



Majlinda Buji

Kryetari i Bashkisë

Miratohet :

RELACION TEKNIK

NDERTIMI I ROTONDOS MARINEZ

OBJEKTI: SISTEMIMI I AMBIJENTIT PARA SHKOLLES DHE

DREJTORIA E PLANIFIKIMIT DHE ZHVILLIMIT TE TERRITORIT

BASHKIA ROSKOVEC



OBJEKTI: SISTEMIMI I AMBJENTIT PARA SHKOLLËS DHE

NDERTIMI I ROTONDOS MARINEZ

1. TË PËRGGJITHSHMË

Zona e projektit shtrihet në zonën jugore të Shqipërisë në qarkun e Fierit, në bashkinë Roskovec.

Pozita gjeografike e këtij rajoni vlerësohet si shumë e favorshme për zhvillimin e tij ekonomik, e cila lidhet me faktin se rajoni tradicionalisht ka shërbyer si zonë me prodhim të lartë bujqësor dhe blegtoral për tregun vendas dhe eksport.

Projekti përmban sistemin dhe shttrimin me asfaltobeton të rrugës NR.3, Fshati Velmish, me gjatësi të përgjithshme 720 ml.

Kjo rrugë është pjesë e sistemit rrugor të gendrave të banuarave të fshatit Velmish, të Bashkisë Roskovec, Qarku Fier. Si rrugë urbane është e shtruar me shtrese zhavorri ose cakelli.

Kesaj rrugë i mungon sistemi i disiplinimit të ujrave të bardha dhe veprat e artit të nevojshme. Gjendja aktuale e rrugës veshitëson qarkullimin normal të banorëve të zones dhe të ekonomisë se zones sidomos me nxjerrjen në treg të prodhimeve bujqësore.

Sistemi i rrugës do të kushtëzojë gjithë zhvillimin e aktivitetit urban, përmirësimin e gjëndjes së rrugëve në nivel lokal dhe një pjesë të mirë të reduktimit të ndikimeve negative të zones përreth.

a. Kushtet klimatike të zones

Rajoni dallohet për kushtet e tij specifike lidhur me klimën dhe hidrografinë. Kështu, në dallim me rajonet e tjera të vendit ky rajon ndodhet kryesisht nën ndikimin e klimes me tipare kontinentale. Kjo klimë gjëen pasqyrimin e vet edhe në pasurinë ujore të rajonit, e cila përfaqësohet me forma të ndryshme të saj, si: liqene, lumenj, bimesi natyrore etj.

Klima e rajonit me tipare kontinentale kushtëzohet nga lartësia e tij mbi nivelin e detit, lartësia nga deti etj. Një klimë e tillë ben që rajoni të dallohet për dimrin mesatar dhe verën e nxehte. Te gjitha parametrat e klimes flasin për karakterin e saj kontinental. Kështu temperaturat mesatare të ajrit lekunden 10°C në dimër rreth 30°C në verë.

Regjistrimi i reshjeve në përgjithësi është në teresi i karakterit mesdhetar, por në krahasim me rajonet e tjera të vendit nuk verëhet shpërpjesim i madh në renien e reshjeve gjatë stinëve të vitit. Kështu në verë që është shtesa me e thate e vitit bien mesatarisht 13% e reshjeve vjetore, ndërkohë që në rajonet e tjera gjatë kesaj periudhe bien me pak ose pothuajse aspak reshje.

Rajoni përshkohet nga lumi Seman por ka disa burime artificiale ujore në formën e rezervuarëve të cilat përdoren për qëllime të bujqësisë.





Projekti për rikonstruksionin e kesaj rruge do i japë mundësi këtij komuniteti, të kenë akses më të lehtë, një mjedis më të pastër, një vizualitet më të mirë. Ky projekt do të rigjenerojë një zonë të rëndësishme per banoret, dhe do ta kthejë këtë fshat në një vend me të frekuentueshem. Duke funksionuar si një zonë te asfaltuar, te shtruar me trokuare dhe te gjelberuar, ky vend do të ketë aksesibilitet per mjete te ndryshme dhe per kembesoret. Përfitimet sociale dhe shendetesore janë të konsiderueshme.

Përfutur

Mbeshetur ne te dhenat arkivore te studimeve te shumta gjeologjike hidrogeologjike, gjeofizike dhe ne vrojtimet e rikonjucionit te kryer po japim disa te dhena per kushtet gjeologjike inxhinierike te gjithe trasese sipas llojeve formacionale dhe disa tregues fiziko – mekanike teorike apo te dhena nga studimet e perendura me sipër.

Themlet e rruges, gjate gjithe gjatesise, jane ndertuar nga gakejll apo konglomerate me mbushje zhavorri.

c. Gjeologjia e zones

Kjo rrugë është kryesore në lidhjen e zones rurale me ate urbane.

Sistemin i kesaj rruge do te beje te mundur lehtësimin e qarkullimit te banoreve te zones . Ndikim per ambjentin pervec gazrave te automjeteve qe shkaktojne ndofje te ambjentit, kane edhe pluhurat qe shkaktohen nga ndertimet qe ne kete zone po ecim me ritme te shpejta.

Rruga është e shtruar me shtrese zhavorri ose gakejll.

b. Kushtet ambjentale te zones

Klima e Rajonit Jugor vleresohet optimale per zhvillimin e veprimtarise bujqesore ne te, sidomos per kultivimin e disa kulturave bujqesore, si: perime, drithera, bime industriale, frutikulture etj.

Rajoni dallohet per shumellojshmeri te botes bimore e shtazore. Pothuajse te gjitha kate bimore te vendit tone jane te perfaqesuar me bimesine e tyre, shkurret, dushqet. Siperfaqet me te medha te tyre mbulojne zonat kodrinore kurse ne fushore bimesia natyrore është zvendesuar ne pjesen me te madhe nga ajo e kultivuar.

Ne brendesi te kesaj bote bimore rriten lloje te ndryshme kafshe dhe shpende te egtra. Rezervate te rendesishme perbejne basenet ujore ku rriten lloje te ndryshme peshqish.

Parashikime në projekt:

Aktualisht në rrugën e Cezmës është gjendje të mirë, me trotuar ekzistues në anw e saj me sistem KUB dhe me shtresë cakelli por rruga ka nevojë për rikonstruksion për të ndaluar amortizim të mëtejshëm dhe për të ofruar akses për banorët e zonës, në këtë fazë do të nivelohet rruga dhe do të mbushen gropat me cakwll ku ka nevoj për gjat gjatw gjatwsisw sw saj , do të bëhen punime shtresash stabilizant(5cm) dhe binder me zall lavatrice(4cm). Gjatësia e rrugës është 720m

Qëllimi i rehabilitimit:

Asfaltimi i kesaj rruge do të krijojë lehtësimin e aksesit si për automjetet, edhe për kembesoret , dhe gjithashtu do të shqerohet me kullim të ujrave të shiut. Krijimi i hapësirave të jashtme të sistemuara do t'ju krijojë mundësinë për qëndrim më të kënaqshëm, rrugën e cilësisë së ajrit dhe përmirësimin e marrëdhënive sociale midis komunitetit. I gjithë investimi ndikon terthorazi në ekonomine lokale sepse burimi kryesor i të ardhurave të tyre është tregtimi produkteve bujqesore dhe blegtorale. Tregtia përmirësohet me lehtësimin e aksesit.

2. KERKESA TE DETYRES SE PROJEKTIMIT

Projekti është hartuar në baze të detyres së projektimit, hartuar nga Bashkia Roskovec.

Detyra e projektimit kerkon qe të kryhen punime per rikonstruksionin e rruges NR.3, Velmish. Realizimi i ketij objekti kerkon kryerjen e disa sherbimeve te nevojshme si:

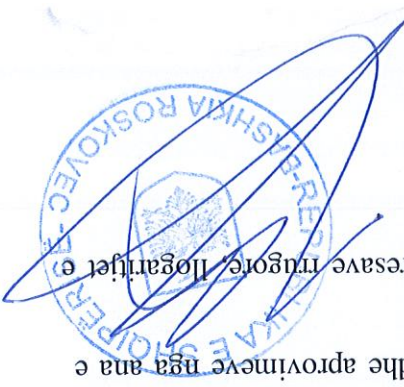
o Studimin e gjendjes aktuale, se bashku me rilevimin e rrejetit ekzistues dhe intererencave të ndërprerjes (ajrore dhe nentokësore) që do të paraqiten në planimetri dhe gjeoreferuarat të

infrastrukturave, të zhvilluara e të azhornuara deri në gjendjen finale të ndërhyrjeve, në mënyrë të tillë që të na lejojë në të ardhmen një menaxhim sa më racional dhe eficient të sistemit të infrastrukturës.

o Hartimi dhe përgatitja e planit për sigurinë fizike të punetoreve.

o Hartimi i dokumentacionit për kërkesat e autorizimeve dhe aprovimeve nga ana e zyrave shtetërore të nevojshme.

o Raportin Teknik (masat e parashikuara, llogaritjet e shtresave rrugore, llogaritjet e statike, llogaritjet hidraulike.



- o Planimetrie e Rruges dhe ate te rrjeteve Inxhinierike, Profilat Gjatesore, Profilat Tertiore, Prerjet Tip, Detajet, Veprat e Artit dhe Detajet e Rrjetit Inxhinierik.
- Preventivin perkates me gnimet mesatare te miratuar me VKM.

PARAMETRA E KERKUVARA PER PROJEKTIN

Ne Termat e Referencës është kërkuar rikonstruksion i rruges ekzistuese duke ju bere permiresimet e mundshme duke u mbështetur ne kategorine e rrugeve sipas Kushteve te reja te Projektimit. Sipas Kushteve te reja te Projektimit dhe standarti CNR rrugët e projektuar do te plotesojë keto parametra.

- Gjeresi rruge 4 m.

- Shpejtesi te projektuar 35 km/ore.

- Intesitet trafiku 50 – 100 automjete njesi

- Rrezet minimale respektive do te jene:

20m.

Varianti i propozuar mbi aksin e trasese

Nga vizita ne vend, nga analiza e horografise mbi bazen hartografike 1:25,000, te fotove

satelitore, aksi i rruges do te ruaje ate ekzistues duke i bere permiresime te nevojshme

gjeometrike, permiresimin (rritjen) e rrezeve te kthesave, eliminimin e kthesave te shpeshta duke

krijuar segmente me te drejte. Kjo do arrihet duke eliminuar nje sere hundash dhe gropash te

vogla. Ky permiresim do rrisi dukshem elementet e sigurise rrugore, levizjen komode te mjeteve.

Projektimi struktural e shtresave rrugore

- Ne zonen ku kalon segmenti rrugor kemi Injesi gjeomorfologjike,rruge fushore .

- Llogaritjet e shtresave rrugore jane bere mbi bazen e Raportit Gjeologo-Inxhinierik si dhe

duke pasur parashysh qe formacionet e mesiperme kane kushte gjeoteknike te ndryshme.

- Dimensionimi i shtresave dhe verifikimi i tyre eshte bazuar ne "Metoden gjysem

empirike e Deformacioneve" si dhe ne "Guide for Design of Pavement Structures" -

1993.

- Karakteristikat paraprake ku jemi bazuar jane:

- Trafiku konsiderohet "i mesem": 20-25x106 AADT ne jete gjatesine 15-20 vjecare te

rruges.

- Ulja elastike e lejuar, jo me shume se 81/100 mm:

- Moduli i elasticitetit sipas formulas qe perdoret ne kete metode eshte:

- $E_H = 68 (\log R_{15} + 1) \text{ Mpa}$ (1)

- Ku R_n eshte intesiteti dimensionues i trafikut per periudhen 15 deri 20 vjecare.

- Shtresat e reja me mbulose asfalti jane dimensionuar ne baze te teorise se elasticitetit

me deformim elastik te lejuar nen rroten e automobilit.

- Deformami elastik i lejuar nen rrote me peshe $P=5$ ton percarktohet me formulen empirike:

0.285

- $S_{lej} = \text{----- cm}$ (2)



- Lg R15 + 1

- Mjeti njesi eshte mjeti me ngarkese ne aksin e mbrapem 10 ton ngarkese aksin, ngarkese

P=5ton ne gfitin e rotave dhe presion specifik p=0.6Mpa dhe sipërfaqe kontakti te perarert rrethor me D=32.6cm.

- Nga 20 deri 25 % mjete te renda qe meren ne konsiderate, ose rreth 100 mjete njesi me ngarkese aksin 10 ton ne aksin e dy drejtimet ose:

- Treguesi i rritjes vjetore fl:

- $fl=(1+p/100)m$

- Ku: p- rritja vjetore, per rrasin tone i=6%

- $fl=(1+6/100)7=1.5$

Koeficientet e shtresave:

- Shtresa baze = 0.10

- Shtresa e nenbaze = 0.20

- Faktori i drenimit, $m_i = 1.0$.

A. Paketa e shtresave do te jete:

Shtresa e themelit h3 do te jete nje shtrese rere bituminoze material me nje trashesi 100 mm.

C. Nenshtresa (subgrade)

- stabilizant me trashesi

10cm

Ne rrasin e germimeve:

Te kete te pakten 10 cm material gacell guror qe ose gacell natyral malor, me permbytje argjile jo me shume se 10 % . Ky do te perdoret vetem kur do te konstatohen formacione te dobeta, ne rrasin e tabanit eshte i ulët, me permbytje dherash te lidhur apo kushte te veshtrira hidrologjike.

- Ne rrasin e mbushjeve:

Vetem ne rrasin e ndertuar me dherra nga germimet apo dherra te tjera gfarado, kur nuk do te arrihet CBR 2.5%, te pakten 10 cm trashesi, shtrese me material si ai i lartepermenduri dhe me te njeten cilesi.

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

$$SN = a_1 D_1 + a_2 D_2 + a_3 D_3 + a_4 D_4$$

D_1 maku, efi:eshte ne mm.

eshte per tu shenuar qe ekuationi i mesiperem nuk ka nje zgjidhje te vetme d.m.th ka shume kombinime te shtresave te shtrasesave qe japin zgjidhje te kenqshme.

3. RAPORTI TOPOGRAFIK



Drejtoria e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, Bashkia Roskovec ka kryer matjet topografike për të gjithë rrugën.

Pikat dhe koordinatat konkrete ku ne kemi vendosur bazën e instrumentit tonë janë të dhëna në planimetritë perkatese.

Saktësia e realizuar në matje me instrumentin tonë është +/- 1 cm në plan dhe +/- 1,5 cm në kuotat për një rreth me rreze 5 000 metra (ose diametër 10 000 metra). Kjo saktësi është e mjaftueshme për kërkesat teknike të projektit.

~~Në të gjithë zonën e rrethuar ne kemi vendosur disa pika të forta me gozhdë betoni dhe kunjë hekuri të cilat do të shërbejnë gjatë zbatimit të projektit (pikat poligonale).~~

Këto pika poligonale u shfrytëzuan njëkohësisht për gjithë rrethimin e zonës.

Koordinatat planimetrike dhe altimetrike të këtyre pikave janë të paraqitura në fletët perkatese, si dhe ne një tabelë të përmbledhur.

Vendi ku do të ndërtohet objekti është ne pronesi të Bashkisë Roskovec. Rilievi është realizuar ne kete menyre:

Si fillim qe ne momentin e pare është bere rikonjicioni i zonës dhe është vendosur per menyren e

kryerjes se ketij procesi. Duke menduar qe te dhenat topografike do te jene sipas rryjetit koordinativ sheteror është filluar me grumbullimin e materialeve te nevojshme per transformimin e te dhenave

tona ne kete rryjet. Keshu nga hartat 1:25 000 te zones janë identifikuar pikat e triangolacionit Shqiptar dhe janë marre te dhenat nga Instituti Topografik Ushtrarak per keto pika si dhe listen e reperave dhe te markave ne kete zone. Me pas është zhvilluar një rryjet poligonal i mbeshetur ne keto pika dhe duke

perdorur instrumentin. Me instrumentin është ndertuar një rryjet trekendeshash per te llogaritur

koordinatat e pikave te poligonit ne menyren me te sakte te mundur. Llogaritja e pikave poligonale te matura me instrument per çdo pike është skicuar një vizatim per te treguar vendndodhjen e pikës ne

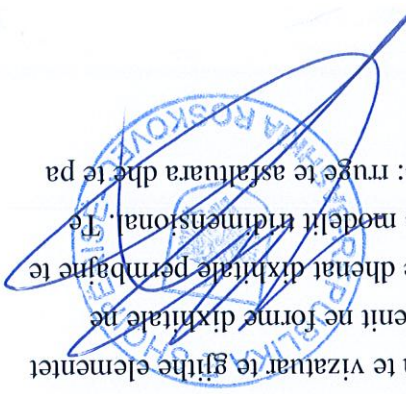
lidhje me objektet fikse dhe e shogëruar me fotografi dixhitale, kjo do te perbejë monografine e pikave poligonale.

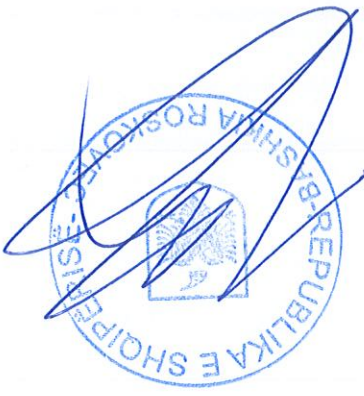
Gjithashtu janë fiksuar ne terren pikat fikse te fillimit dhe te mbarimit te rruges si dhe pika te tjera te rendesishme qe janë gjykuar te domosdoshme.

Te gjitha pikat e rrethuar ne terren janë te regjistruara nga ana jone. Pikat e regjistruara ne terren janë transferuar ne kompjuter me programet e realizuara perkatesisht per kete proces. Me vone te gjitha pikat janë perpunuar dhe u be krijimi i hartes dixhitale ne shkalle reale ne kompjuter. Ne terren janë rrethuar te gjitha pikat karakteristike per te pozicionuar te gjitha detajet. Rendesit te vegante i është kushtuar pozicionimit te detajeve si: ndertimet e ndryshme civile, elementet e infrastruktures,

(rrjeti elektrik, telefon, ujësjellës) etj. Programi qe është perdorur ka te vizuar te gjithë elementet planimetrik. Te dhenat finale janë "file" dwg si dhe një Model i Terrenit ne forme dixhitale ne

formatin DXF per projektimin e rruges me programet perkatese. Te dhenat dixhitale permbajne te gjitha linjat e ndërprerjes se terrenit per një ndertim shume te mire te modelit tridimensional. Te gjitha detajet topografike janë te pranishem. Ndermjet te tjerave janë: rruge te asfaltuara dhe te pa





Drejtoria e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, Bashkia Roskovec ka kryer vërtetimet dhe matjet e duhura për vlerësimin e kushteve gjeologjike të trasës së rruges dhe të zonës në përgjithësi ku shtrihet objekti me objektiva për të përcaktuar gjendjen fiziko-gjeografike, vërtetimet e sipërfaqes së trasës si gjendja e përgjithshme, vërtetimet, shkarjet, funksionimi i veprave të artit ekzistuese dhe influenca e fenomeneve të reja gjeologjike.

Përcaktimin e trashësive së themelit të rruges dhe ndërtimit të rrugës, paraprakisht, përcaktim të vetitë fiziko-mekanike teorike të truallit në thellësi.

Për vërtetimin e shkallës së njohjes së trasës ekzistuese dhe karakteristikave gjeologjike dhe gjeologjiko-inxhinierike me të plotë, krahas vërtetimeve në terren, u studiuan materialët me të fundit gjeologjike e gjeologjiko-inxhinierike të arkivave të rajonit, në mënyrë të detajuar përreth trasëve të rrugëve ekzistuese.

Rajoni i studimit ndodhet në Shqipëri dhe administrativisht i përket Rrethit të Fierit

4. RAPORTI GJEOLGJO - INXHINIERIK

pranishme në hartën e krijuar.

shërbimet e ndryshme urbane, kanale dhe rrethime sipërfaqesh etj. Të gjitha pikat e matura janë të asfaltuara, trotuare dhe kune, shtepi dhe mure mbajtës, peme, pusetë ekzistuese dhe të gjitha



Kushtet gjeologjike - inxhinierike të trascese së rruges janë të mira dhe shume të mira. Rajoni nuk dallohet për sizmitet aktiv, problematik për infrastrukturën rrugore.

- Peshë volumore 1.85 - 2.54 gr/cm³
- Këndi i ferkimit të brendshëm 16° - 24°
- Kohëzimi 0.13 - 0.90 kg/cm²
- Ngarkesa e lejuar 1.6 - 1.8 kg/cm²

shkëmbinjtë variojnë si më poshtë:

Themel e rruges, gjatë gjithë gjatësisë, janë ndërtuar nga gaku apo konglomerate me mbushje zhavorri. Sipas të dhënave teorike, tabelore, treguesit kryesorë fiziko-mekanike të këtyre

studimet e përmendura më sipër.

Mbështetur në të dhënat arkivore të studimeve të shumta gjeologjike hidrogeologjike, gjeofizike dhe në vërtetimet e rikonjicionit të kryer po japim disa të dhëna për kushtet gjeologjike - inxhinierike të

laboratorike, për përcaktimin e vetive fiziko-mekanike të dherave dhe të formacionit rrënjësor.

ndërtimit. Për vlerësimin dhe realizimin e programit u kryen punime zbulimi dhe punime

inxhinierik të zonës dhe të parametrave projektues të formacioneve që gjenden në sheshin e

mostfunksionimin normal të tyre. Studiimi gjeoteknik duhet të konsistojë në vlerësimin gjeologjiko-

sipërfaqe teknike në sipërfaqe, si dhe për evidencimin e shkakëve dhe të pasojave që lidhen me

Duhet të përbëjë gjithashtu një nga kushtet bazë për zhvillim të qëndrueshëm dhe afat gjatë të çdo

rajonizimi gjeologjiko-inxhinierik.

klasifikimi gjeoteknik i shkëmbinjtë (të butë, mesatarisht të fortë, të fortë, etj.);

tipizimi i prerjeve litologjike;

brendshëm, etj.);

vetitë dhe vegoritë e dherave (peshë specifike, masë volumore, kohezion, kënd i ferkimit të

Njohta dhe vlerësimi i parametrave gjeoteknik si:

ku kalon traseja është i thjeshtë, si nga lartësia gjeologjike dhe nga pikëpamja tektonike.

Gjeologjik Shqiptar dhe në vërtetimet e rikonjicionit të kryer, dallojmë që ndërtimi gjeologjik i zones

Mbështetur në Hartën Gjeologjike në Shkallë 1:25,000 të ndërtuar vitet e fundit nga Sherbimi

5. RAPORTI HIDROLOGJIK

KRITERET E LLOGARITJEVE HIDROLOGJIKE DHE KLIMATIKE

Kriteret e llogaritjeve do te mbajne parasysht standartet te vendit por pa shmanangur standartet nderkombetare te pranuar. Prurja maksimale llogaritese Q 100 dhe niveli i ujit llogaritese H100.)

me peridhde perseritje nje here ne 100 vjet)

Siguria e llogaritjes se urave dhe te tombinove per prurjet maksimale jane: 1 per qind (nje here ne 100 vjet) dhe per tombinot 2 per qind (nje here ne 50 vjet).

Ky raport shpreh shkurtimisht kriteret e projektimit hidrologjike, kontrollin e Urave , tombinove, drenazhit dhe projektin e drenazhit ne programin e rrugeve.

KRITERET E PROJEKTIMIT

Strukturat dhe urat e propozuara per programin e rrugeve jane ne pergjithesi mesatare dhe te vogla . Brenda programit nuk ka struktura te medha dhe rralle zona ujembledhese jo me shume

se 20 km². Per tombinot eshte zgjedhur nje peridhde projektimi prej 50 vjetesh ,per ura te rejaduke perdorur projektin 100 vjecar te largimit te ujrave te shiut.

DIREKTIVA TE METEJSHME PROJEKTIMI

Strukturat ekzistuese te drenazhit jane per tu perdorur ne maksimum

Permblyja e pronave dhe tokave bujqesore nga ujrart qe nuk absorbohen nga toka e ne rruge

duhet te evitohen ose te mbahen ne minimum .

Kanallet ne secilen ane te rruges jane dhene ne prejje ose ne kuoten e tokes:

Kanali eshte dhene ne pjesen e ndare ku rruga eshte ndare ne faqe, preferohet tombino betoni.

Kanallet buze trotuarit duhet te evitohen ne rrepiqe , seksionet e kurbezuara si

forca gravitacionale do ta shtyjne ujin jashte kanaleve dhe pergjate rruges .

Kur shpejtesia e rrjedhjes eshte me e madhe se 1,5 m/s rekomandohen tombino te mbuluara.

Kushiti strukturor i tombinove te shqyrtuara ka perdorur kriterin kryesor mbaj –riparo –

zevendeso - perforco. Kudo qe ka gene e mundur eshte rekomanduar riparimi i strukturave

ekzistuese, edhe kur kane gene per tu riparuar tubat hyres dhe shkarques te kanaleve. Nga

ana tjeter, shpesh rekomandohet zvendesimi i kanaleve plotesisht te bllokuar pasi ato

mund te shkaktojne dem te konsiderueshem dhe se mund qe te rishfaqet lehtesisht,

bllokimi.

Kanallet anesor dhe shkarquesit siperrfaqesore jane zgjedhur duke u bazuar mbi pajisjet ekzistuese dhe nevojtes hidraulike te seksioneve te rruges.



6. VLERESIMI I NDIKIMIT NE MJEDIS

Qëllimi i Projektit

Qëllimi i projektit : "Rikonstruksion i rruges se Cezmes" fshati Velmish, konsiston në përmirësimin e infrastrukturës rrugore të ketij komuniteti, pjese e Bashkise Roskovec, Qarku Fier nëpërmjet Sistemimit të 720 m rruge si dhe punime vepra arti.

Vendndodhja e Projektit

Projekti shtrihet në një hapësirë gjeografike të Bashkise Roskovec midis hapësirave rurale.

Përshkrimi i gjendjes aktuale

Zhvillimet e vullshme që ka marrë zona ne vitet e fundit për arsye të migrimit të brendshëm të popullsisë dhe vendndodhjes se saj ne një pozicion kyc, rritja e shpejtë e popullsisë, specifika dhe rritjei i amortizuar i infrastrukturës bën të domosdoshëm ndërhyrjen per sistemim e rruges NR.3, fshati Velmish.

Kërkesa për VNM (Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis)

Një Vleresim i Ndikimit në Mjedis është një proces i nevojshem studimi që përdoret për të identifikuar impaktet negative dhe pozitive të aktivitetit të Projektit. Studimi përfshin identifikimin e impakteve potenciale që vijnë si rezultat i implementimit të aktivitetit si dhe masat monitoruese dhe përmirësuese për të eliminuar/reduktuar efektet negative. Përgatitja e VNM përfshin pjesëmarrjen e të gjithë aktorëve në projekt (administratorët lokalë, të zgjedhurit e Pushtetit Lokal, banorë të zonave që preken, pertituesit, kompanitë e desinjimit, financuesit dhe menaxheret e aktivitetit).

Ndikimet e mundshme në Mjedis

Ndryshimet e regjimit ujor

Në zonën e ndërhyrjes me sistemimin e rruges ka disa takime me trupat ujore: kanale kulluese, ujtise, ujësjellësa të fterë, ujëmbledhësa per ujitje, por duke qenë se kjo ndërhyrje eshte ne drejtimin pozitiv te përmirësimit te kushteve te mjedisit ateherë edhe ndikimi negativ është pothuaj zero. I vetmi kërcënim konsiston në faktin se gjatë ndërtimit do të këtë procese të cilat ndikojnë në cilësinë e ajrit.

Shpyllëzimi

Dëmtimi i vegjetacionit pyjor, livadhor dhe shkurrreve mesdhetare sidomos në disa zona është faktor grrregullues mjaft i rrezikshëm. Megjense ndërhyrja ne infrastrukturë ne fshatin e përmendur me lart behet ne rruget ekzistuese nuk do te ketë cenim te vegjetacionit pyjor apo shkurror.



Prishja e te mbjellave

Eshte pergjegjesi e Pushtetit Lokal perkates te siguroje "te drejten e kalimit" per te mos penguar vazhdimin e punimeve dhe per te zburur ndonje dem ekonomik, qe mund t'ju shkaktohet banoreve. Ne rastin konkret nuk kemi demtim te te mbjellave pasi rruga eshte ekzistuese.

Ndikimi ne ujerat sipertagesore

Nga veprimtaria e ndertimit te rruges, sigurimit te inerteve dhe e transportit, pritet qe te ketë shtim te sasive te materialit pluhuror dhe kokrrizor. Gjate reshjeve te shiut një pjesë e këty materialit, si edhe e tokës së shkretët ka për t'u shpëlarë dhe përmes rrjedhaves te perkohshme do te kalojë në perrenjtë/kanalet e zones përrreth duke rritur përmbajtjen e lëndëve pezull të ujërave të tyre. Një pjesë tjetër e këtyre materialeve do te transportohet nëpërmjet sistemit të garjeve me anën e ujit të infiltrimit në thellësi të shkëmbinjve gëlqerorë.

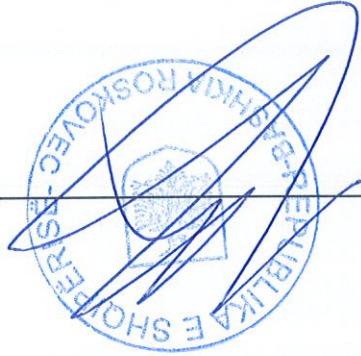
Segmenti i rruges qe do te shtrihet eshte mbi trase ekzistuese dhe punimet e parashikuara per te nuk do te ndikojne ne ujerat nentokesore.

Ndofja e ujërave sipertagesore pritet te ndodh kryesisht nga shpëlarja e ambjentit përrreth, ku këto ujra do te derdhen në një kanal lagunazhi. Per këtë do te merren disa masa zbutëse për rehabilitimin e këtyre ujërave. Në këtë kanal do te maten nivelet e ndotësve prej vajrave, duke normalizuar në nivelet e ujërave industrial dhe në këtë moment ato derdhen pa problem në det. Sig është përmendur në lartë, gjate procesit te ndertimit çlirohen gjithashtu tymra djeqjes si: COV, CO, SOX, PM10. Në tabelën e mëposhtme jepen pajisjet e ndertimit te standarte qe do te perdoren si sasite e gazrave qe këto pajisje potencialisht shkaktojne në atmosferën, ku punojne. Eshtë plotësisht e mundur te verësohet numri dhe tipi i pajisjeve, qe do te përfshihen në realizimin praktik, duke u bazuar në publikime te ndryshme dhe në zgjatjen e peridhës së përdorimit.

Disa masa zbutëse për zvogëllimin e ndikimeve në reduktimin e çlirimeve të fazës së ndertimit

<i>Fryshmëria</i>	<i>Masa zbutëse</i>
70%	Realizimi sa më shpejt qe të jetë e mundur i shtimit të rrugëve të brendëshme
60%	Larja e rrugëve të pista dhe të sheshëve të ekspozuara të ndertimit gjate stinës së thatë
60%	Ujita e grumbujve të inerteve në mënyrë periodike
65%	Përdorimi i hinkave për shkakimin e materialeve
Sipas fazës	Kufizimi i shpejtësisë së mjeteve të rënda të transkompleks turistikit

Këto çlirime dhe ndikimet e tyre mund të konsiderohen të neglizhueshme, duke pasur parasysh kohëzgjatjen e kufizuar të fazës së ndertimit.



Te dhëna mbi gjirimin e gazeve nga makineritë e ndërtimit

<i>Paqisja</i>	<i>CO</i>	<i>COV</i>	<i>NOx</i>	<i>Soxëgh-</i>	<i>Dust</i>
<i>ëgh-¹ç</i>	<i>ëgh-¹ç</i>	<i>ëgh-¹ç</i>	<i>ëgh-¹ç</i>	<i>ic</i>	<i>ëgh-¹ç</i>
Makinë shtirim, Eskavatorë dhe buldozier me rrotë gome, Ekskavatorë të vegjël me rrotë Autobotomere, Rul, Autoving, Kamion, Traktor me rrotë gome Autobot	816.81	86.84	1889.1	206	116
Ving, Grup gjeneratori, Kompresor ajri, Saldatrice, Çekig pilotash	306.37	69.35	767.3	64.7	63.2

Ndikimet nga zhurmat

Zhurmat do të shkaktohen kryesisht nga lëvizjet e makinerive gjate proceseve te ndryshme te kryerjes se punimeve ne segmentet rrugore dhe transportit të materialëve. Ndikimi i zhurmave në faunën e zonës mendojmë që nuk do të jetë e madhe.

Lëvizja e automjeteve e përqëndruar në një interval dite kohor janë një burim zhurme, por me kohëzgjatje të rendit të milisekondave. Nivelet e zhurmës së krijuar nga lëvizja e automjeteve me llogari teoritike mbërtijnë në fshat me vlera rreth 40-50 dB(A), por jo më të mëdha. Në rastin e punëtorëve të këtyj aktiviteti, kjo zhurmë i kalon kufijtë e lejueshme të ekspozimit profesional prej 65dB(A) për 8 orë ekspozim të vazhdueshëm gjatë javës 40 orësh të punës. Lëvizja e shpejtë e makinave për uljen e ekspozimit ndaj zhurmave në njësi kohe nuk mund të realizohet, për shkak të rritjes së riskut për aksidente dhe gjenerimit më të madh të pluhurave edhe në rast se rruga është e asfaltuar. Pra, niveli i zhurmave të këtyre mjeteve llogaritet në vlerat 75-85dB(A)

Ndikimet nga pluhuri në cilësinë e ajrit

Pluhurat që dalin nga proceset e ndërtimit, si dhe shkarrimi i gazrave të makinave janë burimet e mundëshme të ndodjes së ajrit, të cilat mund të rrisin përqëndrimin e materialëve të imta në të. Pjesa më e madhe e pajisjeve do të operojë në një ambient të hapur, me një dispersion të madh, për shkak të rrymave dhe errave. Ndikimi në ndodjen e ajrit, pra mund të konsiderohet i lartë. Çështja që ka nevojë për masa zbutëse është ndodja (pluhurat dhe gjirimet), që lidhen me kamionat vetë-shkarues, që transportojnë material nga gurorja.

Standardet e cilësisë së ajrit dhe shkarrimet ndotëse në mjedis

<i>Ndotësi</i>	<i>Autoriteti</i>	<i>Vjetore</i>	<i>24h MAX</i>	<i>Ditore</i>	<i>Vjetore</i>	<i>24h MAX</i>	<i>Ditore</i>	<i>NOx</i>	<i>Orare</i>
<i>Vlerat mesatare të elementeve ndotëse</i>									
<i>SO₂</i>									
		<i>Vjetore</i>	<i>24h MAX</i>	<i>Ditore</i>	<i>Vjetore</i>	<i>24h MAX</i>	<i>Ditore</i>	<i>NOx</i>	<i>Orare</i>
BANKA BOTERO		0.10	0.5 (jashë)	1.0	0.05	-	0.05	0.05	-
E				(brënda)	ppm				
SHBA		0.02ppm	0.1ppm	0.14	0.05	0.05	ppm		
		ëag	ëag	ëag					
		0.03ppm	0.5ppm						
		ëbç	ëag						





Nga studimet e kryera mbi popullsinë e zonave të ndotura është vënë re rritje e sëmundshmërisë me kalimin e kohës. Këtu mund të përmendim pneumoninë, bronkitin, tuberkulozin dhe sidomos, ato të rrugëve të sipërme të frymëmarrjes, siç janë rihinitë, faringjite, otitë etj.

- sëmundje të aparatit të frymëmarrjes, etj.
- azma bronkiale;
- bronkiti kronik;

në këto sëmundje:

në përbërje azotin ushtrinë veprim toksik në rrugët e thella të frymëmarrjes. Efektet patohologjike të gazeve shfaqen Këto japin efekte të dëmshme në rrugët e sipërme të frymëmarrjes, për shkak të tretshmërisë së tyre. Gazet, që kanë veprim të organizëm. Ndërmyjet gazeve, që ndotin atmosferën mund të përmendim CO₂, CO, SO₂, SO₃, H₂S etj. grimcat e ngurta. Gazet, në pjesën më të madhe të rasteve kanë veçoritë e tyre karakteristike, në mekanizmin e Veprimi i dëmshëm i gazeve ushtrinë kryesisht në rrugët e frymëmarrjes. Shpesh, ai vepron në kombinim me

Efektet e dëmshme të gazeve

gjithë trupin.

janë organet e frymëmarrjes. Ajo që thihet nga ajri hyn në kontakt me gjakun dhe përhapet në gjatë me substanca ndotëse të veganta ose të përziera. Organet e para që preken nga këto ndikime Aktualisht, studiuesit ndjekin pikërisht këto efekte, që vijnë si pasojë e ekspozimit për një kohë të sëmundje kronike profesionale dhe arrijnë deri në intoksikacione të rënda, madje deri në vdekje. manifestohen në forma të ndryshme, që fillojnë me shqetësime në frymëmarrje, vazhdojnë me Elementet që gjenden në ajër ushtrinë efekte negative në shëndetin e njeriut. Këto efekte

Efektet e dëmshme të ajrit të ndotur

Rrugët ndihmëse të furnizimit me lëndë do të trajtohen vazhdimisht me ujë përpara se të kalojnë automjetet, duke evituar kështu gjenerimin e pluhurave.

Ndodja e ajrit nga grimcat e ngurta

bimë dhe kafshë.

Gjatë ndërtimit do të gjenerohet pluhur, ndonse me sasi relativisht të vogla, do të ketë ndikim në ujë,

WHO	-	90 µg/m ³	-	-	200 µg/m ³	-	-
EU	80 µg/m ³	-	-	-	-	-	-



Duke patur parasysh që ndotja e ajrit është prezente duhet të ndërmeren masa të ndryshme praktike për të ulur ndikimin negativ, që ato kanë në rrugët e frymëmarrjes.

Aspektet pozitive të ndikimit në mjedisin human

Zona do të ketë permiresim të dukshëm të infrastrukturës rrugore e cila do të permiresojë jetën e banoreve dhe nxjerrjen e prodhimeve të tyre në treg.

Faktorët e rrezikut mbi florën dhe faunën

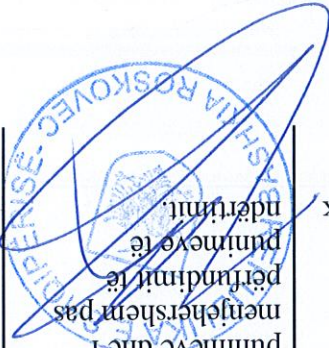
Volumi i punimeve është relativisht i vogël dhe, në varësi të kapaciteteve të kompanisë ndërtuese, do të zgjatë vetëm disa muaj. Megjithatë kohën e shkurtër dhe makineritë e pakta ka të ngjarë që punimet ndërtuese të ndikojnë mbi specie të rralla të caktuara, veçanërisht nëpërmjet shqetësimit gjatë periudhës së riprodhimit. Plani i Zbatimit të "Sistemim Sistemimit të rrugëve të brendshme" duhet të përfshijë një program monitorimi gjithëpërfshirës për rreziket potenciale mbi ekosistemin dhe udhëzime për menaxhimin mjedisor për kontraktorët me praktika të mira ndërtimi që të parandalohet, minimizohet dhe lehtësohet dëmi mjedisor.

Përmbledhje e masave për eliminimin e ndikimeve në mjedis

Aktiviteti	Impakti	Masat për zbutjen e ndikimeve	Monitorimi që kërkohet
Vlerësimi i rrugëve ekzistuese dhe Projekti i sistemit të tyre. Sistemimi i rrugëve	Nuk ka në këtë fazë ndeshmëri mjedisorë por është e rëndësishme që të parashihen impaktet potenciale për të marrjen e masave të përmirësimit dhe monitorimit.	Sigurimi i bashkëpunimit midis ekipeve të projektit dhe vlerësimi mjedisor. Përdorimi i një "Environmental Checklist" është i domosdoshëm që në planifikim.	Vizite paraprake në terren dhe biseda me autoritetet lokale janë të nevojshme.
Faza e ndërtimit	Dëmtim i sipërfaqes dhe kompaktësimi i saj. Rreziku nga erozioni rritet duke transportuar grana dhe grimca të fermërve në zonat e kullës dhe sipërfaqes kullësore dhe pyjore në zonat	Rigjenjerimi i bimësisë ekzistuese dhe/ose zëvendësimi i tyre me bar pas përfundimit të punimeve. Sipërfaqet e shkurra nga makinat dhe mjetet e tjera të rënda të rehabilitohen. Kujdes i lartë në fusha për të bërë sa më pak dëmtime në të mbjella. Të respektohet projekti për zonën e punimeve	Monitorimi i sipërfaqeve të demtuara dhe atyre që do të rehabilitohen në fund të projektit. Drenazhet natyrore /artificiale të funksionojnë si më parë dhe të mos ketë erozion. Monitorimi gjatë ndërtimit. Në fund të projektit duhet të

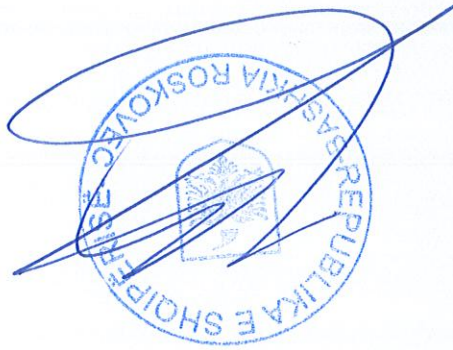
<p>Modifikimi i sipërfaqes së tokës si rezultat i depozitimit të materialëve që do të hapen për të provizorizuar transportuar materialët gjatë fazes së ndërtimit.</p> <p>Modifikimi i sipërfaqes së tokës si rezultat i sipërfaqes së tokës të fermërve në zonat e kullës dhe sipërfaqes kullësore dhe pyjore në zonat</p>	<p>Dëmtim i rrjetit të kanalëve ujtës dhe infrastrukturës tjetër bujqësore (tuba ujtëse, sisteme ujtëse ne formë shiu, tunele serash). Dëmtim/mbushje me kullues dhe/ose tombinove që sigurojnë funksionimin normal të mbikalimeve dhe rrjedhave ujore.</p> <p>Zhurmat do të jenë prezente gjatë ndërtimit të rrugëve (hapje të rrugëve, sheshim dhe germim).</p>	<p>dhe procedurat e gjermimit të kanalëve anësore të rrugëve. Në cdo kryqëzim të rrugëve me kanale ujtës do të vërehen shëmbje të bankinave prej dheu ose betoni. Kujdesi duhet të jetë maksimal dhe të bëhet direkt me zëvendësimin e tubove edhe rregullimet e bankinave.</p> <p>Kujdes me dheun që del nga gjermimet sipërfaqësore dhe sipërfaqësore dhe kanalëve anësore. Të ndërtohet një grafik punimesh dhe të respektohet duke</p>	<p>krahasohen dëmtimet e bëra (direkt nga rimbursimet e kryera) dhe planifikimi sipas projektit. Monitorimi gjatë rrugëve që rehabilitohen.</p> <p>Monitorimi parafundim i punimeve dhe i punimeve të përfundimit të punimeve të ndërtimit.</p>
---	---	--	---

<p>te perdoren per ndertimin e rrugëve.</p>	<p>kodrinore.</p>	<p>dhe procedurat e gjermimit të kanalëve anësore të rrugëve. Në cdo kryqëzim të rrugëve me kanale ujtës do të vërehen shëmbje të bankinave prej dheu ose betoni. Kujdesi duhet të jetë maksimal dhe të bëhet direkt me zëvendësimin e tubove edhe rregullimet e bankinave.</p> <p>Kujdes me dheun që del nga gjermimet sipërfaqësore dhe sipërfaqësore dhe kanalëve anësore. Të ndërtohet një grafik punimesh dhe të respektohet duke</p>	<p>krahasohen dëmtimet e bëra (direkt nga rimbursimet e kryera) dhe planifikimi sipas projektit. Monitorimi gjatë rrugëve që rehabilitohen.</p> <p>Monitorimi parafundim i punimeve dhe i punimeve të përfundimit të punimeve të ndërtimit.</p>
---	-------------------	--	---





<p>specie bimore lokale.</p>	<p>Te siguroheni për personel të trajnuar të cilët do të kujdesen për depozitimin e mbetjeve si dhe pajisjet e domosdoshme të siguruar nga kompania ndërtuese.</p>	<p>Humbje të mundshme të specieve të floris dhe faunës lokale.</p>	<p>Gjenerimi i mbetjeve të ngurta : zhavorr, rëre, llagji, dërrasa, etj</p>
<p>Verifikim që rehabilitimi mjedisor është bërë korrekt dhe në se është e nevojshme të rregullohen hapsirat</p>	<p>Te sigurohen që materialit I gërmuar të transportohet në vendin e caktuar për depozitim nga Komunitat Kutalli dhe</p>	<p>Ndikim në biodiversitet për shkak të largimit të shtresës sipërfaqësore të tokës dhe mikrofauna dhe fauna e cila ndodhet në</p>	<p>Gërmime të thella gjatë ndërtimit të rrugeve .</p>
<p>Ndalon puna menjëherë dhe vihen në dëgjim përfaqësi i punimeve, i cili nga ana e tij vë në dëgjim autoritetet respektive ne Berat dhe Fier. Monitorim për zbatimin e orareve të punimeve nga kontraktori, ARM Berat dhe ARM Fier.</p>	<p>Te sigurohen që të gjitha modifikimet e bëra që mund të shkaktojnë rrëzimin e erozionit të elementeve të masash rehabilituese të parashikuara që në fillim të punimeve.</p>	<p>Ndikim në hidrologjinë dhe në burimet ujore për shkak të ndryshimeve në drenimin/rrjedhjen lokale të ujit dhe përmblyje të terreneve të afërta.</p>	<p>Rritja e erozionit sipërfaqësor si rezultat e gërmimeve në trasete e rrugeve.</p>
<p>Ndalon puna menjëherë dhe vihen në dëgjim përfaqësi i punimeve, i cili nga ana e tij vë në dëgjim autoritetet respektive ne Berat dhe Fier. Monitorim për zbatimin e orareve të punimeve nga kontraktori, ARM Berat dhe ARM Fier.</p>	<p>eliminuar oret e pushimit të drekes dhe mbërëmjeve.</p>	<p>Pluhuri dhe gazet që emetohen nga puna e mjeteve të rënda apo transportit.</p>	<p>Rritja e erozionit sipërfaqësor si rezultat e gërmimeve në trasete e rrugeve.</p>



Analizat e mësipërme nuk nxjerrin në pah ndonjë impakt negativ ose ndikim mbi ujën nëntokësor/akufierët dhe mbi ndonjë prej instalimeve që lidhen me furnizimin e ujit të vendbanimeve.

Gjate zbatimit të projektit duhet të merren në konsideratë të gjitha opinionet e dhëna në kete studim në lidhje me masat monitoruese që duhet të ndërmerren gjate zbatimit të punimeve.

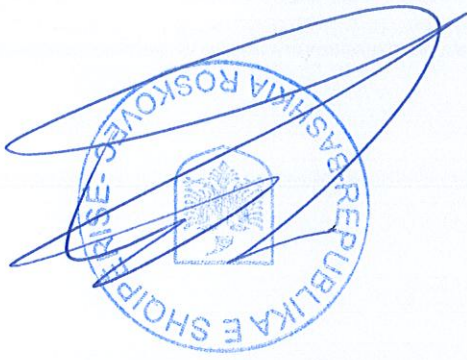
Konkluzione

Aktiviteti	Natikimet e Mundshme	Masat zbutëse
Levizjet e kamionave për ngarkimin e mbeturinave të	Çlirimet e tymrave dhe blozës së djeqieve	Parashikimi i një grafiku lëvizjesh në orët e garkullimit të pakët(natën mundësisht)
Derdhjet e rastit prodhimave	Ndojta e mundëshme e ujit	Shtrimi me beton i basenave të ruajtjes do të lejojë mbledhjen efektive të raskit në pusetat përkatëse dhe trajtimi i tyre sipas normave të parashikuara në projekt. Uji i ndotur me vaj do të trajtohet para se të derdhet në mjedis.
Menaxhimi i mbeturinave të	Ndojta e mundëshme e mjedisit	Mbajtjet e lëngëta do të riciklohen ose po të jetë e nevojshme do të depozitohen dhe do të nënshtrohen periodikisht trajtimit të përhershëm para se të derdhet.
Menaxhimi i mbeturinave të	Ndojta e mundëshme e	Tipet, sasitë, data dhe mënyra e largimit të të gjithë mbeturinave të rendësishme do të rregjistrohen dhe do të

Masat zbutëse gjate periudhës së funksionimit

Parametri mjedisor	Burimi	Përgjithshme	E(L)art	E(U)let	E(M)oderuar
Ndojta e ujit	Ujra potencialisht të ndotura nga rrjedhja e "shpërlarjes së parë"	Çlirimet VOC	U	U	
Cilësia e ajrit	Motorrat e pajisjeve	Pluhurat	M	M	
Trafiku	Udhëtimet e kamionave për ngarkimin e prodhimave		M		
Mbeturinat e rezeleksione	Shkurrat e lagura nga impianti ndarës natë/ujë		U	U	
Mbeturinat e ngurta	Gjate operimit		U		

Përmbledhja e vlerësimeve të ndikimeve në mjedis gjate shfrytëzimit



- Profili gjatesor i rruges ne shkalle 1 : 100, 1 : 3000 ku jepet vija e terrenit sipas faktit dhe vija e projektit ne funksion te pjertesise
- L = 720m.
- Planimetria e rruges ne shkalle 1 : 2000 ku paraqitet plani topografik ne gjithe gjatesine
- Koorografine e zones me ortofoto, ku paraqitet gjurma e rruges dhe lidhja me rruget ekzistuese ne hyrje dhe dalje.

Zgjidhja teknike e projektit paraqet:

8. ZGJIDHJA E PROJEKTI

Per me hollesisht kontraktori duhet te zbatoje Rregulloren e Sigurimit Teknik per punen ne nderim, dhene nga ISTN-ja ne Shtator 2000.

demtimi i punimeve te maskuara te infrastrukturës ekzistuese.

Te instruktohen drejtuesit e makinerive meqenese punohet ne zona te banuara, paraprakisht te bejne kontrollin e terrenit ku kalojne linjat me gellim qe te mbrohen nga rena ne tension ose Te behet inspeksioni teknik i sigurimit te punonjësve sipas proceseve te punes qe kryhen ne objekt. Ne objekt duhet te mbahet rregullorja e sigurimit teknik dhe protokollet per inspeksionet e dhena nga personeli inxhinjero teknik.

Te punohet sipas plan organizimit te punimeve per cdo nenobjekt sipas grafikut te percaktuar ne kontrate.

Te behet inspeksioni teknik i sigurimit te punonjësve sipas proceseve te punes qe kryhen ne objekt. Ne objekt duhet te mbahet rregullorja e sigurimit teknik dhe protokollet per inspeksionet e dhena nga personeli inxhinjero teknik.

Nga kontraktori duhet te sigurohen mjetet mbrojtese kolektive dhe individuale si veshmbathje, mjete mbrojtje, etj.

Te plotesohen kerkesat higjieno sanitare per punetoret dhe mjetet ne objekt.

me poshte:

Gjate zhvillimit te punimeve ne objekt duhet te zbatohet rregullorja e sigurimit teknik ne nderim si

7. KERKESAT E SIGURIMIT TEKNIK GJATE ZBATIMIT TE PUNIMEVE TE NDERTIMIT

Profilat terthore per cdo PK, ne menyre te detajuar ne shkalle 1:100 ku paraqiten gjithë elementet teknik si :

- Gjeresi rruge 4 m.

Punimet kryesore qe parashikon projekti jane:

1.- Krijimi i nje vije te re projekti

Duke hartuar dokumentacionin topografik, vlnet re se rruga ka disa vende ku nuk plotesohen kerkesat teknike per kete rruge, prandaj projekti ka parashikuar gerrime dhe mbushje me gkell, per te krijuar nje vije te re projekti, qe i pergjigjet me mire kerkesave teknike.

2.- Shtimi i rruges me

Me krijimin e vjes se projektit, sistemimit te ujrave te bardha, rruga eshte gati per shtesat rrugore. Projekti parashikon keto punime ne shtesat rrugore:

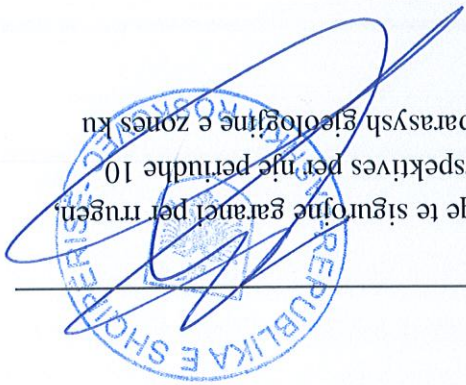
a.-Shtese zhavori sipas nevojës se rruges

b.-Shtese stabilizanti 5cm, per te krijuar kushte per shtesen e reres.

c.. Shtese Binderi 4cm

Projekti ka parashikuar dhe trajtimin e daljeve te rrugicave ne rrugët qe shtrihen .Keto dalje do te trajtohen me shtese caklli ne nje gjatesi 3 m.

Shtesat e rruges jane llogarituar dhe trajtuar ne menyre te tille qe te sigurojne garanci per rrugen, gendrueshmëri dhe te perballojne kapacitetet faktike dhe te perspektives per nje periudhe 10 vjecare. Perlllogaritja e trashesise se shtesave u be duke patur parasysh gjeologjine e zones ku



kalon rruga duke pranuar nje koeficient deformacioni 80kg/cm²

Projektimi i shtresave rrugore u krye duke perdorur metoden moderne (AASHTO). Llogaritja e shtresave u be per nje frekuence te kufizuar mjeshh te renda qe pertshin kamiona me peshe totale deri ne 60 ton si dhe per nje trafik me intensitet mesatar ditor prej 200 autovetura dhe furgona ne 24 ore. Eshite e natyrshtme qe, per efekt te llogaritjes se shtresave, autoveturat nuk kane ndonje efekt te madh.

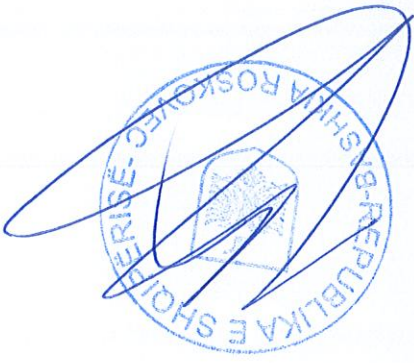
Metoda e konsideron shtresen e rruges si nje mbulesë fleksibile dhe vleresimi i trafikut behet sipas metodës duke bere vrojtime ne terren ne dite dhe intervale te ndryshme gjate 24 oreve te garkullimit. Megjense nuk eshte bere ndonje vrojtim i tille, pasi edhe afati kohor i hartimit te projektit nuk e mundeson nje gje te tille, jane marre vlera te peraferta duke pranuar ne rruge nje intensitet prej 50 automjete te renda e te mesme per 24 ore dhe 200 autovetura ne 24 ore.

Faktori i ekuivalences (ef) llogaritet me formulen Naksiale/8160. Me tej percaktohet mesatarja vjeterore e trafikut ditor (AADT) qe do te perdoret per percaktimin e vleres se trafikut llogarites per projektin per peridhën 20 vjecare te sherbimit ne formen e numrit akumulativ ne milione akse standart ekuivalent (ESA-Equivalent Standard Axes) te nevojshme per projektimin e shtresave rrugore.

Indeksi i nivelit te sherbimit (PSI) percaktohet midis vlerave 0 – 5 (ku 5 eshte per rruge shume te mire) si aftesi per ti sherbyer tipit te trafikut qe do te perdore rrugen.

Cdo shtrese eshte konvertuar ne nje strukture shtrese fleksibel nepermjet nje koeficienti AASHTO te struktures se shtreses nepermjet numrit te struktures (SN) dhe qe shpreh masen e aftesisë relative te materialit te shtreses.

Me tej llogaritja e trashesisë se shtreses behet nepermjet monogramave duke perdorur numrin e automjeteve qe garkullojne ne 24 ore, raportin mbajtes kalifornian (CBR) dhe koeficientin e presionit ne rruge M (ne MPa) duke gjetur koeficientin I ne baze te te cilit, mbasi kemi percaktuar shtresat e sipërme te reres bituminoze 10 cm, stabilizant 10 cm, llogaritim shtresen variable fundore (sub – base) te cakteillit 10 cm.





130	m ³	Germim dheu ne rruge me ekskavator goma 0.25 m ³ , toke zakonshme
604	m ²	Shtrese gakelli, mbushje pjese te demtuara
2880	m ²	Shtrese stabilizant t=5cm
2880	m ²	Shtrese binder me zall lavatrice t=4cm + ngjeshje

Volumet kryesore per rrugen, e cila perfsihin 720 ml jane:

Theksohet qe per te gjitha proceset e punes, duhet te zbatohen me rigorozitet kushtet teknike te zbatimit te punimeve gjate ndertimit dhe te perdoren materiale per ndertim, sipas standarteve shtetore.

Hedhja e cakellit(zhavorrit) eshte parashikuar te hidhet me makineri dhe te ngjishet me rull, sipas kushteve teknike.

Hedhja e stabilizantit dhe binderit shogrohet me ngjeshje dhe lagje.

Te gjitha shtresat qe parashikohen te vendosen ne rruge jane parashikuar te ruloohen me rull sipas kushteve teknike per kete qellim.

10. ORGANIZIMI I PUNIMEVE

Projekti parashikon qe per kryerjen e punimeve per objektin : "Rikonstrukcioni i rruges se Cezmes" fshati Velimish nevojitet nje afat prej 3 muajsh.

9. AFATI I KRYERJES SE PUNIMEVE



Projekti parashikon që për kryerjen e punimeve për objektin "Rikonstruksion i rrugës së Cezmës, Velmish" nevojitet një afat prej 3 muajsh. Mënyra e kryerjes së punimeve jepet në grafikun e punimeve bashkëlidhur raportit teknik.

Afati i kryerjes së punimeve

- 1- Përgatitjen e terrenit për ndërtimin e objektit, pasttrimin e terrenit , gërriminin e terrenit për themele, dheu do të ripërdoret për mbushjen e themeleve dhe ngritjen e nivelit të tokës përreth objektit.
- 2- Punime rrugore

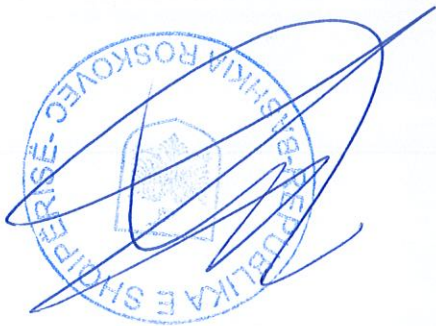
Zgjidhja teknike paraget :

2000.
të zbatoj Rregulloren e Sigurimit Teknik për punën në ndërtim , dhën nga ISTN-ja Shtator
dëmtim i punimeve të maskuara të infrastrukturës ekzistuese. Për më hollësisht kontraktori duhet
bëjë kontrollin e terrenit ku kalonjë linjat me qëllim që të mbrohen nga rena në tension ose
Të instruktohen drejtuesit e makinave meqënëse punohet në zonat të banuara, paraprakisht të
në kontrate
Të punohet sipas plan organizimit të punimeve për çdo zë punimesh sipas grafikut të përcaktuar
nga personeli inxhinjero teknik.
Në objekt duhet të mbahet rregullorja e sigurimit teknik dhe protokollet për instruksionet e dhëna
objekt
Të bëhet instruksioni teknik i sigurimit të punonjësve sipas proceseve të punës që kryhen në

mbrojtje, etj
Të plotësohen kërkesat higjieno sanitare për puntorët dhe mjete të objektit .
Nga kontraktori duhet të sigurohen mjete mbrojtëse kolektive individuale si veshmbathje, mjete
ndërtim si më posht:

Gjatë zhvillimit të punimeve në objekt duhet të zbatohet rregullorja e sigurimit teknik në

Kërkesat e sigurimit teknik gjatë kryerjes së punimeve:



Hartoi : Ing. Eneida Hoxha

12 738 053 Lekë me TVSH.

Preventivi është hartuar në bazë të VKM 629 datë 10.07.2015, dhe studimit të regut bazuar në Aktin Normativ Nr. 10 datë 18.05.2022 "PËR KOMPENSIMIN FINANCIAR TË ÇMIMIT PËR DISA MATERIALE NDERTIMI, SIPAS PËRÇAKTIMIT VE NE KONTRATAT PUBLIKE PËR PUNE, SI PASOJE E SITUATES SE VEÇANTE TE KRIUAR NE TREGU GJATE VITIT 2022"

Vlera e projektit është:

Preventivi i punimeve