



BASHKIA LUSHNJE

RELACION TEKNIK

**Objekti: “Ndertim i segmentit rrugor
Sabri Kosturi, Lushnje”**



Mbi hartimin e projektit per rikonstruksionin dhe asfaltimin e rruges dhe rrjetit te kanalizimeve te ujrave te shiut per rrugen "Sabri Kosturi", pjese e unazes se qytetit te Lushnjes.

1. HYRJE

Lushnja eshte nje nga qytetet e rendesishme vendit qe shtrihet ne Shqiperine e Mesme ne Ultesiren Perendimore me nje popullsi rreth 60.000 banore.

Ne kuadrin e zhvillimeve ekonomike te vendit dhe zhvillimeve urbane te ketij qyteti nevoja per permiresimin e rrjetit te brendshem rrugor nepermjet investimeve ne infrastrukture eshte nje kerkese imperative.

Ne kete kuader Bashkia Lushnje kerkon te realizojë në zërin Studim – Projektim, Projekt – Zbatim për objektin: Ndërtim i segmentit rrugor nga superstrada Lushnje - Fier deri ne rrugen "Vath Korreshi" e quajtur rruga "SABRI KOSTURI".

Rendesia e ketij investimi qendron ne faktin se duke realizuar ndertimin e plote te kesaj rruge do te permiresohet ne menyre te ndjeshme qarkullimi i automjeteve, i mallrave dhe i perdoruesve te rruges per levizjen nga zona qendrore e qytetit ne drejtim te superstrades.

Per hartimin e studimit dhe projektimit Konsulenti eshte mbeshtetur ne Kodin Rrugor dhe Standartin e Projektimit dhe Ndertimit te Rrugeve Shqiptare (MPRrSh - 2015).

2. OBJEKTI I RELACIONIT

Mbeshtetur ne detyren e projektimit dhe kerkesat e Bashkise Lushnje objekti i ketij relacioni teknik eshte paraqitja e projekt zbatimit te kryer nga Konsulenti ku prezantohen masat e nevojshme inxhinierike qe jane parashikuar ne projekt per elemente te ndryshem te vepres si shtresat rrugore, disiplinimi i ujrave, rrjeti inxhinierik, zgjerimi i rruges dhe i trotuareve, te dhenat per topografine e ambjentin, gjeologjine e hidrologjine, sinjalistiken etj.

Bazuar ne viziten ne terren, shqyrtimin e hartave, dokumentacioneve te ndryshme dhe konsultat e bera me zyren urbanistike ne Bashkine e Lushnjes, Konsulenti realizoi projektin ne fazen e Projekt – Zbatimit te paraqitur si me poshte.

3. GJENDJA EKZISTUESE E RRUGES

Rruga “Sabri Kosturi” qe pershkruhet ne kete raport teknik fillon nga rruga “Vath Korreshi” dhe perfundon ne dalje me Superstraden Lushnje –Fier.

Gjurma e kesaj rruge paraqitet vijedrejte me gjatesi rreth 1200m dhe kalon ne nje zone urbane me relief te rrafshet te vendosur nga ana perendimore e qytetit Lushnje.

Duke u nisur nga gjendja faktike e objektit verejme se shtresat e trupit të rrugës nuk ekzistojnë ose janë të amortizuara. Traseja është e përbërë vetëm nga dhe i hedhur e i ngjeshur ose ne pjese te vecanta asfalt i amortizuar. Rruga ne te dy anet shoqerohet me kanale anesore per shkarkimin e ujrave nga banesat ekzistuese te cilet nderpriten ose humbasin pas avllive dhe mureve te shtepive si rezultat i nderhyrjeve apo ndertimeve nga banoret (shih fotot).





Gjerësia e gjurmës ekzistuese është variabël duke filluar nga 3.5m në zona të ngushtuara nga prezencja e shtyllave prej betoni dhe deri në gjerësi 7 m që shtrihet ndërmjet mureve të avllive përfshirë këtu edhe kanalet anësore.

Duke e konsideruar si pjesë të qendrës administrative Nr.6 të qytetit theksojmë se në këto rrugë mungon plotësisht një rrjet inxhinjër për sistemin e ujërave sipërfaqësore, ndricimit, sinjalistikës dhe trotualet. Kjo gjendje e ka rënduar trafikun dhe funksionimin normal të tij duke rrezikuar dhe kërkon ndërhyrje të menjëherëshme për ta kthyer në një zonë normale urbane që do të shërbejë lidhjes së qytetit Lushnjes me autostradën.

Lidhja me autostradën është një pikë tjetër e rëndësishme që duhet trajtuar në mënyrë të veçantë për të eliminuar daljet e gabuara që bëhen shkak i aksidenteve rrugore.

4. AMBJENTI

Problemet e ambjentit në zonën ku shtrihet rruga "Sabri Kosturi" janë pothuajse të njëjta me ato të qytetit të Lushnjes.

Zhvillimet e pakontrolluara demografike të dhjetëvjeçarit të fundit në drejtim të ndërtimeve të banesave, mungesa e strukturave në grumbullimin dhe heqjen e mbeturinave urbane, mungesa e traditës në fushën e trajtimit dhe asgjësimit të tyre si dhe mungesa e burimeve të nevojshme financiare dhe teknike kanë çuar në një rendim të gjendjes së ambjentit.

Nga pikpamja ambientale dhe sociale parashikohet që me rikonstruksionin e infrastruktures rrugore të ketë një impakt pozitiv që do të sjellë reduktimin e ndotjes, reduktimin e pluhurit të rrugës në ambjent, sistemin e ujërave sipërfaqësore, reduktimin e zhurmave si rezultat i përmirësimit të shtresës rrugore, etj.

Një studim i plotë e detajuar për vlerësimin e ndikimit në mjedis jepet bashkëngjitur këtij projekti.

5. RILEVIMI TOPOGRAFIK.

Rruga ndodhet ne terren fushor qe fillon nga superstrada Lushnje-Fier dhe perfundon ne rrugen "Vath Koreshi", ku ne nje distance 150ml prej saj nderpritet nga shinat e trenit te linjes Durres-Fier.

Rruga ndodhet pjeserisht ne relievet e qytetit te vitit 1991 ne shkallen 1:500 dhe pjesa tjetere eshte e pa azhornuar. Rilevimi topografik i nevojshem eshte kryer me punime topografike ne terren me metoden Total- station.

Harta e zones eshte dhene ne format elektronik bashke me nje kopje te riprodhueshme. Ne planimetri jane percaktuar ndertimet e perhershme dhe te perkohshme, shkarkimi i ujrave te zeza, muret rrethuese, gardhet, portat e hyrjeve, kufijte e parcelave, jane treguar objektet ne ndertim, linjat e Energjise Elektrike, linjat e tensionit, shtyllat dhe transformatorete, jane hedhur rruget dhe kalimet ekzistuese, etj.

6. GJEOLOGJIA.

6.1 Ndertimi gjeologjik.

Lushnja eshte pjese e rajonit gjeologjik te bregdetit Adriatik, ku mund te gjenden depozita sedimentare dhe shkembinj granulare. Territori perbehet nga depozitime terragjene ,molasa te Miocenit, Pilocenit e Kuaternarit si dhe depozitime lumore ,kenetore dhe detare te shkrifta.

Gjate etapes neoteknike ky territor ka pasur prirje ne zhytje ,dersa ne fillim te Kuaternarit doli mbi uje dhe me pas u perfshi nga levizjet ngritese ,ndersa fushat ne fillim nga levizjet ulese gje gje qe deshmohej nga trashesia e madhe e depozitimeve molasike (guacka)

Relievi i larmishem i vendit tone me njesi fushore, kodrinore dhe malore krijon nje peizazh natyror terheqes dhe njekohesisht, edhe te prirur ndaj rreziqeve natyrore per vetë përbërjen e tij. Si rezultat, në varësi të relievit, territori në vend dallohet për nivele të ndryshme qëndrueshmërie. Përveç një sipërfaqeje të qëndrueshme e cila zë rreth 10% të territorit kombëtar, pjesa tjetër e tokës është e paqëndrueshme.

Per te sqaruar kushtet gjeologo inxhinerike te zones u krye nje rilevim i detajur gjeologo inxhinierik, duke hapur disa gropa me thellesi te ndryshme per te bere klasifikimin e dherave qe jane ne bazamentin e rruges. Gjithashtu jane shfrytezuar materialet arkivale qe ka ne dispozicion "ALTEA & GEOSTUDIO 2000".

Ne baze te vrojtimeve fushore dhe punimeve te zbulimit qe jane kryer ne kete zone takohen depozitimet e meposhtme:

- Depozitimet deluvialo-eluviale perfaqesohen nga suargjila te mesme deri te renda me ngjyre kafe ne gri jane me pak lageshtire plastike dhe mesatarisht te ngjeshura.
- Depozitimet Neogjenike perfaqesohen nga argjilite, alevrolite, ranore. Jane me ngjyre bezhe ne gri, me pak lageshtire, jane me çimentim te dobet deri mesatar. Pjesa e sipërme e ketyre depozitimeve ne kontakt me formacionin mbulesor paraqitet e perajruar. Depozitimet Neogjenike takohen poshte depozitimeve deluvialo-eluviale dhe kane trashesi te madhe 100 – 200m.

Nuk verehen probleme gjellogjike te gjendjes se rruges (rreshqitje, plasaritje) pa patur probleme ne bazamentin e saj.

Studim me i detajuar gjeologjik i bashkengjitet ketij raporti.

7. REGJIMI I RESHJEVE DHE KLIMA NE ZONEN E LUSHNJES.

Zona e Lushnjes, ashtu si edhe i gjithë vendi yne, karakterizohet nga nje shperndarje jo e barabarte e reshjeve gjate muajve dhe stineve te ndryshme te vitit. Kjo shperndarje e ka burimin ne karakterin mesdhetar te klimes ne kete zone. Reshjet me te shumta bien ne stinen e Dimrit e te Vjeshtes, ndersa vera

paraqitet me reshje te pakta. Nje perqendrim i tille i reshjeve ne gjysmen e ftohte te vitit shpjegohet nga fakti se ne kete periudhe, ne detin Mesdhe shtrihet fronti Polar ne te cilin zhvillohet aktivitet ciklonar. Ne stinen e veres pakesimi i sasise se reshjeve gjithashtu shpjegohet nga fakti se fronti Polar ne kete periudhe terhiqet me nga Veriu, duke i lene vendin regjimit anticiklonar qe lidhet me zhvillimin dhe shtrirjen me ne Veri te anticiklonit te Azoreve.

Po te krahasojme sasine e reshjeve te muajit me te laget, Nentorit, me ate te muajit me te thate, Korrikut, rezulton se ne Lushnje ne Nentor ose Dhjetor bien 12 here me shume reshje.

Shperndarja e pabarabarte e reshjeve gjate vitit ne vendin tone, dhe veçanerisht ne zonen e Lushnjes, eshte nje ane shume negative per llogaritjen e rrjeteve inxhinerike e sidomos ato te drenazhimit. Perqendrimi i madh i reshjeve ne stinet Dimer-Vjeshte duke patur parasysht, edhe karakterin e rrembyeshem te reshjeve si dhe pjerresine e vogel te zones ku shtrihet objekti, bejne qe shpesh here pjese te medha te saja te permbyten.

Per shmangien e efektit negativ te reshjeve, do te ndihmojne kanalizimet dhe drenazhimet, te cilat jane e vetmja rrugedalje, qe ulin nivelin e ujrave. Qe sistemi i drenazhimit te jete vazhdimisht ne gjendje pune duhet qe mirembajtja e tyre te jete e perhereshme.

8. UJRAT NENTOKESORE

Vrojtimit e nivelit të ujit nentokesor në zonën e Lushnjes behen në puse me tuba dhe në puse të zakonshme. Edhe në këto zone nivelet e ujit nentokesor ndjekin luhatjet e grafikut të reshjeve.

Rritjen më të madhe nivelet e ujit nentokesor e kanë në muajin Nëntor, mbas kësaj nivelet kanë qendruar afër sipërfaqes së tokës deri në Mars kur fillojnë të ulen pothuajse në të gjithë zonën e Lushnjes.

Në diagramet e ndryshme të hartuara nga institucionet shkencore të vendit tone paraqiten nivelet mesatare mujore shumëvjeçare dhe nivelet mesatare mujore. Amplituda mesatare për zonën e Lushnjes është nxjerrë nga pikat e vrojtimit në zona të ndryshme të qytetit.

Reshjet atmosferike me karakteristikat e tyre si intensitet rënies dhe zgjatja në kohë luajnë një rol të rëndësishëm në përcaktimin e shkallës së erozionit, llogaritjen e parametrave të kanaleve kullues apo edhe të kanalizimeve të qyteteve.

Pikerisht për shkak të rëndësisë së madhe të tyre, studimi i intensitetit të shirave për kohezgjatje dhe periudhë perseritjeje të ndryshme është një element i domosdoshëm.

9. MASAT INXHINIERIKE QE PARASHIKOHEN.

9.1 PROJEKTI I RRUGES DHE SHITESAT RRUGORE

Duke patur parasysh kërkesën e Klientit “Bashkia Lushnje” si edhe rritjen e trafikut në perspektivë është parashikuar që ndërtimi i rrugës “Sabri Kosturi” të ndahet në dy faza:

- Faza e parë konsiderohet si emergjence për vetë kushtet në të cilën ndodhet rruga sot dhe profili i rrugës që propozojmë të jetë me gjerësi të seksionit tërthor 12m, me dy korsi makinash nga 3.25m gjerësi secila shoqëruar me dy korsi anësore betoni, një korsi bicikletash me gjerësi 1.2m dhe trotuare me gjerësi 1.5 m në të dyja anët, duke lënë mundësinë e një zgjerimi të mëvonshëm të saj.
- Faza e dytë do të jetë dublimi i gjerësisë ekzistuese duke zgjeruar profilin tërthor të rrugës në 18m, të shoqëruar me trotuare dhe korsi bicikletash në të dy anët e saj.

Ky projekt paraqet fazën e parë të ndërtimit duke i paraprirë edhe problemeve sociale me banorët për ndërtimin e saj.

Projekti është hartuar në zbatim të Kodit Rrugor dhe standartit shqiptar RrTPRr-2 duke u përshtatur me elementet gjeometrike të rruges dhe kërkesat e vecanta në zone urbane.

Gjatë fazës së hartimit të projektit, një nga çështjet kryesore, që është mbajtur në konsideratë, ka qenë ndërhyrja sa më e vogël, mundësisht minimale, në objektet ekzistuese, si dhe përshtatja e rruges së re me gjendjen e rruges ekzistuese pa cenuar cilesinë. Prishja e ndërtimeve të tilla si mure, avlli apo godina një kateshe ishte e pamundur të shmangesheshin për realizimin e gjërësive së kërkuar sipas detyrës së projektimit.

9.1.1 Planimetria

Në kontekstin e zhvillimit planimetrik dhe në zbatim të detyrës së projektimit për rikonstruksion të rruges, duke respektuar karakteristikat gjeometrike ekzistuese, Konsulenti ka përmirësuar parametrat gjeometrike dhe teknik brenda mundësive që ofrojnë kushtet territoriale. Në vecanti janë përmirësuar rezet e kthesave në kryqëzimet me rrugë ekzistuese që ndërpresin projektin.

Në planimetrinë e projekt-zbatimit të objektit bashkëngjitur këtij relacioni janë të materializuara këto përmirësime.

9.1.2 Profili gjatësor

Profili gjatësor i këtij segmenti është përgjithësisht i rrafshët duke filluar me ngjitje e zbritje me diferencë mjaft të vogla të rendit nga 0.10% deri në 0.13% deri në Km 1+025. Me pas kemi një ngjitje me pjerresë deri 2.8% në kryqëzimin me shinat e h/udhës në Km 1+050 dhe me pas vazhdon horizontal për rreth 150m deri në Km 1+200m.

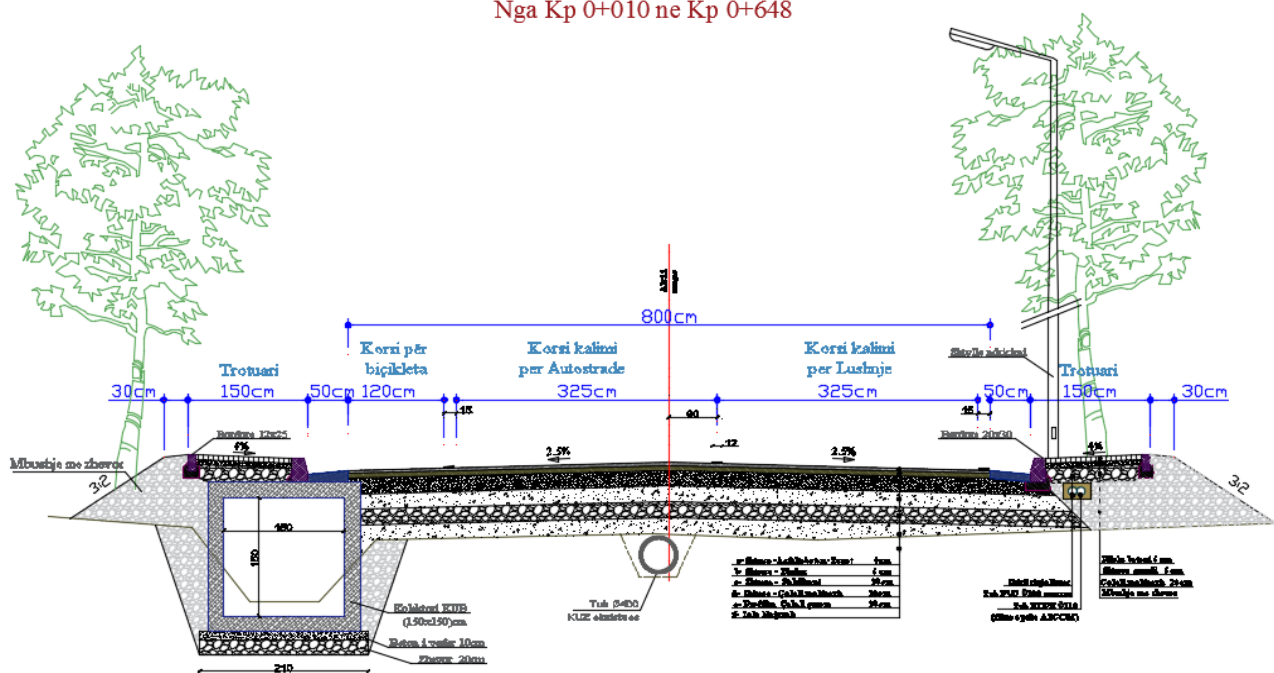
9.1.3 Profilat terthore tip

Profilat terthore të dhënë në projekt janë në përputhje me kërkesat e Klientit Bashkia Lushnje dhe në përshtatje me terrenin, kushtet gjeologjike të trasës bazuar në llogaritjet e paketës së shtresave. Drenazhimi i ujrave sipërfaqësore është parashikuar të realizohet nepermjet pjerresive terthore të rruges dhe trotuareve duke i mbledhur ujrat neper kunetat e betonit në të dyja anët e rruges. Kurse kunetat i shkarkojnë prurjet e tyre cdo 30m në puseta shimbledhese.

Profili tip ka permasat e seksionit terthor me gjëresi totale 12m, me dy korsi makinash nga 3.25m gjëresi secila shoqëruar me dy kuneta anësore betoni 0.5m secila, një korsi bicikletash me gjëresi 1.2m dhe trotuar me gjëresi 1.5 m në të dyja anët e saj.

Në paketën e shtresave të vendosura në pjesën e rruges janë marrë parasysh të gjithë faktorët që nevojiten për llogaritjen e tyre të tilla si trafiku i pritshëm, klima, aftësia mbajtëse e bazamenti, etj.

9/18



TROTUARET

Duke pasur parasysh zhvillimin e ndertimeve ne keto zona dhe me kerkese te Bashkise Lushnje projekti parashikon ndertimin e trotuarit në të dy anet e rrugës në mënyrë që të garantoje lëvizjen e qete të këmbësorëve. Madhësia e trotuarit është 1.5m. Trotuari është projektuar me pllaka betoni te cilat mund te zevendesohen me pllaka guri ne funksion te kostos.

Trotuaret do te sherbejne gjithashtu per ndertimin e rrjetit inxhinierik te kanaleve kabllore te elektrikut, ujesjellesit, ndricimit, etj. dhe pusetave perkatese të kontrollit te vendosura në intervale të rregullt sipas kushteve teknike. Si rrjedhim jane parashikuar edhe spostime te pjeseshme te linjave ekzistuese tensionit nalte, kabllit optik, ujesjellesit, te ndricimit, etj.

9.1.4 Llogaritja e shtresave rrugore.

Duke marre ne konsiderate rritjen ne perspektive te trafikut ne zone dhe bazuar ne te dhenat gjeoteknike te bazamentit ekzistues te rruges (shtrese suargjile zhavorrore) si dhe ne hipotezat e nje trafikut prej 20% mjetesh te renda transporti, tregtar, ndertimi, etj, me prespektiven e nje rritje vjetore mesatare rreth 3%, shtresat rrugore jane llogaritur me metoden AASHTO me te tre menytrat e dimensionimit ne baze te kapacitetit mbajtes te shtresave te struktures rrugore.

Duke mbajtur parasysh faktoret e larte permendur eshte menduar te aplikohet paketa e shtresave si me poshte:

4cm	Asfaltobeton
6cm	Binder
20cm	Stabilizant (shtrese baze)
20cm	Cakell minash (nenbaze)
20cm	Zhavor (filter)

Percaktimi i paketes se shtresave rrugore eshte bere duke u nisur nga gjendja ekzistuese e rruges, nevoja per zgjerim anesor, studimi gjeologo-inxhinierik i zones ku kalon rruga dhe nga numri i mjeteve qe kalojne ne rruge.

Metoda e llogaritjes merr per baze vellimin total te trafikut te shprehur ne terma te numrit komulativ te akseve standarte (ESAL), per te gjithë kohen e jetegjatesise te parashikuar ne projekt dhe rritjen mesatare vjetore te numrit te automjeteve tregtare.

Shtresat e rruges jane fleksibel.

Presupozojme se, ne vitin 2018 numri i akseve standarte ne vit eshte 300000. Per numrin e akseve 300000 akse standarte ne vit, me nje rritje vjetore prej 3% ne vit dhe per perspektiven 15 vjecare eshte llogaritur numri total i akseve standarte (progresivi):

$$300000 \cdot \frac{(1+i)^{15} - 1}{i} = 300000 \cdot \frac{(1+0.05)^{15} - 1}{0.05} = 6473569 = 6.5 \cdot 10^6 \text{ ESA}$$

Numri ditor i mjeteve mbi 1.5 ton ne rrugen "Sabri Kosturi" ne vitin 2018 mendohet te jete 350 mjete ne dite. Pas 15 vjetesh, me nje rritje vjetore prej 3%, do te kemi $350 \cdot (1+0.05)^{15} = 728$ mjete mbi 1.5T/dite.

MENYRA E PARE.

Numri struktural i projektimit eshte:

$$SN_{proj} = f(R=80\%, S_o=0.45, ESAL=6.5 \cdot 10^6, CBR=4.8\% \rightarrow M_R=1.5 \cdot 4.8=7.2 \text{ psi}) = 4.2 \text{ inch} = \mathbf{10.67 \text{ cm}}$$

Numri struktural qe ofron paketa qe propozohet e shtresave percaktohet si me poshte:

Asfaltobetoni	$4 \times 0.44 = 1.76 \text{ cm}$
Binder	$6 \times 0.40 = 2.40 \text{ cm}$
Stabilizant	$20 \times 0.14 = 2.80 \text{ cm}$
Cakell minash	$20 \times 0.11 = 2.22 \text{ cm}$
Zhavorr i seleksionuar	$20 \times 0.08 = 1.60 \text{ cm}$

$$\mathbf{SN=10.78 \text{ cm} > 10.67 \text{ cm}}$$

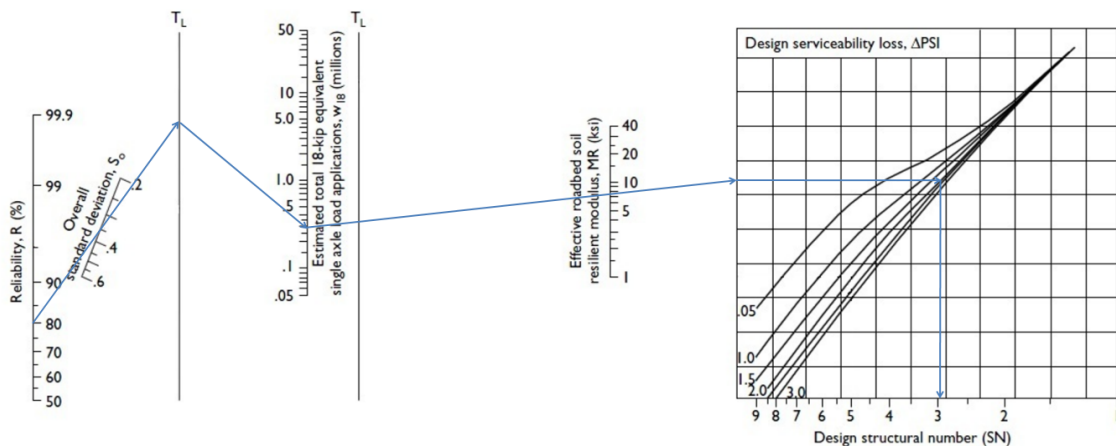
Sigurohet!

MENYRA E DYTE.

Në rastin e tokës mesatare kemi këto të dhëna:

$$SN_{proj} = f(R=80\%, S_o=0.45, ESAL=6.5 \cdot 10^6, CBR=4.8\% \rightarrow M_R=1500 \cdot 4.8=7.2 \text{ ksi}, \Delta PSI=2.0).$$

Grafikisht përcaktojmë $SN=2.9$



Paketa e propozuar

Asfaltobeton	4.0 cm	x	0.16	=	0.64
Binder	6.0 cm	x	0.17	=	1.02
Stabilizant	20.0 cm	x	0.055	=	1.10
Cakell Makinerie	20.0 cm	x	0.043	=	0.86

$$SN_{shtr} = 3.62 > 2.9$$

Sigurohet!

MENYRA E TRETE.

ESAL=6.5·10⁶ akse standarte → T₆

CBR=4.8% → S₃

Nga tabela 9 gjejme:

Asfaltobetoni	10cm·0.44=4.40cm
Baze e granular	20cm·0.14=2.80cm
Nenbaze e granular	25cm·0.11=2.75cm

$$=9.95cm$$

$$SN_{shtr}=10.78cm>9.95cm$$

Sigurohet.

9.2 RRJETI ELEKTRIK DHE NDRICIMI.

Ndricimi rrugor eshte nje element shume i rendesishem per banoret dhe do te perfshije gjithë segmentin deri ne takimin me superstraden. Rruga e studiuar eshte parashikuar te ndricohet per faktin se pershkron nje zone urbane me ndertime sot dhe ne perspektive. Vendosja e shtyllave te ndricimit do te jete nga njera ane e rruges cdo 25m dhe do te jete ekuivalente me shtyllat e ndertuara ne pjesen tjeter te qytetit.

Meqenese kjo zone urbane eshte ne zhvillim eshte parashikuar te vendoset infrastrukture rezerve per komunikim ne te dy anet e trotuareve dhe ndermjet trotuareve me qellim mos demtimin e rruges ne te ardhmen.

Nje element i rendesishem dhe dekorativ i hyrjes Sarande do te jete mbjellja e pemeve karakteristike per kete qytet dhe krijimi i nje shtitoreje mjaft terheqese per banoret dhe turistet ne ate zone.

9.3 SINJALISTIKA RRUGORE

Per te parandaluar rreziqet e mundshme jane parashikuar te vendosen tabela te ndryshme rrugore qe sinjalizojne per rreziqet dhe kufizimet e shpejtesise levizese te automjeteve. Ne afersi te banesave apo ne kryqezime me rruge dytesore ku rreziku per kembesoret eshte me i madh, jane parashikuar elemente te sinjalistikes horizontale nepermjet vizimeve ne rruge te tilla si kufizues te shpejtesise se levizjes se mjeteve, vendet e detyrueshme per kalimin e kembesoreve, korsia e kalimit te bicikletave, etj.

9.4 RRJETI KANALIZIMEVE TE KUZ

Rrjeti i kanalizimeve te KUZ eshte ekzistues i ndertuar ne aksin e rruges nga Bashkia Lushnje me tub $\Phi=400\text{mm}$ dhe me puseta kontrolli te vendosura ne distanca qe variojne nga 40m deri ne 60m. Gjate vizites ne terren u konstatuan demtime apo prishje te tubave te shkarkimeve nga banesat ekzistuese drejt kolektorit te KUZ. Gjithashtu disa banesa nuk kishin fare shkarkim ne Kolektorin kryesor te KUZ duke u derdhur ne kanalet anesore te rruges e ndotur ambjentin.

Per te ndryshuar kete shtate te papranueshme jane parashikuar ne projekt tubacione pvc $\Phi=140\text{mm}$ pergjate trotuareve te cilet mblidhen ne puseta dytesore cdo 25m qe bejne derdhjen me tuba pvc $\Phi=200\text{mm}$ ne kolektorin kryesor ekzistues $\Phi=400\text{mm}$ te KUZ. Si pike fundore shkarkimi eshte shfrytezuar lidhja me nje tubacion ekzistues ne afersi te superstrades duke ruajtur

nje pjeresi gjatesore te mjaftueshme dhe thellesi germimi mbi tubacion qe te mos jete me e vogel se 0.5m (afersisht trashesia e paketes se shtresave rrugore).

9.5 RRJETI I KANALIZIMEVE TE KUB

Nje element i rendesishem i cili do te kete efekt edhe ne koston e ketij objekti eshte ndertimi i rrjetit te kanalizimeve te ujrave te shiut (KUB).

Rrjeti i KUB eshte projektuar te ndertohet nen njeran ane te trotuarit ne menyre qe te mos kete nderhyrje ne rrjetin e KUZ. Kjo eshte skema me racionale per mbledhjen e dyaneshme te ujrave.

Thellessija e vendosjes se kolektorit kryesor te KUB do te jete 2.5m nga kuota e projektit te rruges se perfunduar ne pjesen e pare dhe rreth 1.5m ne pjesen e dyte per te minimizuar vellimet e germimeve. Por trashesia e mbushjes mbi tubacionet duhet te ruaje mbushjen minimale te kerkuar nga standartet.

Kolektori kryesor, nga fillimi i projektit e deri ne Pk 650, ndertohet me tuba katrore b/arme 1.5x1.5m te derdhura ne vend me marke C20/25. Nga Pk 650 e deri ne fund te projektit Pk 1200 do te ndertohet me tub te brinjezuar SN8 me $\Phi=400\text{mm}$.

Pusetat e kontrollit te kolektorit kryesor te KUB me permasa 1x1x1.5m vendosen mesatarisht cdo 50 m dhe detyrimisht ne pikat e derdhjes se kanaleve anesore, si dhe kudo ku ndryshon seksioni terthor i tubit te kolektorit. Dimensionet e pusetave jane kushtezuar nga arsye konstruktive, si dhe per te krijuar kushte sa me te pershtateshme per punimet e mirembajtjes dhe pastrimit.

Pusetat e mbledhjes se ujrave te shiut jane vendosur mesatarisht ne cdo 25m largesi nga njera tjetra, ne te dy anet e rruges. Pusetat shimbledhese te njepasnjeshme ndjekin rrjedhen e kunetes dhe percjellin ujin ne kolektorin kryesor te KUB nepermjet tubacionit PVC $\Phi=200\text{mm}$ ne Pusetat jane te paisura me zgara dhe kapake gize 40x70.

Tubacionet e kolektorit, pusetat e kontrollit dhe pusetat e ujrave te bardha do te ndertohen me beton te armuar C20/25. Betoni ne keto pjese detyrimisht do te prodhohet me cemento sulfate. Kjo eshte skema me racionale per mbledhjen e dyaneshme te ujrave te shiut.

Me poshte po japim llogaritjet hidraulike per rrjetin e kanalizimeve.

- **Llogaritjet hidraulike.**

Nder faktoret klimatike, percaktues ne rastin tone jane rreshjet e shiut. Te dhenat mbi rreshjet jane marre nga matjet e kryera ne stacionet lokale. Me metoda statistikore jane perpunuar te

dhenat mbi shirat me kohezgjatje nga 2 minuta deri ne 24 ore. Si perfundim jane ndertuar lakoret qe shprehin marrdheniet midis intensitetit ne mm/ore, kohezgjatjes dhe perseritjes.

Percaktimi i prurjes llogaritesse per veprat drenazhuese terthore (nder shume metoda tashme ekzistuese) bazohet ne metoden Racionale. Metoda e vleresimit te rrjedhjes bazohet ne konsideratat fizike te rrjedhjes te shkaktuara nga reshjet dhe mbajne parasysh parametrat specifike te pellgut shimbledhes.

Parametrat e pellgut shimbledhes percaktohen nga hartat topografike te disponueshme. Per rrugen automobilistike Jorgucat Sarande jane perdorur hartat topografike me shkalle 1 : 25 000.

Parametrat e pellgut shimbledhes te percaktuara nga hartat jane : siperfaqja e pellgut, gjatesia e rrjedhes kryesore, pjerresia mesatare e rrjedhes kryesore, pjerresia mesatare e terrenit dhe siperfaqet e pyllezuara.

Janë vlerësuar kurbat e mundesive klimatike për periudha të kthimit prej 10, 20, 50 dhe 100 vjet.

Metoda racionale e Llogaritjes

Nje nder ekuacionet e perdorur zakonisht per percaktimin e pikut te rrjedhjes ne pellgje shimbledhes te vegjel eshte formula Racionale:

$$Q = 0.278.C.I.A. (ARF)$$

ku :

Q = Prurja e pikut ne struktura drenazhuese

C = koeficienti i rrjedhjes pa permasa

A = siperfaqja e pellgut shimbledhes

I = intensiteti i reshjeve , nga kurba IKP

(ARF) = faktori reduktues sipas siperfaqes.

Per pellgjet ujembledhes duhet marre parasysh edhe variacioni hapsinor ose gjeografik i reshjeve.

Shnderimi i reshjeve pikesore ne reshjet e siperfaqes merren parasysh duke perdorur faktorin e reduktimit sipas siperfaqes (ARF).

Koha e bashkeardhjes (Tc).

[Koha qe i nevojitet ujit te vije nga pika me e larget deri te seksionin qe nevojitet].

Ka disa metoda per percaktimin e kohes se bashkeardhjes. Nje nder to eshte edhe formula e Bransby – Williams.

$$T_c = (0.615)(L) / [(A^{0.1})(S^{0.2})]$$

ku:

T_c = koha e bashkeardhjes

L = gjatesia e shtratit kryesor

A = sipërfaqja e pellgut shimbledhes

S = pjerresia e shtratit kryesor

Intensiteti i reshjeve.

Reshjet, bashke me karakteristikat e pellgut shimbledhes, percaktojne prurjen e ujit, mbi te cilen do te mbeshtetet permasimi hidraulik i veprave te artit per largimin e ujit nga traseja e rruges. Ndonese intensiteti i reshjeve ndryshon gjate ngjarjes se rebeshit, shumica e procedurave te perdorura ne percaktimin e prurjes maksimale, bazohen ne intensitetin i cili percaktohet si raporti ndermjet sasise se reshjeve me kohezgjatjen e tyre dhe jepet kryesisht ne njesine milimeter per ore. Per lehtesi veprimi, ndertohen kurbat qe paraqesin vartesine intensitet, kohezgjatje dhe perseritje.

Sasite e prurjeve qe kalojne permes strukturave te drenimit e kullimit jane vlerësuar permes aplikimit te metodës racionale.

$$Q_{max} = \frac{C h(Tc, Tr) S}{3.6 Tc}$$

ku :

- Q_{max} = prurjet sipas projektit (m³/s)
- S = Sipërfaqja e pellgut ujëmbledhës (km²)
- $h(Tc, Tr)$ = thellesia e reshjeve per nje kohezgjatje te barabarte me kohen e perqendrimit, e vlerësuar permes kurbeve te probabilitetit te reshjeve (mm)
- Tc = koha e përqendrimit te basenit ujëmbledhës (ore)
- C = Koeficienti i prurjeve

Periudhat e kthimit per strukturat jane:

- a) Tr = 100 vjet per urat e medha;
- b) Tr = 50 vjet per urat e vogla dhe tombinot

Per llogaritjet hidraulike jane supozuar kushte te pandryshueshme te rrjedhes.

Formula Darcy eshte perdorur per te llogaritur rrjedhen permes nje seksioni terthor te caktuar. Llogaritjet jane bere duke supozuar kushtet e meposhtme:

- gjeresia e seksionit terthor e barabarte me hapesiren e drites per tombinot.
- koeficienti i Manning $0.05 \text{ m}^{-1/3} \text{ s}$.

Strukturat e perzgjedhura ne projekt per kushtet aktuale te zones eshte:

- Tub me diam 100 cm per kanalizimet e ujrave te shiut KUB;

Llogaritjet kryhen me afrime te njepasnjeshme.

Ne periudhen e kryerjes se punimeve fushore eshte treguar vemendje e veçante per matjen e nivelit te ujrave nentokesore dhe ndikimin e tij ne qendrueshmerine e trupit te rruges. Nga vrojtimet e kryera niveli i ujit nentokesor eshte afer siperfaqes se tokes. Ne momentet e stines me rreshje te dendura kur uji deperton deri ne shtresat e rruges dhe ne kontaktin ndermjet shtresave te rruges dhe argjilave te depozitimeve te kuaternarit krijohet nje gjendje ngopje e cila ndikon ne prishjen per nje kohe te shkurter te ekuilibrit te trupit te rruges. Per kete rekomadojme qe ndermjet shtresave te rruges dhe tokes natyrore te vendoset nje shtrese filtruese e cila mund te jete shtrese cakelli ose zhavor natyror.

10 SPOSTIMI I LINJAVE EKZISTUESE ELEKTRIKE,TELEFONIKE, etj.

Gjate rruges kalojne linja elektrike ajrore, te cilat jane evidentuar dhe paraqitur ne planimetrine e projektit. Nje pjese e ketyre linjave jane brenda trupit te rruges duke ngushtuar gjeresine e shfrytezueshme te rruges.

Gjate hartimit te projekt-zbatimit eshte patur parasysh spostimi dhe rindertimi i tyre i parashikuar edhe ne preventiv.

11 SHPRONESIMET

11.1 Ligjet e aplikueshme

Ligji nr.8561, 12/22/1999, - Shpronësimi dhe Marrja e përkohshme për interes publik përcakton procedurat e shpronësimit të tokës dhe të niveleve të kompensimit për interesin publik.

Ligji 8561, 22/12/1999, thekson se personat privatë kanë të drejta mbi pronën e tyre private dhe se e drejta e pronës mund të hiqet vetëm për interesa publike. Ai më tej përcakton se të drejtat e pronarëve mbrohen dhe sa herë Autoriteti vendos te behet një shpronësim është nga për arsye të interesit publik, vlera korresponduese e saj do ti paguhet pronarit te pronës.

Në rast të shpronësimit për interes publik nga ana e shtetit, Ministri perkates (në këtë rast Ministri i Transportit), emëron një komitet të veçantë për të menaxhuar në një mënyrë të përshtatshme shpronësimet dhe për të përcaktuar vlerën e pronave që do të shpronësohen. Ministri prezanton vendimet e shpronësimit ne KM (Këshilli i Ministrave) në mënyrë që ai të marrë një vendim. Pronarët e këtyre pronave kanë të drejtën e ankesës, por apeli nuk duhet të vonojë shpronësimin.

11.2 Planimetria shpronesimeve

Bazuar në projektin ku shtrihet aksi ekzistues rrugor dhe duke qene se ne thelb nuk ka ndryshuar por vetem eshte zgjeruar gjurma ekzistuese duhet bere verifikimi i pronave private që shtrihen ne

aksin rrugor në ndërtim i shoqëruar me listen e shpronësimeve hartuar në bashkëpunim me Bashkinë dhe ZRPP Lushnjë.

Një faktor i rëndësishëm që ndikon në koston e këtij objekti janë shpronësimet. Pjesa që shpronësohet në përgjithësi shtrihet brenda zonës së banuar dhe me ndërtime të tilla si mure rrethues, gardhe, oborre, etj.,

Në projekt, në planimetrinë e shpronësimeve është dhënë gjerësia e zonës që zë rruga dhe janë bërë ndarjet e parcelave sipas të dhënave të zyrës kadastrale. Sipërfaqja dhe kufijtë e parcelave për shpronësim do të saktësohen pas dorëzimit të listës së pronarëve të truallit të regjistruar në ZRPP të Qarkut dhe do të kryhet në bashkëpunim me Bashkinë Lushnjë.

12 ORGANIZIMI I PUNIMEVE

Për ndërtimin e rrugës së re është parashikuar që materialet e ndërtimit do të prodhohen nga guroret që gjenden në afërsi të zonës ku realizohet ky projekt.

Të gjithë dherat e papershtatshëm për ndërtimin e trasës do të dalin nga gërmimet që janë parashikuar të transportohen e sistemohen në vende të posaçme, që do të përcaktohen në bashkëpunim me autoritetet lokale.

Për ndërtimin e veprave të artit si tombino apo muret mbajtës e prites mund të përdoren materiale të pershtatshëm që ndodhen në atë zonë.

Gjithashtu është hartuar preventivi i punimeve, në të cilin janë parashikuar të gjithë zerat e punimeve sipas specifikimeve teknike me çmimet e Manualit të Ministrisë së Transporteve dhe Infrastruktura që janë në fuqi për vitin 2015.

Gjatë hartimit të projekt zbatimit janë marrë kontakte dhe mendime me autoritetet lokale të zonës. Projektuesi ka mirëpritur dhe ka marrë në konsideratë të gjithë propozimet e sugjerimet e specialistëve të Bashkisë Lushnjë për projektin duke arritur në zgjidhjen më optimale të tij.

Per ALBEGIS& Co shpk

Ing. Gezim BIMBLI

RAPORTI TOPOGRAFIK

Rruga "Sabri Kosturi", Lushnje

***Pergatiti : Ing.Gjeodet Arben Sevdari
Nr.lic T-0418/2***

Lushnje, Shkurt 2019

PUNIMET GJEODEZIKE

Punimet gjeodezike konsistojne ne prodhimin e hartes dixhitale te zones se kerkuar nga Klienti.

Zona ne te cilen kerkohen keto punime gjeodezike eshte ne jug te qytetit te Lushnjes rruga e quajtur "Sabri Kosturi" .

Punimet gjeodezike do te kryhen kryesisht pergjate kesaj rruge dhe ne nje gjeresi rreth 20 m, meqenese zona ku zhvillohet ky project eshte kryesisht nje zone urbane.

Rruga "Sabri Kosturi" nis nga unaza e qytetit te Lushnjes vazhdon me nje planimetri pothuajse te drejte deri ne pike-takimin me autostraden Fier-Lushnje-Tirane.

Per te orientuar keto punime gjeodezike dhe punimet e tjera ne fazen e ndertimit, ne zhvilluam nje rrjet pikash te forta pergjate kesaj siperfaqeje.

Punimet topografike mund ti permbledhim si me poshte:

- **Ndertimi i pikave te forta (P.F.)**
- **Matje me GPS te pikave te forta dhe lidhja me kuoten absolute**
- **Rilevimi i detajuar ne te gjithë siperfaqen e kerkuar nga Klienti**
- **Realizimi i hartes dixhitale-3D.**

PIKAT E FORTA (BM)

Pikat e forta u pozicionuan ne largesi nga njera-tjetra afersisht 300-400 m .

Per pozicionimin e ketyre pikave u pate parasysh qe te ndertoheshin ne vende dominuese dhe qe te kene mundesi te egzistojne per kohe te gjate.

MATJET ME GPS

Per te realizuar matjet me GPS mbi te gjitha P.F (BM) u perdoren GPS dopjo frekuece recivitore .

Per te marre nje rezultat te mire dhe te sakte te rilevimit topografik u ndertua rrjet pikash te forta .Ne perdorem metodën e mini-trekendeshave per t'ju dhene koordinata ketyre pikave.

Keshtu qe pika qe u maten per kete rrjet trekendeshash jane marre nga Sistemi Shqipetar Koordinativ.

Keto pika sherbyen per transformimin e te dhenave ne Sistemin Shqipetar.

Per te arritur lidhjen ne kuote absolute te bazamentit tone gjeodezik me ate shteteror, u perdoren lidhja me sistemin ALPOS e ngritur prej Qeverise Shqiptare , rrjet bazash GPS te lidhura midis tyre, te cilat funksionojne ne te gjithë territorin e Republikës .

Mbasi u maten keto pika P.F. u arrit ti jepej kuota absolute gjithë matjeve te siperfaqes se kerkuar.

Matjet u bene ne formen e profilave me largesi nga njeri-tjetri 5-6 m dhe pika te marra pergjate profileve afersisht sipas situacionit dhe disnivelit te terrenit.

Grupet e topografeve realizuan matjet topografike te terrenit ekzistues ku kalon varianti i miratuar.

Matjet u kryen ne shkallen 1:1'000 dhe per zona te vecanta 1:500. U maten te gjithë elementet e terrenit si rruge, skarpate, kanale, perrenj, linja elektrike, ndertime, rrethime pronash, puseta kanalizimesh etj

Te gjitha linjat e terrenit, pikat detaje objektet e ndryshme jane vizatuar dhe paraqitur ne format dixhital 3-dimensional.

Ne perdorem si pajisje TRIMBLE 5800, R8s GPS, dhe TGO GPS post-processing software.



Keto pajisje prezantojne teknologjine me te mire ne treg ne moment.
Specifikimet teknike qe keto pajisje kane jane si me poshte :

HORIZONTAL	5mm + 1ppm
VERTIKAL	5 – 10 mm + 1ppm
AZIMUT	1 are second + 5 / baseline gjatesi per kilometer.

Per nivelacionin e pikave fikse u perdor metoda vajtje-ardhje.
Nivelacioni u krye me nivel **Level Leica-Sprinter 250m-1.0**



Duke perdorur pajisjet DGPS RTK rezultati i saktetise ne koordinata eshte me i vogel se 0.012 m per cdo pike te vrojtuar .

Koordinatat e pikave fikse (BM) jane ne listen e meposhteme:

- Koordinatat jane ne Sistemin Koordinativ Shqipetar, Gaus-Kryger 86 .
- Kuotat jane Absolute.
- Pikat Fikse (BM) jane te evidentuara ne vizatimin final-harten dixhitale

Nr.	North	East	Elev.	Kodi
1	4532427.640	390733.682	15.980	P.F.1
2	4532290.269	390628.328	15.810	P.F.2
3	4531991.847	390291.988	11.512	P.F.3
4	4531750.660	390025.860	10.775	P.F.4
5	4531585.231	389851.624	10.961	P.F.5



BASHKIA LUSHNJE

RAPORT GJEOTEKNIK

*Objekti: “Ndertim i segmentit rrugor Sabri Kosturi,
Lushnje”*



HYRJE

'Ky raport ka per qellim te realizoje nje studim gjeologo-inxhinierik ne sheshin e ndertimit te objektit "**Ndertim i segmentit rrugor Sabri Kosturi, Lushnje**", nje rruge urbane kryesore e cila lidh qytetin me superstraden Lushnje – Fier.Per kete qellim eshte kryer investigimi e vendit te ndertimit, lidhur me hartimin e projektit per zgjerimin, asfaltimin e rruges dhe rrjetin e kanalizimeve per objektin e siperpermendur.



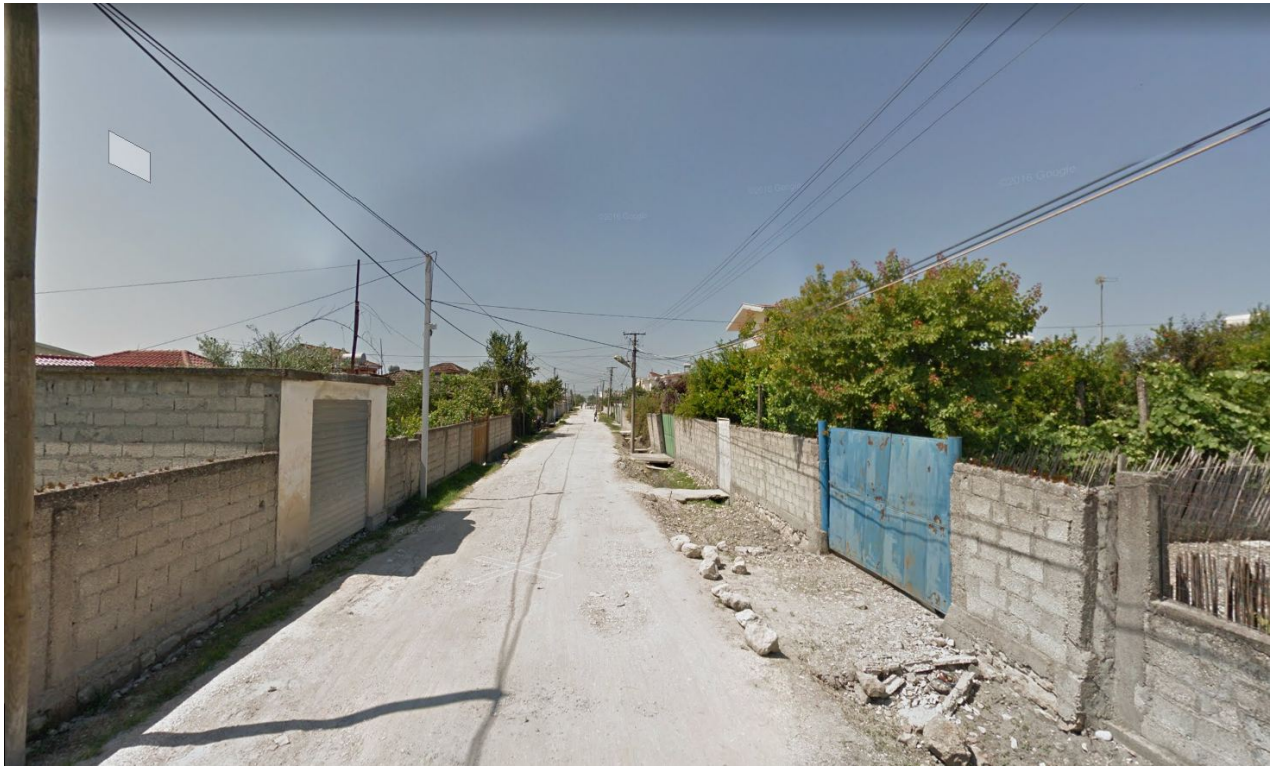


Foto te gjendjes ekzistuese te rruges

1.1 Qellimi I Projektit

Qellimi i ketij studimi gjeoteknik eshte te na jape te dhena ne lidhje me tipin e dherave lidhur me hartimin e projektit per zgjerimin, asfaltimin e rruges dhe rrjetin e kanalizimeve te ujrave te shiut per rrugen **"Sabri Kosturi"** ne perputhje me kerkesat e caktuara nga Investitori Bashkia Lushnje. Gjithashtu, studimi gjeoteknik eshte realizuar duke marre parasysh tipologjine, konstruksionin dhe kerkesat e performances te ndertimit te propozuar.

Megjithate, rezultatet e ketij investigimi gjeoteknik duhet te perditesohen ne menyre te vazhdueshme, ne perputhje me informacionet e reja, qe do merren pergjate procesit te ndertimit dhe monitorimit te vazhdueshem te objektit te ndertuar nga investitori.

Te gjitha rezultatet e perpunuara, rekomandimet, informacioni dhe interpretimet e marra prej vezhgimeve gjeoteknike perputhen me standartet europiane (EN) dhe kodet kombetare (NA).

1. Studim i pergjithshem i kushteve te mjedisit

2.1 Pozicioni gjeografik i sheshit te ndertimit

Segmenti rrugor qe studiohet ne kete projekt ndodhet ne terren fushor qe fillon nga superstrada Lushnje -Fier deri ne rrugen Vath Koreshi, ku pergjate gjatesise se saj nderpritet nga shinat e trenit ne nje distance prej 150ml nga rruga Vath Koreshi.

Gjatesia e pergjitheshme eshte 1200 -m



Pozicioni gjeografik i sheshit te ndertimit

2.2 Relievi

Morfologjia e relievit lidhet ngushte me perberjen e shkembinjve, me ndertimin e brendshem te tyre si dhe me veprimtarine gerryese. Relievi i zones paraqitet jo shume i valezuar dhe me disnivel te vogel lartesisht. Pjesa e rruges ku do te nderhyhet ka d nje lart esi mesatare mbi nivelin e detit prej 150 m.

2.3 Kushtet klimatike

Zona e Lushnjes, ashtu si edhe i gjithë vendi ynë, karakterizohet nga një shpërndarje jo e barabartë e reshjeve gjatë muajve dhe stinëve të ndryshme të vitit. Kjo shpërndarje e ka burimin në karakterin mesdhetar të klimes në këtë zonë. Reshjet më të shumta bien në stinën e Dimrit e të Vjeshtës, ndërsa Vera paraqitet me reshje të pakta. Një përqendrim i tillë i reshjeve në gjysmën e ftohtë të vitit shpjegohet nga fakti se në këtë periudhë, në detin Mesdhe shtrihet fronti Polar në të cilin zhvillohet aktiviteti ciklonar. Në stinën e verës pakesimi i sasisë së reshjeve gjithë ashtu shpjegohet nga fakti se fronti Polar në këtë periudhë tërhiqet më nga Veriu, duke i lënë vendin regjimit anticiklonar që lidhet me zhvillimin dhe shtrirjen më në Veri të anticiklonit të Azoreve. Po të krahasojmë sasinë e reshjeve të muajit më të lagësht, Nëntorit, me atë të muajit më të thatë, Korrikut, rezulton se në Lushnjë në Nëntor ose Dhjetor bien 12 herë më shumë reshje. Shpërndarja e pabarabartë e reshjeve gjatë vitit në vendin tone, dhe veçanërisht në zonën e Lushnjes, është një anë shumë negative për llogaritjen e rrjeteve inxhinerike e sidomos ato të drenazhimit. Përqendrimi i madh i reshjeve në stinën Dimer-Vjeshtë duke patur parasysh, edhe karakterin e rrembyeshëm të reshjeve si dhe pjerresinë e vogël të zonës ku shtrihet objekti, bëjnë që shpesh herë pjesë të mëdha të saj të permbyten.

Për shmangien e efektit negativ të reshjeve, do të ndihmojnë kanalizimet dhe drenazhimet, të cilat janë e vetmja rrugëdalje, që ulin nivelin e ujrave. Që sistemi i drenazhimit të jetë vazhdimisht në gjendje pune duhet që mirëmbajtja e tyre të jetë e përhershme.

2.4 Kushtet hidrologjike

Vrojtimet e nivelit të ujit nëntokesor në zonën e Lushnjes bëhen në puse me tuba dhe në puse të zakonshme. Edhe në këtë zonë nivelet e ujit nëntokesor ndjekin andamentin e reshjeve. Rritjen më të madhe nivelet e ujit nëntokesor e kanë në muajin Nëntor, mbas kësaj nivelet kanë qendruar afër sipërfaqes së tokës deri në Mars kur fillojnë të ulen pothuajse në të gjithë zonën e Lushnjes. Në diagramet e ndryshme të hartuara nga institucionet shkencore të vendit tone paraqiten nivelet mesatare mujore shumëvjeçare dhe nivelet mesatare mujore. Amplituda mesatare për zonën e Lushnjes është nxjerre nga pikat e vrojtimit në zonë të ndryshme të qytetit. Reshjet atmosferike me karakteristikat e tyre si intensiteti i renies dhe zgjatja në kohë luajnë një rol të rëndësishëm në përcaktimin e shkallës së erozionit, llogaritjen e

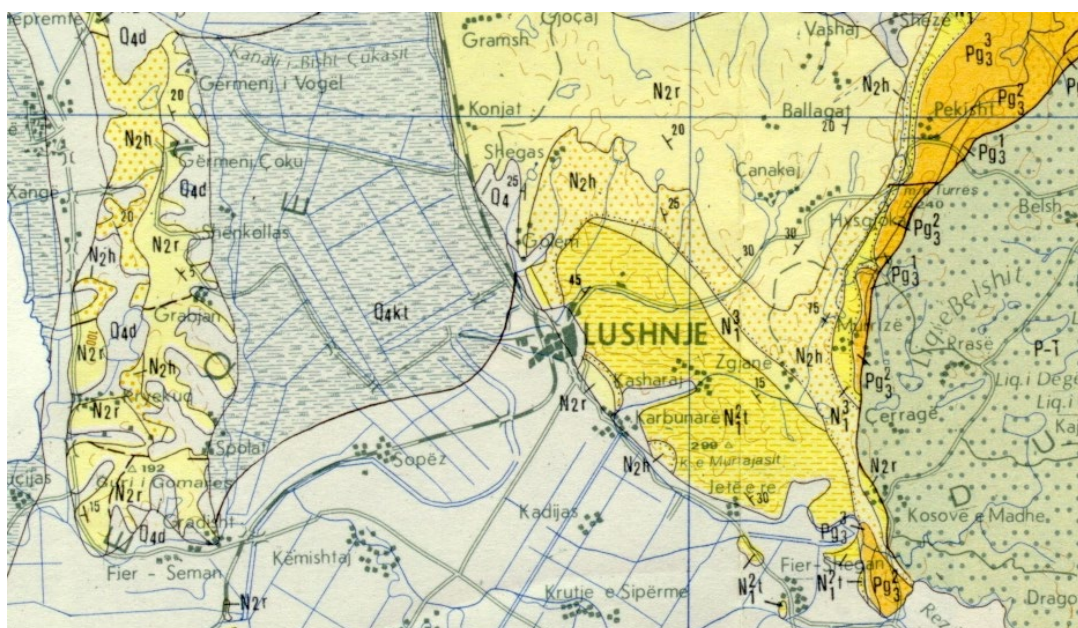
parametrave të kanaleve kullues apo edhe të kanalizimeve të qyteteve.

2.5 Ndertimi Gjeologjik

Ne baze të vrojtimeve fushore dhe punimeve të zbulimit që janë kryer në këto zone takohen depozitimet e mëposhtme:

a) Depozitimet Neogjenike (N_1^{2t})

Në zonën e studiuar takohen depozitimet Neogjenike që përbehen nga formacione gjysem shkembore si argjilite, alevrolite dhe ranore. Janë formacione me imentim të dobët argjiloro-karbonatike të cilat në prani të lageshtirës dhe të agjenteve atmosferike shkaterrohen duke formuar një shtresë relativisht të trashë deluvialo-eluviale. Janë me ngjyrë bezhe në gri, me pak lageshtirë, janë me imentim të dobët deri mesatar. Këto formacione paraqesin fenomenet gjeodinake relativisht të zhvilluara. Pjesa e sipërme e këtyre depozitimeve në kontakt me formacionin mbulesor paraqitet e përjerrur. Depozitimet Neogjenike takohen poshtë depozitimeve deluvialo-eluviale dhe kanë trashësi të madhe 100 - 200m



Harta gjeologjike e zones

b) Depozitimet e kuaternarit Q4

Nga punimet e kryera ne zonen ku kalon rruga e studiuar takohen depozitime te kuaternarit te tipit deluvialo - eluvial. Keto depozitime deluvialo-eluviale perfaqesohen nga suargjila te mesme deri te renda me ngjyre kafe ne gri jane me pak lageshtire plastike dhe mesatarisht te ngjeshura. Ne zonen ku kalon rruga, bazuar ne punimet fushore, jane marre te dhena per fortesine CBR te bazamentit, e cila eshte shfrytezuar per projektimin e zgjerimit te rruges. Vlera e fortesise CBR eshte 4%.

2. PERFUNDIME DHE REKOMANDIME

Objekti i studimit gjeologjik dhe gjeoteknik eshte percaktimi i karakteristikave fiziko mekanike te dherave dhe shkembinjve qe takohen ne zonen ku kalon segmenti rrugor ne studim.

Te dhenat e marra nga punimet fushore dhe ato laboratorike kane sherbyer per te realizuar projektin e rruges, projektimin e tobinove, mureve mbajtes/prites dhe pjeseve te tjera te projektit te kesaj rruge. Ne kete studim percaktohen gjithashtu edhe vendet dhe karakteristikat e materialeve te ndertimit qe jane te nevojshme per ndertimin e kesaj rruge. Projekti ekzistues ka nje raport te detajuar Gjeologjik pergatitur nga kompania "Gjeodhame", i cili percakton karakteristikat fizike dhe mekanike te dherave dhe shkembinjve pergjate zones se projektit. Raporti ne menyre te permbledhur shqyrton ceshtjet e meposhtme te cilat jane te mbeshtetura me punimet gjeologjike:

- Jane rishikuar te gjitha punimet e meparshme gjeologjike te kryera nga autore te tjere vendas te cilat jane kryer per qellime te tjera por kane vlera njohese.
- Jane marre parasysh te gjitha studimet e botuara dhe te pa botuara per zonen ne fjale.
- Jane studiuar punimet gjeologjike te vjetra qe jane kryer ne afersi ose ne kete zone, hartat gjeologjike dhe gjeomorfologjike te zones.
- Jane kryer punime te ndryshme sipas programit te hartuar me siper, por te kombinuar dhe me punimet ekzistuese te cilat jane shume te rendesishme per te kuptuar fenomenet gjeologjike qe kane ndodhur ne zhvillimin e historikut gjeologjik

te kesaj zone.

Nje rendesi te vecante kane dhe testimet ne laborator te kampioneve te marre ne terren nga shpimet dhe gropat si me poshte:

- Gropa prove përgjatë gjurmes për klasifikimin e dherave për t'u përdorur në ndërtimin e rrugës.
- Gropa prove për identifikimin e zonave të germimeve për studimin e burimeve të materialeve të ndërtimit.
- Shpime te sipërfaqes se shtresave për të identifikuar gjendjen e superstrukturës ekzistuese rrugore
- Marrja e mostrave të shumta dhe testimi laboratorik për të siguruar një baze të dhënash të nevojshme për nje projekt jetegjate.

Ne fazen e ndertimit te rruges eshte e domosdoshme qe materialet e ndertimit te studiohen me hollesisht per karierat qe do te propozoje Kompania Sipermarese e zbatimit te punimeve gjithmone duke u aprovuar nga supervizori i punimeve.

Mbeshtetur ne detyren e projektimit dhe duke marre ne konsiderate sugjerimet e bera nga zyra urbanistike Lushnje lidhur me investimet ne vazhdim per ndertimin e rrjetit inxhinjerik, ndertimeve te objekteve dhe shesheve urbanistike, etj. u realizua ky studim gjeoteknik.

Zona ku kalon traseja e rruges paraqitet me nje relief kryesisht fushor.

Gjate vrojtimeve fushore per realizimin e studimit gjeoteknik, u konstatua se traseja e rruges kalon mbi depozitimet deluvialo-eluviale qe perfaqesohen nga suargjila te mesme deri te renda me ngjyre kafe ne gri jane me pak lageshtire plastike dhe mesatarisht te ngjeshura.

Llogaritja e shtresave rrugore eshte bere me metoden AASHTO-93, duke u bazuar ne fortesine (rezistencen) CBR te dherave. Paketa e shtresave rrugore duhet te llogaritet per nje vlere CBR = 4% deri 5%, dhe duhet perforcuar me material gjeotekstili ne rastin kur traseja kalon ne depozitime shume te dobeta.



BASHKIA LUSHNJE

RAPORT I VLERËSIMIT TË NDIKMIT NË MJEDIS

Objekti: "Ndertim i segmentit rrugor Sabri Kosturi, Lushnje"

Projektues: Albegis & Co.

Pergatiti materialin

Ekspert Mjedisi, Ardian Shehu



HYRJE.....	4
PËRSHKRIMI I GJENDJES EKZISTUESE.....	5
I. QËLLIMI I VLERËSIMIT, LEGJISLACIONI DHE METODOLOGJIA.....	6
1.1. QËLLIMI I VLERËSIMIT.....	6
1.2. LEGJISLACIONI DHE PROÇEDURAT MBROJTËSE TË MJEDISIT	7
1.2.1. Legjislacioni Mjedisor	7
1.2.2. Legjislacioni Për Planifikimin Territorial	12
1.2.3. Legjislacion për Trashëgimë Kulturore	13
1.2.4. Legjislacioni për Menaxhimin e Mbetjeve	14
1.3. METODOLOGJIA PËR IDENTIFIKIMIN DHE ANALIZËN E NDIKIMEVE	15
1.3.1. Përshkrimi i ndikimeve.....	15
1.3.2. Vlerësimi i ndikimit	15
1.3.3. Rëndësia e ndikimit	17
FAUNA	18
TE DHENA TE PERGJITHESHME PER FONDIN E FAUNES NE BASHKINE LUSHNJE.....	18
TRASHEGIMIA ARKEOLOGJIKE DHE KULTURORE	19
PEISAZHET DHE KENAKESITE VIZUALE.....	19
UJRRAT-NEN/MBI TOKESORE.....	19
CILESIA E AJRIT	20
KLIMA.....	20
ZHURMAT DHE TRAFIKU	20
BONITETI I TOKAVE.....	21
ANALIZA E BURIMEVE NATYRORE.....	21
ANALIZA GJEOLIGO-INXHINIERIKE	22
DEMOGRAFIA DHE ASPEKTE SOCIAL EKONOMIKE.....	22
PERSHKRIMI TEKNIK I PROJEKTIT	23
PERSHKRIMI I ZERAVE TE PUNES	23
Punime germimi	23
Punime per rrugen	24
Punime per kub.....	24
Punime per ndricimin rrugor.....	24
Organizimi i punimeve.....	25
NDIKIMET GJATË FAZËS SË NDËRTIMIT.....	25
Ndikimet Positive	25
Ndikimet negative.....	25
NDIKIMET GJATË FAZËS SË FUNKSIONIMIT.....	31
Ndikimet positive	31
Ndikimet negative.....	32
V.SHKARKIMET E MUNDSHME NË MJEDIS	33
SHKARKIMET E MUNDSHME GJATE NDERTIMIT.....	33
SHKARKIMET E MUNDSHME GJATE FUNKSIONIMIT	34
VI. KOHËZGJATJA E MUNDSHME TË NDIKIMEVE NEGATIVE TË IDENTIFIKUARA	35
VII. SHTRIRJA E MUNDSHME HAPËSINORE E NDIKIMIT NEGATIV NË MJEDIS.....	35

VIII.	MUNDËSIA E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR	36
IX.	MASAT E MUNDSHME PËR SHMANGIEN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS	36
9.1.	MARRËVESHJET INSTITUCIONALE	37
9.1.1.	<i>Strukturat dhe përgjegjësitë institucionale</i>	<i>37</i>
9.1.2	<i>Monitorimi dhe raportimi</i>	<i>37</i>
X.	NDIKIMET E MUNDSHME NË MJEDISIN NDËRKUFITAR	38

HYRJE

Projektet e ndertimit te rrugeve, rikonstruksionit rezultojne ne krijimin e kushteve lehtesuese per nje zone qe ka paraqitur veshtiresi dhe levizje te kufizuara ne keto rruge. Ato se paku permiresojne cilesine e levizjes ne rruget egzistuese. Ne nje situate te tille sidoqe te kryhet ndertimi ato do te kene efekte ndikuese ne gjendjen natyrore te zones. Kjo lidhet si me ndikimet e ndertimit ashtu edhe me ato te karakterit operativ per shkak te trafikut. Duke vijuar me tej, ndertimi dhe shfrytezimi do te kete ndikime direkte ose indirekte ne aspektet social – kulturore dhe social – ekonomike.

Segmenti rrugor ne studim, gjendet ne Bashkine Lushnje, nga pikepamja urbane konsiderohet rruge lokale. Rruga ndodhet ne terren fushor qe fillon nga superstrada Lushnje -Fier deri ne rrugen Vath Koreshi, ku pergjate gjatesise se saj nderpritet nga shinat e trenit ne nje distance prej 150m nga rruga Vath Koreshi. Gjatesia e pergjitheshme eshte 1200 -m, qe fillon nga Superstrada Lushnje - Fier dhe perfundon deri tek rruga Vath Koreshi. Gjerësia ekzistuese në pjesën me të madhe të segmentit është variabel nga 3 deri ne 7 m. Planimetria e rruges paraqitet pergjithesisht vijedrejte.

Raporti i vleresimit te ndikimit ne mjedis siguron qe ndikimet mjedisore jane vleresuar dhe jane marre ne konsiderate ne planifikim, projektim dhe ne zbatim te projektit.

Objekti i kesaj hyrje – permbledhje per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis te projektit “Nertim i segmentit rrugor Sabri Kosturi, Lushnje” eshte:

- te minimizojë ndikimet ne mjedis dhe ne radhe te pare ne elementet prioritare si ruajtja e tokes, kontrolli i zhurmave, dhe ruajtja e cilesise se ujit dhe ajerit
- te ruaje ose rehabilitoje mjedisin natyror permes elementeve te reja te nderhyrjes pozitive, punimeve te veçanta ne kuader te projektit ose paralel me te, te cilet sigurojne vijueshmerine e qendrueshme te mjedist biologjik duke perfshire faunen dhe floren ne mjediset perreth zones se marre ne konsiderate.

PËRSHKRIMI I GJENDJES EKZISTUESE

Projekti i propozuar parashikon Ndertimin e segmentit te rruges Sabri Kosturi ne Bashkine Lushnje, me nje gjatesi prej 1200 ml .

Rruga ndodhet ne terren fushor qe fillon nga superstrada Lushnje -Fier deri ne rrugen Vath Koreshi, ku pergjate gjatesise se saj nderpritet nga shinat e trenit ne nje distance prej 150ml nga rruga Vath Koreshi.

Planimetria e rruges paraqitet pergjithesisht vijedrejte.

Objekti ndodhet pjeserisht ne relievet e qytetit te vitit 1991 ne shkallen 1:500 dhe pjesa tjeter eshte e pa azhornuar.

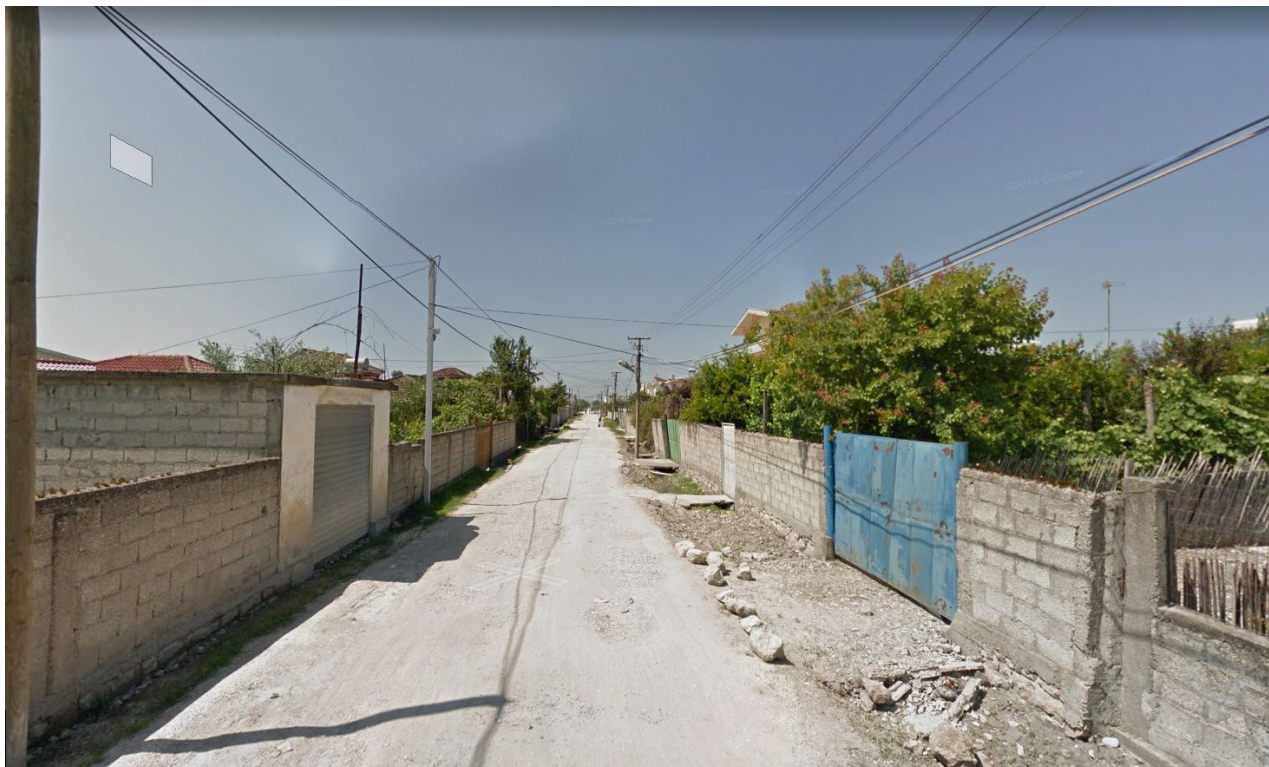
Gjatesia e pergjitheshme eshte 1200 -m, qe fillon nga Superstrada Lushnje - Fier dhe perfundon deri tek rruga Vath Koreshi. Gjerësia ekzistuese në pjesën me të madhe të segmentit është variabel nga 3 deri ne 7 m. Mungojne elementet peberes te rruges.

Nuk verehen probleme gjeloggjike te gjendjes se rruges (rreshqitje, plasaritje).

Rruges i mungojne te gjithë elementet arkitektonike dhe ndertimore.

Nenshtresat rrugore jane te demtuara plotesisht. Mungojne linjat e kanalizimeve si dhe ndricimi dhe sinjalistika.





I. QËLLIMI I VLERËSIMIT, LEGJISLACIONI DHE METODOLOGJIA

1.1. QËLLIMI I VLERËSIMIT

Vlerësimi i ndikimit në mjedis përfshin përcaktimin, përshkrimin dhe vlerësimin e ndikimeve të pritshme të drejtpërdrejta e jo të drejtpërdrejta mjedisore të zbatimit apo mos-zbatimit të projektit. Keto ndikime mjedisore të projektit vlerësohen në lidhje me gjendjen e mjedisit në territorin e prekur në kohën e paraqitjes së raportit përkatës për vlerësimin e ndikimit në mjedis të projektit. Vlerësimi i projektit përfshin, gjithashtu, propozimin e masave të nevojshme për parandalimin, reduktimin, zbutjen, minimizimin e ndikimeve të tilla ose rritjen endikimeve pozitive mbi mjedisin, gjatë zbatimit të projektit, përfshirë edhe vlerësimin e efekteve të pritshme të masave të propozuara.

Gjatë procesit të vlerësimit të ndikimit në mjedis kryhen identifikimi, përshkrimi dhe vlerësimi, në mënyrën e duhur, i ndikimit në mjedis të një veprimtarie, duke përcaktuar efektet e mundshme, të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta mbi tokën, ujin, detin, ajrin, pyjet, klimën, shëndetin e njeriut, florën dhe faunën, peizazhin natyror, pasuritë materiale e trashëgiminë kulturore, duke pasur parasysh lidhjet e tyre të ndërsjella.

Në nenin 7 të Ligjit Nr. 10440 date 07.07.2011 "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis" është dhënë në menyre të qarte se cilat projekte i nënshtrohen vlerësimit e ndikimit në mjedis, ku thuhet se: *"Projektet private apo publike, të listuara në shtojcat I dhe II, bashkëlidhur këtij ligji, i nënshtrohen vlerësimit të ndikimit në mjedis, në përputhje me kërkesat e kreut II të këtij ligji, përpara dhënies së lejes përkatëse, nga autoriteti përgjegjës, për zhvillimin ose jo të projektit"*.

Sipas Ligjit të sipërcituar "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis", (ndryshuar me Ligjin Nr. 12/2015 për një ndryshim në Ligjin Nr. 10440, Datë 07.07.2011, "Për vlerësimin e Ndikimit në Mjedis") dhe Vendimit Nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësive e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore" arrijmë në konkluzionin se: aktiviteti që propozohet duhet ti nënshtrohet *Procedurës Paraprake të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis*.

Raporti ka për qëllim identifikimin e efekteve negative dhe pozitive, si dhe të propozojë masat zbutëse duke marre ne konsiderate interesat ekonomike të investitorit, si dhe përdorimin racional të burimeve natyrore dhe koordinimin e zhvillimit ekonomik dhe social të zonës me kërkesat e zhvillimit të qëndrueshëm. Qëllimi kryesor i këtij vlerësimi është që të:

- 1) të identifikojë ndikimet e mundshme në mjedisore në zonën në studim gjatë punimeve për rehabilitimin e kater rrugeve në nenzonen "B" të projektit
- 2) të identifikojë ndikimet e mundshme në mjedis në zonën në studim gjatë ndërhyrjeve për prishjen e volumeve shtese, përmirësimin e arkitektures apo perforcimin e konstruksioneve të banesave banesave në ansamblin historik të Vlorës
- 3) të propozojë marrjen e masave të domosdoshme për minimizimin dhe parandalimin e efekteve të krijuara në mjedis nga vënia në jetë e këtij projekti;
- 4) të propozojë masat e nevojshme rehabilituese përpara vënies në shfrytëzim të projektit në vlerësim.

1.2. LEGJISLACIONI DHE PROÇEDURAT MBROJTËSE TË MJEDISIT

1.2.1. Legjislacioni Mjedisor

Në Nenin 59 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë shkruhet se: "Shteti, brenda kompetencave kushtetuese dhe mjeteve që disponon, si dhe në plotësimin e nismes dhe të përgjegjësive private, synon (1) një mjedis të shëndetshëm dhe ekologjikisht të pershtatshëm për brezat e sotëm dhe të ardhshëm, dhe (2) shfrytëzimin racional të pyjeve, ujërave, kullotave dhe burimeve të tjera natyrore mbi bazën e parimit të zhvillimit të qëndrueshëm,,. Nisur nga kompleksiteti i tyre, çështjet mjedisore synohet të perfshihen në të gjitha Planet Lokale e Rajonale të Veprimit, Strategjite dhe Programet Sektoriale dhe Strategjite Kombetare.

Ligji mjedisor kryesor është Ligji Nr. 10431, datë 9 Qershor 2011 "Për Mbrojtjen e Mjedisit". Ky Ligj përcakton politikën kombëtare dhe vendore për mbrojtjen e mjedisit, kërkesat për përgatitjen e vlerësimeve të ndikimit mbi mjedisin dhe vlerësimin strategjik mjedisor, kërkesat për dhënien e lejeve veprimtarive që ndikojnë mbi mjedisin, parandalimin dhe pakësimin e ndotjes së mjedisit, normat dhe standartet mjedisore, monitorimin dhe kontrollin mjedisor, detyrat e organëve shtetërore në lidhje me çështjet mjedisore, rolin e publikut dhe sanksionet e përcaktuara në rast të shkeljes të ligjit. Ligji përcakton objektivat e mëposhtme të mbrojtjes së mjedisit:

parandalimi, kontrolli dhe ulja e ndotjes së ujit, ajrit, tokës dhe ndotjeve të tjera të çdo lloji; ruajtja, mbrojtja dhe përmirësimi i natyrës dhe i biodiversitetit;

ruajtja, mbrojtja dhe përmirësimi i qëndrueshmërisë mjedisore me pjesëmarrjen e publikut;
përdorimi i matur dhe racional i natyrës dhe i burimeve të saj; ruajtja dhe rehabilitimi i vlerave kulturore dhe estetike të peizazhit natyror; dhe
mbrojtja dhe përmirësimi i kushteve të mjedisit;

Ligji Nr. 10440 datë 7/07/2011 për “Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”, përcakton rregullat, procedurat dhe afatet për identifikimin dhe vlerësimin e ndikimeve të drejtpërdrejta apo të tërthorta të projekteve ose veprimtarive mbi mjedisin. Ligji përcakton hapat e nevojshme për zbatimin e procedurave të VNM: dorëzimin e kërkesës, shqyrtimin paraprak, kriteret e përzgjedhjes dhe klasifikimit, seancat dëgjimore dhe konsultimet publike, aksesin në informacion, detyrat dhe të drejtat e organeve të tjera. Ligji përcakton gjithashtu listën e veprimtarive që duhet të jenë objekt i procesit të Thelluar dhe atij Paraprake të VNM.

Ligji i lart-përmendur nënvizon se qëllimi i Vlerësimit Mjedisor është të sigurojë: *Një nivel të lartë të mbrojtjes së mjedisit përmes parandalimit, minimizimit dhe kompensimit të dëmeve në mjedis nga projekte të propozuara që përpara miratimit të tyre për zhvillim dhe garantimin e një procesi të hapur vendim marrjeje gjatë identifikimit, përshkrimit dhe vlerësimit të ndikimeve në mjedis në mënyrën dhe kohën e duhur, si dhe përfshirjen e të gjitha palëve të interesuara në të.* Procesi i vlerësimit duhet të jetë i përgjithshëm, i integruar, në kohë, i hapur dhe të realizohet në mënyrë të paanshme nëpërmjet pjesëmarrjes së organeve qendrore dhe vendore, publikut, si edhe organizatave mjedisore jo fitim prurëse, e zhvilluesve të projekteve si edhe të personave fizikë dhe juridikë të specializuar në këtë fushë, me qëllim parandalimin dhe reduktimin e ndikimit mbi mjedis

Disa nene të këtij ligji janë ndryshuar nëpërmjet Ligjit Nr. 12/2015 për disa ndryshime në ligjin Nr. 10 440, datë 7.7.2011, “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis”, ndryshime këto që kane hyrë në fuqi më 1 Shtator 2015.

Ligji Nr. 10448, datë 14.7.2011 “Për Lejet e Mjedisit” ka për qëllim parandalimin, pakësimin dhe mbajtjen nën kontroll të ndotjes së shkaktuar nga disa kategori veprimtarish, në mënyrë që të arrihet një nivel i lartë i mbrojtjes së mjedisit në tërësi, shëndetit të njeriut dhe cilësisë së jetës. Ky ligj përcakton edhe rregullat për lejimin e zhvillimit të disa veprimtarive që shkaktojnë ndotje të mjedisit në Republikën e Shqipërisë. Ne baze të Ligjit Nr. 60/2014 shtojca 1, bashkëlidhur Ligjit Nr. 10 448, datë 14.7.2011, “Për lejet e mjedisit”, është ndryshuar.

Bashkimi Evropian ka hartuar një tërësi ligjes që përcaktojnë standardet dhe objektivat bazë shëndetësore për një numër të konsiderueshem të ndotësve të ajrit. Këto standarde dhe objektiva janë përmbledhur në tabelën e mëposhtme (Tabela 2).

Table 1. Standartet e Cilesise se Ajrit ne EU

Ndotsi	Perqendrimi	Periudha e mesatarizuar	Natyra ligjore	Vlerat e tejkaluara cdo vit
Grimcat e imeta (PM2.5)	25 µg/m3***	1 vit	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 1.1.2010	n/a
Sulphur dioxide (SO2)	350 µg/m3	1 ore	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005	24
	125 µg/m3	24 ore	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005	3
Nitrogen dioxide (NO2)	200 µg/m3	1 ore	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2010	18
	40 µg/m3	1 vit	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2010*	n/a
PM10	50 µg/m3	24 ore	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005**	35
	40 µg/m3	1 vit	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005**	n/a
Lead (Pb)	0.5 µg/m3	1 vit	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005	n/a
Carbon monoxide(CO)	10 mg/m3	Maks. ditor-mesatarja per 8 ore	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2005	n/a
Benzene	5 µg/m3	1 vit	Vlera limit ka hyre ne fuqi me 1.1.2010**	n/a
Ozone	120 µg/m3	Maks. ditor-mesatarja per 8 ore	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 1.1.2010	Mesatarisht 25 dite pergjate 3 viteve
Arsenic (As)	6 ng/m3	1 vit	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 31.12.2012	n/a
Cadmium (Cd)	5 ng/m3	1 vit	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 31.12.2012	n/a
Nickel (Ni)	20 ng/m3	1 vit	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 31.12.2012	n/a
Polycyclic Aromatic Hydrocarbons	1 ng/m3 (shprehur si perqendrim i Benzo(a)pyrene)	1 vit	Vlera e synuar ka hyre ne fuqi me 31.12.2012	n/a

Përpos sa më lart, përgatitja e kësaj VNM-je është bazuar në legjislacionin e mëposhtëm:

Ligje:

Ligji Nr. 139/2015, datë 17.12.2015 "Për vetëqeverisjen vendore"

Ligji Nr. 12/2015, datë 26.2.2015 "Për disa ndryshime në ligjin "Për vlerësimin e ndikimit në mjedis"

Ligji Nr. 162/2014, datë 04.12.2014 "Për mbrojtjen e cilësise se ajrit në mjedis "

Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit"

Ligji Nr.111/2012, datë 15.12.2012, "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore"

Ligji Nr. 10463, datë 22.9.2011 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve,,.

Ligji Nr. 8906 "Mbi Zonat e Mbrojtura" dhe përmiresuar me Ligjin 9868 date 04.02.2008 "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin e mesipërm për Zonat e Mbrojtura"

Ligji Nr. 9774, datë 12.07.2007 "Për Vlerësimin dhe Administrimin e Zhurmës në Mjedis".

Ligji Nr. 9587, datë 20.07.2007 "Për Mbrojtjen e Biodiversitetit"

Ligji Nr. 9791, datë 23.07.2007 "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin Nr. 9385 "Për Pyjet dhe Shërbimin Pyjor"

Ligji Nr. 9385, datë 04.05.2005 "Për Pyjet dhe Shërbimin Pyjor"

Ligji Nr. 9244, datë 17.06.2004 "Për mbrojtjen e tokës bujqësore".

Ligji Nr. 9115, datë 24.07.2003 "Për Trajtimin Mjedisor të Ujrave të Ndotura.

Ligji Nr. 8672, datë 26.10.2000 "Për ratifikimin e "Konventës së Aarhusit për të drejtën e publikut për të pasur informacion, për të marrë pjesë në vendimmarrje dhe për t'iu drejtuar gjykatës për çështjet e mjedisit"

Vendime të Këshillit të Ministrave:

V.K.M Nr. 686, datë 29.7.2015 "Për miratimin e rregullave, të përgjegjësiave e të afateve për zhvillimin e procedurës së vlerësimit të ndikimit në mjedis (VNM) dhe procedurës së transferimit të vendimit e deklaratës mjedisore"

V.K.M Nr. 419, datë 25.06.2014 "Për miratimin e kërkesave të posaçme për shqyrtimin e kërkesave për leje mjedisi të tipave A, B dhe C, për transferimin e lejeve nga një subjekt të tjetri, të kushteve për lejet respektive të mjedisit, si dhe rregullat e hollësishme për shqyrtimin e tyre nga autoritetet kompetente deri në lëshimin e këtyre lejeve nga QKL-ja".

V.K.M Nr. 417, datë 25.06.2014 "Për miratimin e tarifave të Lejeve të mjedisit"

V.K.M Nr. 227, datë 30.04.2014 "Për përcaktimin e rregullave, të kerkesave dhe të procedurave për informimin dhe përfshirjen e publikut në vendim-marrjen mjedisore".

V.K.M Nr. 175, datë 19.01.2011 "Për miratimin e strategjisë kombëtare të menaxhimit të mbetjeve dhe të planit kombëtar të menaxhimit të mbetjeve"

V.K.M Nr. 587, datë 7.07.2010 "Mbi monitorimin dhe kontrollin e nivelit të zhurmave në qendrat urbanë dhe turistike"

V.K.MNr. 994, datë 02.07.2008 "Për tërheqjen e mendimit të publikut në vendimmarrje për mjedisin"

V.K.M Nr. 853, datë 28.12.2005 "Për miratimin e listes se mbetjeve të rrezikshme, mbetjeve dhe mbeturinave të tjera që ndalohen të importohen me qëllime ruajtje, depozitimi dhe asgjësimi"

V.K.M Nr. 248, datë 24.04.2003 "Për Miratimin e Normave të Përkohshme të Shkarkimeve në Ajër dhe zbatimin e tyre".

V.K.M Nr. 435, datë 12.09.2002 "Për Miratimin e Normave të Shkarkimeve në Ajër në Republikën e Shqipërisë"

V.K.M Nr. 103, datë 31.03.2002 "Mbi Monitorimin e mjedisit në Republikën e Shqipërisë".

Udhëzime dhe Rregullore:

Udhëzim i Ministrit të Mjedisit dhe Ministrit të Financave Nr. 7938, datë 17.7.2014 'Për përcaktimin e tarifave dhe vlerave përkatëse për shërbimet që kryen Ministria e Mjedisit për procesin e VNM-së'

Udhëzim i Ministrit të Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave, Nr. 8 date 27.11.2007 "Për nivelin kufi të zhurmave në mjedise të caktuara"

Gjithashtu, Shqipëria është palë e marrëveshjeve ndërkombëtare mbi Biodiversitetin, Ndryshimet Klimatike, procesin e shkretëtizimit, Specie në rrezik, Mbetjet e dëmshme, Ligjin mbi detin, Mbrojtjen e Shtresës së Ozonit dhe Lagunave.

Gjate hartimit të këtij raporti VNM-je, janë marrë në konsideratë edhe disa nga Direktivat kryesore të BE-se për mjedisin:

Direktiva 1999/30/CE date 22 Prill 1999, për vlerat kufi për dioksidin e squfurit, dioksidin e azotit dhe oksidin e azotit, PM dhe plumbit. (Council Directive 1999/30/EC of 22 April 1999 relating to limit values for sulphur dioxide, nitrogen dioxide and oxides of nitrogen, particulate matter and lead in ambient air)

Direktiva 2000/60/CE datë 23 Tetor 2000 për Kuadrinligjor për veprimet e komunitetit në fushën e politikës së ujrave. (Directive 2000/60/EC of 23 October 2000 of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the Community action in the field of water policy)

Direktiva 2001/42/CE datë 27 qershor 2001, Mbi vlerësimin e Pasojave të Planeve dhe Programeve të Caktuara mbi Mjedisin. (Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council of

27 June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment)

Direktiva 2011/92/EU e datës 13 Dhjetor 2011 mbi Vleresimin e Ndikimit në Mjedis të projekteve publike apo private (Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment).

Direktiva 2008/50/CE datë 21 Maj 2008 Mbi cilësinë e ajrit në mjedis, për një ajër më të pastër për Evropën". (*Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe*)

Direktiva 2014/52/EU datë 16 Prill 2016 mbi disa ndryshime në Direktivën 2011/92/EU mbi VNM (Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment). (Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 amending Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment)

1.2.2. Legjislacioni Për Planifikimin Territorial

Ligji Nr. 107/2014, datë 31.7.2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit" i ndryshuar me Ligjin Nr. 73/2015, datë 09.7.2015 "Për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin Nr. 107/2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", ka për qëllim:

- a. të sigurojë zhvillimin e qëndrueshëm të territorit, nëpërmjet përdorimit racional të tokës dhe të burimeve natyrore;
- b. të nxitë veprimet e duhura për mbrojtjen, restaurimin dhe rritjen e cilësisë së trashëgimisë natyrore e kulturore dhe për ruajtjen e shumëllojshmërisë biologjike, zonave të mbrojtura, monumenteve të natyrës, zonave të ndjeshme mjedisore dhe të peizazhit;
- c. të vlerësojë potencialin aktual e perspektiv për zhvillimin e territorit në nivel kombëtar e vendor, në bazë të balancimit të burimeve natyrore, të nevojave ekonomike e njerëzore dhe interesave publikë e private
- c. të mundësojë të drejtën e përdorimit e të zhvillimit të pronës, në përputhje me dokumentet planifikuese dhe sipas legjislacionit mjedisor në fuqi;
- d. të krijojë kushte të përshtatshme e të drejta dhe shanse të barabarta për banim, veprimtari ekonomike e sociale për të gjitha kategoritë sociale, kohezion ekonomik e social dhe gëzim të të drejtave të pronësisë;
- e. të sigurojë që autoritetet kombëtare e vendore të planifikimit të hartojnë e të përditësojnë rregullisht dokumentet e planifikimit, sipas kërkesave të tregut dhe nevojave sociale;
- f. të sigurojë që autoritetet e planifikimit të bashkërendojnë veprimtaritë e tyre planifikuese për të nxitur planifikimin e harmonizuar e të integruar të territorit;

Ligji i lart-pemendur specifikon qe Autoriteti i planifikimit vendor përcakton në planin e përgjithshëm të territorit zonat, të cilat do t'i nënshtrohen hartimit të planeve të detajuara vendore, mbi bazën e kriterëve të përcaktuara në rregulloren e planifikimit. Planet e detajuara vendore hartohen me qëllim: a) zhvillimin dhe/ose rrizhvillimin e një zone/njësie; b) rigjenerimin/ripërtëritjen e një zone/njësie kryesisht urbane; c) ndërtimin e infrastrukturave publike.

Hartimi i kesaj VNM është bazuar gjithashtu edhe ne vendimet e meposhtme:

V.K.M Nr. 271, datë 6.4.2016 “Për disa ndryshime dhe shtesa në vendimin Nr. 408, datë 13.5.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit”, të ndryshuar.

V.K.M. Nr. 408, datë 13.5.2015 “Për miratimin e rregullores së zhvillimit të territorit”

V.K.M. Nr. 671, datë 29.7.2015 “Për miratimin e rregullores së planifikimit të territorit”

V.K.M. Nr. 502, datë 13.7.2011 “Për miratimin e rregullores uniforme të kontrollit të zhvillimit të territorit”

Ligji i Planifikimit të Territorit dhe rregulloret e tij përcaktojnë tre tregues të distancave:

- a. Distanca midis 2 ndërtesave/strukturave.
- b. Distanca midis një ndërtese dhe kufirit të pronës, dhe
- c. Distanca midis një ndërtese dhe kufirit të rrugës.

Distancat janë shumë të rëndësishme, pasi kur zbatohen sigurojnë ajrim të mjaftueshëm për banesat, hapësirë të mjaftueshme për të lëvizur në rrugë dhe hapësirë të mjaftueshme për gjelbërim dhe aktivitete argëtuese për fëmijët apo të gjitha moshat.

Në zona që ndërtohen rishtazi, distanca minimale midis dy ndërtesave është e barabartë me lartësinë e ndërtesës më të lartë, e matur në metra. Distancat minimale e ndërtesave nga trupi i rrugës është 5 dhe më shumë metra, sipas rasteve që parashikojnë rregulloret e planifikimit të territorit dhe Kodi Rrugor.

1.2.3. Legjislacion për Trashëgimie Kulturore

Përsa i përket Trashëgimisë Kulturore, legjislacioni bazë është: Ligji Nr. 9048, datë 07.04.2003 “Për Trashëgiminë Kulturore”, i ndryshuar. Ky ligj ka për qëllim shpalljen dhe mbrojtjen e trashëgimisë kulturore ne territorin e Republikës se Shqipërisë.

Karakterizimi i trashëgimisë kulturore, vlerat e lidhura me të dhe politikat vijuese për mbrojtjen dhe trajtimin e saj janë paraqitur në dokumente të ndryshme ndërkombëtare të UNESCO-s, nga të cilat më të rëndësishmet janë një seri Rekomandimesh dhe Konventash. Dokumenti më i rëndësishëm ndërkombëtar mbi këto politika është Karta Ndërkombëtare për Konservimin dhe Restaurimin e Monumenteve dhe Siteve, e njohur si Karta e Venecias, e cila mori jetë gjatë Kongresit të Dytë të Arkitektëve dhe Teknikëve të Monumenteve Historike, që u mbajt në Venecia,

në vitin 1964. (ICOMOS-i, i themeluar në vitin 1965, e miratoi më vonë Kartën e Venecias si udhëzuesin e tij kryesor doktrinator).

Mbi bazen e Kartes se Venecias eshte formuluar edhe Karta shqiptare e Restaurimit e miratuar me vendim Nr. 426, datë 13.07.2007 te Keshillit te Ministrave.

Vendimi i Kryesisë së Këshillit të Ministrave Nr. 249, datë 01.07.1980 dhe relacioni e planimetritë përkatëse “Për vënien në mbrojtje shtetërore të lagjeve dhe të asambleve me vlerë arkitektonike historike në qytetet Korçë, Elbasan, Shkodër, Vlorë e Tiranë”.

1.2.4. Legjislacioni për Menaxhimin e Mbetjeve

Legjislacioni për menaxhimin e mbetjeve në Shqipëri ka përparuar me miratimin e ligjeve, vendimeve dhe rregulloreve të reja. Qëllimet dhe afatet e parashikuara nga ligjet dhe strategjitë kombëtare janë në përputhje me kërkesat e BE. Një nga objektivat e rëndësishme të kuadrit ligjor dhe arsyeja kryesore e kësaj qasje nga lart-poshtë është krijimi i kushteve të përshtatshme për donatorët ndërkombëtarë (në fonde të veçanta të BE-së) për të financuar infrastrukturën e nevojshme.

Ligji ka për qëllim të sigurojë mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit të njerëzve nga ndotja dhe dëmtimi prej mbetjeve të ngurta. Për këtë qëllim, ai përcakton rregulla për trajtimin mjedisor të mbetjeve të ngurta në çdo fazë: krijimit, grumbullimit, ndarjes, transportit, riciklimit, përpunimit dhe deponimit. Ligji më tej ka për qëllim reduktimin e mbetjeve dhe zvogëlimin e ndikimit të mbetjeve toksike dhe të rrezikshme. Ligji zbatohet nga:

- VKM Nr.99, datë 18.2.2005 “Mbi miratimin e listës shqiptare për klasifikimin e mbetjeve”.
- VKM Nr 177, datë 6 mars 2012 "Për paketimin dhe paketimin e mbetjeve".
- VKM Nr. 117, datë 13.2.2013 “Për kriteret, në bazë të të cilave përcaktohet kur disa tipa të metalit skrap pushojnë së qeni mbetje”.
- VKM Nr. 641, datë 1.10.2014 “Për miratimin e rregullave për eksportin e mbetjeve dhe kalimin transit të mbetjeve jo të rrezikshme e të mbetjeve inerte”
- VKM Nr. 575, datë 24.6.2015 “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”
- Urdhër Nr. 893, datë 4.10.2013 “Për miratimin e modelit të regjistrave të subjekteve që gjenerojnë, grumbullojnë dhe riciklojnë vavra të përdorura”.

Amenduar nga:

Ligj Nr. 32/2013 datë 14.2.2013 “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”

Ligj Nr. 156/2013 datë 10.10.2013 “Për disa ndryshime në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011 “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar”

Këto udhëzime nenvijzojnë nevojën për zbatimin e një hierarkie të menaxhimit të mbetjeve që përfshin parandalimin, riciklimin/ ripërdorimin; trajtimin dhe asgjësimin. Udhëzimet kërkojnë ndarjen e mbeturinave konvencionale nga mbetjeve të rrezikshme dhe në qoftë se gjenerimi i mbeturinave të rrezikshme nuk mund të parandalohet (siç është rasti në objektet e kujdesit shëndetësor); menaxhimi i tij duhet të fokusohet në parandalimin e dëmit ndaj shëndetit, sigurisë dhe mjedisit, në përputhje me parimet e mëposhtme:

- Njohja dhe vlerësimi i ndikimeve të mundshme dhe rreziqeve që lidhen me menaxhimin e çdo lloji mbetje të rrezikshme të krijuar gjatë ciklit jetësor të saj të plotë.
- Sigurimi që njerëzit/firmat që merren me trajtimin dhe asgjësimin e mbetjeve të rrezikshme janë ndërmarrje me reputacion dhe legjitime, të licencuara nga agjencitë përkatëse rregullatore dhe këto zbatojnë praktikën me të mira të industrisë.
- Sigurimi i përputhshmërisë me rregulloret e aplikueshme

1.3. METODOLOGJIA PËR IDENTIFIKIMIN DHE ANALIZËN E NDIKIMEVE

1.3.1. Përshkrimi i ndikimeve

Përshkrimi i një ndikimi të mundshëm përfshin një vlerësim të karakteristikave të tij, së bashku me atributet e mjedisit pritës. Karakteristikat perkatese të ndikimit përfshijnë nëse ndikimi është:

Negativ apo i dobishëm;

I drejtpërdrejtë ose i tërthortë;

Afatshkurtër, afatmesëm apo afatgjatë në kohëzgjatje; dhe i përhershëm ose i përkohshëm;

Me ndikim në shkallë lokale, rajonale ose globale; përfshirë edhe ndikimin ndërkufitar; dhe

Kumulative (Një ndikim kumulativ është "ndikimi në mjedis që rezulton nga rritja e ndikimit të një veprimit, kur shtohet mbi veprime të tjera të ndodhura në të kaluarën, tashmen apo dhe të veprimeve të arsyeshme të parashikuara të ndodhin në të ardhmen").

Secila nga këto karakteristika është diskutuar për çdo ndikim. Marrja në konsideratë e treguesve të mësipërm jep një ndjenjë të intensitetit relativ të ndikimit. Ndjeshmëria e mjedisit pritës u përcaktua nga specialistët bazuar në të dhënat bazë të mbledhura gjatë studimit.

1.3.2. Vlerësimi i ndikimit

Çdo ndikim është vlerësuar duke përdorur kriteret e renditura në Tabelën 3. Për të siguruar një ilustrim relativ shkallës së ndikimit, është e dobishme që të caktohen përshkrues numerike ose relativë të intensitetit të ndikimit dhe ndjeshmëria e receptorit për çdo ndikim të mundshëm. Secili kriter është vlerësuar në një shkallëzim numerik 1, 2, 3, ose 4, që korrespondon me nivelet: shumë të ulët, të ulët, të mesëm ose të lartë. Shkalla (ashpërsia) e ndikimit është llogaritur më pas si produkti i dy përshkruesve numerike, duke e përshkruar shkallën (ashpërsinë) e ndikimit si të papërfillshme, të vogël, të moderuar apo të madhe, siç është ilustruar në Tabelën 3. Kjo është një

metodë cilësore e projektuar për të siguruar një renditje të gjerë të ndikimeve të ndryshme të një projekti. Në Tabelën 3 janë dhënë ilustrime të llojeve të ndikimit që marrin vlera të ndryshme të ashpërsisë.

Table 2. Klasifikimi i vleresimit të ndikimeve në mjedis

	Klasifikimi	Përshkrimi
1	Shtrirja:	Vlerësimi i zonës së shfaqjes/influences të ndikimit mbi mjedisin në fjalë; nëse ndikimi do të ndodhë në vend, në një zonë të kufizuar (brenda një rrezeje prej 2 km nga vendi i projektit); në nivel lokal (brenda një rrezeje prej 5 km); rajonal (nivel qarku, kombëtar ose ndërkombëtar).
2	Vazhdimësia/ Kohezgjatja:	Vlerësimi i kohëzgjatjes së ndikimit në mjedis, nëse ndikimi ka qenë i përkohshëm (<1 vit); afat-shkurtër (1 - 5 vjet); afat-mesëm (5 - 10 vjet); afatgjatë (> 10); ose i përhershëm.
3	Konteksti social / Ndjeshmeria ose Potenciali për konflikt ndërmjet aktorëve:	Vlerësimi i ndikimeve për receptorët e ndjeshëm në aspektin e ndjeshmërisë ekologjike, sociale dhe aspekteve të tilla si speciet e rralla dhe të rrezikuara, mjedise sensitive ekologjike dhe të rrezikuara, arkitekturë, mjedis shoqëror ose kulturor, potencial i madh për konflikte interesash të aktoreve të ndryshme. Klasifikimi i ndjeshmërisë është paraqitur më poshtë: <i>Ndjeshmëri e lartë:</i> Zhvendosje e gjithë komunitetit, shkatërrim i trashëgimisë botërore apo vendeve të rëndësishme kulturore, konflikt në shkallë të madhe të grupeve të interesit, etj <i>Ndjeshmëri Mesatare:</i> Zhvendosja e disa familjeve, niveli i moderuar i shqetësimit të palëve të interesuara <i>Ndjeshmëri e ulët:</i> Nuk janë të nevojshme zhvendosjet, nuk ka potencial për konflikt të palëve të interesuara.
4	Pajtueshmëria me kerkesat ligjore dhe kuadrin rregullator	Vlerësimi i ndikimit ndaj kërkesave ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare. <i>E lartë:</i> Shkelje të mëdha të kërkesave rregullative që mund të rezultojnë në ndjekje penale ose vonesa të mëdha në miratimin e projektit. <i>Mesatare:</i> Shkelje potenciale të kufijve specifike të kuadrit rregullator që mund të rezultojnë në mospërputhje. <i>E ulët:</i> Nuk parashikohen shkelje të kufijve të veçantë të kuadrit rregullator.
5	Vlerësimi i Ndikimit në përgjithësi (Rëndësia):	Duke përdorur një kombinim të kriterëve të mësipërme, rëndësia e përgjithshme e ndikimit është kategorizuar si: shumë e madhe, thelbësore, e moderuar, e vogël dhe e papërfillshme. Referojuni Tabelës 4 për kategoritë specifike të ndikimit për secilin vlerësim.

Shënim: Këto janë vetëm udhëzime që do të përbëjnë gjykimin profesional që kërkohet në çdo rast individual.

1.3.3. Rendesia e ndikimit

Rëndësia e ndikimit është përcaktuar nepërmjet nje matrice të rëndësise se ndikimit (Tabela 4) e cila krahason peshën e ndikimit me probabilitetin e ndodhjes së tij. Kriteret e rëndësisë se ndikimit janë si më poshtë:

Shumë i Lartë (VH) dhe i lartë (H): Këto tregojne se ndikimi është i papranueshëm dhe se duhet të zbatohen masa të tjera zbutëse për të zvogëluar rëndësinë. E ngjyrosur me ngjyrë të kuqe në Tabelën 4.

Mesatare (M): Ndikimet në këtë rajon konsiderohen të tolerueshme por duhet të bëhen përpjekje për të reduktuar ndikimin në nivele që janë aq të ulëta sa gjykohen si praktikisht të arsyeshme. E ngjyrosur me ngjyrë të verdhë në matricën e rëndësisë së ndikimit.

E ulët (L): Ndikimet në këtë rajon janë konsideruar të pranueshme. E ngjyrosur me ngjyrë të gjelbër.

Table 3. Përcaktimi i rendesise se ndikimit

			Ndjeshmeria e receptorit			
			Shumë e ulët	E ulët	Mesatare	E lartë
			1	2	3	4
Intensiteti i ndikimit	Shumë e ulët	1	1 I papërfillshëm	2 I vogël	3 I vogël	4 I vogël
	E ulët	2	2 I vogël	4 I vogël	6 I moderuar	8 I moderuar
	Mesatare	3	3 I vogël	6 I moderuar	9 I moderuar	12 I madh
	E lartë	4	4 I vogël	8 I moderuar	12 I madh	16 I madh

II.PËRSHKRIMI I MBULESËS BIMORE NË ZONËN E PROJEKTIT

Gjelberimi ne zone percaktohet nga peme decorative qe ndodhen pjeserisht gjate rruges qe do te rehabilitohet.

BIODIVERSITET

Biodiversiteti nenkupton natyren, vete jeten, dhe diversitetin e jetes ne shume nivele - nga me e vogla dhe me bazikja (si gjenet dhe bakteret) e specieve bimore dhe shtazore, deri tek nivelet me te nderlikuara (ekosistemet). Te gjitha keto nivele kryqezohen dhe ndikojne tek njeri-tjetri dhe ne evoluimin e njeri-tjetrit.

Fauna

Studimi dhe ruajtja e faunes eshte nje nga elementet kryesore te biocenozes, i lidhur shume ngushte me ruajtjen e biotopit te saj mjedisit natyror. Per kete arsye cdo nderhyrje e pakualifikuar mund te krijojte pasoja shume te renda tek fauna dhe tek vlerat e biodiversitetit.

Jane marre ne konsiderate vezhgetimet dhe te dhenat qe dispojne aktualisht Drejtoria e Sherbimit Pyjore Lushnje

Te gjitha te dhena kane me shume vlere cilesore per faktin qe studimet sasiore per grupet e lartpermendura mungojne. Per kete arsye, paralelisht me opinionet private te dhena ne studime te ndryshme te vendit tone i eshte bere referim edhe marreveshjes se Bernes, e cila perkufizon speciet e egra qe jane ne mbrojtje strikte, apo thjesht qe kane nevojte per mbrojtje.

Nje komponent i rendesishem ne inventarizimin dhe planifikimin e habitatit te faunes se eger eshte identifikimi i tipeve te vegjetacionit dhe shperndarjes se tyre ne ekosistem. I gjithte ky planifikim ndikon mbi strukturen dhe inventarin e faunes, duke u krijuar disave kushte disfavorizuese e te tjerave te kunderten, pasi ato do te ndikojne mbi tre komponente shume te rendesishem te populacioneve bimore: mbi moshen mesatare te grumbullit pyjore, mbi tipin e vegjetacionit te grumbullit dhe mbi shperndarjen e grumbujve.

Llojet kryesore te faunes se eger

Shumica e kafshëve të egra tokësore formojnë komplekse faunore karakteristike ose biocenoza. Biocenoza me tipike për zonën e Lushnjes është ajo e pyjeve kodrinore (shkurreve dhe dushkut), që është kompleksi faunistik më i pasur me lloje kafshësh sidomos me gjitare dhe shpeze. Kafshët e këtyre viseve jetojnë në kushtet e një relievi të aksidentuar, të mbulesës pyjore me dendësi të ndryshme, të verës së nxehet dhe dimrit të ftohet. Këtu si dhe popullsia e madhe, popullimi i madh i pyllit edhe nga kafshët e buta, krijojnë kushte për të patur frekuentim sidomos për kafshët mishngrënëse me në masë, por edhe për barngrënësit në thellesinë e zonave me reliev shumë të thyer. Kafshët me karakteristike të këtij kompleksi faunistik janë, dhelpra, lepuri etj. Shpendet me karakteristike të këtij kompleksi janë shkurteza, grifsha, shqipja, kali i qyqes, laraskat, mellenjat, tushat e fushës, trishtilet, qukapiket, gushkuqet, bilbilat, harabelat etj.

Table.20 Llojet kryesore te faunes se eger

Emertimi	Siperfaqja ha	Emertimi i llojeve kryesore ne krere			
Fondi i gjuetise		Shkurteze	Lepur	Mellenje	Tushat
Gjithsej	8140	1500	10	1000	1000

Te dhena te pergjitheshme per fondin e faunes ne bashkine Lushnje

Në këto zone rriten shumë lloje kafshësh të egra si dhelpra, lepuri, thelleza e fushës, mellenjat, zogje të ndryshëm.

Bazuar në studimet e mëparshme nga krahasimi i të dhënave duhet thënë se ka rënie të numrit të gjitareve dhe shpendeve që popullojnë territorin e Bashkisë Lushnje. Faktorët që kanë çuar në këto reduktim janë sipas konstatimeve të grupit të mbareshtrimit prishja e ekuilibrit ekologjik si rezultat i hapjes së tokave të reja bujqësore, prerjes masive të pyjeve të dushkut, shkurreve dhe e demtimit të bimësive anës perrenjve e lumenjve.

Trashegimia arkeologjike dhe kulturore

Zona ku do të zhvillohet projekti nuk karakterizohet nga prezenca e elementeve arkeologjike pasi ndertohet ne nje rruge ezistuese .Gjithashtu ne te nuk ndodhen objekte te vjetra ,me rendesi historike.

Kontrata duhet te permbaje masa per ndalimin e punimeve dhe njoftimin e konsulentit te supervizimit ne rast gjetjeje relikesh kulturore ose arkeologjike.

Peisazhet dhe kenaqesite vizuale

Rruga kalon ne nje terren kryesisht fushor dhe rrethohet pjeserisht me mure rrethuese te shtepive ekzistuese dhe kanale vadites .

III. PRANIA E BURIMEVE UJORE NË ZONËN E PROJEKTIT DHE NË AFËRSI TË TIJ

Territori i Bashkisë Lushnje kufizohet nga rrjedhat e dy lumenjve kryesorë. Në veri të territorit kemi kalimin e lumit Shkumbin, ndërsa në juglindje, në kufirin me bashkitë Roskovec dhe Ura Vajgurore, kemi rrjedhën e lumit Seman. Përveç lumenjve kemi edhe disa rezervuare dhe liqene, si: rezervuari i Thanës, liqeni i Kasharajt, liqeni i Lushnjes. Ia vlen, gjithashtu, të përmendim edhe kanalet vaditëse, të cilat shtrihen përgjatë pjesës fushore. Ndër këto kanale mund të përmendim tri më të rëndësishmet, të cilat dalin nga rezervuari i Thanës: kanalin Emisar, kanalin përgjatë Semanit, si dhe kanalin që shkon drejt veriut përmes qytetit të Lushnjes. Për më tepër, në qytetin e Lushnjes kemi edhe rrjedhën e përroit të Lushnjes, i cili buron nga liqeni i Kasharajt. Ky përrua ka luajtur rol edhe si element i fortë i qytetit të Lushnjes, duke ndikuar në zhvillimin territorial të tij.

Ujrat-nen/mbi tokesore

Sipas hartës hidrogeologjike të qarkut Fier⁷, sipërfaqja më e madhe e territorit të Bashkisë Lushnje është jo akuifer 8, shkëmbinj të cilët janë pa porozitetin e mjaftueshëm ndërkokrrizor apo çarje.

Në përgjithësi, tek këto shkëmbinj mungojnë burimet ujore për furnizimin lokal me ujë të pijshëm. Zona jo akuifere e bashkisë përbëhet kryesisht nga: shkëmbinj të shkrifët sedimentarë të llojit argjilë, alevrolite, rërë; shkëmbinj kompakt sedimentarë të tipit alevrolite dhe argjilë e rrallë ranore, siedhe flish. Këta shkëmbinj janë më të përhapur në zonën jugore dhe pjesërisht në zonën qendrore të bashkisë. Në zonën perëndimore të bashkisë, kryesisht në zonën kodrinore, kemi akuifere me porozitet poro-çarje dhe ujëpërcjellshmëri mesatare- të ulët, si edhe me ujëpërcjellshmëri të ulët – shumë të ulët.

Territori ku do të shtrihet projekti, nodhet ne zone fushore.

Rendesia e ketij fakti e ben te domosdoshme vezhgimin e kujdesshem te ketij faktori si gjate fazes nderhyrese te zbatimit te projektit ashtu edhe pas saj. Ujrat siperfaqesore jane te karakterit urban.

Cilesia e Ajrit

Monitorimi i cilesise se ajrit behet nga institucionet e Shendetit Publik dhe nga Drejtoria e Shendetit Publik e Qarkut Fier (DSHPQ). Gjate te njejtës periudhe te shkarkimeve te tra fikut jane rritur si pasoje e ritjes se menjehershme ne zoterimin dhe shfrytezimin e automjeteve. Ndotja e ajrit mbetet problem serioz në Shqipëri për shkak të rritjes së theksuar të numrit të makinave, numrit të mjeteve të vjetra të transportit, rritjes së trafikut në zonat urbane dhe ritmeve të shpejta të urbanizimit¹³. Ky i fundit ka çuar në një zhvillim me ritme tejet të shpejta edhe të sektorit të ndërtimeve dhe përkeqësimit të kushteve të rrugëve brenda zonave urbane.

Të dhënat rreth cilësisë së ajrit në Qytetin e Lushnjes mungojnë. Megjithatë, për arsyet e mësipërme, mendohet se të paktën në qytet, në afërsi të zonave me fluks trafiku të lartë, cilësia e ajrit ndryshon (përkeqësohet) nga ajo e zonave rurale ku cilësia e ajrit është e mirë. Edhe pse nuk njihet përmbajtja e gazrave ndotës në ajër, është e mundur të arrihet një vlerësim i përafërt i rreziqeve që i shkaktohen shëndetit të njeriut nëpërmjet ndotjes së ajrit nga disa sektorë, veçanërisht ai i transportit.

Marrë si reference të dhënat nga Raporti i Gjendjes në Mjedis për Shqipërinë dhe veçanërisht RGJM-Fier 2016 të cilat tregojnë se ka tejkalim të normave të elementëve 24 ndotës në ajër, mund të themi se faktor në këtë situatë, krahas shkarkimeve në atmosferë nga industrinë, mjetet e transportit publik dhe privat si dhe nga ndërhyrjet infrastrukturore, është edhe mungesa e gjelbërimit dhe hapsirave për rekreacion të cilat kryejnë, ndër të tjerë, edhe funksionin e filtrimit të ajrit të ndotur dhe prodhimin e sasive të vogla të O₂ me rëndësi në cilësinë e ajrit në qendrat urbane.

Klima

Qyteti i Lushnjes dallohet për klime të ngrohte, ngaqë shtrihet pranë vijës bregdetare. Dimri është i butë dhe me lageshtirë, kurse vera e nxehtë dhe e thatë.

Klima në këtë bashki, sipas klasifikimit Köppen-Geiger², i përket Csa³ dhe njihet në përgjithësi me termin klimë mesdhetare. Tiparet karakteristike të kësaj klime janë: dimër i butë me reshje dhe verë e ngrohtë e thatë. Prania e trupave ujorë në këtë bashki sjell edhe zbutjen e klimës gjatë verës, kur lagështia e ajrit mund të jetë më e lartë. Ky efekt është edhe më i dallueshëm në zonat urbane, ku prezenca e një trupi ujor (lumë, liqen etj.) mundëson krijimin e një mikroklimë me temperatura më të ulëta në krahasim me pjesën tjetër urbane.

Bashkia Lushnje ka rreth 2,500- 2,700 orë diell në vit⁴. Temperatura mesatare luhet nga 15-16°C. Në përgjithësi, nuk ka erëra me shpejtësi të madhe. Zona lindore e Bashkisë ka erëra me shpejtësi 1.5-2.0 m/s, ndërsa pjesa perëndimore ka erëra më të shpejta të cilat arrijnë shpejtësinë 2.6-3.0 m/s. Pjesa qendrore e Bashkisë ka erëra me shpejtësi 2.1- 2.5 m/s⁵. Reshjet janë të çrregullta në këtë bashki dhe variojnë mesatarisht nga 750-1,250 mm⁶ në vit.

Zhurmat dhe Trafiku

Monitorimi zhurmave urbane 2016 është realizuar nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit.

Nga monitorimi i zhurmave urbane për vitin 2016 rezulton se në të gjitha qytetet, kemi nivele të larta zhurmash për periudhën gjatë ditës.

Programi i monitorimit të zhurmave urbane 2016 sipas Raportit të Gjendjes së Mjedisit ka përfshirë 37 pika monitorimi në qytetet Tiranë, Vlorë, Fier, Sarandë, Korçë, Berat dhe Gjirokastrë në të cilat është realizuar matja e nivelit të zhurmave brenda metodologjisë së përcaktuar, janë përpunuar dhe analizuar të dhënat dhe për çdo pikë monitorimi.

Sipas raportit të gjendjes së mjedisit për vitin 2016, *per qytetin e Lushnjes mungojnë vlerat mesatare e nivelit të zhurmave*, ndërsa për Fierin, niveli i monitoruar për ditën dhe natën, viti 2016 është LAeq/Ditën dB(A) - 59.65 dhe LAeq/Natën dB(A) - 46.95.

Faktorët që kontribuojnë në rezultatet e marra nga monitorimi i zhurmave:

- 1-Fluksi i madh i automjeteve në akset rrugore ku u vendos aparati i monitorimit të zhurmave.
- 2- Gjendja motorrike e automjeteve në qarkullim lë shumë për të dëshiruar, mosha e vjetër e tyre sjell uljen e parametrave optimale të certifikatës teknike të automjetit, lidhur me emetimin zhurmës.
- 3- Punime ndërtimesh në pika të ndryshme, të cilat rritin artificialisht nivelin e zhurmave urbane.
- 4- Mos funksionimi i korsive të bicikletave, sjell si rrjedhojë shtimin e numrit të makinave në qarkullim dhe si pasojë rritjen e nivelit të zhurmave.
- 5- Mungesa e brezit mbrojtës të gjelbër midis zonave të banuara dhe rrugëve kryesore.
- 6- Mos zbatimi i teknikave për minimizimin e zhurmave në ndërtimin e rrugëve.
- 7- Mungesa e theksuar e vendparkimeve është një tjetër faktor i cili ndikon në rritjen e niveleve të ndotjes nga zhurmat.

Ndotja nga zhurmat është relativisht e ulët në zonën e projektit, mund të kemi një rritje të ulët të nivelit të zhurmave pas rikonstruksionit të rrugës si rezultat i kalimit të makinave.

Boniteti i tokave

Bashkia e Lushnjes mbetet furnizuesi kryesor i vendit dhe i eksportit me produkte bujqësore. Me kategorinë e bujqësisë, mbizotërojnë në përdorimin e tokës me 77 % të territorit të bashkisë, tokat bujqësore të Lushnjes karakterizohen nga cilësia e lartë e dheut dhe prodhueshmëria e lartë.

Pavarësisht mungesës së një informacioni të saktë mbi kategorinë e tokës sipas klasës së bonitetit të tokave (sipërfaqet), në bashkinë Lushnjes mbizotërojnë tokat me bonitet të lartë të kategorisë I-IV. Megjithatë, sipërfaqet të ndryshme të tokës në bashkinë Lushnje janë *toka të kripura*, moçalore ose aluvionale.

Analiza e burimeve natyrore

Në Bashkinë e Lushnjes ndodhen dy gjeomonumente. Gjeomonument me rëndësi kombëtare është Prerja në Ardenicë, i cili është një pus (shpim) strukturor në skajin verior të monoklinalit Patos-Marinzë-Ardenicë, paksa në jug të Manastirit të Ardenicës, në formacionet mollasike të Ultësirës Pranë- Adriatike. Prerja e përshkruar nga ky pus strukturor 6,700 m i thellë është: 0-1,040 m pliocen; 1,040-3,480 m tortonian-mesinian; 2,480-4,330 m brudigalian-akuitanian; 4,330-5,670 m flishi i oligocenit dhe 5,670-6,700 m tortonian. Pusi ka vlera shkencore gjeologjike.

Analiza gjeologo-inxhinierike

Lushnja eshte pjese e rajonit gjeologjik te bregdetit Adriatik, ku mund te gjenden depozita sedimentare dhe shkembinj granulore.

Territori perbehet nga depozitime terragjene ,molasa te Miocenit ,Pilocenit e Kuaternarit si dhe depozitime lumore ,kenetore dhe detare te shkrifta.

Gjate etapes neoteknike ky territor ka pasur prirje ne zhytje ,dersa ne fillim te Kuaternarit doli mbi uje dhe me pas u perfshi nga levizjet ngritese ,ndersa fushat ne fillim nga levizjet ulese gje gje qe deshmohej nga trashesia e madhe e depozitimeve molasike (guacka)

Relievi i larmishem i vendit tone me njesi fushore, kodrinore dhe malore krijon nje peizazh natyror terheqes dhe njekohesisht, edhe te prirur ndaj rreziqeve natyrore per vetë përbërjen e tij. Si rezultat, në varësi të relievit, territori në vend dallohet për nivele të ndryshme qëndrueshmërie. Përveç një sipërfaqeje të qëndrueshme e cila zë rreth 10% të territorit kombëtar, pjesa tjetër e tokës është e paqëndrueshme fundit shprehet nëpërmjet formave të ndryshme që SHGJSH-ja i ka klasifikuar.

Demografia dhe aspekte social ekonomike

- Demografia

Në vitet '90 ndryshimet politike në Shqipëri u shoqëruan me një emigrim masiv të popullatës që ishte edhe faktori kryesor në ndryshimin rrënjësor demografik të saj. Popullata shqiptare e pas viteve '90 pësoi një rritje negative (-0.3 % në vit) në periudhën 1989-2001, krahasuar me një rritje vjetore pozitive prej 2% në periudhën 1979-1989.

Megjithëse pas censusit të vitit 2001 emigrimi pritej të reduktohej në mënyrë të konsiderueshme, censusi i vitit 2011 tregoi se emigrimi vazhdoi në një shkallë masive, duke mbetur sërish faktori më i rëndësishëm në humbjen neto të popullsisë me rreth 270 mijë persona në periudhën ndërmjet censuseve të viteve 2001-2011.

Procesi i vazhdueshëm i emigrimit në shkallë të gjerë, si dhe rënia e lindshmërisë dhe e vdekshmërisë patën një ndikim shumë të madh në strukturën demografike të popullsisë, jo vetëm në nivel kombëtar, por sidomos në shpërndarjen rajonale të saj.

Popullsia e Shqipërisë arriti në 2.893.005 banorë më 1 janar 2015, duke pësuar një rënie prej 0.1% krahasuar me vitin e kaluar ose rreth -6% krahasuar me vitin 2001.

Projeksionet e popullsisë janë një tjetër tregues i rëndësishëm, sepse nëpërmjet tyre ofrohet informacion i detajuar për numrin, shpërndarjen dhe strukturën demografike të popullatës në periudhat e ardhshme.

Bashkia Lushnjes ,pjese e qarkut te Fierit ka nje popullsi prej 129 000 banore,njesia administrative Lushnje ka nje popullsi prej 55 000 banore .

Nje nder elementet kryesor te ekonomise ne kete zone eshte punesimi privat dhe shteteror .

Popullsia rezidente e kësaj bashkie me rreth 37% është e vendosur në qytetin e Lushnjes dhe pjesa tjetër e saj është e shpërndarë në 10 njësi administrative.

- Ekonomia

Ekonomia e Bashkisë së Lushnjes është e orientuar kryesisht drejt bujqësisë dhe industrisë së lehtë të përpunimit të produkteve bujqësore dhe, si rrjedhojë, këta janë edhe sektorët kryesorë të punësimit

në këtë njësi. Megjithatë, pavarësisht përqindjes më të madhe të popullatës së punësuar në sektorin bujqësor, flasim këtu për numrin më të madh të njësive administrative. Vetë qyteti i Lushnjes është i orientuar më tepër drejt ofrimit të shërbimeve dhe tregtisë (45.4%).

Sektori me peshën më të vogël të të punësuarve në bashkinë Lushnje është ai i ndërtimit. Sipas vjetarit statistikor 2015, numri i të punësuarve në sektorin e ndërtimit ka ardhur në ulje gjatë 152 viteve të fundit, si pasojë e uljes së nivelit të ndërtimeve në rang qarku, por edhe në rang kombëtar²⁵³. Mendohet se ndryshimet në legjislacionin përkatës kanë ulur numrin e veprave të ndërtuara dhe, si pasojë, edhe numrin e të punësuarve në këtë sektor.

IV. IDENTIFIKIMI I NDIKIMEVE TË MUNDSHME, NEGATIVE, NË MJEDIS

Pershkrimi teknik i projektit

Profili i rruges do të jete me gjerësi të seksionit terthor 12m, me dy korsi makinash nga 3.25m gjerësi secila shoqëruar me dy kuneta anësore betoni, një korsi bicikletash me gjerësi 1.2m dhe trotuare me gjerësi 1.5 m në të dyja anët, duke lënë mundësinë e një zgjerimi të mëvonshëm të saj.

Faza e dytë do të jete dublimi i gjerësisë ekzistuese duke zgjeruar profilin terthor të rruges në 18m, të shoqëruar me trotuare dhe korsi bicikletash në të dy anët e saj.

Në paketën e shtresave të vendosura në pjesën shtesë të rruges janë marrë parasysh të gjithë faktorët që nevojiten për llogaritjen e tyre të tilla si trafiku i pritshëm, klima bazamenti, etj

Pershkrimi i zerave të punës

Në projekt parashikohen:

- punime germimi
- punime për rrugën
- punime për kub
- punime elektrike

Punime germimi

Në punimet e germimit parashikohen që të kryhen germime në trasen e rruges ekzistuese. Punimet e germimit do të kryhen sipas profilin terthor të rruges. Mbasi është përcaktuar nga matjet topografike kufiri i sipërfaqes së skarpës së germimit, bëhet modifikimi sipas përcaktimit të skarpës që është përcaktuar në profilin terthor. Për të pasur konfiguracion me të saktë, bëhet shpeshtimi sipas skarpës. Kur lartësia e germimit kalon 3 m germimi bëhet me shkallëzime.

Dherat e gjeneruara nga germimi janë në total rreth 13 300 m³.

Dherat e dalë nga germimi nuk do të përdoren në asnjë rast për mbushje të trupit të rruges. Ato do të largohen me makineri dhe do të hidhen në venddepozitim të mbetjeve inerte të Bashkisë Lushnje.

Per te vertetuar pershtatshmerine e bazamentit sipas kerkesave te projektit, eshte e nevojshme kryerja e provave ne laborator te certifikuar. Provat jane te detyrueshme te behen ne çdo rast kur kemi ndryshime te perberjes gjeologjike te bazamentit, me kerkese te mbikqyresit.

Gjate germimit do te respektohen te gjitha kushtet teknike te zbatimit te punimeve dhe sigurimi teknik.

Punime per rrugen

Materialet kryesore ndertimore per nenshtresat e rruges jane zhavori, çakulli makadam, çakulli i makinerise, stabilizanti, ndersa per shtresat e siperme te rruges jane binderi dhe asfaltobetoni. Shtresat e rruges jane llogaritur ne menyre te tillë qe te sigurojne garanci per rrugen, qendrueshmëri dhe te përballojnë kapacitetet faktike dhe te perspektives për një periudhë 15 vjeçare.

Shtresa e stabilizantit eshte percaktuar ne profilet terthor tip, per çdo segment rruge .

Ngjeshja do te behet duke filluar nga anet ne drejtim te mesit te rruges.. Mbas ngjeshjes behet plotesimi me material te imet ne pjeset ku ka perqendrim te materialit te trashe

Shtrimi i rruges do te behet me shtrese asfalto- betoni 4 cm dhe nje shtrese binder 6 cm.

Punime per kub

Ne projekt zbatim jepet planimetria e rrjetit te kanalizimeve te ujrave te bardha dhe preventivi perkates. Jepen gjithashtu dhe te gjitha detajet perkatese, etj. Po keshtu jepen dhe pikat e shkarkimit te ujrave te bardha. Pusetat e rrjetit te kanalizimeve te ujrave te bardha te cilat do te realizohen ne zonat urbane, jane parashikuar qe te behen me puseta shimbledhese me zgare gize te gjitha keto sipas detajeve tip te dhene ne projekt.

Te gjitha ujrat do te shkarkonj ne kanalet ekzistuese te kullimit ose kanalet e hapura qe do te pastrohen ose do te hapen rrishtazi te reja.

Drenazhimi i ujrave siperfaqesore eshte parashikuar te realizohet nepermjet pjerresise terthore te rruges dhe trotuareve duke i mbledhur ujrat neper kunetat e betonit ne te dyja anet e rruges. Kunetat i shkarkojne prurjet e tyre cdo 30m ne puseta shimbledhese te cilat nga ana e tyre do te shkarkojne ne tombinot ekzistuese dhe ne tombinot e reja qe jane parashikuar ne projekt. Keto tombino i shkarkojne ujrat ne Kanalin e Ujrave te Bardha i cili ka dimensionet $d=800\text{mm}$.

Tubacioni kryesor i KUB dhe pusetat e kontrollit do te ndertohen me beton te armuar. Betoni ne keto pjese detyrimisht do te prodhohet me cemento sulfate.

Punime per ndricimin rrugor

Rrjeti elektrik nuk egziston.

Rrjeti qe eshte parashikuar te ndertohet konsiston ne ndertimin e linjes nentokesore te ndricimit, pusetave te kontrollit, tokezimit dhe vendosjen e shtyllave metalike te ndricimit.

Organizimi i punimeve

Te gjitha punimet jane parashikuar te kryhen ne perputhje me specifikimet teknike qe i bashkengjiten ketij projektit.

Preventivi i punimeve eshte dhene per te gjithë zerat qe jane parashikuar per realizimin e projektit . Ne preventiv jane parashikuar te gjithë zerat e punimeve sipas specifikimeve teknike te ketij projekti, me çmimet e mesatarizuara te tregut, per vitin 2015 e te manualit perkates dale ne Fletoren Zyrtare.

Percaktimi i rradhes se zhvillimit te punimeve eshte bere per zbatimin e menjehershëm te te gjithë projektit, ne kushte optimale, qe te kemi koston me te ulet, sipas vleresimeve te percaktuara ne preventivat perkates.

NDIKIMET GJATË FAZËS SË NDËRTIMIT

Ndikimet Positive

Të ardhura më të larta për kontraktorët dhe për furnitorët e materialeve/paisjeve

Zhvillimi i projektit nënkupton punimet civile që kërkojnë materiale të tilla si zhavorr, tulla, lëndë druri, hekur dhe çimento. Ky ndikim është pozitiv, por afatshkurtër dhe ndikimi i kthyeshëm. Duke pasur parasysh se puna ndërtimore do të jetë lokale apo kombëtare, ky ndikim ka shtrirje lokale apo kombëtare.

Masat përmirësuese: Lendet e para (materialet e ndërtimit) duhet të merren vetëm nga subjekte të licensuara. Materialet e ndërtimit të cilat do të përdoren për konsolidimin e objekteve, do të jenë në përputhje me specifikimet teknike europiane . Blerja e vetëdijshme ose i paqëllimtë e këtyre materialeve nga operatorë të palicencuar në mënyrë indirekte nxit degradimin e mjedisit në zonat ku janë vendosur këto subjekte të paligjshme dhe mund të shpjerë në ndikime negative afatmesme apo afatgjata. Prandaj, blerja e materialeve të ndërtimit nga guroret e licencuara dhe që operojnë në mënyrë legjitime duhet të jetë një detyrim kontraktual për kontraktorët.

Punësimi

Punimet për rikualifikimin në zonën rurale Lushnje do të ofrojnë mundësi si të punonjesit e kualifikuar ashtu edhe për fuqi punëtore të pakualifikuar. Ky do të jetë një ndikim pozitiv, por afatshkurtër dhe i kthyeshëm, që zgjat vetëm gjatë periudhës së rikualifikimit të projektit

Masat përmirësuese: Nëse do të jetë e mundur, duhet të konsiderohet mundësia e punësimit të banorëve lokale, kjo në varësi edhe të aftësive të tyre. Për të siguruar një mjedis të favorshëm nevojitet që punonjësve të ju ofrohen standardet perkatese të shëndetit dhe sigurisë në punë.

Ndikimet negative

Menaxhim jo i përshtatshëm i mbetjeve nga shembja e stukturave eksistuese apo elementeve strukturorë ose jo-strukturorë që çenojnë integritetin lokal të zones.

Identifikimi i ndikimit: Ndërhyrjet restauruese që do të aplikohen ne object mund të gjenerojnë mbeturina të konsiderueshme të përbërë nga tulla, blloqe betoni, metale, qelq dhe mbeturinave druri. Sipas VKM. 99 date 18.02.2005 “Për Miratimin e Katalogut Shqiptar të Klasifikimit të Mbetjeve”, mbetjet qe priten te gjenerohen nga ky projekt jane mbetje jo te rrezikshme (Kategoria 17: Mbetje nga Ndërtimet dhe Prishjet). Ketu perfshihen nen-kategorite:

17 01 Beton, tulla, tjegulla dhe qeramika

17 02 Dru, qelqe dhe plastika

17 04 Metale (përfshi dhe aliazhet e metaleve)

17 05 Dhera (duke përfshirë dhera të gërmuara nga toka të kontaminuara)

17 06 Materiale izoluese dhe materiale ndërtimi me azbest

17 08 Materiale ndërtimi me gips

17 09 Mbetje të tjera ndërtimi dhe të prishjeve

Vlerësimi i ndikimit: Trajtimi i papërshtatshëm i mbetjeve të ndërtimit mund të ketë ndikime në mjedis dhe shëndetin publik.

Rëndësia e ndikimit: largimi i papërshtatshëm i mbetjeve të ndërtimit mund të ketë ndikime afatmesme apo apo afatgjatë në mjedis dhe shëndetin publik. Shtrirja e këtij ndikimi do të jetë lokale në zonat ku do te hidhen mbetjet, apo ne lagjet në afërsi. Mundësia që ky ndikim te ndodhi është *E lartë* duke patur parasysh mungesën e objekteve që trajtojnë mbetjet e ndërtimit. Nese hidhen ne vende te papërshtatshme mbetjet e ndërtimit ndotin burimet mjedisore (tokën dhe ujin) apo shkaktojne efekte në shëndetit publik, ndaj edhe rëndësia e këtij ndikimi do të jetë *E moderuar*.

Rëndësia e ndikimit:

			Ndjeshmeria e receptorit			
			Shumë e ulët 1	E ulët 2	Mesatare 3	E lartë 4
Intensiteti i ndikimit	Shumë e ulët	1	1 I papërfillshëm	2 I vogël	3 I vogël	4 I vogël
	E ulët	2	2 I vogël	4 I vogël	6 I moderuar	8 I moderuar
	Mesatare	3	3 I vogël	6 I moderuar	9 I moderuar	12 I madh
	E lartë	4	4 I vogël	8 I moderuar	12 I madh	16 I madh

Strategjitë për zbutjen e efekteve negative:

- Kontraktoret duhet të bëjë ndarjen e mbetjeve në burim për të ndarë mbetjet e rrezikshme nga ato të pa rrezikshme

- ii) Studim i plotë dhe i detajuar i historikut të vendit të zgjedhur për projektin për të identifikuar rreziqet e mundshme për punëtorët dhe mjedisin;
- iii) Përdorimi i teknikave për të minimizuar ngjeshjen e tokës, të tilla si kufizimin e qasjes gjatë kushte të lagështies, dhe përdorimi i makinerive që ushtrojnë tryzni të ulët në terren;
- iv) Përdorimi i strategjive për kontrollin e pluhurave;
- v) Përcaktimi i rrugës dhe kohës së qarkullimit të kamionëve të rëndë që transportojnë mbeturinat nga shembja e godinave në mënyrë që të shmangen zonat e banuara ose receptorë të tjerë të ndjeshëm njerëzorë sa më shumë të jetë e mundur
- vi) të ofrohet siguria e duhur për sheshin
- vii) mbetjet duhet të largohen nga zona e projektit të paktën një herë në 24 orë dhe kur mbahen përkohësisht në vend duhet të mbulohen për të minimizuar aromat e pakëndshme dhe parazitët.
- viii) kontraktori do të punojë së bashku me Bashkinë për të lehtësuar trajtimin e duhur dhe asgjësimin e mbeturinave nga sheshi. Të gjitha mbetjet duhet të hidhen në deponitë e miratuara.
- ix) mbeturinat e rrezikshme të tilla si bojerat, çimento, adhezivët do të menaxhohen përmes një pale të tretë (kontraktor) të certifikuar nga AKM-ja. Kontraktori do të punojë për të lehtësuar trajtimin e sigurtë dhe asgjësimin e mbeturinave nga sheshi.
- x) inxhinierët mbikëqyres (supervizori) dhe inspektorët e agjensisë rajonale të mjedisore duhet të sigurohen se kontraktuesit nuk i hedhin mbetjet në mënyrë të paligjshme në zonat e tjera jashtë atyre të caktuara. Inspektorët e mjedisit nga ARM duhet të ndërmarrin rolin aktiv për monitorimin gjatë periudhës së ndërtimit.
- xi) duhet të krijohet dhe të zbatohet mekanizmi i ankesave për të adresuar shqetësimet dhe ankesat mundshme nga komuniteti .

Gjenerimi i mbetjeve (Menaxhim jo i përshtatshëm i mbetjeve të ndërtimit)

Si gjatë fazës së përgatitjes së kantierit ashtu edhe fazës të ndërhyrjeve priten që në shesh të gjenerohen mbetje të ngurta (inerte). Mbetjet mund të përbëhen ndër të tjera nga copa druri apo prerje metalike, materiale të ndryshme plastike, thase letre/ çimento, kuti bosh boje dhe tretësish, xhama të thyer. Disa nga materialet e mbetjeve si bojerat, çimento, adhezivët dhe tretësit për pastrim përmbajnë lëndë të rrezikshme, ndërsa disa nga materialet e mbetjeve përfshirë copat e metalit apo dhe plastike nuk janë të biodegradueshme dhe mund të kenë efekte *afat-gjatë* dhe *kumulative* në mjedis. Keto ndikojnë në mjedis nëpërmjet bllokimit të sistemeve të kullimit dhe njëkohësisht kanë ndikime negative në shëndetin e njeriut. Mbetje të tjera të cilat mund të krijohen nga aktivitetet jo-ndërtimore për shkak të pranisë së punëtorëve në zonën e ndërtimit dhe keto përfshijnë mbetjet ushqimore, ujë të ndotur nga larja dhe pastrimi i pajisjeve apo mjeteve të ndërtimit.

Hedhja pa kriter e mbetjeve të ndërtimit ose derdhja e lengjeve mund të ketë ndikime afat-mesme apo afatgjatë për mjedisin apo për shëndetin publik. Shtrirja e këtij ndikimi do të jetë lokale në zonat ku do të hidhen mbetjet, apo në lagjet në afërsi.

Mundësia që ky ndikim të ndodhi është *E lartë* duke patur parasysh mungesën e objekteve që trajtojnë mbetjet e ndërtimit. Nëse hidhen në vende të papërshtatshme mbetjet e ndërtimit ndotin burimet mjedisore (tokën dhe ujin) apo shkaktojnë efekte në shëndetin publik, ndaj edhe rëndësia e këtij ndikimi do të jetë *E lartë*. Intensiteti i ndikimit do të jetë *i ulët* dhe duke pasur parasysh se ka resurse minimale ujit në këtë zonë, ndjeshmëria e receptorëve është vlerësuar si *E ulët*. Prandaj rëndësia e ndikimit është *E vogël*.

Rëndësia e ndikimit:

			Ndjeshmëria e receptorit			
			Shumë e ulët 1	E ulët	Mesatare 3	E lartë 4
				2		
Intensiteti i ndikimit	Shumë e ulët	1	1 I papërfillshëm	2 I vogël	3 I vogël	4 I vogël
	E ulët	2	2 I vogël	4 I vogël	6 I moderuar	8 I moderuar
	Mesatare	3	3 I vogël	6 I moderuar	9 I moderuar	12 I madh
	E lartë	4	4 I vogël	8 I moderuar	12 I madh	16 I madh

Strategjitë për zbutjen e efekteve negative:

- Kontraktoret duhet të bëjnë ndarjen e mbetjeve dhe inkurajuar riciklimin e mbetjeve të përshtatshme
- Kontraktoret duhet të bëjnë ndarjen e mbetjeve për të ndarë mbetjet e rrezikshme nga ato të pa rrezikshme
- Mbetjet duhet të merren nga sheshi të paktën një herë në 24 orë dhe kur mbahen përkohësisht në vend duhet të mbulohen për të minimizuar aromat e pakëndshme dhe parazitët.
- Kontraktori dhe Bashkia do të punojnë së bashku për të lehtësuar trajtimin e duhur dhe asgjësimin e mbeturinave nga zona e projektit. Të gjitha mbetjet duhet të hidhen në deponitë e miratuara.
- Mbeturinat e rrezikshme të tilla si bojerat, çimento, adhezivët do të menaxhohen përmes një pale të tretë (kontraktor) të certifikuar nga AKM-ja.

Presioni mbi burimet (lëndët e para) ekzistuese

Gjatë fazës së ndërtimit, kërkesa për lëndët e para baze të tilla si uji dhe energjia elektrike mund të ushtrojë presion mbi infrastrukturën ekzistuese.

Duke pasur parasysh natyrën e projektit, *intensiteti i ndikimit* do të ketë *I ulët* dhe afat-shkurtër dhe i kufizuar vetëm gjatë fazes së ndërtimit. Megjithatë, ndjeshmëria mbi receptorët do të jetë *E lartë*, duke dhënë një ndikim me rëndësi të moderuar.

Rëndësia e ndikimit:

			Ndjeshmeria e receptorit			
			Shumë e ulët 1	E ulët 2	Mesatare 3	E lartë 4
Intensiteti i ndikimit	Shumë e ulët	1	1 I papërfillshëm	2 I vogël	3 I vogël	4 I vogël
	E ulët	2	2 I vogël	4 I vogël	6 I moderuar	8 I moderuar
	Mesatare	3	3 I vogël	6 I moderuar	9 I moderuar	12 I madh
	E lartë	4	4 I vogël	8 I moderuar	12 I madh	16 I madh

Strategjitë për zbutjen e efekteve negative:

Kontraktuesi duhet të sigurojë vend (depozite) të veçantë për ujin që do të përdoret në ndërtim. Në vend që të lidhet me sistemin e furnizimit me ujë të zones, kontraktori duhet të zgjedhi të përdore uje nga depozitat për furnizimin me uje.

Gjenerimi i zhurmave

Zhurma do të jetë një nga pasojat më të padëshirueshme të fazës së ndërtimit. Gjatë fazës së ndërtimit në zonë priten të regjistrohen nivele relativisht të larta të zhurmës. Nivele të konsiderueshme të zhurmës dhe vibrimeve pritet të shkaktohen kryesisht nga përdorimi i pajisjeve të rënda, duke përfshirë dhe kamionët që transportojnë mbetjet dhe materialet e ndërtimit gjatë përgatitjes së sheshit dhe veprimtarive të ndërtimit. Edhe pse niveli i shqetësimit të shkakuar nga zhurmat është subjektiv, ndikimet e raportuara më së shpeshti të rritjes të nivelit të zhurmës janë ndërhyrjet në komunikim dhe shqetësimet gjatë periudhës së gjumit apo gjatë kohës të pushimit. Shqetësimet që rezultojnë nga zhurmat e ndërtimit nuk mund të përjashtohen duke pasur parasysh se zona e projektit është e banuar dhe mjaft e populluar.

Receptorët e ndikimit përfshijnë banoret e zones dhe frekuentuesit e bareve dhe lokaleve në zonën e projektit. *Intensiteti i ndikimit* do të jetë mesatar në qoftë se për të kryer aktivitetet ndërtimore është kontraktuar një kontraktor me përvojë. Megjithatë, *ndjeshmëria mbi receptorët* do të jetë *E lartë* meqë vendi i propozuar është në një zonë të banuar dhe me shumë njësi të tjera shërbimi, prandaj rëndësia e ndikimit konsiderohet *E madhe*.

Rëndësia e ndikimit:

			Ndjeshmeria e receptorit			
			Shumë e ulët 1	E ulët 2	Mesatare 3	E lartë 4
Intensiteti i ndikimit	Shumë e ulët	1	1 I papërfillshëm	2 I vogël	3 I vogël	4 I vogël
	E ulët	2	2 I vogël	4 I vogël	6 I moderuar	8 I moderuar
	Mesatare	3	3 I vogël	6 I moderuar	9 I moderuar	12 I madh
	E lartë	4	4 I vogël	8 I moderuar	12 I madh	16 I madh

Strategjitë për zbutjen e efekteve negative:

- Kontraktori do të jetë i kujdesshëm në zgjedhjen e pajisjeve për të shmangur përdorimin e makinerive të vjetra apo të dëmtuara me nivel të lartë të emetimit zhurmë që do të kenë një ndikim negativ në mjedis.
- Kontraktori do të sigurojë që pajisjet janë të mire-shërbyera dhe efikase.
- Kontraktori do të bllokojë sheshin e ndërtimit me materiale që zbutin zhurmën, për shembull, përdorimi i kompensatës në vend të fletëve të llamarinave.
- Punëtorët e ndërtimit do të jenë në dijeni të natyrës së ndjeshme të vendit të punës brenda të cilit ato operojnë dhe do të këshillohen që të kufizojnë zhurmën verbale ose format e tjera të zhurmës. Për shembull, objektet apo mjetet metalike mund të kalojnë nga një koleg tek një tjetër koleg në vend që të hidhen poshte ose të lihen të bien me shumë zhurmë.
- Kontraktori do të sigurojë që nivelet e zhurmës që gjenerohen nga makineritë, automjetet dhe aktivitetet e zhurmshme të ndërtimit mbahet në nivele minimale për sigurinë, shëndetin dhe mbrojtjen e njerëzve në ndërtesat e afërta.
- Zhurma dhe vibrimet në vendin e projektit dhe zonat përreth do të minimizohen nepermjet sensibilizimit të shoferëve të kamioneve të ndërtimit për të fikur motorët e automjeteve, gjatë shkarkimit të materialeve.

Të gjithë gjeneratorët dhe pajisjet e rënda gjeneruese të zhurmave do të izoloohen ose të vendoson në rrethina për të minimizuar rritjen e zhurmës mbi nivelin e zakonshe.

Përkeqësim i përkohshëm i pamjes vizuale

Aktivitetet e ndërtimit do të kërkojnë vendosjen e materialeve, pajisjeve dhe rrethimin e plote ose të pjesshem të zonës, prezenca e këtyre aktiviteteve dhe materialeve do të shkaktojë përkeqësim të përkohshëm të pamjes vizuale në vendin e ndërtimit. Prania e aktiviteteve të ndërtimit do të ndryshojë përshtypjet vizuale me të cilin jemi mësuar.

Kohëzgjatja e ndikimit vizual do të jetë *afatshkurtër* pasi zgjat vetëm gjatë fazës së rikonstruksionit. Intensiteti i ndikimit do të jetë *shumë i ulët* duke pasur parasysh gjendjen e rrënuar të shumicës së

objekteve ekzistuese. Prandaj, ndjeshmëria mbi receptorët do të jetë e ulët, kështu që rëndësia ndikimit do të jetë *E vogël*.

Strategjitë për zbutjen e efekteve negative:

Kontraktori do të sigurojë që gjurmet e aktiviteteve të ndërtimit të jenë në nivele minimale.

NDIKIMET GJATË FAZËS SË FUNKSIONIMIT

Ndikimet positive

Ndikimet potenciale pozitive që pritet të lidhen me zbatimin e projektit përfshijnë si në vijim:

Permiresimi i Estetikës dhe Rritje e vlerës së pronës.

Aktiviteti i propozuar do të ketë ndonjë ndikim të madh vizual mbi estetikën e lokacionit duke e përmirësuar thelbësisht atë.

Pas nderhyrjeve në objekte që do restaurohen apo rikonstruktohen, projekti do të ndikojë pozitivisht në rritjen e vlerës së pronave të qytetarëve, të fermerëve Lushnjare.

Masat përmirësuese: Fasadat e jashtme të ndërtesave të lyhen në një ngjyrë që përshtatet me mjedisin ekzistues.

Mundësitë për punësim

Nderhyrjet restauruese/rikonstruktuese do të bëjnë zone edhe më atraktive për biznese të ndryshme, kryesisht shërbime. Këto do të krijojnë mundësi të tjera për punësim afatgjatë për profesioniste të ndryshëm por edhe për punonjës jo shumë të kualifikuar, përfshirë edhe gratë që mund të rikthehen traditës së punimeve artizanale sidomos për prodhime për turistët.

Masat përmirësuese: Kur është e mundur duhet të konsiderohet punësimi i njerëzve të kualifikuar nga banorët lokalë.

Rritje e efikasitetit energjitik

Ruajtja e trashëgimisë zvogëlon përdorimin e energjisë dhe emetimet e gazrave sërë. Energjia e përdorur për të nxjerrë, prodhuar, transportuar dhe instaluar materialet e nevojshme për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e një ndërtese quhet "energji e mishëruar". Energjia e mishëruar në një ndërtesë mesatare komerciale është ekuivalente me 1.0 deri në 4.0 Litra benzinë/m². Kur një ndërtesë prishet, energjia e saj e mishëruar humbet. Edhe nëse një ndërtesë zëvendësohet me një më efikase në energji, do të duhen dekada para se kursimet në energji gjatë funksionimit të jenë më të mëdha se energjia e mishëruar e ndërtesës së vjetër, energjia e përdorur në prishjen dhe energjia e nevojshme për ndërtimin e ri. Nëse struktura dhe karabinaja e një ndërtese ripërdoren, gjysma e energjisë së saj të mishëruar ruhet.

Masat përmirësuese: Nuk ka.

Ndikimet negative

Ndikimet negative gjatë funksionimit të projektit mund të lindin nga:

- i) Menaxhimi i papershtatshem i mbetjeve (përfshirë mbetjet urbane dhe shkarkimin e ujërave të zeza);
- ii) Mungesa e mirëmbajtjes, që mund të cojë objektet e restaurura/rikonstruktura drejt degradimit ose prishjes; dhe
- iii) Rreziku i shpërthimit të zjarreve

Keto ceshtje janë diskutuar në seksionet në vijim.

Menaxhimi i papershtatshem i mbetjeve

Si rezultat i zbatimit të projektit pritet të gjenerohen mbeturinat e ndryshme. Keto mbetje do të jenë të brendshme të pa rrezikshme. Trajtimi dhe asgjësimi papershtatshem i këtyre mbeturinave mund të shkaktojnë rreziqe për shëndetin publik për shkak të ndotjes së mjedisit: ndotjet e ajrit, ndotje të rrjedhave të ujit dhe infeksione në rastet kur njerëzit apo fëmijët kërkojnë përmes mbeturinave të ndryshme.

Ndikimi do të jetë *afat-gjatë* që mund të zgjasi gjatë gjithë jetëgjatësisë së kompleksit. Intensiteti i ndikimit është i ulët nëse Bashkia dhe komuniteti marrin masat e nevojshme për trajtimin e tyre. Ndjeshmëria mbi receptorët do të jetë *e ulët*, duke i dhënë një rëndësi të vogël ndikimit.

Strategjitë zbutëse që duhet të ndërmerren:

- i) Masa kryesore për të zbutur ndikimet është parandalimi i cili përfshin identifikimin e llojeve të mbetjeve dhe ndarjen e tyre që në burim.
- ii) Ndergjegjesimi i komunitetit për domosdoshmerinë e ndarjes së mbetjeve që në burim.

Rreziku i shpërthimit të zjarrit

Në mungesë të masave të sigurisë ndaj zjarrit, ekziston rreziku i zjarreve me pasoja katastrofike për jetën dhe ndikim të madh financiar. Zjarret mund të fillojnë nga materiale të ndezshme në shtëpi, pirja e duhanit në vende jo të caktuara apo lidhjet elektrike.

Gjasat që ky ndikim të ndodhi dhe intensiteti i saj janë të *Ulëta*, pasi zona ka një projekt të mirë dizenuar që ka marrë në konsideratë edhe këto aspekte. Megjithatë, ndjeshmëria mbi receptorët do të jetë *Mesatare*, duke i dhënë një rëndësi të *Moderuar* të ndikimit.

V.SHKARKIMET E MUNDSHME NË MJEDIS

SHKARKIMET E MUNDSHME GJATE NDERTIMIT

Ujerat qe dalin nga aktiviteti i rikualifikimit te zones jane ujera te cilat lindin si rrjedhoje e aktivitetit te lagies se kantierit, larjes se gomave te automjeteve dhe ujerat e rreshjeve nga kushtet atmosferike. Gjate ndertimit, ne varesi edhe te rreshjeve te shiut, mund te grumbullohet sasi e konsiderueshme e ujerave dhe si rrjedhoje mund te jete i nevojshem grumbullimi i ketyre ujerave dhe orientimi i tyre ne sistemin e kanalizimeve, pjeserisht ato filtrojne nentoke. Si rrjedhoje, punimet e ndertimit nuk duhet te tejzgjaten dhe te kalojne afatet e percaktuara ne lejen e ndertimit. Nuk duhet te shkarkohen lende te demshme ne mjedisin e kantierit pasi mund te filtrojne se bashku me ujerat e rreshjeve dhe si rrjedhoje te ndosin ujerat nentokesore. Ne kantier nuk do te magazinohen materiale te rrezikshme dhe si rrjedhoje nuk do te kete ndotje te ujerave nentokesore ose siperfaqesore. Mundesite e ndotjes, mund te vijne vetem nga derdhja e hidrokerbureve ose e lubrifikanteve gjate furnizimit te mjeteve te renda te punes. Nje faktor tjeter mund te jene ujerat e pastrimit e te larjes se kazaneve te betoniereve gjate shkarkimit te betonit ne kantier. Keto te fundit, nuk duhet te shkarkojne ujerat ne cdo mjedis rrethanor, ato duhet te shkarkohen ne mjedise te caktuara dhe ne kantieret e prodhimit te betonit.

Zhurmat qe prodhohen vijne kryesisht nga mjetet rrugore si dhe nga perdorimi i vincave te ndryshem, gjeneratoreve, zhurma e prodhuar nga vete personat qe do te punojne per kete kantier, proceset e hedhjes se betonit, perdorimi i skelave dhe derrasave, pajisjeve te prerjes se hekurit, etj. Punëtorët që mund të ndodhen në mjedise ku niveli i zhurmave e tejkalon limitin mund të perdorin masa mbrojtese per shqisat e degjimit. Kjo duhet te kihet parasysh nga drejtuesi teknik i punimeve. Nuk do te shkarkohen vibrime shqetesuese gjate punimeve. Per te reduktuar kete ndikim tek banesat prane, subjekti ndertues, nuk duhet te punoje gjate oreve te vona ku niveli i lejuar i zhurmave eshte me i ulet dhe foni i rruges apo aktiviteteve te tjera eshte me i ulet. Keto proçese ne pergjithesi ndikojne negativisht ne toke, por vetem gjate proçeseve ndertimore. Efekti me i rendesishem ne toke eshte zenia e tokes se lire me ndertim te perhershëm dhe humbja e hapesirave te lira e produktive te tokave bujqesore. Kjo zonë nuk bënë pjesë në zonat e mbrojtura me ligj, ky ndertim, nuk prek hapesirat e gjelberta te qytetit te llojit park publik ose park natyror.

Emetimet ne ajer vijne nga perhapja e pluhurave te materialeve te ndertimit dhe materialit te germuar te siperfaqes se tokes. Gjithashtu djegia e lendes djegese, qe shkarkohet nga automjetet qe frekuentojne kete ambjent, si dhe ne raste te rralla kur ka mungese te energjise elektrike dhe do te linde nevoja per ndezjen e gjeneratorit. Pra mund te themi se niveli i shkarkimeve do te jete i ulet, per shkak te intensitetit te ulet te punimeve pasi ndertesat jane tashme. Nga punimet ndertuese do te kete perhapje te pluhurave nga qarkullimi i mjeteve. Perdorimi i reres, zhavorrit, proceset e betonimit dhe shtrimit te siperfaqeve perreth, si dhe nga transporti i automjeteve te dheut te germuar apo te mbetjeve inerte te prodhuara gjate ndertimit. Keto mjete duhet te plotesojne patjeter kushtet teknike te qarkullimit rrugor, te mos ngarkohen me shume se kapaciteti i projektuar, te mbulohet karrocera me mushama te posacme, si dhe te lahen rregullisht kur dalin

nga kantieri i ndertimit dhe nga kantieri i prodhimit te betonit, te inerteve apo ne sheshin e depozitimit te dheut te germuar.

Mbetje te ngurta qe prodhohen nga ndertimi ne kete zone jane mbetjet e ngurta urbane si plastike, qelqi, materiale letre, metale, mbetje organike(paleta druri), materiale inerte te prodhuara nga punimet ndertuese, si dhe dheu e mbetjet inerte qe do te largohen nga sheshi i ndertimit. Materialet te cilat jane te riperdorshme, mund t`ju jepen individeve te interesuar per punime ndertimi ne zonat periferike ose rehabilitim te lulishteve ose mbushje te tokave aty ku ka nevojë, pjesa e mbetjeve te pa perdorshme duhet te grumbullohen ne vendin e caktuar nga Njesia e Qeverisjes Vendore(NJ.Q.V) pas zbardhjes se Lejes se Zhvillimit nga autoritetet pergjegjese. Keto mbetje duhet te menaxhohen ne bashkepunim me Njesine e Qeverisjes vendore dhe firmen pastruese te territorit dhe ne perputhje me Vendimin e Keshillit te Ministrave Nr. 575, datë 24.6.2015 “Për miratimin e kërkesave për menaxhimin e mbetjeve inerte”. Grumbullimi i mbetjeve duhet te jete i diferencuar qe ne vendburim. Mbetjet inerte, apo edhe dheu i germuar, materiale te ndertimit duhet te trajtohen ne menyre te veçante. Ne kete faze nuk kemi informacion per menyren e menaxhimit te mbetjeve inerte. Landfilli ku do te depozitohen keto mbetje duhet qe te jete i pajisur me leje mjedisore dhe i miratuar me vendim te Keshillit Bashkiak.

SHKARKIMET E MUNDSHME GJATE FUNKSIONIMIT

Ujrat qe dalin nga aktiviteti i human ne zone jane ujera urbane te cilat do te shkarkohen ne sistemin e kanalizimeve te zones. Gjithashtu mund te kete edhe ujera te larjes se ambjenteve te zoes, por qe nuk vleresohen me perberje te elementeve ndotes per mjedisin. Nepermjet NJ.Q.V, subjekti duhet te plotesoje kriteret e lidhjes se sistemit te kanalizimeve. NJ.Q.V duhet te kete projektuar mire menaxhimin e sistemit te kanalizimeve dhe te furnizimit me uje te pijshem per situaten e re. Emetime ne ajer nga funksionimi i ketij ndertesave nuk do te kete. Objektet do te sherbeje per ambjente banimi e sherbimesh dhe si rrjedhoje nuk ka procese me djegie apo me perdorim te kaldajave. Ne kete zone nuk pritet te kete impiante me djegie dhe nuk do te kete shkarkime te gazeve te demshem per mjedisin. Aplikimi i gjeneratorit, ne raste te nderprerjes se energjise elektrike duhet te jete tip silencioz, me lende djegese nafte te paster, te perpunuar me parametrat e shitjes ne treg. Objektet do jene me funksion banim e sherbime dhe nuk do te kete aktivitete qe leshojne zhurma ne mjedis. Mbetje te ngurta qe do te prodhohen nga konsumi i perditshem ne kete zone do te jene mbetjet e ngurta si plastike, shishe qelqi, materiale letre, mbetje organike, etj. Keto mbetje duhet te menaxhohen ne bashkepunim me NJ.Q.V dhe firmen pastruese te zones per keto lloj mbetjesh. Grumbullimi i mbetjeve duhet te jete i diferencuar dhe te depozitohet ngalushnje subjektet grumbulluese ne Landfill-in e zones.

VI. KOHËZGJATJA E MUNDSHME TË NDIKIMEVE NEGATIVE TË IDENTIFIKUARA

Persa i përket shtrirjes kohore, ndikimi i projektit do të jetë tejet i kufizuar. Sikurse është theksuar në seksionet e mësipërme, ku janë marrë në konsideratë të gjithë elementët mjedisorë që mund të preken nga projekti, ndikimi në zonën ku zhvillohet, pritet të jetë minimal.

Punimet ndertimore do të zgjasin për një periudhë 10 muaj. Kjo është koha normale që duhet për të përfunduar se ndertuari dhe rikonstruktuari ndertesat e përcaktuara në kushte normale. Si rrjedhojë edhe ndikimet e fazës ndertimore do të zgjasin për atë kohë sa zgjasin punimet për ndertimin. Persa i përket ndikimeve gjatë fazës së funksionimit ato do të jenë prezente për atë kohë sa do të perdoren edhe ndertesat. Gjithashtu, si faktor vlerësohet edhe numri i popullsisë që do të jetojnë në këtë zonë. Këto ndikime nuk janë me rëndësi të vecante, këto janë të krahasueshme me çdo objekt tjetër banor, shërbimesh apo tregtar që ndodhet në qytetin e Vlores. Të gjitha ndikimet e mësipërme nuk janë të përhershme dhe afatgjata, ato janë të përkohshme dhe afatshkurtra. Ndikimi në peizazh do të jetë i përkohshëm për fazën e ndërtimit.

VII. SHTRIRJA E MUNDSHME HAPËSINORE E NDIKIMIT NEGATIV NË MJEDIS

Hartim i projektit urban, do të jetë tejet i kufizuar. Sikurse është theksuar në seksionet e mësipërme, ku janë marrë në konsideratë të gjithë elementët mjedisorë që mund të preken nga projekti kanë një shtrirje hapësinore të kufizuar:

Ndikimi në mbulesën bimorë do të jetë i pandjeshëm

Gjenerimi i mbetjeve të ndërtimit do të kufizohet vetëm në zonën e projektit

Përkeqësim i përkohshëm i pamjes vizuale do të ndodhë vetëm në zonën e projektit dhe ky do të jetë i pjesshëm.

Gjatë fazës së ndërtimit në zonë priten të regjistrohen nivele relativisht të larta të zhurmës, por këto do të kufizohen brenda zonës së projektit.

Emetimet e pluhurit do të dalin nga aktivitetet e ndërtimit (nderhyrjet restauruese dhe rikonstruktuese) dhe trafiku i mjeteve të ndërtimit. Emetimet nga aktivitetet e ndërtimit, sidomos me zbatimin e masave mitiguese, do të kenë kufizime përse i përket shtrirjes hapësinore

Emetimet e lindura nga trafiku përfshijnë pluhurin dhe tymrat. Kamionët e përdorur për të transportuar materiale të ndryshme ndërtimi nga burimi i tyre për në sheshin e ndërtimit emetojnë gazra të ndryshme si SO₂, CO₂, CO, NO_x dhe grimca. Ndikimet e emetimeve të tilla mund të jenë më të mëdha në vendin e ndërtimit dhe në komunitetet ndërmjet të cilave do të udhëtojnë automjetet e ndërtimit.

Aktivitetet e planifikuara për projektin në ansamblin historik dhe objektet e tjera kanë ndikim vetëm minimal mbi ujërat nëntokësore, rrjedhjet ujore mbetokësore apo ujërat e zeza. Ky ndikim do të jetë tepër i kufizuar përse i përket shtrirjes hapësinore duke u kufizuar vetëm në zonën e projektit.

VIII. MUNDËSIA E REHABILITIMIT TË MJEDISIT TË NDIKUAR

Ndikimi i projektit në zonën ku zhvillohet, pritet të jetë minimal. Me përfundimin e projektit do të merren masa për rehabilitimin e mjedisit të ndikuar. Këto masa përfshijnë largimin e të gjithë mbetjeve të ndërtimit si dhe shtimin e hapësirave të gjelbra dhe mbjelljen e drurëve të rinj dekorativë përgjatë trotuarëve dhe aty ku ekzistojnë hapësira të lira.

Kostot për ndërmarrjen e këtyre masave rehabilituese janë minimale dhe janë llogaritur në preventivin e shpenzimeve për këtë projekt.

IX. MASAT E MUNDSHME PËR SHMANGIEN DHE ZBUTJEN E NDIKIMEVE NEGATIVE NË MJEDIS

Lloji i ndikimit	Masat që propozohen të merren në konsideratë nga zbatuesi i projektit
Ne fazën e ndërtimit të objektit	Sasia e dherave që do të dalin nga germimet dhe zbankimet . njesia administrative do të kontrollojë hedhjen në vendin e caktuar për këtë qëllim
Dhera nga germimet, gure, rere dhe lende të tjera ndihmese për ndërtim	
Dëmtimi i bimesisë në sipërfaqen ku do të ndërtohet objekti	Do të merren masa që të mos dëmtohet sipërfaqja e gjelbert jashtë rrugës ekzistuese,
Ngjeshje të tokës në sip. e truallit si pasoje e levizjes së makinerive	Makineritë do të parkohen në një vend të caktuar duke shmangur levizjen apo qëndrimin jashtë tyre
Ndotje minimale e tokës nga lubrifikante, rrjedhjet e mundshme të tyre nga automjetet	Do të kontrollohen kamionet para fillimit të punimeve dhe periodikisht për të shmangur avaritë që mund të shkaktojnë ndotje mjedisi
Pluhura nga transporti i lendeve (shiko planin e menaxhimit mjedisor dhe masat zbutëse të ndikimeve për të ulur ndikimin nga pluhurat)	Propozohet të lahen rregullisht mjetet e transportit dhe sidomos gomat e kamioneve, të mbulohen kamionet gjatë transportit të lendeve inerte në objekt gjatë motit me erë dhe të lagesht
Zhurma dhe gaze të emetuara nga mjetet e ndërtimit, ekskavator, kamione, betoniere etj.	Do të kontrollohet gjendja teknike e mjeteve dhe do të përdoret karburant cilësor
Rrezik potencial për aksidente gjatë kryerjes së punimeve	Do të vendosen tabela sensibilizuese pranë objektit
Gjatë fazës së fillimit të objekteve të reja	
Fluksi i rritur i automjeteve dhe kalimtareve në këtë zonë	Do të kontrollohet shpejtësia e levizjes së automjeteve
Zhurma nga automjetet e shërbimit të bizneseve si dhe nga pastrimi i territorit.	Të kombinohen oraret për të shmangur ndikimet kumulative
Prezenca e rrezikut për aksidente	Paisja e zonës me sinjalistike, krijimi i hapësirave për parkime dhe ulja e shpejtësisë së levizjes

9.1. MARRËVESHJET INSTITUCIONALE

9.1.1. Strukturat dhe përgjegjësitë institucionale

Në Lushnje, Inspektorët e mjedisit nga Agjencia Rajonale e Mjedisit (ARM) janë përgjegjës për mbikëqyrjen e mbrojtjes së mjedisit në emër të AKM. Këto do të kenë edhe rolin e monitoruesit gjatë zbatimit të këtij PMM. Bazuar në njohuritë e tyre profesionale apo rekomandimet në këtë VNM, zyrtarët lokalë të mjedisit mund të kenë rol në hartimin e projektit, si këshilltarë për inxhinieret konsulentë në aspekte të ndryshme.

9.1.2 Monitorimi dhe raportimi

Monitorimi do të verifikojë nëse ndikimet e parashikuara kanë ndodhur në të vërtetë dhe kontrolloje nese veprime zbutëse të rekomanduara në VNM janë zbatuar dhe cili ka qene efektiviteti i tyre. Monitorimi do të identifikojë edhe ndikimet e paparashikuara që mund të lindin nga zbatimi i projektit.

Kush monitoron dhe si: Monitorimi do të kryhet nga Bashkia Lushnje, Inspektorët e Mjedisit të Agjencise Rajonale te Mjedisit (ARM) Lushnje qe përfaqësojnë AKM. Monitorimi nga ARM-ja në këtë rast mund të konsiderohet si "Monitorim nga një palë e tretë", por ky është mandati i saj rregullator në përputhje me VKM Nr 47, datë 29.01.2014 "Për përcaktimin e rregullores për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe Agjencive Rajonale te Mjedisit"

Një agjenci qeveritare që mund të ndërmarrë "Monitorimin nga një palë e tretë" është Inspektorati Shtetëror i Punës. Kjo njësi ka autoritetin për të inspektuar cdo strukturë për zbatimin e ligjshmërise për sigurinë në vendet e punës.

Monitorimi do të bëhet me anë të inspektimit, shqyrtimit te ankesave te regjistruara nga palët e interesuara dhe diskutime ad hoc me persona potencialisht të prekur (punëtorët e ndërtimit, banorët pranë zones se projektit, etj.).

Frekuenca: Monitorimi do të kryhet çdo muaj gjatë gjithë periudhës së ndërhyrjes.

Auditimet: Auditimet do të jene të nevojshme si gjatë ndërtimit ashtu edhe gjatë funksionimit të projektit. Ndërsa auditimet e ndërtimit do të synojnë në verifikimin e përputhshmerise me kërkesat për masat zbutëse te ndikimit, auditimet post-ndërtimit janë një kërkesë ligjore dhe duhet te kryhen si rregull brenda 12 muajve por jo më vonë se 36 muaj pas përfundimit të ndërtimit.

Si auditimi gjate ndërtimit ashtu dhe ai post-ndërtim mund të jene te brendshem (kryhen nga Bashkia e Lushnjes) ose te jashtem (nga një konsulent i angazhuar nga Bashkia). Në këtë PMM është

proponuar edhe buxheti perkates, nese auditimi do te kryhet nga nje konsulent i punesuar per ketë qellim.

Raportimi: Bashkia duhet te hartoje cdo muaj raporte mbi monitorimin. Keto raporte duhet ndahen me palet e interesuara. Bashkia mund ti ndaje raportet e saj te auditimit gjate fazes se ndertimeve dhe post-ndertimit me AKM apo aktorë te tjerë te interesuar por nuk ka asnjë detyrim ti bëjë të ditur auditimet ne fazën e ndertimit.

X. NDIKIMET E MUNDSHME NË MJEDISIN NDËRKUFITAR.

Projekti i proponuar zhvillohet në brendësi të bashkise Lushnje dhe nuk ka asnjë ndikim në mjedisin ndërkufitar.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E FINANCAVE DHE EKONOMISË
QENDRA KOMBËTARE E BIZNESIT

Numri serial: LN-5833-09-2018
NUIS/NIPT: L82112019E

LICENCË

Subjekti: ARDIAN SHEHU

Adresa: Tiranë, TIRANË, Tiranë, Rruga "Adem Jashari", Nd.6, H.6, Ap.11, Njësia Administrative Nr.5

Kodi: III.2.A ()

Kod tjetër:

Data e lëshimit: 13/09/2018

Afati i vlefshmërisë: Pa afat

Kategoria

Shërbime ekspertize dhe/ose profesionale lidhur me ndikimin në mjedis

Nënkategoria

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis

Veprimtari specifike

Specialiteti

Emërtimi përshkrues i veprimtarisë

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis (Auditim mjedisor. Ndikim në mjedis

Kufizime specifike

Licenca ushtrohet sipas kufizimeve në legjislacionin në fuqi

Detyrime specifike

Licenca ushtrohet sipas detyrimeve në legjislacionin në fuqi

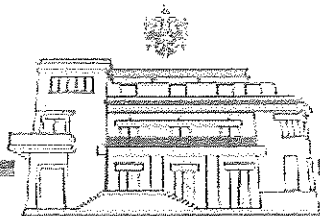
Vendi i kryerjes së veprimtarisë

Në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë

Nënshkrimi i portelit

PETRI TONA





REPUBLIKA E SHQIPËRISE
MINISTRIA E MJEDISIT

Nr. 11710 Prot.

Tiranë, më 10.12 2014

Nr. identifikues 313

ÇERTIFIKATË

Në mbështetje të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 122, datë 17.02.2011 Për një ndryshim në Vendimin Nr. 1124, datë 30.7.2008, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave, të procedurave dhe kritereve për pajisjen me certifikatën e specialistit, për vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe auditimin mjedisor":

Z. ARDIAN SHEHU

Çertifikohet për hartimin e raporteve të vlerësimit të ndikimit në mjedis, për të kryer auditimin mjedisor, për hartimin e ekspertizave për probleme mjedisore dhe thirrjen si ekspert për të vlerësuar një raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis ose rezultatet e një auditimi.

MINISTRI


Lefter KOKA





BASHKIA LUSHNJE

RAPORTI TEKNIK

**Objekti: “Ndertim i segmentit rrugor
Sabri Kosturi, Lushnje”**

Pergatiti raportin
Ekspert Mjedisor Ardian Shehu



Permbajta

1.	Informacion i pergjithshem (hyrje)	3
2.	Qellimi i projektit te propozuar	3
3.	Planimetria e vendndodhjes se projektit	3
4.	Informacion per qendrat e banuara ne zonen e projektit	4
5.	Skicat dhe planimetrite e strukturave te projektit	5
6.	Pershkrimi i proceseve ndertimore dhe teknologjike	7
6.1.	Parimet e projektimit	7
6.2.	Standarti dhe kerkesat e projektit	8
6.2.1.	Standarti ne fuqi – “rrtpr-2015”	8
6.3.	Standarti i rruges sabri kosturi dhe projekti detajuar i zbatimit	10
7.	Informacion per infrastrukturen e nevojshme per lidhjen me rrjetin elektrik dhe sherbime te tjera	13
8.	Programi per punimet e ndertimit, kohezgjatjen e perfundimin e projektit	14
9.	Lendet e para qe do te perdoren dhe menyra e sigurimit te tyre	14
10.	Informacion per lidhjet e projektit me projekte ekzistuese	15
11.	Informacion per alternativat e marra ne konsiderate	15
12.	Te dhena per perdorimin e lendeve te para gjate funksionimit	15
13.	Aktivitete te tjera te nevojshme per zbatimin e projektit	16
14.	Informacion per lejet dhe licencat e nevojshme per projektin	16

1. INFORMACION I PERGJITHSHEM (HYRJE)

Lushnja eshte nje nga qytetet e rendesishme vendit qe shtrihet ne Shqiperine e Mesme ne Ultesiren Perendimore me nje popullsi rreth 60.000 banore.

Ne kuadrin e zhvillimeve ekonomike te vendit dhe zhvillimeve urbane te ketij qyteti nevoja per permiresimin e rrjetit te brendshem rrugor nepermjet investimeve ne infrastrukture eshte nje kerkese imperative.

Ne kete kuader Bashkia Lushnje kerkon te realizojë në zërin Studim – Projektim, Projekt – Zbatim për objektin: Ndërtim i segmentit rrugor nga superstrada Lushnje - Fier deri ne rrugen "Vath Korreshi" e quajtur rruga "SABRI KOSTURI".

Rendesia e ketij investimi qendron ne faktin se duke realizuar ndertimin e plote te kesaj rruge do te permiresohet ne menyre te ndjeshme qarkullimi i automjeteve, i mallrave dhe i perdoruesve te rruges per levizjen nga zona qendrore e qytetit ne drejtim te superstrades.

Per hartimin e studimit dhe projektimit Konsulenti eshte mbeshtetur ne Kodin Rrugor dhe Standartin e Projektimit dhe Ndertimit te Rrugeve Shqiptare (MPRrSh - 2015).

2. QELLIMI I PROJEKTIT TE PROPOZUAR

Mbeshtetur ne detyren e projektimit dhe kerkesat e Bashkise Lushnje qellimi i ketij projekti eshte pregatitja e projekt zbatimit te detajuar dhe masat e nevojshme inxhinierike qe jane parashikuar ne projekt per elemente te ndryshem te vepres si shtresat rrugore, disiplinimi i ujrave, rrjeti inxhinierik, zgjerimi i rruges dhe i trotuareve, te dhenat per topografine e ambjentin, gjeologjine e hidrologjine, sinjalistiken etj.

Qellimi i ketij Projekti "Ndertim i segmentit rrugor Sabri Kosturi, Lushnje" eshte :

- te minimizojë ndikimet ne mjedis dhe ne radhe te pare ne elementet prioritare si ruajtja e tokes, kontrolli i zhurmave, dhe ruajtja e cilesise se ujit dhe ajrit
- te ruaje ose rehabilitoje mjedisin natyror permes elementeve te reja te nderhyrjes pozitive, punimeve te vecanta ne kuader te projektit ose paralel me te, te cilet sigurojne vijueshmerine e qendrueshme te mjedist biologjik duke perfshire faunen dhe floren ne mjediset perreth zones se marre ne konsiderate.

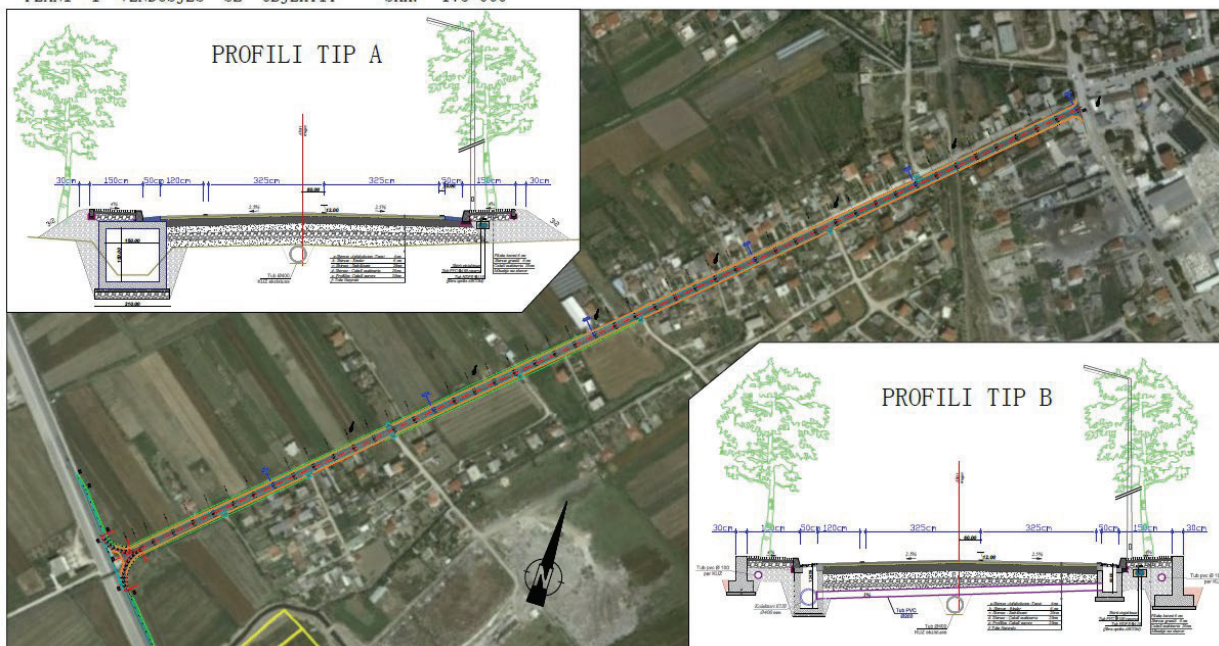
Bazuar ne viziten ne terren, shqyrtimin e hartave, dokumentacioneve te ndryshme dhe konsultat e bera me zyren urbanistike ne Bashkine e Lushnjes, Konsulenti realizoi projektin ne fazen e Projekt – Zbatimit te paraqitur si me poshte.

3. PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SE PROJEKTIT

Rruga "Sabri Kosturi" eshte pjese e unazes se qytetit te Lushnjes. Ky segment rrugor fillon nga rruga "Vath Korreshi" dhe perfundon ne dalje me Superstraden Lushnje –Fier me nje gjatesi totale prej 1200 m. Planimetria e vendodhjes se projektit paraqitet si me poshte:

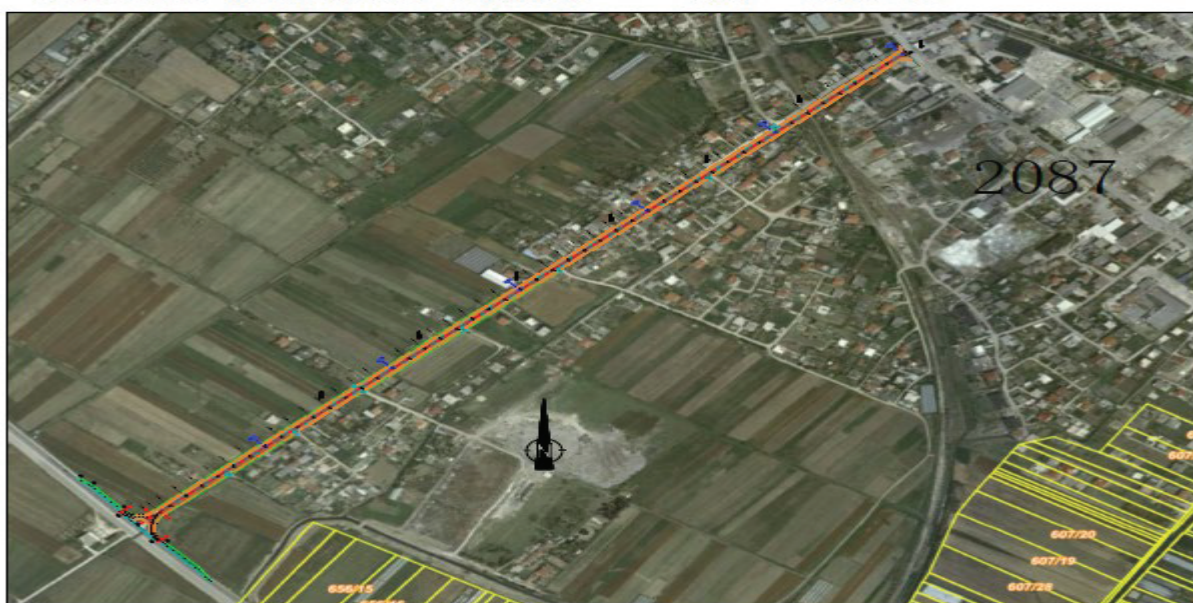
PLANIMETRIA E OBJEKTIT

PLANI I VENDOSJES SË OBJEKTIT SHK. 1:5 000



POZICIONI KADASTRAL I OBJEKTIT

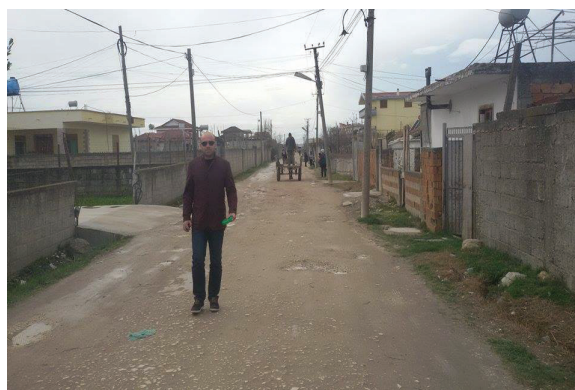
SHK. 1:10 000



4. INFORMACION PER QENDRAT E BANUARA NE ZONEN E PROJEKTIT

Rruga Sabri Kosturi ndodhet ne njesine administrative Nr. 6 te qytetit te Lushnjes. Gjerësia e gjurmes ekzistuese është variabel duke filluar nga 3.5m ne zona te ngushtuara nga prezenca e shtyllave prej betoni dhe deri ne gjeresi 7 m qe shtrihet ndermjet mureve te avllive perfshtre ketu edhe kanalet anesore.

Duke e konsideruar si pjese te qendres administrative Nr.6 te qytetit theksojme se ne kete rruge mungon plotesisht nje rrjet inxhinjerik per sistemimin e ujrave siperfaqesore, ndricimit, sinjalistikes dhe trotuaret. [Me poshte jepen foto nga gjendja ekzistuese e projektit.

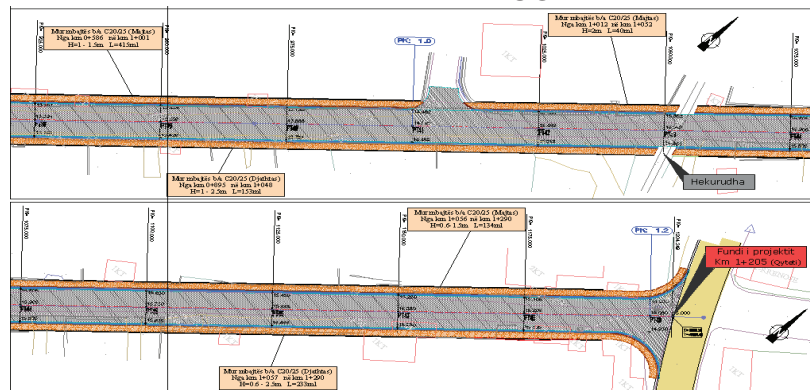


5. SKICAT DHE PLANIMETRITE E STRUKTURAVE TE PROJEKTIT

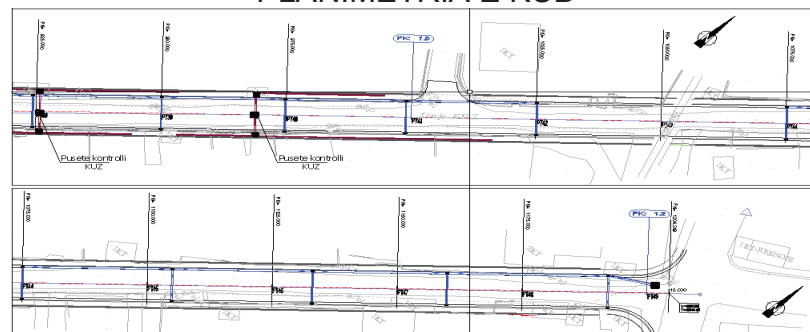
Projekt zbatimi i ketij segmenti rrugor eshte hartuar konform Rregullave teknike ne fuqi dhe Kushteve specifike te zbatimit.

Me poshte po japim ne menyre te detajuar skicat dhe planimetrite e projektit dhe pershkrimin e metodave e proceseve teknike qe do te perdoren per ndertimin e strukturave te tyre.

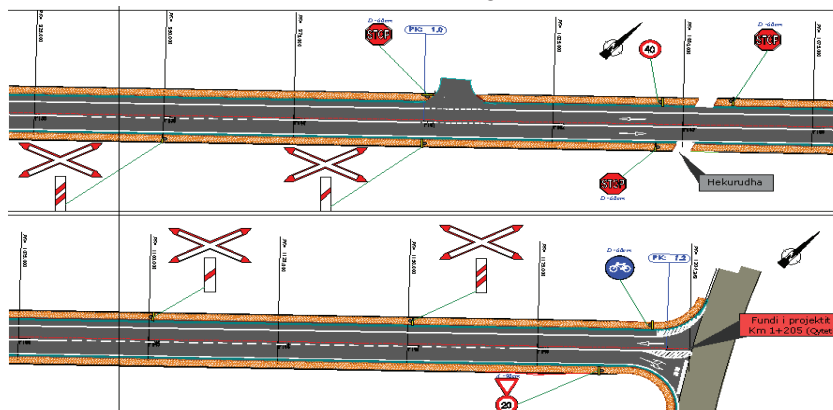
PLANIMETRIA E RRUGES



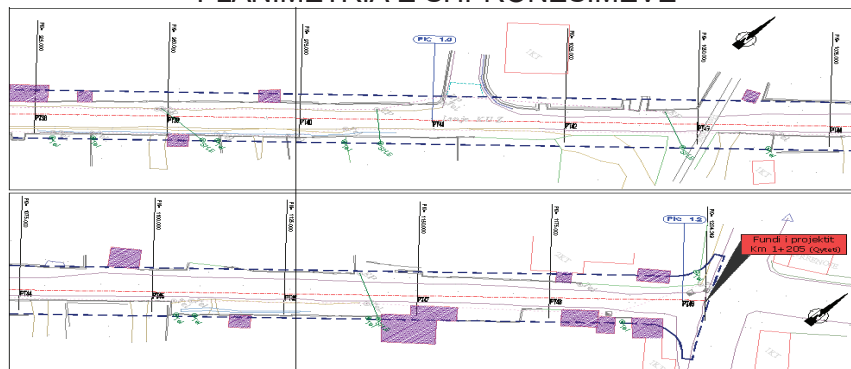
PLANIMETRIA E KUB



PLANIMETRIA E SINJALISTIKES



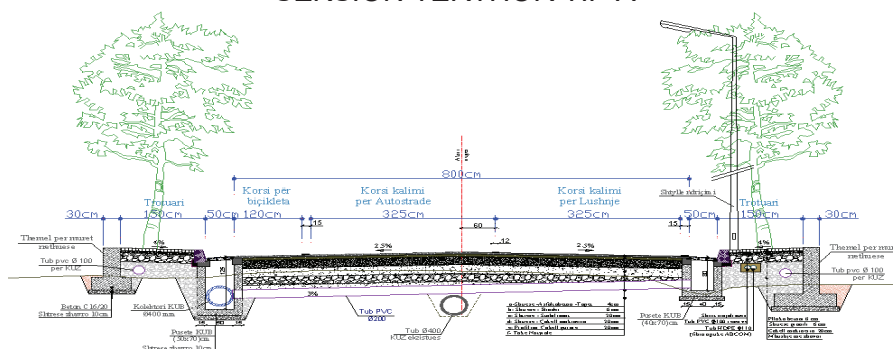
PLANIMETRIA E SHPRONESIMEVE



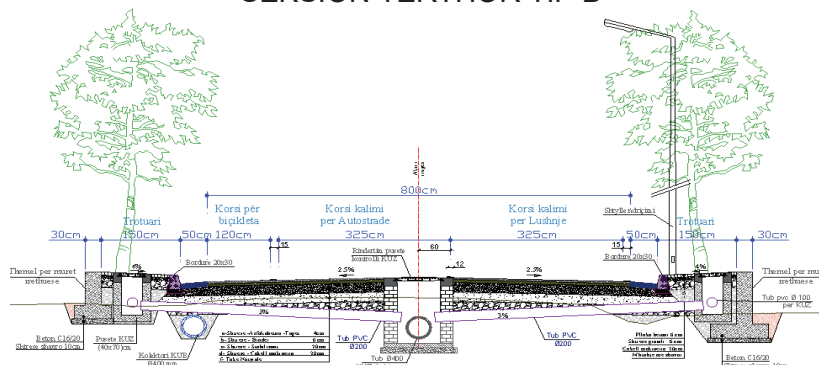
PLANIMETRIA NDRICIM-GJELBERIM



SEKSION TERTHOR TIP A



SEKSION TERTHOR TIP B



6. PERSHKRIMI I PROCESVEVE NDERTIMORE DHE TEKNOLOGJIKE

6.1. PARIMET E PROJEKTIMIT

Sipas rekomandimeve te standartit "RrTPRr-2015", qe në fazën fillestare të hartimit te projektit te rruges Sabri Kosturi jane marre ne konsiderate faktorët kryesorë kontribues si p.sh. fluksi trafikut, shpejtesia e projektimit, projekti gjeometrik, efekti në mjedis, shpronësimi, mirëmbajtja, kostoja kapitale, topografia dhe ekonomia

RRUGË E KATEGORISË E

RRUGË URBANE LAGJE

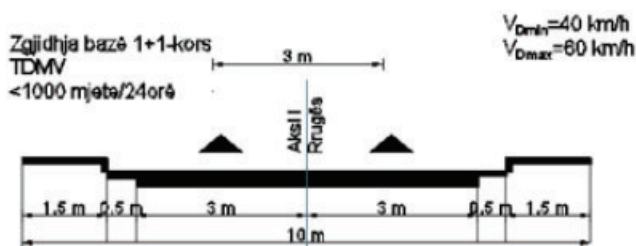


Fig.2

RRUGË E KATEGORISË F

RRUGË RURALE LOKALE

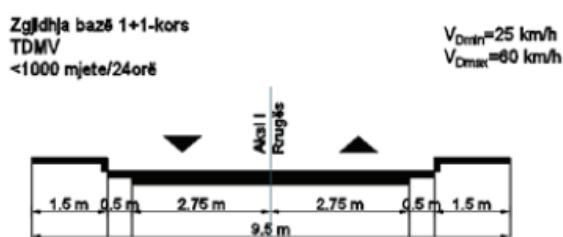


Fig. 3

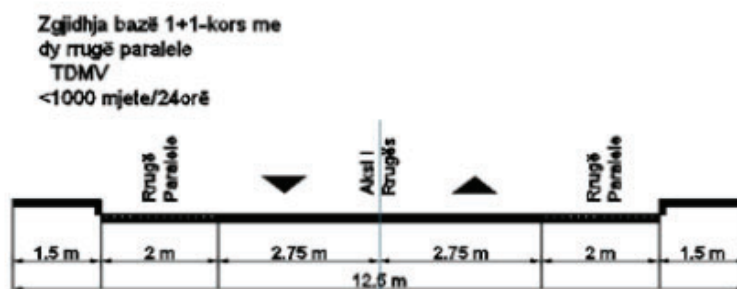


Fig. 4

Nga përshkrimi i rrugëve urbane të standartit në fuqi "RrTPRr-2015" kemi vecuar kategoritë e me sipërme me parametra kryesore:

- **Rruge e Kategorisë D, Rruge Urbane Kryesore**, me karrexhata të pavarura, ose të ndara nga trafikndarës, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje dhe mundësisht një korsi të rezervuar për automjete publike, bankina djathtas të shtruar dhe trotuare, me nderkembime në nivel të pajisura me semafor. Për qëndrimin janë parashikuar zona ose breza anësore jashtë karrexhatës, të dyja me hyrje dhe dalje të përqendruara, ka gjerësinë e pjesës asfaltike 11.5m me korsi 2x3.25 +3.5m dhe dy trotuare nga 1.5m në secilën anë. Gjerësia totale e kurores rrugore është min.27.5m (**fig.1**).
- **Rruge e Kategorisë E dhe Rruge Urbane Lagje**, ka gjerësinë e pjesës asfaltike 7m dhe me korsi 2x3m, ka dy kuneta betoni 0.5m dhe dy trotuare nga 1.5m në secilën anë. Gjerësia totale e kurores rrugore është min. 10m (**fig.2**).
- **Rruge e Kategorisë F dhe Rruge Rurale Lokale**, ka gjerësinë e pjesës asfaltike 6.5m dhe me korsi 2.75m, ka dy kuneta betoni 0.5m dhe dy trotuare nga 1.5m në secilën anë. Gjerësia totale e kurores rrugore është min. 9.5m (**fig.3**).
- **Rruge e Kategorisë F Urbane** ku permassa me e vogël asfaltit është 9.5m (2x2.75 + 2x2m korsi shtesë) dhe ka dy trotuare 1.5m në secilën anë. Gjerësia e plote e kurores

rrugore eshte 12.5m (fig.4)..

- Dendesia mesatare e trafikut per keto kategori Rruge Urbane dhe ato Rurale lokale eshte nen 1000mjete/24ore

6.3. STANDARTI I RRUGES SABRI KOSTURI DHE PROJEKTI DETAJUAR I ZBATIMIT

Per hartimin e projektit final te zbatimit simbas kerkesave urbanistike eshte e rendesishme zhvillimi ne perspektive urban i zones ku ndodhet segmenti rrugor si edhe studimi dhe njohja e kushteve faktike ne gjendjen e sotme ekzistuese. Pra duhet te kihen parasysh efektet teknike, ekonomike e sociale gjate hartimit te projektit dhe ndertimit te saj.

Standarti i projektimit "RrTPRr-2015" sherben per te bere krahasimin e parametrave kryesore te rruges ekzistuese me parametrat e dhene ne projektin e tenderit te ketij segmenti rrugor. Referuar ketij standarti vecojme sa me poshte:

"RrTPRr, Vol. 1," - Paragrafi 3.4.4 Mbulimi i aspekteve te ndryshme inxhinjerike ku thuhet:

"RrTPRr" trajton ato rrethana qe ndeshen me shpesh gjate hartimit te projekteve rrugore. Ai nuk mund te mbuloje cheshtje mjaft te vecanta dhe, si pasojë, per keto raste, është i nevojshëm gjykimi i drejtë inxhinierik, i cili do të shërbejë për dhënien e një zgjidhje të duhur.

Ne Vol. 2, Kapitullin 3 "Klasifikimet e rrugeve", pika 3.2.6 e ketij standarti sqaron per rrugët urbane:

Për rrugët D dhe E në këtë manual janë dhënë vetëm disa dimensionime më të domosdoshme. Këto tipe rrugësh nuk janë pjesë e ketij manuali dhe disa nga konceptet dhe përjasjet projektuese nuk mund te aplikohen për këto tipe rrugësh. Për këto tipe duhet të hartohen manuale të tjera nga enti administrator i tyre.

Projektuesi, ne zbatim te ketij standarti dhe duke marre parasysh te gjitha udhezimet e tij per projektimin dhe ndertimin e rrugeve urbane te qytetit, ne bashkepunim me zyren urbanistike te Bashkise Lushnje, ka pergatitur projektin e rruges "Sabri Kosturi" duke marre parasysh zhvillimin urban te ketij segmenti ne situaten e sotme (fig. 5) dhe ate ne perspektive te qytetit (fig. 6).

Projekti aktual per fazen e pare te zhvillimit urban

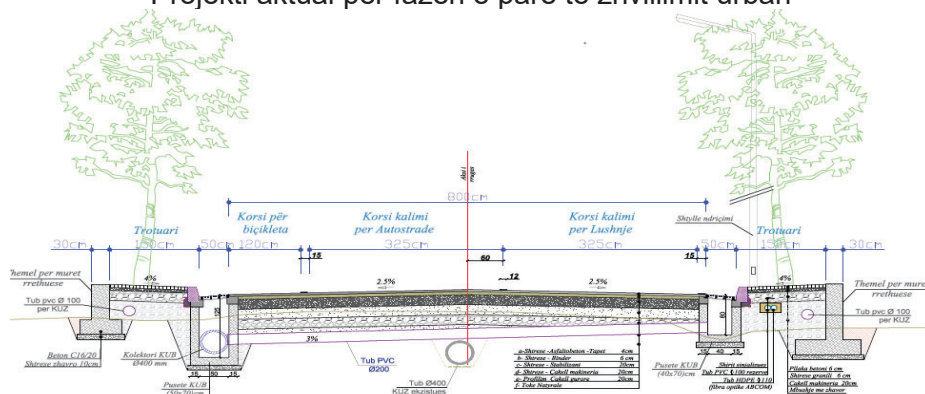


Fig. 5

Faza e dyte e zhvillimit te projektit ne perspektive

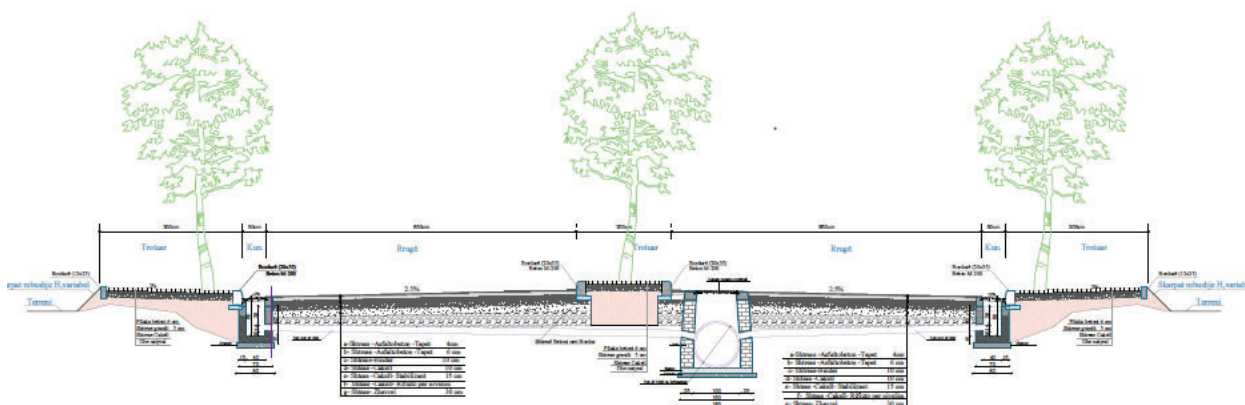


Fig. 6

PROJEKTIMI I SHITESAVE RRUGORE

Duke marrë në konsideratë rritjen në perspektivë të trafikut në zone dhe bazuar në të dhënat gjeoteknike të bazamentit ekzistues të rrugës (shtresë suargjile zhavorrore) si dhe në hipotezat e një trafiku prej 20% mjeteve të rënda transporti, tregtar, ndertimi, etj, me prespektivën e një rritje vjetore mesatare rreth 3%, shtresat rrugore janë llogaritur me metodën AASHTO me të tre menytrat e dimensionimit në baze të kapacitetit mbajtës të shtresave të strukturës rrugore.

Duke mbajtur parasysh faktorët e lartë përmendur është menduar të aplikohet paketa e shtresave si më poshtë:

4cm	Asfaltobeton
6cm	Binder
20cm	Stabilizant (shtresë baze)
20cm	Cakell minash (nenbaze)
20cm	Zhavor (filter)

Percaktimi i paketes se shtresave rrugore është bërë duke u nisur nga gjendja ekzistuese e rrugës, nevoja për zgjerim anësor, studimi gjeologjik-inxhinierik i zonës ku kalon rruga dhe nga numri i mjeteve që kalojnë në rrugë.

Metoda e llogaritjes merr për bazë vëllimin total të trafikut të shprehur në terma të numrit kumulativ të akseve standarte (ESAL), për të gjithë kohën e jetëgjatësisë të parashikuar në projekt dhe rritjen mesatare vjetore të numrit të automjeteve tregtare.

Shtresat e rrugës janë fleksibel.

Presupozojmë se, në vitin 2018 numri i akseve standarte në vit është 300000. Për numrin e akseve 300000 akse standarte në vit, me një rritje vjetore prej 3% në vit dhe për perspektivën 15 vjeçare është llogaritur numri total i akseve standarte (progresivi):

$$300000 \cdot \frac{(1+i)^{15} - 1}{i} = 300000 \cdot \frac{(1+0.03)^{15} - 1}{0.03} = 6473569 = 6.5 \cdot 10^6 \text{ ESA}$$

Numri ditor i mjeteve mbi 1.5 ton në rrugën "Sabri Kosturi" në vitin 2018 mendohet të jetë 350 mjete në ditë. Pas 15 vjetësh, me një rritje vjetore prej 3%, do të kemi $350 \cdot (1+0.03)^{15} = 728$ mjete mbi 1.5T/ditë.

MENYRA E PARE.

Numri struktural i projektimit është:

$$SN_{proj} = f(R=80\%, S_o=0.45, ESAL=6.5 \cdot 10^6, CBR=4.8\% \rightarrow M_R=1.5 \cdot 4.8=7.2 \text{ psi})=4.2 \text{ inch} = \mathbf{10.67 \text{ cm}}$$

Numri struktural që ofron paketa që propozohet e shtresave percaktohet si më poshtë:

Asfaltobetoni	4x0.44=1.76cm
Binder	6x0.40=2.40cm
Stabilizant	20x0.14=2.80cm
Cakell minash	20x0.11=2.22cm
Zhavorr i seleksionuar	20x0.08=1.60cm

$$\underline{\underline{SN=10.78cm > 10.67cm}}$$

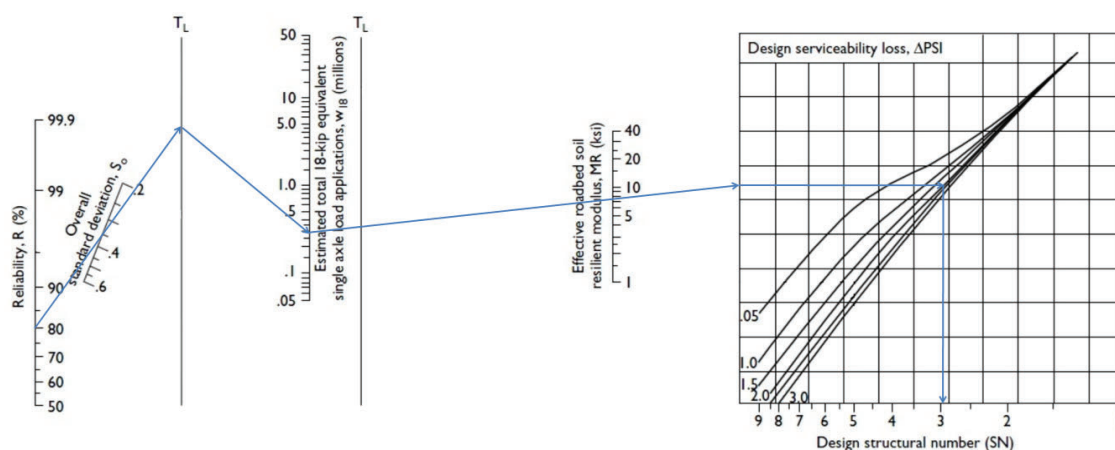
Sigurohet!

MENYRA E DYTE.

Në rastin e tokës mesatare kemi këto të dhëna:

$$SN_{proj}=f(R=80\%, S_o=0.45, ESAL=6.5 \cdot 10^6, CBR=4.8\% \rightarrow M_R=1500 \cdot 4.8=7.2 \text{ ksi}, \Delta PSI=2.0).$$

Grafikisht përcaktojmë $SN=2.9$



Paketa e propozuar

Asfaltobeton	4.0 cm	x	0.16	=	0.64
Binder	6.0 cm	x	0.17	=	1.02
Stabilizant	20.0 cm	x	0.055	=	1.10
Cakell Makinerie	20.0 cm	x	0.043	=	0.86

$$\underline{\underline{SN_{shtr} = 3.62 > 2.9}}$$

Sigurohet!

MENYRA E TRETE.

$$ESAL=6.5 \cdot 10^6 \text{ akse standarte} \rightarrow T_6$$

$$CBR=4.8\% \rightarrow S_3$$

Nga tabela 9 gjejmë:

Asfaltobetoni	10cm·0.44=4.40cm
Baze e granluar	20cm·0.14=2.80cm
Nenbaze e granluar	25cm·0.11=2.75cm

$$\underline{\underline{=9.95cm}}$$

$$SN_{shtr}=10.78cm > 9.95cm$$

Sigurohet.

7. INFORMACION PER INFRASTRUKTUREN E NEVOJSHME PER LIDHJEN ME RRJETIN ELEKTRIK DHE SHERBIME TE TJERA

Ndricimi rrugor eshte nje element shume i rendesishem per banoret dhe do te perfshije gjithë segmentin deri ne takimin me superstraden. Rruga e studiuar eshte parashikuar te ndricohet per faktin se pershkron nje zone urbane me ndertime sot dhe ne perspektive. Vendosja e shtyllave te ndricimit do te jete nga njera ane e rruges cdo 25m dhe do te jete ekuivalente me shtyllat e ndertuara ne pjesen tjeter te qytetit.

Meqenese kjo zone urbane eshte ne zhvillim eshte parashikuar te vendoset infrastrukture rezerve per komunikim ne te dy anet e trotuareve dhe ndermjet trotuareve me qellim mos demtimin e rruges ne te ardhmen.

Gjate rruges kalojne linja elektrike ajrore, te cilat jane evidentuar dhe paraqitur ne planimetrine e projektit. Nje pjese e ketyre linjave jane brenda trupit te rruges duke ngushtuar gjeresine e shfrytezueshme te rruges.

Gjate hartimit te projekt-zbatimit eshte patur parasysh spostimi dhe rindertimi i tyre i parashikuar edhe ne preventiv.

Nje element i rendesishem dhe dekorativ do te jete mbjellja e pemeve karakteristike per kete qytet dhe krijimi i nje shtitoreje mjaft terheqese per banoret dhe turistet ne ate zone.

Rrjeti i kanalizimeve te KUZ eshte ekzistues i ndertuar ne aksin e rruges nga Bashkia Lushnje me tub $\Phi=400\text{mm}$ dhe me puseta kontrolli te vendosura ne distanca qe variojne nga 40m deri ne 60m. Gjate vizites ne terren u konstatuan demtime apo prishje te tubave te shkarkimeve nga banesat ekzistuese drejt kolektorit te KUZ. Gjithashtu disa banesa nuk kishin fare shkarkim ne Kolektorin kryesor te KUZ duke u derdhur ne kanalet anesore te rruges e ndotur ambjentin.

Per te ndryshuar kete situatë te papranueshme jane parashikuar ne projekt tubacione pvc $\Phi=140\text{mm}$ pergjate trotuareve te cilet mblidhen ne puseta dytesore cdo 25m qe bejne derdhjen me tuba pvc $\Phi=200\text{mm}$ ne kolektorin kryesor ekzistues $\Phi=400\text{mm}$ te KUZ. Si pike fundore shkarkimi eshte shfrytezuar lidhja me nje tubacion ekzistues ne afersi te superstrades duke ruajtur nje pjeresi gjatesore te mjaftueshme dhe thellesi germimi mbi tubacion qe te mos jete me e vogel se 0.5m (afersisht trashesia e paketes se shtresave rrugore).

Nje element i rendesishem i cili do te kete efekt edhe ne koston e ketij objekti eshte ndertimi i rrjetit te kanalizimeve te ujrave te shiut (KUB).

Rrjeti i KUB eshte projektuar te ndertohet nen njeran ane te trotuarit ne menyre qe te mos kete nderhyrje ne rrjetin e KUZ. Kjo eshte skema me racionale per mbledhjen e dyaneshme te ujrave.

Thellessija e vendosjes se kolektorit kryesor te KUB do te jete 2.5m nga kuota e projektit te rruges se perfunduar ne pjesen e pare dhe rreth 1.5m ne pjesen e dyte per te minimizuar vellimet e germimeve. Por trashesia e mbushjes mbi tubacionet duhet te ruaje mbushjen minimale te kerkuar nga standartet.

Kolektori kryesor, nga fillimi i projektit e deri ne Pk 650, ndertohet me tuba katrore b/arme 1.5x1.5m te derdhura ne vend me marke C20/25. Nga Pk 650 e deri ne fund te projektit Pk 1200 do te ndertohet me tub te brinjezuar SN8 me $\Phi=400\text{mm}$.

Pusetat e kontrollit te kolektorit kryesor te KUB me permasa 1x1x1.5m vendosen mesatarisht cdo 50 m dhe detyrimisht ne pikat e derdhjes se kanaleve anesore, si dhe kudo ku ndryshon seksioni terthor i tubit te kolektorit. Dimensionet e pusetave jane kushtezuar nga arsye konstruktive, si dhe per te krijuar kushte sa me te pershtateshme per punimet e mirembajtjes dhe pastrimit.

Pusetat e mbledhjes se ujrave te shiut jane vendosur mesatarisht ne cdo 25m largesi nga njera tjetra, ne te dy anet e rruges. Pusetat shimbledhese te njepasnjeshme ndjekin rrjedhen e kunetes dhe percjellin ujin ne kolektorin kryesor te KUB nepermjet tubacionit PVC $\Phi=200\text{mm}$ ne Pusetat jane te paisura me zgara dhe kapake gize 40x70.

Tubacionet e kolektorit, pusetat e kontrollit dhe pusetat e ujrave te bardha do te ndertohen me beton te armuar C20/25. Betoni ne keto pjese detyrimisht do te prodhohet me

cimento sulfate.

8. PROGRAMI PER PUNIMET E NDERTIMIT, KOHEZGJATJEN E PERFUNDIMIN E PROJEKTIT

Per realizimin e punimeve eshte hartuar grafiku i punimve si me poshte

GRAFIKU I PUNIMEVE

Objekti: Rikonstruksioni i Rruges "Sabri Kosturi" Lagjia: 18 tetori Lushnje

NR	EMERTIMI I PUNIMEVE	PERIUDHA E PUNIMEVE NDARE NE MUJ											
		3-Mujori I			3-Mujori II			3-Mujori III			3-Mujori IV		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Punime ne trup te rruges												
2	Punime prishje dhe mbrojtje te rrjetit inxhinierik ekzistues												
3	Punime per KUB												
4	Punime ne vepra arti												
5	Shtresa rrugore												
6	Punime per trotualet dhe gjelberim												
7	Ndricimi rrugor												
8	Sinjalistika												

9. LENDET E PARA QE DO TE PERDOREN DHE MENYRA E SIGURIMIT TE TYRE

Per ndertimin e rruges se re eshte parashikuar qe materialet e ndertimit do te prodhohen nga guoret qe gjenden ne afersi te zones ku realizohet ky projekt.

Te gjithë dherat e papershtatshem per ndertimin e trasese te dala nga germimet jane parashikuar te transportohen e sistemohen ne vende te posaçme, qe do te percaktohen ne bashkepunim me autoritetet lokale.

Per ndertimin e veprave te artit si tombino apo muret mbajtes e prites mund te perdoren materiale te pershtatshem qe ndodhen ne ate zone.

Gjithashtu eshte hartuar preventivi i punimeve, ne te cilin jane parashikuar te gjithë zerat e punimeve sipas specifikimeve teknike me çmimet e Manualit te Ministrise se Transporteve dhe Infrastruktures qe jane ne fuqi per vitin 2015.

Gjate hartimit te projekt zbatimit jane marre kontakte dhe mendime me autoritetet lokale te zones. Projektuesi ka mirepritur dhe ka marre ne konsiderate te gjithë propozimet e sugjerimet e specialisteve te Bashkise Lushnje per projektin duke arritur ne zgjidhjen me optimale te tij.

Për realizimin e proceseve teknologjike të lart-përmendura do të lindë e nevojshme përdorimi i lëndëve të para, kryesisht material ndërtimi per ndertimin e shtresave rrugore dhe strukturave. Lëndët e para që do nevojiten do të jenë: rëre e lare, cakëll, zhavorr, cemento, asfalto beton, struktura monolite betoni, hekur betoni i zakonshem, energji elektrike, ujë, stabilizant, gjeotekstil, gabione, etj.

Materialet dhe lëndët e para te cilat do të blihen do të jenë të cilësisë më të lartë dhe do te merren nga prodhues apo tregtarë të licensuar.

Materialet e ndërtimit do të sigurohen nga:

- Shfrytëzim i mundësive të përdorimit të materialeve të gjeneruara (dhera) nga germimet
- Shfrytëzimi i inerteve nga vendburimet të përcaktuara (karrierat e lumenjeve, guore) nga kompanitë e licensuara dhe pranë zonës së projektit

- Seleksionimi dhe fraksionimi i dherave qe do gjenerohen nga punimet e gërmimit për ndërtimin e objektit. Këto dhera do ruhen përkohësisht brenda sheshit të kantierit dhe do të ripërdoren si material mbushës.

Furnizimi me uje qe do te perdoret gjate punimeve të ndertimit do te sigurohet nga rrjeti ekzistues

Për punonjesit qe do operojnë në objekt do vendosen tualete portative, pastrimi dhe shkarkimi i të cilëve do bëhet me anë të nënkontraktorëve të licensuar për pastrimin e minitualetëve dhe shkarkimin e ujrave të zeza në impiante trajtimi ne marreveshje me Bashkine Lushnje.

Shenim: Informacioni i detajuar jepet ne dokumentet bashkengjitur raportit teknik "Specifikimet Teknike"

10. INFORMACION PER LIDHJET E PROJEKTIT ME PROJEKTE EKZISTUESE

Projekti i propozuar eshte pjese e zhvillimit te magjestralit te qytetit Lushnje qe lidh qendren e qytetit me autostraden Tirane-Durres-Lushnje-Fier-Vlore. Gjithashtu ajo do ti sherbeje zhvillimit urban te kesaj zone periferike per momentin por mjaft e rendesishme per zhvillimin e qytetit ne perspektive.

11. INFORMACION PER ALTERNATIVAT E MARRA NE KONSIDERATE

Hartimi i Projektit bazohet ne alternativat e dhena nga studimet urbane te qyteti te kryer nga Bashkia Lushnje. Si rrjedhim, rruga "Sabri Kosturi" eshte pjese e nje studimi te detajuar te zhvillimit urban si faza e pare e ndertimit te saj dhe me vone do te realizohet faza e dyte e ndertimit ne perspektive te zhvillimit te qytetit Lushnje.

12. TE DHENA PER PERDORIMIN E LENDEVE TE PARA GJATE FUNKSIONIMIT

Ne lidhje me te dhenat dhe vetite e materialeve të ndërtimit të cilat do të përdoren për ndërtimin e projektit si traseja dhe shtresat e rrugës te planifikuara, nga studimet tona dhe nga literatura e përdorur për këtë qëllim janë vlerësuar disa vendburime që janë të përfaqësuar nga materiale ndërtimi të tipit cakell mbeturina gurore dhe materiale ndërtimi të tipit gure i thyer gëlqeror (stabilizant).

Vetite e dy lloje materialesh janë vrojtuar për projektin e planifikuar për ndërtim si:

- Vetitë e materialeve të ndërtimit të përdorur për objekte inxhinierike të mbushjes se trasesë.
- Vetitë e materialeve të ndërtimit të përdorur për objekte inxhinierike të shtresave të rrugës, asfaltit dhe betoneve te strukturave si tombino, mure mbajtes, etj.

Nga studimet që ne kemi kryer dhe nga literatura e përdorur për këtë qëllim janë vlerësuar:

- Lokalizimi i vendburimeve të materialeve të ndërtimit që janë më të afërta në lidhje me ndërtimin e projektit.
- Vlerësimi i vendburimeve egzistuese të materialeve të ndërtimit që janë më të afërta në lidhje me ndërtimin sipas projektit.
- Mbrojtja e gjeo-mjedisit si rezultat i shfrytëzimit të vendburimeve të materialeve të ndërtimit.
- Materialet e ndërtimit duhet të kënaqin kushtet teknike si material ndërtimi për ndërtim rrugësh të këtij niveli.

Furnizimi me uje qe do te perdoret gjate punimeve të ndertimit do te sigurohet nga rrjeti ekzistues

Furnizimi me energji elektrike do të bëhen në rrjetin e shpërndarjes të tensionit të ulët nga OSHEE sha. nga kabinat ekzistuese përmes marreveshjes së kontraktorit dhe OSHEE-se.

13. AKTIVITETE TE TJERA TE NEVOJSHME PER ZBATIMIN E PROJEKTIT

Kontraktori do të gjeje zonen për ngritjen e kantjerin e tij në të cilin do të lokalizojë zyrat e tij, punëtorinë, magazinat, pajisjet, etj. Po këtu do të jenë të pozicionuar edhe zyra kryesore e Inxhinierit dhe laboratorit i testimeve.

Kontraktori do të kërkojë miratimin e Inxhinierit duke paraqitur vizatimet që tregojnë planifikimin e propozuar dhe rregullimin e përgjithshëm të të gjitha faciliteteve të përkohshme që ai synon të ndërtojë, duke përfshirë por jo të kufizuar në kampe akomodimi për stafin dhe punën, zyrat, laboratorin, punëtorinë, impiantet e betoni dhe asfaltit.

Kontraktori do të sigurojë që të gjitha ndërtesat dhe instalimet të jenë në përputhje me rregulloret aktuale dhe që kantjeri është krijuar për të siguruar që nuk ka dëme mjedisore të shkaktuara në zonat përreth. Do të instalohen ambiente larëse dhe tualeti të cilat nuk ndotin rrjedhjet ujore në afërsi të projektit.

Pas përfundimit të Punimeve të Ndertimit të projektit për të cilat është ngritur kantjeri, Kontraktori do të heqë të gjitha zyrat e tij, punëtorinë, impiantet dhe pajisjet, rrethimin, etj., dhe do të pastrojë vendin dhe të kryejë punime të tjera për ta kthyer hapësirën e zënë në gjendjen fillestare.

Kontraktori gjithashtu do të lokalizojë zonat për grumbullimin dhe deponimin e mbeturinave dhe materialeve të padëshiruara, në përputhje me rregulloret dhe procedurat lokale për transport dhe deponim dhe mbetet përgjegjësi e Kontraktuesit për të hequr mbeturinat, pavarësisht nga burimi.

14. INFORMACION PËR LEJET DHE LICENCAT E NEVOJSHME PËR PROJEKTIN

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

Investitori /ndërtuesi duhet të jete pajisur me aprovimin nga institucionet mjedisore për " Vlerësimin Paraprak të Ndikimit në Mjedis ", pas aplikimit të raportit të VNM.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E FINANCAVE DHE EKONOMISË
QENDRA KOMBËTARE E BIZNESIT

Numri serial: LN-5833-09-2018
NUIS/NIPT: L82112019E

LICENCË

Subjekti: ARDIAN SHEHU

Adresa: Tiranë, TIRANË, Tiranë, Rruga "Adem Jashari", Nd.6, H.6, Ap.11, Njësia Administrative Nr.5

Kodi: III.2.A ()

Kod tjetër:

Data e lëshimit: 13/09/2018

Afati i vlefshmërisë: Pa afat

Kategoria

Shërbime ekspertize dhe/ose profesionale lidhur me ndikimin në mjedis

Nënkategoria

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis

Veprimtari specifike

Specialiteti

Emërtimi përshkrues i veprimtarisë

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis (Auditim mjedisor. Ndikim në mjedis

Kufizime specifike

Licenca ushtrohet sipas kufizimeve në legjislacionin në fuqi

Detyrime specifike

Licenca ushtrohet sipas detyrimeve në legjislacionin në fuqi

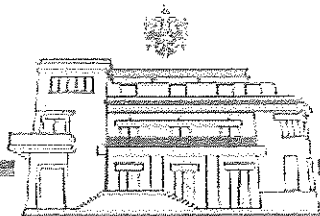
Vendi i kryerjes së veprimtarisë

Në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë

Nënshkrimi i portelit

PETRI TONA





REPUBLIKA E SHQIPËRISE
MINISTRIA E MJEDISIT

Nr. 11710 Prot.

Tiranë, më 10.12 2014

Nr. identifikues 313

ÇERTIFIKATË

Në mbështetje të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 122, datë 17.02.2011 Për një ndryshim në Vendimin Nr. 1124, datë 30.7.2008, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave, të procedurave dhe kritereve për pajisjen me certifikatën e specialistit, për vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe auditimin mjedisor":

Z. ARDIAN SHEHU

Çertifikohet për hartimin e raporteve të vlerësimit të ndikimit në mjedis, për të kryer auditimin mjedisor, për hartimin e ekspertizave për probleme mjedisore dhe thirrjen si ekspert për të vlerësuar një raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis ose rezultatet e një auditimi.

MINISTRI


Lefter KOKA

