentimit bashkëkohor në mjediset e ndryshme të aeroportit dhe sasine e rradheve të filtrave të ndryshme të kontrollit, duke filluar nga vëllimi i pritshëm i trafikut në orën tipike të pikut.

Për këto arsye në kemi identifikuar sipërfaqen në meter katrorë në dispozicion për secilin pasagjer në mjediset e ndryshme dhe kohët maksimale të radhës për filtrat e ndryshme të kontrollit, duke krahasuar ato me vlerat e përcaktuara në standardet ndërkombëtare; në këto mënyrë, u përcaktuan nivelet e shërbimeve në të cilat funksiononin nensistemet e ndryshme të aeroportit.

Sapo oraret e fluturimit të mbërritjes dhe nisjes u përcaktuan në mënyrë konsistente me vëllimet e pritshme të trafikut gjatë orëve të pikut, pra riprodhimi i kushteve të operimit të sistemit, sjellja e pasagjereve dhe personave shoqëruarë në periudhën e simulimit është konsideruar duke përdorur një metodologji statistikore.

Të dhënat më të rëndësishme, në shqyrtimin e flukseve të pranishme në aeroport, janë:

- faktorët e ngarkesës së avionëve dhe përqindja e pasagjereve në tranzit;
- fluksi i hyrjes për pasagjerët, personat shoqëruarë dhe marresit në aeroport;
- parametrat që lidhen me numrin e personave shoqëruarë dhe bagazhit për pasagjer;
- koha e hapjes dhe mbylljes së fluturimit, koha e thirrjes së fluturimit, caktimin e portës dhe koha e leshimit;
- koha mesatare e operimit për pajisjet e ndryshme të kontrollit;

- koha mesatare për kalimin;
- sjellja e pasagjereve (përqindja e pasagjereve që blejnë biletën në aeroport dhe / ose kontrollohen në portë, përqindja e pasagjereve që shkojnë në dyqanin pa taksë, përqindja e pasagjereve që deklarojnë fonde monetare ose kontrollin doganor, mjediset e ndryshme të kohës në dispozicion për nisje të fluturimit, etj.);
- Karakteristikat fizike të terminalit ajror (Hollit i përbashkët ose hollit i veçantë për komponentet e trafikut, sekuenca e filtrave të kontrollit dhe numri i tavolinave në dispozicion, portat "e hapura" ose "të mbyllura", rimarrja e bagazheve etj.).

8.3.2.4 Analiza e kërkesës / Kapaciteti i terminalit

Analiza e kërkesës/kapacitetit të terminalit të ri të pasagjereve u përcaktua për të parashikuar aktivitetin në "oren tipike" të pikut.

Për të vazhduar me studimin e mjedisëve individuale që përbejnë Terminalin e pasagjereve, ishte e nevojshme të përcaktohej sasia e trafikut në oren tipike të pikut lidhur me komponentet e ndryshme që here pas here ndikojnë në nën-sistemin në fjalë.

Vlerat e pasagjereve të orës tipike të trafikut janë identifikuar për vitin 2022 (369,581 pas/vit), vlerat e parashikuara për 2026 (rreth 502,811 pas/vit) dhe për vitin 2030 (rreth 671,460 pas/vit); këto rezultate janë paraqitur në tabelën në vijim.

Tabela 42 :Piku tipik për komponentin e trafikut

	2026	2030	Metoda e llogaritjes
TPHP	453	604	
Pasagjere nderkombetare(a+d)	362	483	80% TPHP
Largimet nderkombetare	119	119	80% vende fluturimi carter 149 vende
Të ardhurit nderkombetare	119	119	80% vende fluturimi carter 149 vende
Pasagjere vendas (a+d)	340	453	75% TPHP
Largimet e brendshme	204	272	60% e trafikut kombëtar të PH
Të ardhurit e brendshme	204	272	60% e trafikut kombëtar të PH

Koncepti i paraqitur është ai i NIVELIT TË SHERBIMIT që Autoriteti i Aeroportit dëshiron të arrijë në fusha të ndryshme të aeroportit.

Kategoritë që korrespondojnë me nivelet e shërbimeve të identifikuar janë (shih "Udhëzimet për kapacitetin/kërkesën e menaxhimit të aeroportit.")

A. nivel i shkelqyer i shërbimit; kushtet e lira të fluksit ; nuk ka vonesa; nivel i shkelqyer komforti

- B. nivel shume i mire sherbimi; kushte te qendrueshme te fluksit ; vonesa shume pak; nivel shume i mire komforti.
- C. niveli i mire i sherbimit; kushtet e qendrueshme te fluksit ; vonesa te pranueshme; nivel i mire komforti.
- D. niveli i duhur i sherbimit; kushte te paqendrueshme te fluksit ; vonesa te pranueshme perveç periudhave te shkurtra kohore; nivel i duhur i komforti.
- E. nivel i papershtatshem i sherbimit; kushte te paqendrueshme te fluksit; vonesa te papranueshme; niveli jo pershtatshem i komfortit.
- F. nivel i papranueshem i sherbimit; nderthurja e kushteve te fluksit; bllokim i sistemit dhe vonesa te papranueshme.

IATA rekomandon nje zone minimale per person, ne zonat e ndryshme te aeroportit, sipas nivelit te sherbimit per perdoruesit (nivelet tregohen nga "A" ne "F" ne cilesi zbritese).

Koeficientet e perdorur per te percaktuar nivelet jane marre nga Manuali i References per Zhvillimin e Aeroportit Edicioni i 8-te.

Level of Service Standards (Sq. Meter/Occupant)						
	A	B	C	D	E	F
Check-in Queue Area	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0	SYSTEM BREAKDOWN
Wait/Circulate	2.7	2.3	1.9	1.5	1.0	
Hold Room	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	
Bag Claim Area (excl. claim device)	2.0	1.8	1.6	1.4	1.2	
GIS	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	

Tabela 43 : Niveli i Standardeve te Sherbimit - Manuali i References per Zhvillimin e Aeroportit Edicioni i 8-te. Prill 1995.

Studimi i ketij Master Plani u krye duke analizuar çdo nensistem ne lidhje me standardet e IATA me nivelin e sherbimit "B".

Procedura e analizes siguroi vlerat e pjesemarrjes se njekohshme ne çdo mjedis te njesise se trafikut dhe sasine e rradheve ne filtrat e ndryshme te kontrollit te pasagjereve. Keta indikator, krahasuar me vlerat qe percaktojne kapacitetin e nensistemeve te ndryshme, bejne te mundur qe te verifikohet pershtatshmeria e projektit ne vellimet e pritura te trafikut.

Ne sallën e hyrjeve dhe largimeve, numri maksimal i pranise se njekohshme ndikohet nga shperndarja e pasagjereve ne terminal para nisjes se fluturimit, perqindja e kohes se kaluar ne salle, numri i personave qe shoqerojne dhe marresit per pasagjer.

Sa i perket zonave qe lidhen me levizjet hyrese, hyrja ne terminalin e pasagjereve nuk shperndahet per nje periudhe te gjate kohore sa per nisjet, por eshte e perqendruar ne nje periudhe te kufizuar pas momentit te mberritjes se fluturimit.

Raporti midis prezencës maksimale bashkëkohore dhe zonave në dispozicion, bën të mundur, duke analizuar "indeksin e grumbullimit" të arritur, për të identifikuar nivelin e shërbimit që mund të arrihet në çdo mjedis.

Duke marrë parasysh një mesatare prej një personi shoqëruar për pasagjer, si në mbërritje dhe largim, dhe një numër sendesh të bagazheve të barabarta për pasagjerë vendas dhe ndërkombëtar, zona e kërkuar e terminalit është llogaritur si në tabelën e mëposhtme.

Përqindjet e hapësirës së ndarë për zonat e shërbimit, zonat komerciale, zonat administrative dhe zonat teknike janë vlerësuar si përqindje e sipërfaqes totale, sipas parametrave të përdorura .

Termi njesia e trafikut i referohet grupit të zonave të dedikuara për funksionin e transportit të terminalit të pasagjerëve, përkatesisht tranzitit dhe pritjes së pasagjerëve dhe levizjes së bagazheve.

Brenda njesisë së trafikut, hapësira operacionale duhet të sigurohen edhe për Autoritetet Institucionale dhe Publike që kanë një funksion kontrolli në trafikun e pasagjerëve (Policia, Siguria, Doganat etj.).

Dimensionimi i hapësirave të destinuara për pasagjerët bëhet sipas numrit të njerezve të pranishëm në të njëjtën kohë në zonat e ndryshme të situatave të trafikut të projektit (oret e pikut), ndërsa numri i pajisjeve (kontrolluesit, filtrat e kontrollit etj.) duhet të jetë i tillë që të lejojë kohën e pritjes për pasagjerët në radhë të lidhur me nivelin e cilësisë së pritshme të shërbimit.

Siç dihet, kushtet socio-ekonomike të Shqipërisë kanë një ndikim vendimtar në zhvillimin e infrastrukurës së saj dhe në politikën e lidhura me investimet dhe financimin.

Me ndryshimet e disa faktorëve të kontekstit (burimet ekonomiko-financiare, niveli i zhvillimit të aksesueshmërisë dhe intermodalitetit etj.) perspektivat që zhvillohen brenda Master Planit ndryshojnë gjithashtu.

Ndër faktorët e ndryshëm të devijimit të mundshëm të parashikimeve, në veçanti janë vënë në pah:

- luhatjet e trafikut në lidhje me performancën e linjave ajrore;
- mungesa dhe / ose humbja e fondeve për investimet e zhvillimit të aeroportit.

Në bazë të indikacioneve të dhëna në "Manualin e Referencës për Zhvillimin e Aeroportit", një burim referimi për përgatitjen e të dhënave parashikuese në ndërtimin e aeroporteve në mbare botën, përcaktoi parametrat e mëposhtëm për perkufizimin e komponenteve të Njesisë së Trafikut (TU) të Aeroportit të Jugut të Shqipërisë në vitin 2030.

TERMINALI I PASAGJEREVE- NJESIA E TRAFIKUT NE 2030*

Nensistemet	Parashikimi I trafikut (2030)	sq.m./pas	Permasat teorike (2030)
	Largimi i pasagjereve	sq.m.	sq.m.
Salla e Nisjes	362	2.3	1,249
	Pasagjeret vendas (a+d)	sq.m.	sq.m.
Rradha ne zonen e Check –in	453	1.6	133
	Pasagjeret vendas (a+d)	sq.m.	sq.m.
Salla e Nisjes: Domestic Departures	453	2	498
	Largimet nderkombetare (Fluturimet carter me 149 vende)	sq.m.	sq.m.
Salla e nisjes : Nisjet Nderkombetare	119	1.4	275
	Te ardhurit Nderkombetra (Fluturimet carter me 149 vende)	sq.m.	sq.m.
Rradha e kontrollit te pashaportave ne mberritje	119	1.2	36
	Pasagjeret vendas (a+d)	sq.m.	sq.m.
Zona e marrjes se bagazheve	453	1.8	448
	Pasagjeret e ardhur	sq.m.	sq.m.
Rradha ne zonen e kontrollit doganor	362	1	17
	Pasagjeret vendas (a+d)	sq.m.	sq.m.
Salla e mberritjes	453	1.5	561
Nen- totali			sq.m.
			3,216
Ndarjet per hapesirat e sherbimit, lobet, rruget (30%)			965

Ndarjet për muret, ndarjet, lidhjet (20%)	643
Zona teorike e njesise së trafikut	4,181
Njesite totale të trafikut (TU)	4,181
Zona komerciale (30% TOT)	3,216
Zona administrative (20% TOT)	2,144
Zonat teknike (11% TOT)	1,179

Zona teorike për terminalin e pasagjereve	10,721
Totali i terminalit të pasagjereve	10,800

	Largimet e pasagjereve PH	Minute / Pasagjer	Vleresimi 2030
Kontrolluesit	362	1.5	10 vende
	Largimet Nderkombetare (Fluturimet Carter me 149 vende)	Minute / Pasagjer	2030
Kontrolli i pasaportes në largim	149	0,5	2 stations
	argimet e pasagjereve PH	Bagazhe / Pasagjer	Vleresimi 2022
Kontrolli I sigurise	362	1.5	1 unit
	Teardhurit Nderkombetare (Fluturimet Carter me 149 vende)	Minute / Pasagjer	Vleresimi 2022
Kontrolli I pasaportes në ardhje	149	0.5	2 stacione
	Pasagjeret vendas (a+d)	Minuta	
Rripat e sigurimit të bagazhit WB	ND	ND	Pajisja N
Rripat e sigurimit të bagazhit NB	ND	ND	Pajisjet N

** Shenim: Te dhenat e paraqitura në tabelle janë të parametrizuara në parashikimet e trafikut të prirjeve të bera në bazë të Raportit Ekonomik dhe Social dhe Perkufizimit të Zonës së mbulimit.*

Nivelet e pritura të trafikut për aeroportin e Jugut të Shqipërisë kërkojnë teorikisht një zonë aeroporti prej përafërsisht 10,800 metra katrorë në afat të mesëm dhe të gjatë.

Sa i përket check-in, kapaciteti orar vlerësohet si produkt i numrit të sporteleve të check-in dhe numrit të veprimeve që secili mund të kryejë brenda një ore. Duke marrë parasysh kohën mesatare të kontrollit prej 1.5 minutash, çdo sportel mund të bëjë 40 kontrolle në ore.

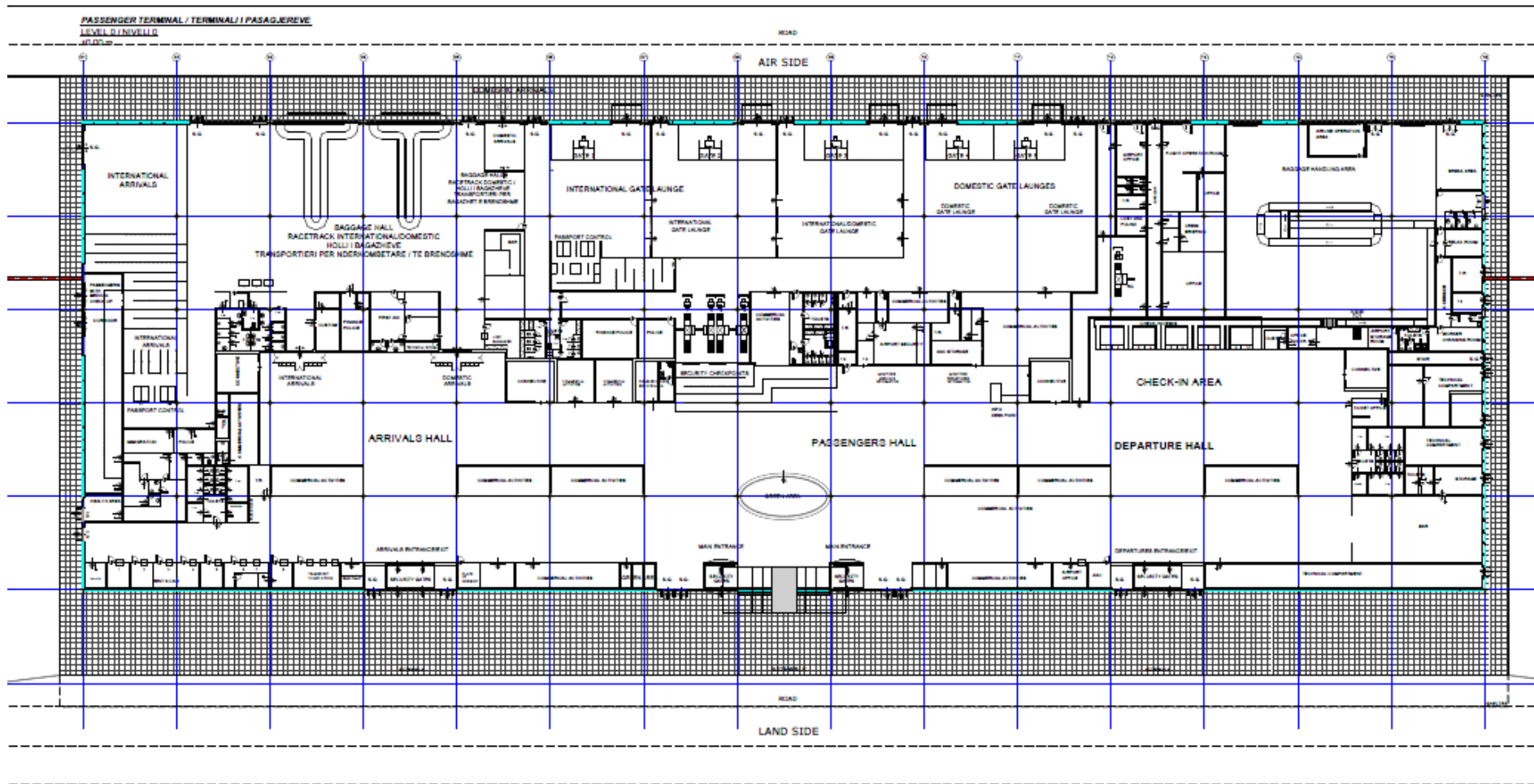
Parashikimet për terminalin ajror në vitin 2030 tregojnë 10 sportele të kontrollit, kështu arrihet një kapacitet total prej 400 kontrolle.

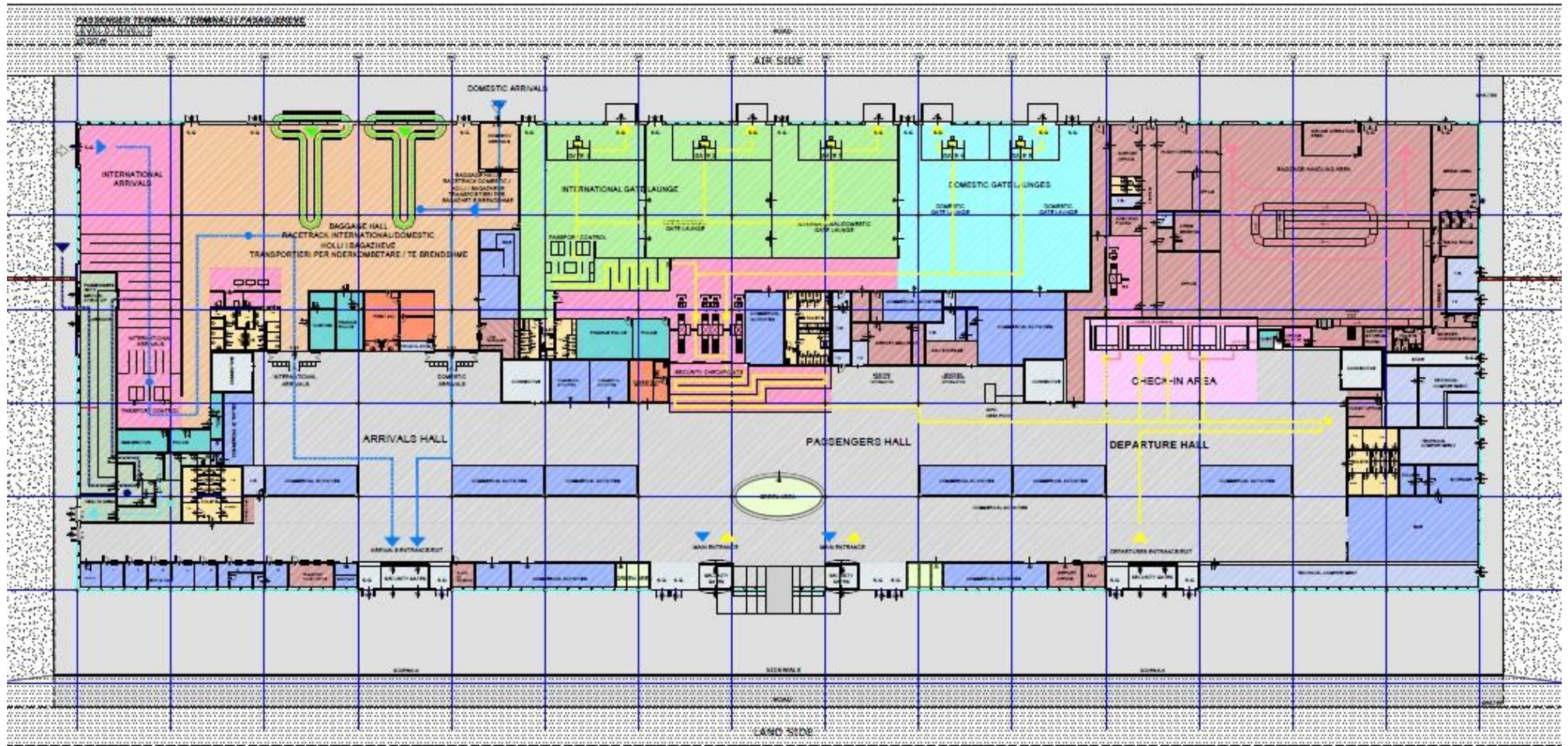
Tabela 44 :Largimet e pasagjereve në oren e pikut

	2022	2026	2030
Nr. i pasagjereve në largim	200	272	362

Madhësia e duhur e infrastrukturës është një parakusht për rritjen e pritshme të kërkesës që duhet të plotësohet në kushtet e efikasitetit dhe rregullsisë, me nivele të duhura të shërbimit dhe në përputhje me standardet e sigurisë që aktualisht kërkohen në sektorin e transportit ajror.

Figura 64: Vendodhja e terminalit të pasagjerëve





8.3.3 Zonat e Parkingut

Sa i përket parkimit për përdoruesit, tabela e mëposhtme tregon rezultatet e arritura për Aeroportin e Jugut të Shqipërisë me përdorimin e kriterëve të ndryshme ekzistuese të dimensionimit.

Tabela 45: Vlerësimi i nevojave të parkimit

Burimi	Kriteri	Numri i vendeve të parkimit			
		2022		2030	
		Min	Max	Min	Max
FAA (për aeroportet jo shpërndares)	1 vend për çdo 500-700 pasagjerë të nisur në vit	528	739	959	1,343
Shoqata e rrugëve dhe transportit të Kanadase	Parkimi afatshkurter: 1.5 vende për pasagjerët e orës së pikut (TPHP)	500		906	
	Hapësira parkimi me qëndrim të gjatë 450-600 vende për 500 mijë pasagjerë në vit	616	821	1,119	1,492
	Totali	1,115	1,727	1,727	2,398

Është e qartë se kriteret përkatëse ofrojnë rezultate të ndryshme. Kërkesat e parkimit ende mund të vlerësohen rreth 530 vende në vitin 2022 dhe 1,120 vende në vitin 2030.

8.3.4 Ndertesa e zyrave të autoriteteve shtetërore

Që në fazën e parë është konsideruar e përshtatshme (e cila pritet të kompletohet në 2022 pas simulimit të operimit të aeroportit aktual) të sigurohet një ndertese për zyrat e funksionareve të shtetit për të akomoduar stafin e sektoreve përgjegjës për menaxhimin e e fluturimeve, kontrollin doganorë dhe menaxhimin e aeroportit. Dimensionet e ambientit do të jenë 14x22m për një sipërfaqe 308 m² në katin përfaqësues dhe 166 m² në katin e parë për një sipërfaqe 550 m².

Në përputhje me ndertesen do të sigurohet një parkim i rezervuar për automjete të autorizuara. Akseset do të jenë nëpërmjet portave doganore.

8.3.5 Zona e shëndetit

Zona e shëndetit për kontrollin e fluturimeve endemike është projektuar në fazën e parë brenda terminalit të pasagjerëve dhe do të pajiset me hapësirat e nevojshme për selektimin e personave të shëndetshëm nga të cilët kërkojnë kontrolle mjekësore. Për këtë qëllim, do të sigurohen kalimet e duhura për vijimin e pasagjerëve të shëndetshëm në Doganë dhe kontrollin e pashaportave, ndërsa për ata të cilët do të kalojnë kontrolle të tjera në zonat e shëndetit jashtë aeroportit do të krijohet një kalim i cili i dërgon drejt e në autoambulancën e parkuar, pranë dhomës së emergjencës. Zona e shëndetit do të pajiset me pajisje të veçanta, mobilje dhe dhoma pushimi për punonjësit.

8.3.6 Hyrjet Doganore

Studimi i Master Planit e konsideron të nevojshme dhe të dobishme krijimin e dy hyrjeve doganore, njëra prej të cilave mund të drejtohet në vend dhe tjetra nëpërmjet telefonatës.

Ajo do të jetë një ndërtesë e mbuluar, me tualete si dhe pajisje survejimi RX dhe MDT për njerëzit dhe mallrat. Dritaret e pershtatshme do të lejojnë operatorët të vëzhgojnë tipet e automjeteve, të cilat kërkojnë akses nëpërmjet hapësirës së barrieraeve të parapara për të kryer kontrollin e nevojshme. Një strukturë e mbuluar, e cila do të mbulojë hapësirën midis dy hyrjeve do të sigurojë strehë nga moti i keq. Njësitë doganore do të pajisen me një sistem video survejimi dhe një sistem anti-ndërhyrje. Zona do të jetë e ndricuar nga kulla reflektuese të pajisur për këto qëllime.

8.3.7 Kullat e Kontrollit dhe Njësitë Teknike

Për të shmangur interferencën me kon 1:7 (sipërfaqe tranzicioni $p=14.3\%$) TWR e re është projektuar në pozicionin e tillë që mund të ngrihet pa shpuar planin e pjerret. Distanca nga ecja e sigurtë e RWY do të bëjë të mundur arrijtjen e lartësisë rreth 35 m, duke lejuar një fushë pamjeje të fundit të RWY dhe platformes dhe të zonave të tjera të cilat do të ndërtohen në fazat pasuese të zhvillimit të aeroportit. Në kembet e TWR, projekti do të përfshijë një "Njësi Teknike" e cila do të përmbajë të gjitha shërbimet e kërkuara për kontrollin e motit, fluturimet etj. Gjithashtu, Zyra e Kontrollit të Fluturimeve në Shqipëri do të vendoset në katin e parë me akses të pavarur dhe të ndarë nga hyrja e Njësisë Teknike, por me mundësi akses nëpërmjet dyerve të alarmit të pajisura me shenjta të autorizimit.

Bloku Teknik do të vendoset brenda një zone të kufizuar, të mbrojtur me permase 60x25m dhe do të përfshijë dy kate me formë drejtkëndore 40x15 m në katin përfaqësues (600 m²) dhe 300 m² në katin e parë. Midis zonave të brendshme dhe të jashtme do të rezervohen hapësirat e parkingut për personelin e Kullës së Kontrollit.

Zona do të jetë e ndricuar me prozektore të posaçëm ndricimi.

8.3.8 Qendrat Teknologjike

Në një pozicion strategjik, por larg nga Zona e Terminalit do të projektohet një zonë teknike e posaçme, në të cilën do të vendosen njësitë e ngrohjes ftohjes dhe të ajrit të kondicionuar për Terminalin.

8.3.9 Ofiçina e Automjeteve

Ofiçina e automjeteve është një konstruktion metalik (kolona, trare) me mbulesë panel sanduic dhe dyshemë industriale me trashësi të posaçme për peshën e makinave për t'u mbrojtur nga elementet atmosferike. Pjesa ballore e RWY do të pajiset me dritë automatike rreshqitëse, ndërkohe që në tre anet e tjera do të kufizohet me panele metalike të izoluara paraprakisht. Sistemi për të mbajtur temperaturën të pakten 8°C deri në 10°C në dimer dhe dritën për operacionet e natës do të vendoset brenda. Ai do të mbajë një karikues baterie për rikarikimin e mjeteve elektrike. Lartësia do të vlerësohet në raport me

automjetin me të madh që do të pranohet (autobuse, autoshkallet e pasgjereve, mjetet kundra ngrirjes, transportieret e bagazheve, makina sherbimi etj.).

8.3.10 Zyrat e Kontrollit të Fluturimeve në Shqipëri

Shiko kapitullin (6.3.9) Kullat e Kontrollit dhe Njesite Teknike.

8.3.11 Zjarrefikeset dhe Ndihma e Pare

8.3.11.1 Kategoria e Sherbimit Zjarrefikes të Aeroportit

Në Aeroportin e Jugut, sherbimet dhe pajisjet e shpëtimit dhe të zjarrefikeses do të duhet të vendosen në mënyrë që organizatat publike dhe private të mund të jenë përgjegjës për sigurimin e sherbimeve të zjarrefikjes. Supozohet që "Zjarrefikesi" në këtë rast specifik të ndodhet brenda aeroportit.

Gjithashtu nenkuptohet se ato me siper do të përfshijnë disponueshmërinë e pajisjeve dhe sherbimeve për shpëtimin dhe automjete speciale për zjarrefikje.

8.3.11.2 Sigurimi i Nivelit të Mbrojtjes

- Standartet ndërkombetare specifikojnë që niveli i mbrojtjes i kërkuar në aeroport për shpëtimit dhe mbrojtje nga zjarri duhet të përshatet me kategorinë e vendosur e cila përdor parimet në seksionin 3) dhe 4), përjashtuar rastin kur numri i levizjeve të avionëve në kategorinë me të lartë të cilet përdorin normalisht aerodromin është më pak se 700 në tre muajt e njëpasnjëshëm me intensitetin më të madh të trafikut. Në këtë rast, niveli i mbrojtjes duhet të jetë konsistent me standartet aktuale. Duhet të merret parasysh që ulja dhe ngritje e avionit përbejnë një levizje.
- Niveli i mbrojtjes për aeroportin për shpëtimit dhe mbrojtje nga zjarri do të jetë i njëjti me kategorinë e aeroportit të përcaktuar duke përdorur parimet në seksionin 3) dhe 4) (ICAO-Aneks 14, Volumi 1).
- Kategoria e Aeroportit është përcaktuar sipas tabelës së mëposhtme, e cila bazohet në avionet me të gjatë të cilet përdorin normalisht aeroportin dhe gjatësinë e trupit të avionit. (Për të kategorizuar avionet të cilet përdorin aeroportet, gjatësia e tyre totale e më pas gjatësia e trupit të tyre u vlerësoan fillimisht).
- Nëse, pas selektimit të kategorisë me të përshatshme për gjatësinë totale të avionit me të gjatë, gjatësia e trupit të atij avioni është më e madhe se gjatësia në tabelë për këtë kategori (shiko Tabelën, kolona 3), kategoria aktuale për tu konsideruar për atë avion do të jetë kategoria e ardhshme më e lartë.
- Guida për kategorizimin e aerodromeve për qëllimet e shpëtimit dhe mbrojtjes kundër zjarrit dhe për sigurimin e sherbimeve të pajisjes dhe mbrojtjes ndaj zjarrit mund të sigurohet nga Manuali i Sherbimeve të Aeroportit.

Tabela 46 : Kategoritë e Aeroporteve për qellimet e shërbimeve dhe mbrojtjes kundër zjarrit

APT Kategoria	Gjatesia totale e avionit	Gjeresia maksimale e trupit të avionit
(1)	(2)	(3)
1	nga 0 m deri në <9 m	2 m
2	nga 9 m deri në <12 m	2 m
3	nga 12 m deri në <18 m	3 m
4	nga 18 m deri në <24 m	4 m
5	nga 24 m deri në <28 m	4 m
6	nga 28 m deri në <39 m	5 m
7	nga 39 m deri në <49 m	5 m
8	nga 49 m deri në <61 m	7 m
9	nga 61 m deri në <76 m	7 m
10	nga 76 m deri në <90 m	8 m

	Boeing B737/700	Airbus A320
Gjatesia	33.6 m	37.57 m
Gjeresia e jashtme e trupit të avionit	3.73 m	3.95 m

Ne lidhje me dy tipet e avioneve të cilet do të operojnë në Aeroportin e Jugut, në përputhje me rregullat ICAO, Airbus A320 është marrë si një avion kritik për llogaritjen e "Kategorisë së Shërbimeve të Zjarrefikeseve të Aeroportit".

Përgjate periudhave të planifikuara të reduktimit të aktivitetit, niveli i mbrojtjes në dispozicion nuk duhet të jetë më pak se ai i nevojshmi për kategorinë më të lartë të avionit, i cili pritet të përdoret aerodromin përgjate asaj periudhe pa konsideruar numrin e levizjeve.

8.3.11.3 Koha e Përgjigjes

Koha e Përgjigjes konsiderohet koha ndërmjet thirrjes fillestare drejtuar Shërbimit të Shpëtimit dhe Zjarrefikjes dhe koha kur mjeti i parë i përgjigjur është në gjendje të hedhë lëshojë lenden fikese në një shkallë të pakten 50% e normës së shkarkimit.

Qëllimi operacional i shpëtimit dhe zjarrefikjes është vendosur për të arritur kohën e përgjigjes prej dy (2) minutash dhe jo më shumë se tre (3) minutash në fund të secilës piste, si dhe në çdo pjesë të Zonës së Levizjes, me kushte optimale të shikueshmërisë dhe sipërfaqes.

8.3.11.4 Stacioni i Mbrojtjes Kunder Zjarrit

Stacioni i ri i MKZ do të ndërtohet me dy kate të ndara si më poshtë:

Kati Perdhe (pjesa e ajrit)

- Streha për mjetet zjarrefikese do të hapen kundrejt RWY dhe do të jenë të aksesueshme me dyer sektoriale automatike
- Parkimi i ambulancës dhe dhoma e Emergjencave të Shpëtimit
- Ofiçina;
- Lidhje vertikale me dyert e zjarrit dhe shtyllat emergjente metalike
- Ana e qytetit (ana e tokës)
- Hyrja;
- Kantina dhe kuzhina;
- Dhoma pushimi;
- Palester.

Kati i Për

- Akomodim për personelin e MKZ dhe pajisjet përkatëse me numrin e krevatëve të bazuara në turne;
- Kulla të vrojtimit të zjarrit;

Ndërtesa do të pajiset gjithashtu me një parkim automjetesh të rezervuar për personelin e autorizuar dhe një zonë manovrimi për pajisjet e zjarrefikeseve e ndërtuar nga prozektoret të posaçëm. Një strukturë metalike është mundësuar në të njëjtën zonë për vendosjen e rezervuarëve të ujit me një sistem të pershtatshëm të ngarkesës për nderhyrje të menjëhershme.

Pas saj do të ketë tub betoni me gjatësi të posaçme për larjen e tubave plastike. Ndërtesa do të pajiset me të gjithë sistemin e nevojshëm për të kryer funksionet specifike dhe për të akomoduar zjarrefikësit e turnit.

Struktura do të jetë me themele, kolona, trare me beton të përforcuar dhe dysheme me trare betoni të përforcuar si dhe mure.

8.3.12 Rezervuarët e ujit dhe zjarrit

Kapaciteti i rezervuarëve do të dimensionohet në hapat e mëtejshëm të planifikimit në raport me konsumin, i cili do të llogaritet për Njësi Trafiku bazuar në numrin e blloqeve të trafikut në terminal, zjarrefikeseve, depove të magazinimit, punishteve, streheve të automjeteve dhe ndërtesave të tjera, si dhe në praninë e njëkohshme të pasagjereve, personave shoqëruar/mikpritës, të punësuarëve në aeroportin, trupat e shtetit etj., në mënyrë që të përbejnë rezervën e nevojshme në mungesë të ujit të rrjetit. Po njëjloj e nevojshme do të jetë dhe rezervuari i akumulimit të ujit, i cili do të shërbejë si rezervë për zjarrin. Pozicioni i rezervuarëve mund të përmirësohet në raport me nevojat efektive të shërbimit.

8.3.13 Rezervuarët për mbledhjen dhe trajtimin e ujërave të reshjeve

Një sërë rezervuarësh për mbledhjen dhe trajtimin e ujërave të reshjeve është pozicionuar në perimetrin e fushës së aeroportit dhe gjithashtu në zonat e ndërmjetme, në mënyrë që shiu që bie në zonën e fluturimeve, sipërfaqet e shtruara, rrugët, catitë e ndërtesave të mund të rikthehet, pas heqjes së vajit dhe rërës dhe të rikthehet në ujë të pastër dhe të përdoret pjesërisht për ujitje në zonat e gjelbërta të aeroportit. Këto struktura do të jenë prej betoni të forcuara, të pajisura me inspektime dhe kontrolle të posaçme si dhe akses në cati për mirëmbajtje të nevojshme. Dimensionimi do të perfeksionohet me vone në hapat e mëtejshëm të planifikimit.

8.3.14 Stacioni Elektrik

Një stacion transformatori elektrik do të ndërtohet me energji elektrike me tension të mesëm që rrjedh posaçërisht nga të paktën dy stacione të jashtme në linjat e ndryshme, në mënyrë që nëse prishet një stacion nuk ndalon funksionimin e stacionit tjetër për të furnizuar me energji shërbimet e ndryshme të aeroportit. Në çdo rast, aeroporti do të ketë gjeneratore "pa pushim" dhe me "pushim të shkurtër".

Linjat elektrike do të mbahen brenda aeroportit nepermjet ndërtimit të tuneleve nëntokësore në përputhje me rregullat aktuale. Në rast se ka linjë ajrore ekzistuese që mund të ndërhyjnë me planet aeronautike do të merren masa për të kaluar në nivelin e sipërfaqes.

8.3.15 Pastruesit biologjikë dhe ujërat e ndotura në avion

Një rrjet i posaçëm grumbullues do të mbledhë të gjithë ujërat e ndotura të avionëve, të cilët do të transmetohen me anë të kanaleve në një pastrues biologjik për ciklin e plotë të trajtimit të ujit. Dimensionet e tyre do të përcaktohen në fazat e ardhshme së bashku me ato të trajtimit të ujit të ndotur.

Kujdes i veçantë do të kërket për ndërtimin e rrjetit të kanaleve nga ndërtesat në pastruesit duke i lënë tubat në një pjerrësi adekuate dhe të mbyllur në mënyrë të tillë që të shmangët çdo prerje apo demtim. Në këtë rast, uji i pastruar mund të derdhet në një sipërfaqe grumbullimi të përshtatshme ose pjesërisht për ujitjen e zonave të gjelbërta.

8.3.16 Akomodimi i Drejtorit të Aeroportit

AAC do t'i indikojë projektuesit ndertimin e mundshëm të mjedisit të akomodimit të Drejtorit të Aeroportit, vendndodhjen e tij, permasat dhe detajet e perfundimit, si dhe organigramen dhe strukturën funksionale.

8.3.17 Stacioni Elektrik për Kontrollin e Fluturimeve të Nates në Shqipëri

Furnizimi për sistemin AGL do të centralizohet në një stacion të dedikuar të Fluturimeve të Nates, ku do të vendosen të gjitha Njesitë Rregullore dhe diagrami imitues për kontrollin e saktë të çdo anomalie që mund të ndodhë.

8.3.18 Depot e Karburantit

Duke konsideruar lokalizimin e zonave të ekzaminuara për të identifikuar pershtatshmerinë e tyre për Aeroportin e Jugut u konstatua se mund të ketë veshtirësi në sigurimin e kamioneve të rezervuar për furnizimin me karburant të avionit, në rastin e kërkesës së pilotit të avionit. Për këtë arsye u predispozua ngritja e një depoje të karburantit të pajisur me rrota në një zonë sigurie në distancë nga ndertesa tjetër për të kontrolluar pastertinë të karburantit që do të bartet në kamionet e rezervuarëve dhe do të arrijë vendqendrimin e avioneve. Zona do të pajiset me një portë hyrëse dhe dalje, të ndara nga njëra tjetra, për të shmangur pengimin e levizjes së automjeteve hyrëse/dalje.

Zona e depos, e cila do të lokalizohet afër portës së doganës për të shkurtuar rrugën që do të bëjë rezervuari brenda zonës së aeroportit, do të mbyllet me muraturë me $H = 2.5$ m dhe do të pajiset me zyra dhe shërbime për të punësuarit. Zonat e manovrimit dhe rruget e brendshme do të përbehen nga beton i hedhur në mënyrë të pershtatshme me një pjerresë për të mbledhur çdo derdhje që mund të rrjedhë direkt në impiantin e vajit. Depoja e karburantit do të ndricohet nga kulla ndricimi, të cilat do të sigurojnë pamje të mira për çdo operacion që do të zhvillohet në të.

8.3.19 Ofiçina e Aeroportit

Për të shmangur joeficencën e automjeteve me probleme, të larguara nga shërbimi specifik për të cilin janë parashikuar, Aeroporti i Jugut do të pajiset me një ofiçinë, e cila do të lokalizohet në një ndertese të vecante e pajisur me të gjitha pajisjet për kontrollin e funksionalitetit dhe efikasitetin e automjeteve. Ofiçina do të jetë konstrukcion metalik dhe me panel sanduice të izoluar sic duhet. Dyerit do të hapen automatikisht. Për të shmangur problemin me shëndetin për operatorët që do të punojnë me dyer të mbyllura duhet të sigurohen dalje të pershtatshme për gazrat e automjeteve që do të nënshtrohen riparimeve/mirembajtjes. Gjithashtu do të ketë një gropë të vendosur për inspektimet e pjesës së poshtme të automjeteve apo ashensore me sisteme operative.

Kjo strukturë mund të përfshijë një rrjet për mbledhjen e ujit të ndotur apo për karburantet, vajin dhe për konvertimin e tyre në një sistem purifikues.

Ofiçina do të ketë të gjithë pajisjet e nevojshme dhe dhoma pushimi për të punësuarit.



8.3.20 Streha për Automjetet e Vendqendrimit

Streha për automjetet e vendqendrimit është një konstruksion i përbërë nga struktura metalike (kolona, trare) me panele sanduic dhe dyshe industrial me trashësi të posaçme për peshën e automjeteve të cilët do të mbrohen nga elementet. Pamja ballore e RWY do të pajiset me me dërrësues, ndërkohe që tre anet e tjera do të mbyllën me panele metalike të izoluar paraprakisht. Sistemi për të mbajtur temperaturën të pakten 8°C deri në 10°C në dimër dhe ndricimi për operimet e natës do të vendosen brenda. Do të ketë një karikues baterie për karikimin e mjeteve elektrike. Lartësia do të llogaritet në raport me automjetin me të lartë që do të pranohet (p.sh shkallet e avioneve, mjetet anti-ngjirje, gjeneratore 400Hz, kamionet me uje të pijshëm, kompresore, gjeneratore, traktoret shtytes-terheqes etj.

8.3.21 Magazina dhe Depozita

Nesë behet e nevojshme, në lidhje me shkallën e rritjes së qarkullimit të pasagjereve dhe levizjeve të avioneve dhe në baze të kërkesës për transportin e mallrave, disa magazina dhe depo që duhet të jepen me qira për individët ose organizatat private dhe duke gjeneruar kështu të ardhura për shërbimet e ofruara, ato mund të ndërtohen në fund të fazës së parë, pra deri në vitin 2022. Në aeroportet e tjera kësaj struktura jepen për një periudhë të caktuar (20-30 vjet) dhe pastaj kalojnë automatikisht në pronësi të AAC.

8.3.22 Zona e parkimit të automjeteve në vendqendrim

Në vijim me qëllimin e saktë të ruajtjes së një niveli të lartë të mbrojtjes dhe sigurisë së aeroportit, Master Plani parashikoi ndërtimin e një zone, të shtruar me konglomerat bituminoz dhe të lidhur drejtpërdrejt me vendqendrimin e avioneve, për parkimin e automjeteve që ofrojnë shërbimin për Linjat Ajrore kur ato nuk janë në përdorim. Hapësira e parkimit do të lejojë operatorin e vendqendrimit për të ditur, bazuar në vendndodhjen e avionit, pozicionin e automjetit të kërkuar dhe kohën e nevojshme për të arritur në vendin e punës, duke shmangur kështu harxhimin e kohës dhe rritjen e efikasitetit të shërbimit.

8.3.23 Magazina e Mirembajtjes

Në lidhje me shtrirjen e rritjes së trafikut të pasagjereve dhe avioneve, në fund të fazës së parë mund të ndërtohet një depo për pjesë rezerve ose për punë të rregullt të mirembajtjes së punëve civile dhe të sistemeve elektrike dhe mekanike. P.sh në 2022. Kjo struktura do të sigurojë operacione të menjehershme me kursime të konsiderueshme kohore krahasuar me kërkesat për punë nga ofruesit e jashtëm private.

