



**Kuadri i Investimeve në Ballkanin Perëndimor
Instrumenti i Përgatitjes së Projekteve në Infrastrukturë
Asistenca Teknike 6 (IPF6)**

TA 2016032 RO IPA

WB16-ALB-TRA-01

**Projekti i Zbatimit për Rehabilitimin e Linjës Hekurudhore
Vorë – Hani i Hotit
Shqipëri**

Procesi i Vlerësimit të Ndikimit ne Mjedis

PERMBLEDHJE E PROJEKTIT

NE TERRITORIN E BASHKISE MALESI E MADHE

(Raport i vlefshem per fazen e konsultimit me publikun)

Maj 2021



Konsorciumi IPF6

KUADRI I INVESTIMEVE TË BALLKANIT PERËNDIMOR (WBIF)

Asistenca Teknike për Përgatitjen e Projekteve në Infrastrukturë 6 (IPF6)

TA 2016032 RO IPA

Titulli i projektit: Projekti i Zbatimit për Rehabilitimin e Linjës Hekurudhore
Vorë – Hani i Hotit, Shqipëri (WB16-ALB-TRA-01)

PERMBLEDHJE E PROJEKTIT NE TERRITORIN E BASHKISE MALESI E MADHE

(Raport i vlefshem per fazen e konsultimit me publikun)

Versioni	Datë	Përgatiti	Kontrolluar	Aprovuar	Komente
Draft V.01	Maj 2021	S.P.I.T shpk			Draft

Instrumenti i Përgatitjes së Projekteve në Infrastrukturë (IPF) është një instrument i asistencës teknike të Kuadrit të Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF), një iniciativë e përbashkët e Bashkimit Evropian, institucioneve financiare ndërkombëtare, donatorëve dypalësh dhe qeverive të Ballkanit Perëndimor e cila mbështet zhvillimin socio-ekonomik dhe anëtarësimin në BE të gjithë Ballkanin Perëndimor përmes sigurimit të financimit dhe asistencës teknike për investime strategjike në infrastrukturë. Kjo asistencë teknike financohet me fondet e BE-së.

Përmbajtja

1	TE PERGJITHSHME MBI PROJEKTIN E REHABILITIMIT TE HEKURUDHES VORE-HANI HOTIT	6
1.1	PROJEKTI I PROPOZUAR DHE KONSULTIMI ME PALET E PREKURA PREJ TIJ	6
1.2	ZONA E SHTRIRJES SE PROJEKTIT	6
1.3	DOMOSDOSHMERIA E REHABILITIMIT TE HEKURUDHES VORE-HANI I HOTIT	6
1.4	SYNIMI KRYESOR I PROJEKTIT DHE RRUGA PER ARRITJEN E TIJ.....	8
1.5	OBJEKTIVAT TEKNIKE TE PROJEKTIT	8
1.6	SHTIRJA E PROJEKTIT SIPAS KUFIJVE ADMINISTRATIVE	9
2	PROJEKTI NE TERRITORIN E BASHKISE MALESI E MADHE	10
2.1	REHABILITIMI I TRASESE	10
2.2	SHPRONESIMET	11
2.3	NDERTIMI I MUREVE MBAJTES	11
2.4	REHABILITIMI I URAVE	14
2.5	REHABILITIMI I TOMBINOVE DHE SISTEMIT TE KULLIMIT	15
2.6	REHABILITIMI I KALESAVE NE NIVEL	18
2.7	HAPJA E RRUGEVE TE SHERBIMIT	19
2.8	REHABILITIMI I STACIONEVE KOPLIK E BAJZE	20
2.9	RRETHIMI I HEKURUDHES.....	21
2.10	SISTEMI I SINJALIZIMIT DHE VEZHGIMIT	22
2.11	NDERTIMI I PENGESAVE KUNDER ZHURMAVE	24
2.12	KALIMI PERMES ZONES SE MBROJTUR TE LIQENIT TE SHKODRES	26
2.13	HEKURUDHA DHE LEGJISLACIONI MJEDISOR MBI ZONAT E MBROJTURA.....	28

Lista e Tabelave

Table 2.1_Vendndodhja dhe gjatesia e mureve mbajtes ne bashkine Malesi e Madhe	12
Table 2.2_Urat e vogla te planifikuara ne territorin e bashkise Malesi e Madhe	14
Table 2.3_Te dhena mbi urat e medha ne territorin e bashkise Malesi e Madhe	14
Table 2.4_Tombinot egzistuese dhe ato te planifikuara ne territorin e bashkise Malesi e Madhe.....	15
Table 2.5_Kalesat ne nivel ne territorin e bashkise Malesi e Madhe	18
Table 2.6_Vendndodhja dhe karakteristikat e rrugeve te sherbimit ne bashkine Malesi e Madhe	19
Table 2.8_Segmentet hekurudhore ku jane projektuar pengesa kunder zhurmes, ne bashkine Malesi e Madhe	26

Lista e Figurave

Figure 1.1_Vendndodhja e përgjithshme e linjës hekurudhore dhe qendrave kryesore urbane	7
Figure 2.1_Prerje tipike terthore e trasese	11
Figure 2.2_Prerje terthore e murit mbajtes te tipit 8	13
Figure 2.3_Prerje terthore e murit mbajtes te tipit 9	13
Figure 2.4_Planimetria e ures se Rrjollit	15
Figure 2.5_Prerje tipike terthore e tombinove	18
Figure 2.6_Planimetria e stacionit Koplik.....	21
Figure 2.7_Pamje e rrethimit ne linje te hapur	21
Figure 2.8_Pamje e rrethimit ne stacione	22
Figure 2.9_Skeme e sistemit te sinjalizimit per stacionet dhe linjen e hapur.....	23
Figure 2.10_Skeme e vezhgimit me video te gjitha stacioneve nga dispeceria qendrore ne Shkozet	23
Figure 2.11_Prerje terthore e pengesave kunder zhurmes, te vendosura nga njera ana e hekurudhes ..	24
Figure 2.12_Pamje ballore e figures se mesiperme	24
Figure 2.13 Prerje terthore e pengesave kunder zhurmes, te vendosura ne te dy anet e hekurudhes	25
Figure 2.14_Pamje ballore e figures se mesiperme	25
Figure 2.15_Km 114+500; Hekurudha kalon afer rruges automobilistike dhe 1.5km larg nga liqeni.....	26
Figure 2.16_Km 120+700; Hekurudha ndodhet 500m ne brendesi te zones se mbrojtur dhe 2.0 km nga liqeni.....	27
Figure 2.17_Km 127+100 (Perroi i Thate); Hekurudha ndodhet 1.4 km ne brendesi te zones se mbrojtur dhe 3.5 km nga liqeni	27
Figure 2.18_Pamje nga segmenti prej km 132+620 ne km 133+370; Hekurudha kalon permesh shkurresh, kullotash dhe pyjesh.....	28
Figure 2.19_Pamje nga segmenti prej km 133+370 ne km 135+210 (Kalesa e Skajc ne kalesen Popaj); Hekurudha kalon permesh shkurresh, kullotash dhe pyjesh	28
Figure 2.20_Rezervati i Menaxhuar Natyror i liqenit te Shkodres	29

Figure 2.21_ Nderhyrjet e lejuara dhe te ndaluara ne RMN te liqenit te Shkodres. 30
Figure 2.21_ Mendimi zyrtar i Agjensise Kombetare te Zonave te Mbrojtura mbi Projektin..... 31

TË DHËNA PËR PROJEKTIN

VEPRIMI	Hartimi i projektit te detajuar per rehabilitimin e hekurudhes Vore-Hani i Hotit
KODI I PROJEKTIT	WB16-ALB-TRA-01
PËRFITUESI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe Hekurudha Shqiptare
SEKTORI	Transport
VENDI	Shqipëri
Institucioni Financiar Nderkombetar kryesor	Banka Europiane per Rindertim dhe Zhvillim (BERZH)
Data e fillimit te projektit	20 dhjetor 2018
Data e parashikuar e përfundimit	Qershor 2021

LISTA E SHKURTIMEVE

Shkurtesa	Përshkrimi
BE	Bashkimi Evropian
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillimit
HSH	Hekurudha Shqiptare
IFN	Institucioni Financiar Ndërkombëtar
IPF	Instrumenti Lehtësues i Përgatitjes së Projekteve në Infrastrukturë
MTE	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
RMN	Rezervat i Menaxhuar Natyror
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
WBIF	Kuadri i Investimeve në Ballkanin Perëndimor
ZM	Zone e mbrojtur

FJALORTH SPJEGUES

Emri	Kuptimi
Autoriteti Përgjegjës	Quhet gjithashtu zhvilluesi i planit/projektit, një organ publik përgjegjës për një plan/program/projekt. Në anglisht quhet “Promoter”. Autoriteti përgjegjës për hekurudhën është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
Hapësirë drite	Përfaqëson hapësirën e dritës poshtë një ure. Shpreh edhe aftësinë përcjellëse të një ure, pra volumin e ujit që kalon në njësinë e kohës poshtë një ure. Në anglisht quhet “conveyance capacity”.
Kalesë në nivel	Në anglisht quhet “level crossing”. Përfaqëson kryqezimin e hekurudhës me një rrugë. Një kalesë në nivel paraqitet në trajtë postoblloku, trari i të cilit ulet gjatë kalimit të trenit. Një kalesë e siguar në nivel përfshin sinjalistikën e duhur për të lajmëruar ardhjen e trenit, si dhe uljen automatike të trarit.
Objektiv	Një qëllim i synuar, duke specifikuar drejtimin dhe rezultatin e dëshiruar.
Rrugë shërbimi/rrugë anësore/rrugë paralele	Rrugë shërbimit, ose rrugë anësore, ose rruga paralele është një rrugë e vendosur pothuajse paralel me linjën hekurudhore dhe që shërben për të lidhur zonën e vendosur në njërin anë të linjës hekurudhore me kalesën në nivel të autorizuar ose nënkalimin më të afërt. Rrugët e shërbimit janë krijuar për të shmangur kalesat në nivel të paautorizuara/të paligjshme të linjës hekurudhore.
TEN-T	TEN-T është një program i krijuar nga Komisioni Evropian për të mbështetur ndërtimin dhe përditësimin e infrastrukturës së transportit në të gjithë BE-në ¹ . Objektivi kryesor është mbyllja e boshllëqeve, heqja e pengesave teknike dhe forcimi i kohezionit social, ekonomik dhe territorial në BE. Përveç kësaj, TEN-T mbështet zbatimin e teknologjive të reja dhe zgjidhjeve digjitale për të gjithë format e transportit. Synon përmirësimin e infrastrukturës, zvogëlimin e ndikimit të transportit në mjedis, rritjen e efikasitetit të energjisë dhe rritja e sigurisë ² .

¹ <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t>

² https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

1 Te pergjithshme mbi projektin e rehabilitimit te hekurudhes Vore-Hani Hotit

1.1 Projekti i propozuar dhe konsultimi me palet e prekura prej tij

Konsorciumi SUEZ – IPF6 (i quajtur në vijim “Konsulenti”) hartoi “Projektin e detajuar dhe Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis për Rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë - Hani i Hotit, Shqipëri” (i quajtur në vijimi “Projekti”). Ky Projekt është pjesë e zgjatimit të Rrjetit Kryesor të Transportit Trans-Europian TEN-T në Ballkanin Perëndimor, i cili do të lidhë Shqipërinë me rrjetet hekurudhore rajonale dhe Europiane përmes Korridorit pan European X.

Zhvilluesi i projektit është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), agjensia e zbatimit është Hekurudha Shqiptare (HSH) dhe Institucioni Financiar Ndërkombëtar (IFN) kryesor është Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH).

Sipas ligjit 10440/2011 “Per Vlerësimin e Ndikimit ne Mjedis”, Projekti duhet t'i nënshtrohet procesit te thelluar te Vlerësimit te Ndikimit ne Mjedis (VNM), i cili perfshin edhe konsultimet me palet e interesuara. Keto konsultime kryhen ne disa faza. Konsultimet e para u zhvilluan gjate hartimit te projektit paraprak. Perfundimet e nxjerra nga konsultimet e para u pasqyruan ne projektin paraprak dhe draft projektin perfundimtar.

Ky dokument përmbledh karakteristikat kryesore te draft projektit te hollesishem ne territorin e bashkise Malesi e Madhe, ne kuadrin e konsultimeve me palet e interesuara, perfshire popullaten e prekur nga rehabilitimi i hekurudhes

1.2 Zona e shtrirjes se Projektit

Projekti shtrihet nga Vora ne Hanin e Hotit, pergjate hekurudhes ekzistuese. Gjatesia e pergjithshme e kesaj hekurudhe eshte rreth 120 km. Ajo pershkon Ultësirën Perëndimore të Shqipërisë, me drejtim nga Jugu në Veri. Hekurudha lidh qytetet e Vorës, Mamurrasit, Laçit, Milotit, Lezhës, Shkodrës dhe Koplikut. Hekurudha kalon kufirin shtetëror Shqipëri/Mal i Zi në Hanin e Hotit.

1.3 Domosdoshmeria e rehabilitimit te hekurudhes Vore-Hani i Hotit

Hekurudha Vorë – Hani i Hotit, afërsisht 120 km e gjatë, u ndërtua në dy faza: nga Vora në Laç në fillim të viteve 1960, ndërsa nga Laçi në kufirin Shqipëri/Mali i Zi në vitet 1980.

Infrastruktura e trasesë është përkeqësuar për shkak të mungesës së mirëmbajtjes. Shpejtësia maksimale e lëvizjes së trenave është rreth 40 km/orë, dhe në pjesë të caktuara është më e ulët se 20 km/orë. Kufizimet e shpejtësisë së trenave vijnë edhe nga kalesat e shpeshta të paautorizuara në nivel (kryqëzimet e paautorizuara me rruget lokale). Shumica e kalesave të autorizuara, të cilat kryqëzohen me rrugët kombëtare dhe vendore nuk janë të mbrojtura. Sistemi i sinjalizimit, i dëmtuar gjatë periudhave të trazirave në vitet 1991 dhe 1997, është pothuajse inekzistent. Si rezultat, nuk ka një sistem të kontrolluar sigurie për lëvizjen e trenave, e për pasojë rreziku i aksidenteve është i lartë. Sistemi i kullimit është demtuar shumë nga erozioni dhe sedimentimi. Ndërtesat dhe platformat e stacioneve janë jashtë standardeve. Gjendja e urave është përkeqësuar dhe gjerësia e tyre nuk përputhet me gjerësinë e trasesë 6.0m të kërkuar nga standardet e TEN-T. Për më tepër, ato nuk pershtaten me elektrifikimin e ardhshëm të hekurudhes. Ndërsa gjeometria e shtrirjes horizontale të hekurudhës është në pergjithesi e mirë.

Së fundmi, tërmeti i 26 Nëntorit 2019 ndërpreu punën e kësaj linje hekurudhore për shkak të dëmtimit të urës së Ishmit, në km 35+000. Para këtij tërmeti, transporti i udhëtarëve mbulohej nga dy trena në ditë, por numri i udhëtarëve ishte shumë i ulët. Edhe transporti i mallrave linte për të dëshiruar, me kohë udhëtimit të stergjatur dhe kërkesë të ulët dhe jo të planifikuar.



Figure 1.1_ Vendndodhja e përgjithshme e linjës hekurudhore dhe qendrave kryesore urbane

Traseja e planifikuar hekurudhore në përgjithësi ndjek atë ekzistuese. Përmirësimet në shtrirjen e trasese prekin vetëm disa segmente të shkurtra, të cilat ndodhen pothuajse ngjitur me ato ekzistuese dhe për këtë arsye ato nuk ndikojnë në shtrirjen gjeografike të zonës së projektit.

Hekurudha përkolon një terren fushor. Nga km 20 +560 (fillimi i Projektit) në km 133+ 000, ajo përkolon zona të rrafshëta bujqësore dhe disa qendra urbane (Mamurras, Lezhë dhe Shkodër). Nga km 133 deri në km 139 kalon në një terren të rrafshët, kryesisht përmes shkurreve dhe një

pylli të degraduar, ndërsa nga km 139 +000 në km 140 + 000 (Fshati Hot deri në Han të Hotit), kalon rrëzë një terreni malor, afër Liqenit të Shkodrës.

Hekurudha kalon shtatë lumenj (Ishmin, Drojën, Matin, Drinin e Lezhës, Gjadrin, Drinin dhe Kirin) dhe disa përrenj. Disa parcela bujqësore në të dy anët e hekurudhes shpesh përmythen gjatë rreshjeve të dendura (p.sh. në anën e majtë të lumit Ishëm, apo në veri të qytetit të Lezhës).

Brenda territoreve të Bashkive Shkodër dhe Malësi e Madhe, Hekurudha përshkon skajin lindor të nënzonës së përdorimit tradicional të një Zone të Mbrojtur (Rezervat Natyror i Menaxhues i Liqenit të Shkodrës³). Sidoqoftë, si Ligji për Zonat e Mbrojtura, ashtu edhe Plani Menaxhues i kësaj zone të mbrojtur, lejojnë zhvillimin e Projektit.

Disa segmente të hekurudhes kalojnë në zona që mund të preken nga tërmete të forta. Këto segmente kalojnë mbi depozitime të pakonsoliduara Kuaternare, poshtë të cilave, ndodhen prishje neotektonike aktive. Në këto segmente tërmetet mund të shkaktojnë dëme në infrastrukturën e urave hekurudhore (p.sh. Ura mbi lumin Ishëm, e dëmtuar nga tërmeti i 26 nëntorit 2019) ose shinave.

Zona përgjatë linjës hekurudhore është prekur nga ndërtimet informale pranë hekurudhës (p.sh. në bashkitë Shkodër dhe Malësi e Madhe). Kalesa të shumta, të paautorizuara, apo dhe shtigje për këmbësorë që kalojnë mbi shina, përbëjnë rrezik për automjetet, njerëzit dhe bagëtinë.

1.4 Synimi kryesor i Projektit dhe rruga për arritjen e tij

Projekti synon:

- Rritjen ekonomike dhe përmirësimin e kushteve socioekonomike brenda vendit;
- lehtësimin e lidhjeve tregtare dhe ekonomike me vendet fqinje dhe vendet e BE-së.

Ky synim do të arrihet nepermjet:

- Projektimit të një infrastrukture hekurudhore që plotëson kërkesat e Sistemit Europian të Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (SEMTH), duke përfshirë sigurinë hekurudhore dhe shpejtësinë e trenave nga 100 në 120km/h; dhe
- krijimit të kushteve për zhvillimin e transportit të udhetareve dhe mallrave;

Për më tepër, projekti merr në konsideratë elektrifikimin e ardhshëm të linjës hekurudhore. Kjo është arsyeja pse gjerësia e prerjes tërthore të trasesë së hekurudhës do të jetë 6.60m.

1.5 Objektivat teknike të Projektit

Objektivat teknike të Projektit përfshijnë:

- përmirësimin e shtrirjes horizontale të linjës hekurudhore, për të mundësuar lëvizjen e trenave me shpejtësi 120 km/orë;
- përmirësimin e lartësisë së trasesë për të shmangur përmytjen e hekurudhës (km 69 deri në 74);
- zëvendësimin e superstrukturës (ballast, traversa, fiksuese, shina);
- zëvendësimin dhe rehabilitimin e përbërësve të nën-strukturës -trasese (nën-ballast, nënshtresë);

³ VKM 684/2005.

- rehabilitimin dhe përmirësimin e përbërësve të strukturave (ura, tombino, mure mbajtëse, nënkalime, mbikalime të këmbësorëve, tuneli i Lezhës);
- përmirësimin e kalesave në nivel (zvogëlimi i numrit të kalimeve, kalesa të sigurta, etj.);
- projektimin e rrugëve të shërbimit, pothuajse paralel me linjën hekurudhore që do t'i shërbejnë popullatës lokale dhe do të shmangin kalesat e paautorizuara në nivel;
- vendosjen e sistemeve të duhura të sinjalizimit dhe telekomunikimit;
- rrethimin e linjës hekurudhore, ne te gjithë gjatesine e saj, ne te dy krahet;
- ndertimin e pengesave kunder zhurmes se trenave;
- rehabilitimin/rindërtimin e stacioneve hekurudhore.

Gjithashtu, projekti merr parasysh edhe elektrifikimin e ardhshëm të linjës hekurudhore dhe për këtë arsye gjerësia e trasesë është rritur në 6.60m.

1.6 Shtirja e Projektit sipas kufijve administrative

Pika “zero” (Km 0+000) e linjave hekurudhore shqiptare ndodhet ne stacionin e trenit, ne Durres. Largesia nga stacioni i Durresit ne ate te Vores eshte 20.86 km, pra nga km 0+000 ne km 20+860.

Nderson segmentet hekurudhore qe prekin territoret e bashkive⁴ te pershkuara nga hekurudha Vore-Hani I Hotit, jane si vijon:

1. Bashkia Vore: nga km 20+780 ne km 27+440;
2. Bashkia Kruje: nga km 27+440 ne km 41+070 (kalesa e Bushneshit);
3. Bashkia Kurbin: nga km 41+070 ne km 55+100;
4. Bashkia Lezhe: nga km 55+100 ne km 85+500;
5. Bashkia Vau i Dejes: nga km 85+500 ne km 95+300;
6. Bashkia Shkoder: nga km 95+300 ne km 111+500; dhe
7. Bashkia Malesia e Madhe: nga km 111+500 ne km 140+000

⁴ Ligji nr. 115/2014 “Për ndarjen administrativo-territoriale të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë”

2 Projekti ne territorin e Bashkise Malesi e Madhe

Hekurudha pershkron territorin e bashkise se Malesi e Madhes nga km 111+500 ne km 140+000, pra nga perroi i Vrakes ne kufirin administrative Shqiperi/Mali i Zi, ne Hanin e Hotit.

Elementet perberes te Projektit ne territorin e bashkise Malesi e Madhe, perfshijne:

1. Rehabilitimin e trasese;
2. Ndertimin e mureve mbajtes;
3. Rehabilitimin e te gjitha urave;
4. Rehabilimin e tombinove dhe sistemit te kullimit;
5. Rehabilitimin e kalesave ne nivel;
6. Hapjen e rrugeve te sherbimit, te cilat do te lidhin banesat e ndodhura prane hekurudhes me kalesat me te aferta ne nivel;
7. Rehabilitimin e ndertesave te stacioneve Koplík e Bajze;
8. Rrethimin e hekurudhes;
9. Ndertimin e nje sistemi bashkekohor sinjalizimi;
10. Ndertimin e pengesave kunder zhurmave te trenave; si dhe
11. Kalimin permes zones se mbrojtur te liqenit te Shkodres

Ne dokumentin bashkangjitur (ne formatin pdf) jepet profili gjatesor hekurudhes ne territorin e bashkise Malesi e Madhe

2.1 Rehabilitimi i trasese

E gjithe traseja, nga 111+500 ne km 140+000 do te rehabilitohet. Materiali mbushes i saj do te perzihet me lende te tjera (gur gelqeror te bluar) dhe do te riperdoret. Traseja e tanishme eshte rreth 5.5m e gjere. Traseja e rehabilituar do te kete gjeresi 6.6 m per te mundesuar elektrifikimin e ardhshem te hekurudhes. Elektrifikimi do te behet ne nje cast te dyte, kur te sigurohen mjetet e nevojshme financiare.

Shinat, gjithe pjeset metalike dhe traversat do te zevendesohen me te reja, te cilat duhet te permbushin standartet Europiane.

Nuk do te kete mbetje te ngurta, sepse:

- Materiali mbushes i trasese do te riperdoret;
- Mbetjet e betonit, te dala nga prishja e tombinove, do te riperdoren ne mbushjen e trasese, ne shpatullat e urave;
- Shinat, pjeset e tjera metalike, dhe traversat do te depozitohen ne stacionin e Vores e me pas do te zhvendosen nga Hekurudha Shqiptare;

Materiali mbushes, do te vendoset fillimisht pergjate hekurudhes dhe do te riperdoret. Ne rast se demtohen perkohesisht toka ose bime, demet do te kompensohen. Kompensimi do te behet me vleren e tregut, sipas standarteve te BERZH.

Ne figuren e mëposhtme jepet prerja terthore e trasese se hekurudhes

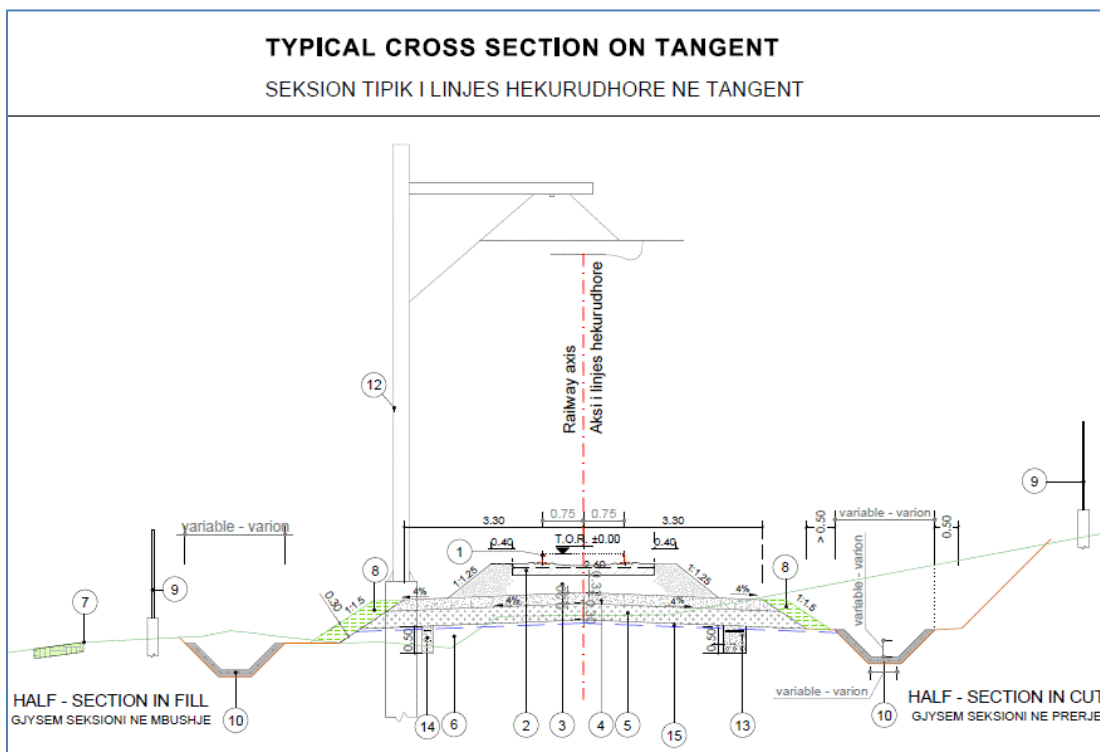


Figure 2.1 Prerje tipike terthore e trasese

Traseja dhe toka me gjerësi të pakten 5m në të dy anët e saj, duke filluar nga kanalet kulluese përgjatë trasese, i përket Hekurudhës Shqiptare. Ky rrip toke quhet brezi hekurudhor. Sipas kodit hekurudhor (ligji Nr. 142/2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”), brezi hekurudhor është pronë e Hekurudhës Shqiptare.

2.2 Shpronësimet

Në territorin e bashkisë Malësi e Madhe, hekurudha do të rehabilitohet në gjurmën e tanishme. Rrugët e reja të shërbimit do të ndërtohen kryesisht në brezin hekurudhor, pra në pronën e Hekurudhës Shqiptare. Nuk do të ketë shpronësime nga rehabilitimi i trasese dhe stacioneve Koplík e Bajze.

2.3 Ndërtimi i mureve mbajtës

Muret mbajtës do të ndërtohen për të mos këtu rëshqitje terreni në vendet e pjerrëta ose në rastet kur ka ndërtime fare pranë trasese.

Tabela e mëposhtme jep muret mbajtës që do të ndërtohen në territorin e bashkisë Malësi e Madhe.

Tabela 2.1_Vendndodhja dhe gjatesia e mureve mbajtes ne bashkine Malesi e Madhe

Nr	Vendndodhja (nga km në km)		Djathtas (D) /Majtas (M)	Gjatesia (m)	Vendndodhja gjeografike
1	119+297	119+346	D	49	Prane cezmes Koplík
2	117+045	117+193	D	148	Ndertime prane hekurudhes; Kalesa per Ktosh Terren i sheshte
3	118+459	118+493	D	34	Nje shtepi prane hekurudhes; Prane kaleses Kac-Koplík Terren i sheshte
4	118+821	118+896	D	75	Ndertime prane hekurudhes; Lagja Hasmucaj, fshati Demiraj Terren i sheshte
5	122+119	122+136	D	17	Nje shtepi prane hekurudhes; Rruga e Pgzave, Culaj Terren i sheshte
6	123+383	123+432	D	49	Nje ndertese prane hekurudhes; Prane kaleses Koplík 2, rruga e Kalldrunit Terren i sheshte
7	130+382	130+553	D	171	Kater shtepi prane hekurudhes; Prane kaleses Bajze 1 (rruga per Gashaj); Terren i sheshte
8	113+226	113+489	M	263	Ndertime prane hekurudhes, Grile; Terren i sheshte
9	117+563	117+646	M	83	Ndertime prane hekurudhes, prane Perroit te Thate; Terren i sheshte
10	120+277	120+382	M	105	Ndertime prane hekurudhes, prane kaleses Dober; Terren i sheshte

Krahu i djathte ose i majte merret ne lidhje me kahun e hekurudhes, i cili eshte nga Vora ne Hanin e Hotit.

Ne vendet e pjerreta, mbajtes do te jene te tipeve 8 dhe 9, sikurse jepet ne figurat e meposhtme.

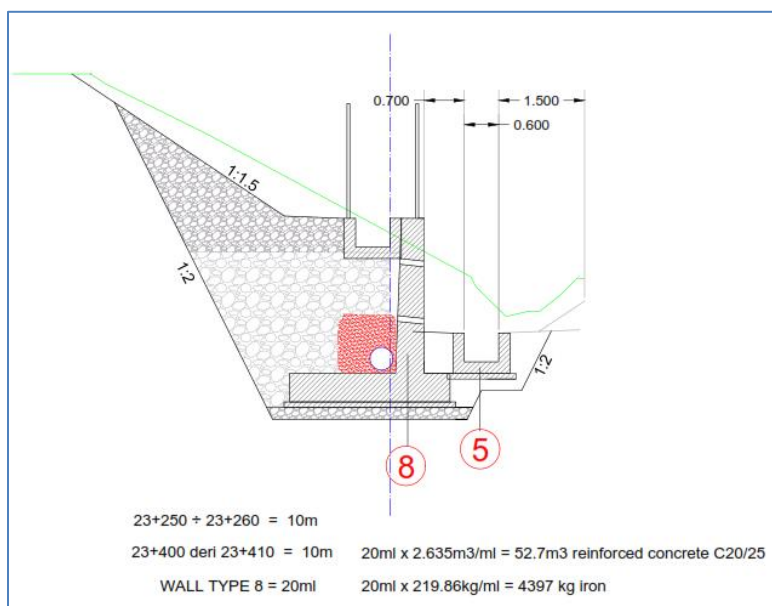


Figure 2.2_Prerje terthore e murit mbajtes te tipit 8

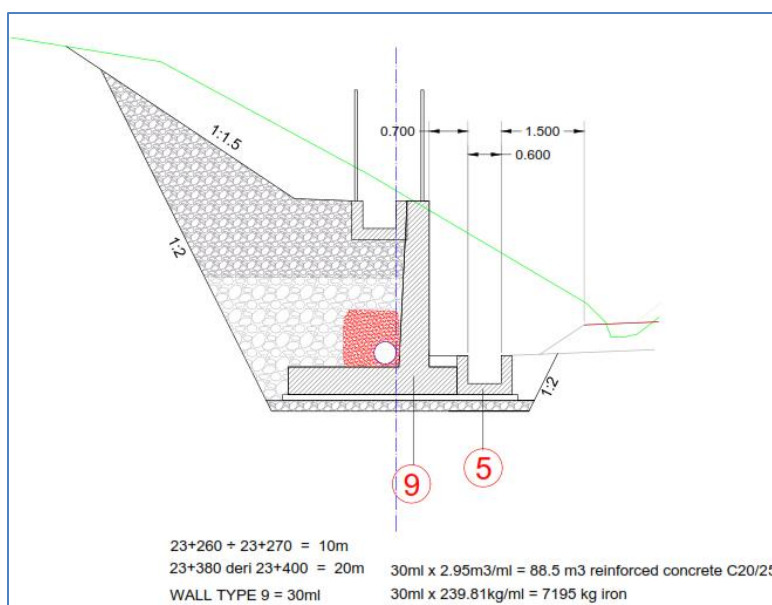


Figure 2.3_Prerje terthore e murit mbajtes te tipit 9

Sikurse del nga figurat e mesiperme, ndertimi i mureve mbajtes do te shoqerohet edhe me sistemin e nevojshem te kullimit, i cili siguron qendrueshmerine e terrenit ndaj erozionit dhe sedimentimit.

Ndersa muret mbajtes ne terren te sheshte do te ndertohen ne vendet ku ka ndertime shume prane hekurudhes, me qellim mbrojtjen e tyre.

Ne materialin bashkangjitur jepet tipi i mureve mbajtes ne terren te sheshte

2.4 Rehabilitimi i urave

Urat e vogla

Urat e vogla egzistuese do të prishen dhe në vend të tyre do të ndertohen ura të reja. Materiali që del nga prishja e urave egzistuese do të riperdoret për mbushjen e trasese në të dy anet e shpatullave të urave ose do të hiqet për tu përdorur në vendet ku lartësia e trasese do të rritet.

Në territorin e bashkisë Malesi e Madhe, do të ndertohen pesë ura të vogla, sikurse jepet në tabelën në vijim.

Table 2.2_Urat e vogla të planifikuara në territorin e bashkisë Malesi e Madhe

Nr	Vendndodhja (km)	Gjatesia (m)	Shenim
1	116+477	1x5	Kanal, Grude Fushe
2	118+921	1x5	Perrua, pranë Cezmes, Koplík
3	122+017	1x5	Perrua, i cili vjen nga zona midis Palvarit e Koplíkut
4	136+030	2x10	Perrua, Vukpalaj
5	136+738	2x10	Perrua, Vukpalaj
	138+551	1x8	Perrua, Hot

Urat e medha

Në Malesin e Madhe janë katër ura të medha (Vraka, Rrjoll, Banushi dhe Perroi Thate), të cilat do të prishen, dhe në vendodhjet e tyre do të ndertohen ura të reja.

Të dhënat kryesore të urave të medha, në territorin e bashkisë Malesi e Madhe, jepen në tabelën e mëposhtme.

Tabela 2.3_Të dhëna mbi urat e medha në territorin e bashkisë Malesi e Madhe

Nr	Perroi	Vendndodhja	Gjatesia (m)	Shenim
1	Vraka	111+547	48	Urat egzistuese do të prishen; Urat e reja do të ndertohen në vendndodhjen e atyre egzistuese.
2	Rrjoll	118+044	119	
3	Banushi	120+977	70	
4	Perroi Thate	127+092	70	

Në figurën e mëposhtme jepet planimetria e ures së re mbi perroin e Rrjollit.

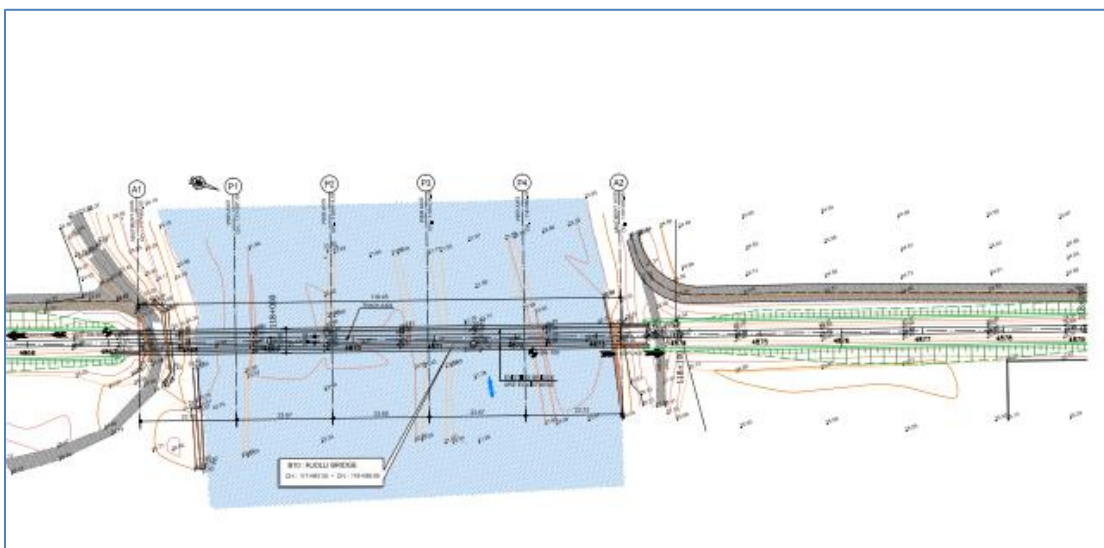


Figure 2.4_Planimetria e ures se Rrjollit

Bashkangjitur jepen te dhena nga projektet e urave te medha ne territorin e Malesise se Madhe.

2.5 Rehabilitimi i tombinove dhe sistemit te kullimit

Te gjitha tombinot do te prishen dhe ne vend te tyre do te ndertohen tombino te reja, te cilat do te kene diameter te pershtatshem per te siguruar qarkullimin e duhur te ujrave nga njera ane e trasese ne tjetren. Tombinot do te jene te parafabrikuara. Permasat dhe vendndodhja e tombinove egzistuese dhe te reja, ne territorin e bashkise Malesi e Madhe jepen ne tabelen ne vijim.

Tabela 2.4_Tombinot egzistuese dhe ato te planifikuara ne territorin e bashkise Malesi e Madhe

No	Vendndodhja (km)	Egzistuese diametri (mm)	Planifikuar	Shenim
1	111+696.00	-	2x2	Tombino katrore
2	111+763.00	1600	2x2	Tombino katrore
3	111+776.00	-	2x2	Tombino katrore
4	112+312.00	-	2x2	Tombino katrore
5	112+634.00	-	2x2	Tombino katrore
6	113+331.00	-	2x2	Tombino katrore
7	113+342.00	-	2x2	Tombino katrore
8	113+804.00	800+600	3x2	Tombino drejtkendeshe
9	113+898.00	-	2x2	Tombino katrore

No	Vendndodhja (km)	Egzistuese diametri (mm)	Planifikuar	Shenim
10	114+588.00	1000	2x2	Tombino katrore
11	115+223.00	-	2x2	Tombino katrore
12	115+843.00	800	2x2	Tombino katrore
13	118+463.00	-	2x2	Tombino katrore
14	119+370.00	2X2	2X2	Tombino katrore
15	119+726.00	-	2x2	Tombino katrore
16	119+746.00	1500	2x2	Tombino katrore
1	120+092.00	-	2x2	Tombino katrore
2	120+099.00	600	1200	Tombino cilindrike
3	120+327.00	-	2x2	Tombino katrore
4	120+453.00	800	2x2	Tombino katrore
5	120+672.00	-	2x2	Tombino katrore
6	121+262.00	1800	2x2	Tombino katrore
7	121+524.00	-	2x2	Tombino katrore
8	121+662.00	900	2x2	Tombino katrore
9	122+290.00		2x2	Tombino katrore
10	122+502.00	-	2x2	Tombino katrore
11	122+668.00	1800	2x2	Tombino katrore
12	124+535.00	700	1200	Tombino cilindrike
13	125+013.00		2x2	Tombino katrore
14	125+053.00	-	2x2	Tombino katrore
15	125+726.00	1000	2x2	Tombino katrore
16	126+000.00	1100	2x2	Tombino katrore
1	126+324.00	700	1200	Tombino cilindrike
2	126+336.00	-	2x2	Tombino katrore
3	127+359.00	600	1200	Tombino cilindrike

No	Vendndodhja (km)	Egzistuese diametri (mm)	Planifikuar	Shenim
4	127+976.00	-	2x2	Tombino katrore
5	127+981.00	-	2x2	Tombino katrore
6	128+516.00	900	2x2	Tombino katrore
7	128+522.00	700	1200	Tombino cilindrike
8	129+254.00	900	2x2	Tombino katrore
9	129+260.00	700	1200	Tombino cilindrike
10	129+481.00	900	2x2	Tombino katrore
11	129+746.00	-	2x2	Tombino katrore
12	129+998.00	-	2X2	Tombino katrore
13	130+542.00	600	1200	Tombino cilindrike
14	130+817.00	2x1600	3x2	Tombino drejtkendeshe
15	131+047.00	500	1200	Tombino cilindrike
16	132+593.00	800	2x2	Tombino katrore
17	132+788.00	-	2x2	Tombino katrore
18	133+132.00	600	1200	Tombino cilindrike
19	133+637.00	-	2x2	Tombino katrore
20	137+090.00	1800	2x2	Tombino katrore
21	138+844.00	3x1600	2x2	Tombino katrore

Sikurse shihet nga tabela e mesiperme, do te kete rritje te diametrit/permasave te tombinove dhe ne disa raste do te ndryshohet edhe forma e tyre. Tombinot e ngushta cilindrike do te zevendesohen nga tombino katrore ose drejtkendeshe me permasa me te medha.

Kanalet kulluese ne te dy anet e hekurudhes do te rehabilitohen pas rehabilitimit te trasese. Keto kanale ndodhen ne pronen e Hekurudhes Shqiptare.

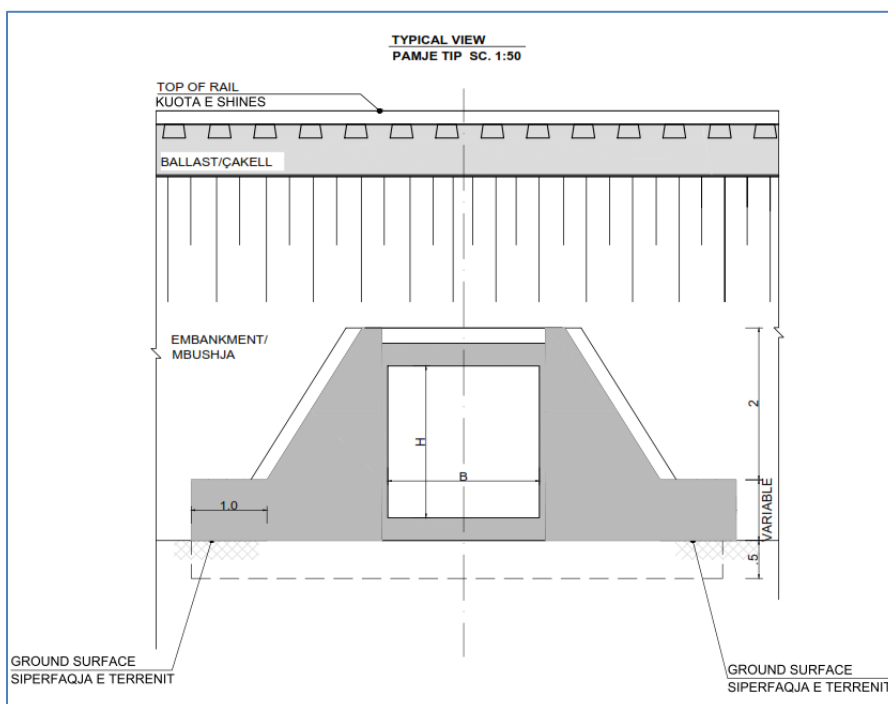


Figure 2.5_ Prerje tipike terthore e tombinove

2.6 Rehabilitimi i kalesave ne nivel

Kalesat ne nivel jane kryqezimet me rruget automobilistike. Kalesat ne nivel do te jene te sigurta dhe me sinjalistiken e duhur, per te shmangur aksidentet e mundshme.

Do te mbyllen kalesat e paautorizuara ne menyre qe te shmangen aksidentet e mundshme. Meqenese e gjithë hekurudha do te rrethohet, ne te dy anet, kalimi ne anen tjetër te hekurudhes do te behet vetem ne vendet e kalesave te sigurta, ne nivel.

Lidhja midis qendrave te banuara dhe kalesave ne nivel do te behet nepermjet rrugeve te sherbimit, te cilat do te sigurojne qarkullimin e domosdoshem te kembesoreve dhe automjeteve.

Ne segmentin hekurudhor qe pershkon territorin e bashkise Malesi e Madhe jane planifikuar katermbedhete kalesa ne nivel, sikurse jepet ne tabelen ne vijim.

Tabela 2.5_ Kalesat ne nivel ne territorin e bashkise Malesi e Madhe

Nr	Vendndodhja (kmi)	Gjerësia e rruges (m)	Shenim
1	111+358	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa, Shtoj; Bashkia Shkoder
2	113+342	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa, Grile
3	114+586	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Omaraj, Rruga Pjeter Nika
4	118+459	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Kac-Koplik
5	120+583	6.5 +2x1.0m shpatullat	Kalesa Dober

Nr	Vendndodhja (kmi)	Gjerësia e rruges (m)	Shenim
6	122+585	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Koplík
7	123+465	6.5 +2x1.0m shpatullat	Kalesa stacioni hekurudhor Koplík
8	128+176	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Aliaj
9	130+542	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Gashaj (Syri Sheganit)
10	132+297	6.5 +2x1.0m shpatullat	Kalesa stacioni hekurudhor Bajze
11	133+388	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Skajc
12	135+236	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Popaj
13	136+191	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Vukpalaj
14	138+051	5.5 +2x0.5m shpatullat	Kalesa Lulashpepaj

2.7 Hapja e rrugeve te sherbimit

Rrugët ndihmese plotësojnë rrjetin ekzistues rrugor dhe rivendosin lidhjen që ndërpritet nga rrethimi i plotë i vijës hekurudhore. Pra, rruget e sherbimit lidhin qendrat e banuara me kalesat ne nivel. Ne territorin e bashkise Malesi e Madhe, keto rruge jane te kategorise C2 sipas VKM Nr 68, date 15.02.2001.

Rrugët e kategorise C2 jane me gjeresi 4.0m, te shtruara me cakell dhe shpatulla 0.75m ne te dy anet e tyre.

Rrugët e sherbimit qe do te hapen ose rehabilitohen, ne territorin e bashkise Malesi e Madhe, jepen ne tabelen e meposhtme.

Table 2.6_Vendndodhja dhe karakteristikat e rrugeve te sherbimit ne bashkine Malesi e Madhe

Nr	Vendndodhja (nga km ... ne km.....)		Djathtas /Majtas	Gjatesi (m)	Kategoria e rruges	Shenim
1	113+300	113+698	D	398	C2	Grile; Gjurmë e re, ne brezin hekurudhor; Lidh disa shtepi dhe toka bujqesore, ne te djathte te hekurudhes, me rrugen per Gruemire; Gjurmë e re ne brezin hekurudhor permes tokave bujqesore.
2	119+522	120+202	D	680	C2	Lidh toka bujqesore nga cezma e Koplikut ne kalesen Dober; Gjurmë e re ne brezin hekurudhor permes tokave bujqesore.
3	130+542	131+173	D	631	C2	Lidh kalesen Bajze 1 (Gashaj) me stacionin e trenit, Bajze dhe me fshatin Bajze;

Nr	Vendndodhja (nga km ... ne km.....)		Djathtas /Majtas	Gjatesi (m)	Kategoria e rruges	Shenim
						Gjurme e re ne brezin hekurudhor permes tokave bujqesore e kullotave
4	135+100	135+248	D	148	C2	Lidh disa shtepi me kalesen Popaj; Gjurme e re ne brezin hekurudhor permes shkurresh
5	137+764	138+542	D	778	C2	Lidh nje objekt banimi me kalesen Lulash Pepaj e me pas me nenkalimin e Hotit; Gjurme e re ne brezin hekurudhor permes shkurresh
6	114+040	117+966	M	3926	C2	Lidh toka bujqesore dhe shtepi nga Omaraj ne Grizhe e deri ne Perroin e Thate; Gjurme e re, ne brezin hekurudhor permes tokave bujqesore
7	123+424	123+454	M	30	C2	Lidh nje shtepi me kalesen e stacionit te Koplikut, e cila ndidhet ne rrugen e Kalldrunit; Permiresim i rruges egzistuese
8	131+902	132+272	M	370	C2	Lidh stacionin e Bajzes me kalesen per ne stacionin e Bajzes; Permiresim i rruges egzistuese
9	134+601	135+654	M	1053	C2	Lidh lagjen Popaj me kalesen Popaj; Gjurme e re ne brezin hekurudhor permes shkurreve e kullotave

Ne tabelen e mesiperme, krahu i djathte (D) dhe majte (M) merren ne drejtimin nga Vora ne Hanin e Hotit.

Ne dokumentin bashkangjitur (ne formatin pdf) jepen elementet e hekurudhes ne territorin e bashkise Malesi e Madhe. Ky dokument sherben edhe si orientim per ata qe duan te shohin pozicionin gjeografik te elementeve te projektit, sikurse jane rruget e sherbimit, muret mbajtes, kalesat ne nivel, urat, tombinot, etj.

2.8 Rehabilitimi i stacioneve Koplik e Bajze

Ndertesat e tanishme te stacioneve Koplik e Bajze prishen dhe ne vendndodhjen e tyre do te ngrihen ndertesat e reja, me te pershtatshme. Toka ku do te ngrihen ndertesat e reja i perket hekurudhes shqiptare. Pra, ngritja e ndertesave te reja te stacioneve nuk kerkon shpronetim.

Stacioni i Bajzes do te jete nje stacion i madh mallrash, per transport nderkufitar.

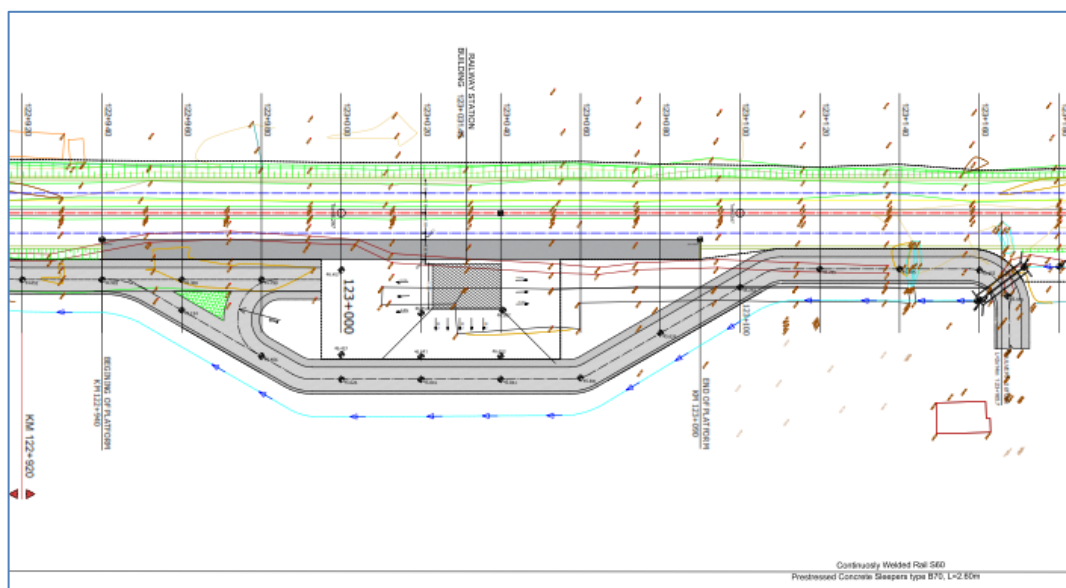


Figure 2.6_Planimetria e stacionit Koplík

Ne materialin bashkangjitur jepen projektet e stacioneve Koplík e Bajze

2.9 Rrethimi i hekurudhes

Linja hekurudhore do te rrethohet plotësisht, ne te dy anet e saj. Rrethimi do të jetë i dy tipeve: Tipi A do të zbatohet për linjen e hapur dhe tipi B për stacionet.

Lartesia e gardhit ne linje te hapur do te jete 1.90m, ndersa ne stacione do te jete 2.10m.

Skicat e meposhtme japin tipet e mesiperme te gardhit te rrethues.

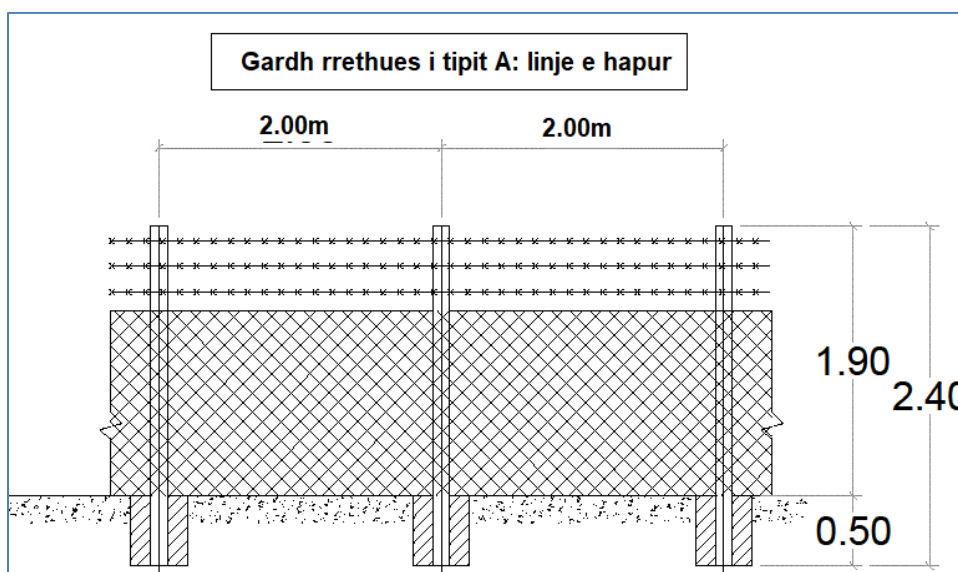


Figure 2.7_Pamje e rrethimit ne linje te hapur

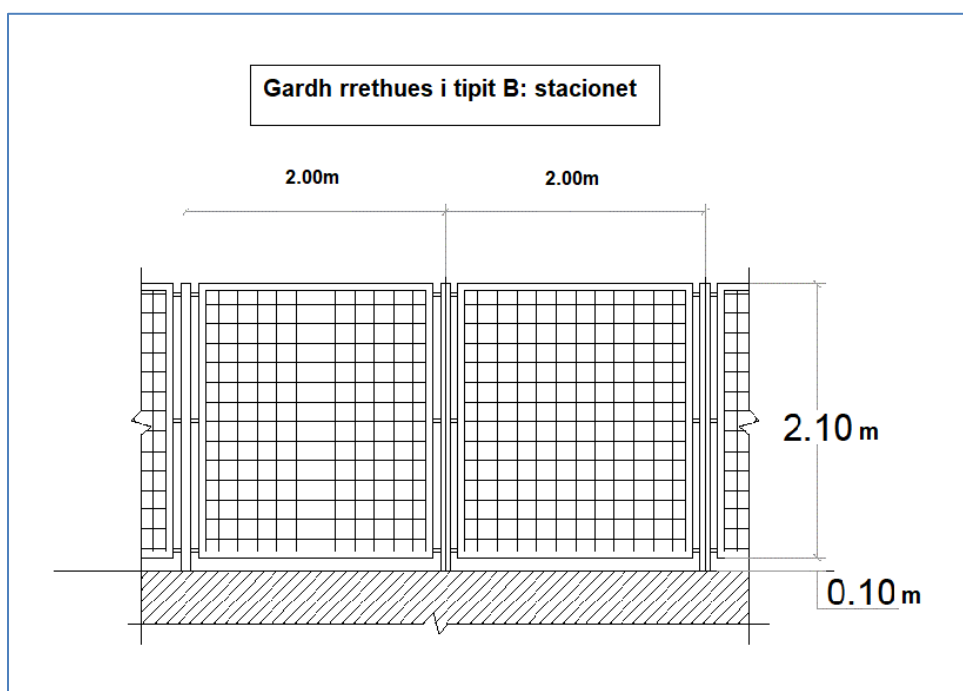


Figure 2.8_Pamje e rrethimit ne stacione

2.10 Sistemi i sinjalizimit dhe vezhgimit

Sistemi i sinjalizimit shërben për sigurinë kembësoreve dhe automjeteve në kalesat në nivel.

Sistemi i sinjalizimit do të lidhet me dispecerine qendrore, e cila do të vendoset në Shkozë.

Lidhja me stacionet do të bëhet me vale radio, antenat e të cilave do të vendosen në stacione dhe në lokomotiva.

Sistemi i sinjalizimit të kalesave në nivel për linjen e hapur do të lidhet me dispecerine qendrore, ndërsa kalesat e stacioneve do të lidhen edhe me stacionet edhe me dispecerine qendrore.

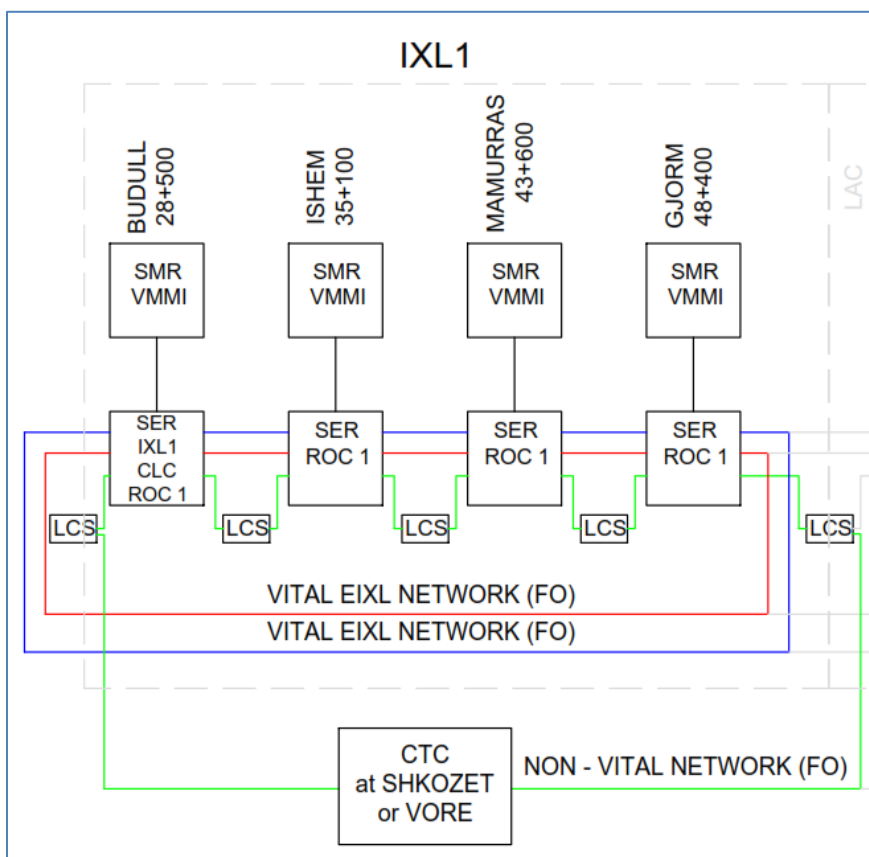


Figure 2.9_Skeme e sistemit te sinjalizimit per stacionet dhe linjen e hapur

Ne Shkozet do te jete edhe qendra per veshgimin me video te te gjitha stacioneve, sikurse jepet ne skemen e meposhtme.

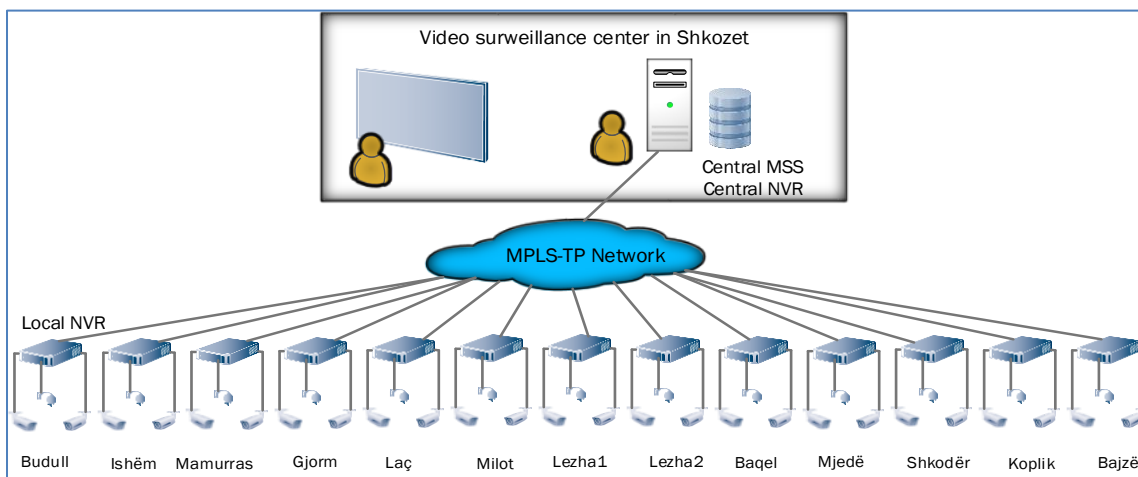


Figure 2.10_Skeme e veshgimit me video te gjitha stacioneve nga dispeceria qendrore ne Shkozet

2.11 Ndertimi i pengesave kunder zhurmave

Zhurmat dhe dridhjet e krijuara gjatë lëvizjes së trenave do të zbuten. Ulja e zhurmës së pari kryhet gjatë projektimit të hekurudhës, pra përmes zvogëlimit në burim, duke përfshirë projektimin e kthesave të linjës hekurudhore, dhe elementeve të strukturës dhe nënstrukturës. Së dyti, nivelet e zhurmës zvogëlohen, në rrugën e përhapjes së saj, përmes vendosjes së pengesave kundër zhurmës. Studimi i VNM-së sugjeroi segmentet e hekurudhës ku mund të vendosen këto pengesa, si dhe llojin e tyre, të cilat janë marrë tashmë parasysh në hartimin e Projektit.

Pengesat kundër zhurmave do të vendosen në segmentet ku hekurudha përkolon zonë me popullsi të dendur ose objekte të ndjeshme si shkolla, spitale, etj.

Sipas kushteve konkrete, pengesat kundër zhurmave mund të vendoset nga njëra anë ose në të dy anet e hekurudhës.

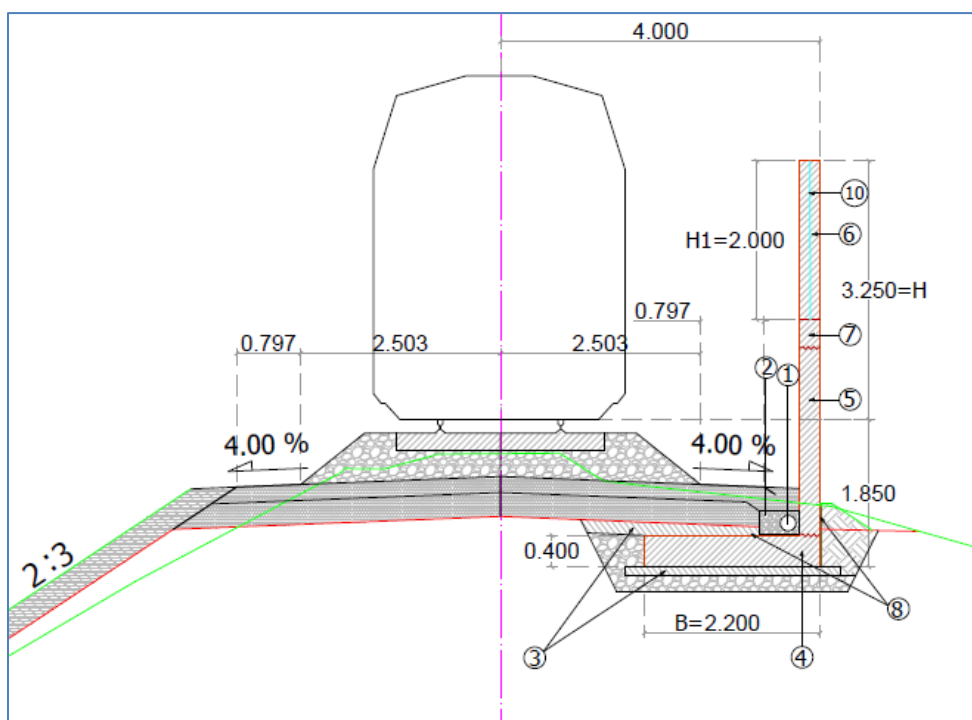


Figure 2.11_Prerje terthore e pengesave kunder zhurmës, të vendosura nga njëra anë e hekurudhës

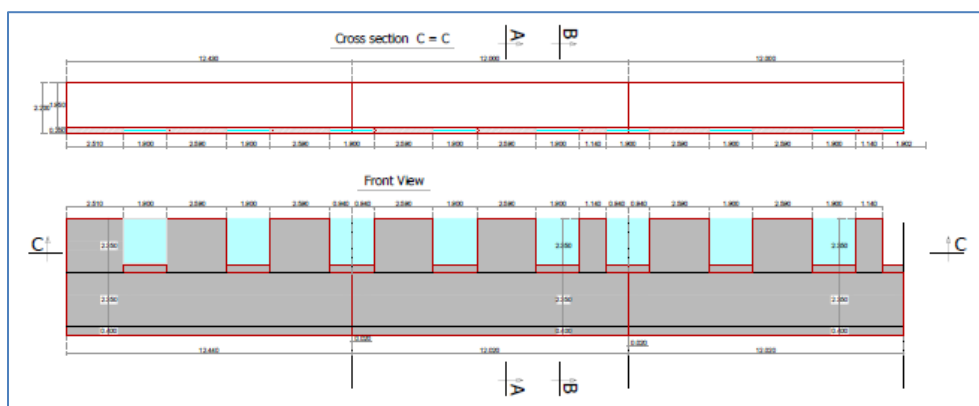


Figure 2.12_Pamje ballore e figures së mesiperme

Ndersa figura e meposhtme tregon pengesat e vendosura ne te dy anet e hekurudhes.

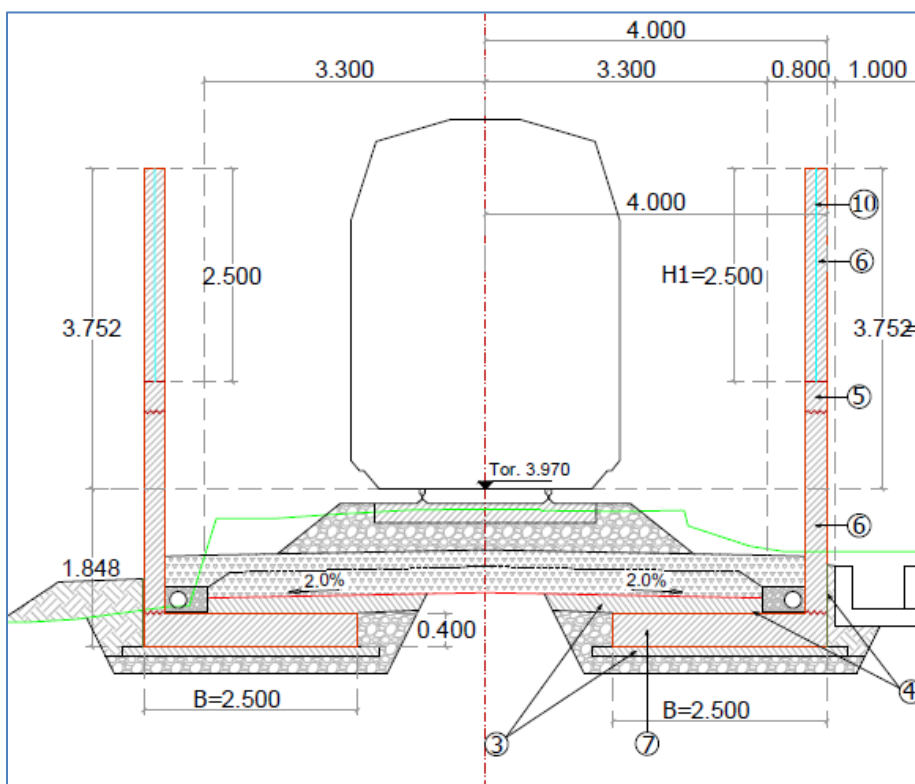


Figure 2.13 Prerje terthore e pengesave kunder zhurmes, te vendosura ne te dy anet e hekurudhes

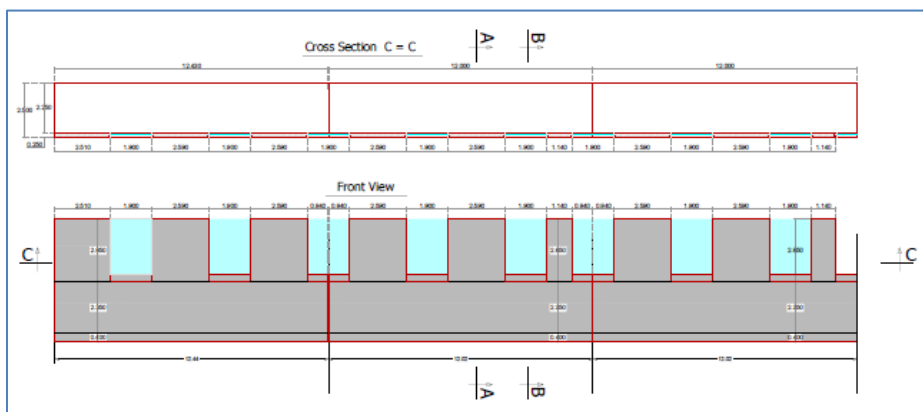


Figure 2.14_Pamje ballore e figures se mesiperme

Ne territorin e bashkise Malesi e Madhe pengesat kunder zhurmave do te vendosen ne segmentet e treguara ne tabelen e meposhtme.

Table 2.7_Segmenti hekurudhor ku jane projektuar pengesa kunder zhurmes, ne bashkine Malesi e Madhe

No	Segmenti		Djathtas/ Majtas	Shenim
	Fillim (km)	Fund (km)		
1	113+220	113+500	M	Fshati Grile; Ndertesa te ulta dhe nje kishë ne te majte; Sugjerim: Te shmanget perthyerja dhe pasqyrimi i valeve. Pergesat perthithese te zhurmes jane me te mirat e mundshme. Pengesat transparente do te ishin te parapelqyera per te lejuar pamjen e kishes

2.12 Kalimi permes zones se mbrojtur te liqenit te Shkodres

Nga km 113+700 ne km 135+700 hekurudha kalon ne zonen e mbrojtur (ZM) te liqenit te Shkodres (Rezervat i Menaxhuar Natyror). Gjithe segmenti hekurudhor nga km 113+700 ne km 135+700 perfshihet ne nenazonen e zhvillimit tradicional te zones se mbrojtur. Ne kete nenzone lejohet rehabilitimi i hekurudhes

Nga km 113+700 ne km 132+600 hekurudha kalon permes fshtrave e tokave bujqesore, ndersa nga km 132+600 ne km 135+700 ajo kalon peme nje zone me shkurre (kryesisht shkoze), kullota e pyje lisi.

Fotot e meposhtme paqyrojne kalimin e trasese permes kesaj zone te mbrojtur.

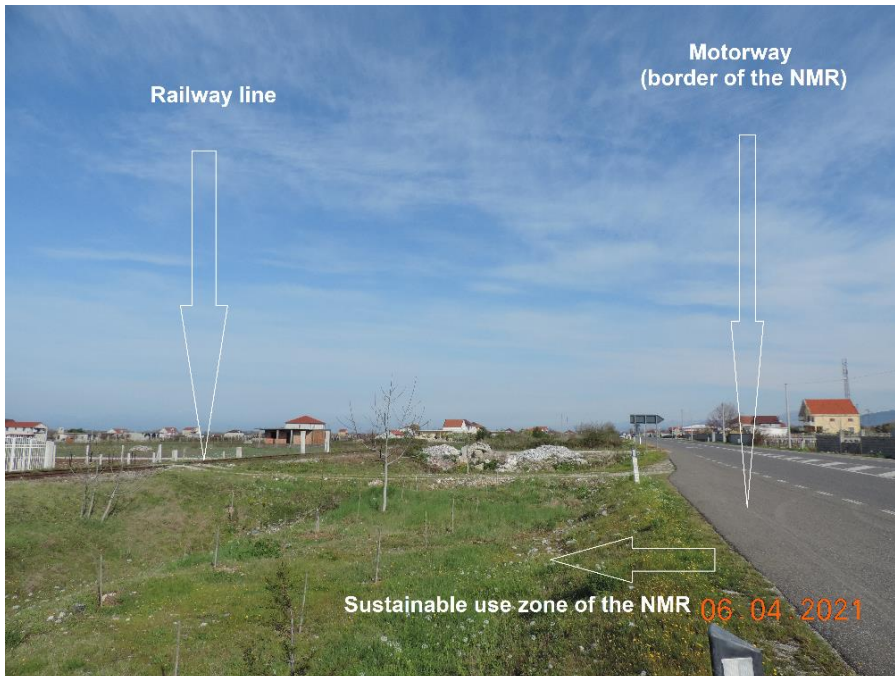


Figure 2.15_Km 114+500; Hekurudha kalon afer rruges automobilistike dhe 1.5km larg nga liqeni



Figure 2.16_Km 120+700; Hekurudha ndodhet 500m ne brendesi te zones se mbrojtur dhe 2.0 km nga liqeni



Figure 2.17_Km 127+100 (Perroi i Thate); Hekurudha ndodhet 1.4 km ne brendesi te zones se mbrojtur dhe 3.5 km nga liqeni



Figure 2.18_Pamje nga segmenti prej km 132+620 ne km 133+370; Hekurudha kalon permesh shkurresh, kullotash dhe pyjesh



Figure 2.19_Pamje nga segmenti prej km 133+370 ne km 135+210 (Kalesa e Skajc ne kalesen Popaj); Hekurudha kalon permesh shkurresh, kullotash dhe pyjesh

2.13 Hekurudha dhe legjislacioni mjedisor mbi zonat e mbrojtura

Nga km 111 + 700 në km 140 + 000, hekurudha kalon brenda skajit lindor të pjesës tokësore të Rezervatit i Menaxhuar Natyror (RMN) të Liqenit të Shkodrës ose afër kësaj RMN-je. Kjo Zonë e Mbrojtur është shpallur më 2005, ndërsa hekurudha është ndërtuar më 1985.

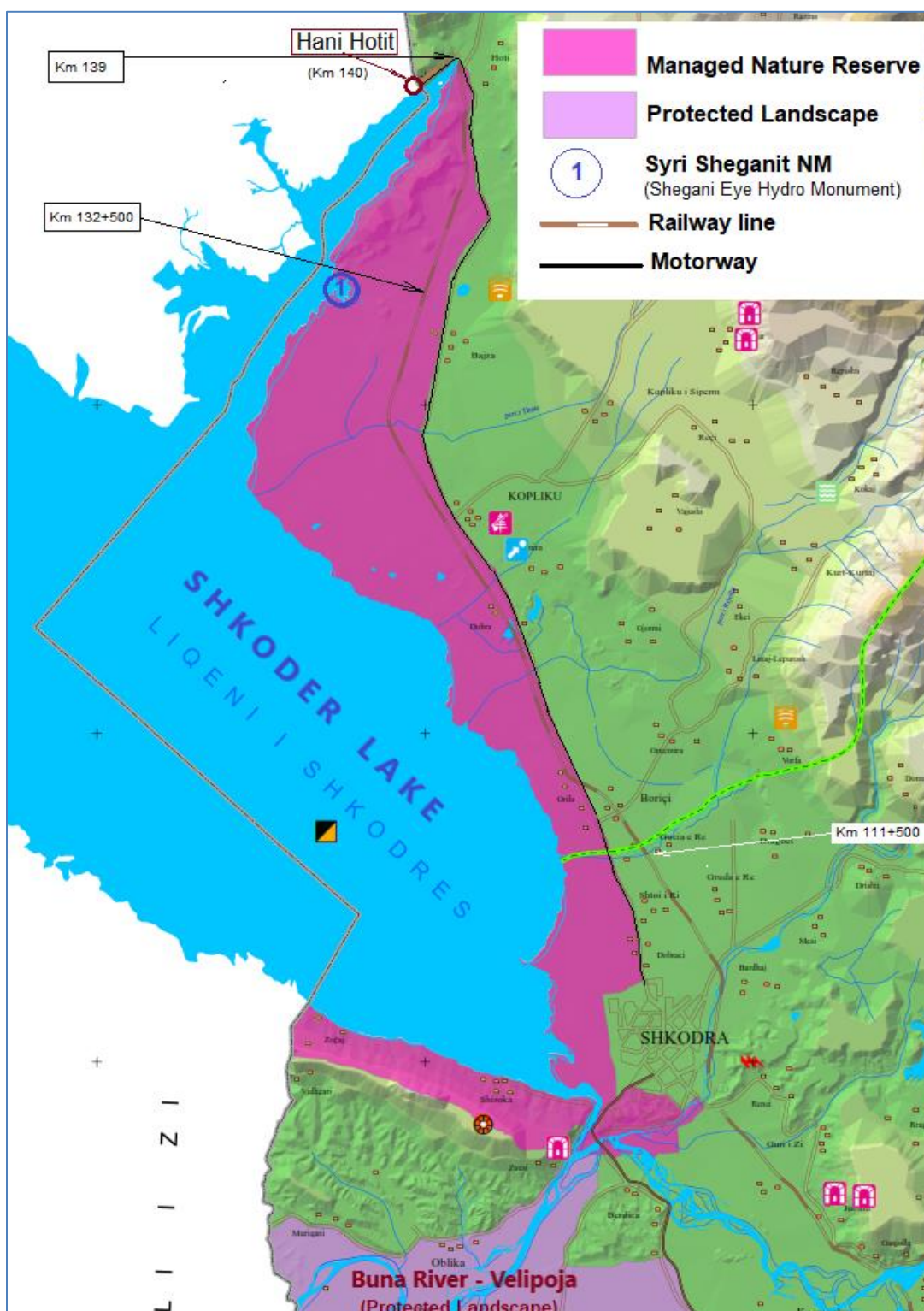


Figure 2.20_ Rezervati i Menaxhuar Natyror i liqenit te Shkodres⁵

Më poshtë përmbledhidhen karakteristikat e kësaj zone të mbrojtur përgjate hekurudhes.

⁵ Agjensia Kombetare e Zonave të Mbrojtura, 2020

- Nga km 111 + 700 në km 119 + 300, linja hekurudhore shërben si kufi lindor i RMN. Brenda këtij segmenti shtrihet nenzona e përdorimit tradicional të RMN që karakterizohet nga toka bujqësore me cilësi të ulët agro-pedologjike dhe fshatra të përhapur ne terren fushor
- Nga km 119 + 300 në km 132 + 600, hekurudha kalon nëpër zona bujqësore dhe fshatra që përfshihen brenda zonës së përdorimit tradicional të RMN
- Nga 132 + 600 në km 135 + 700 hekurudha kalon mbi formacione gëlqerore. Mbulesa e tokës karakterizohet nga toka të punueshme, kullota, shkurre dhe pyll i degraduar lisi që përfshihen në zonën e përdorimit rekreativ të RMN.

Nga km 135 + 700 në km 140 + 000 hekurudha kalon jashtë por afër dhe pothuajse paralel me kufirin lindor të RMN.

Duhet theksuar se rehabilitimi i hekurudhes klasifikohet ne listen e veprimtarive që lejohen nga ligjet shqiptare dhe Plani i Menaxhimit të Liqenit të RMN te liqenit te Shkodrës.

Ne vijim jepet renditja e veprimtarive te lejuara dhe te ndaluara ne ZM te liqenit te Shkodres, sipas Planit te Manaxhimit te saj.

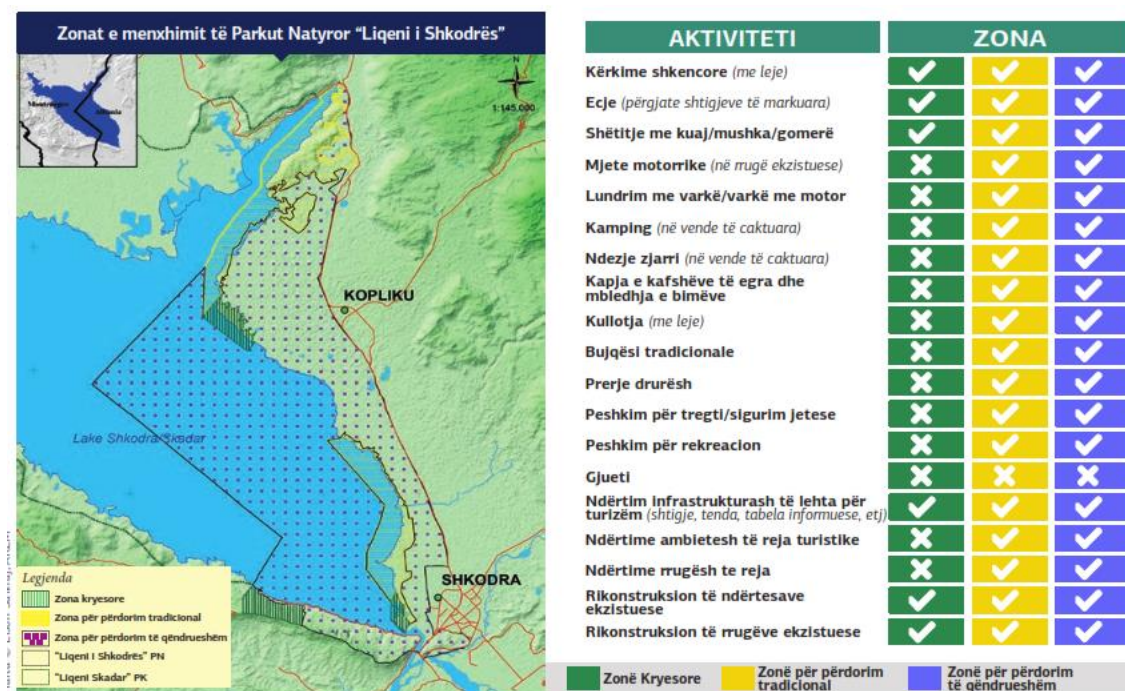


Figure 2.21_Nderhyrjet e lejuara dhe te ndaluara ne RMN te liqenit te Shkodres.

Nga figura e mesiperme shihet ne zonen e perdorimit tradicional ku kalon hekurudha, lejohet ndertimi I rrugeve te reja dhe rikonstruksioni i atyre egzistuese.

Agjensia Kombetare e Zonave te Mbrojtura dha mendimin e saj zyrtar mbi Projektin. Sipas kesaj Agjensie, rehabilitimi I hekurudhes futet ne veprimtarite e lejuara nga ligji.

PIU
25.11.2020
Piu

HEKURUDHA SHQIPTARE SH.A
DURRËS
Nr. 1016/1 Prot.
Datë 25.11.2020

REPUBLICA E SHQIPËRISE
MINISTRIA E TURIZMIT DHE MJEDISIT
AGJENCIA KOMBËTARE E ZONAVE TË MBROJTURA
DREJTORIA E MENAXHIMIT, PROJEKTEVE DHE MONITORIMIT

Nr. 1065/1 Prot. Tiranë, më: 11.11.20

Lënda: Kthim përgjigje

Drejtuar: ✓ Z. Ani DYRMISHI
Administrator
HEKURUDHA SHQIPTARE
Adresa: Rruga "Egnatia, Lagjia nr.3 Durrës.

Z. DYRMISHI,
Referuar shkresës suaj nr. 1016 prot., datë 14.10.2020, "Kërkohet mendim mbi projektin "Rehabilitim i linjës hekurudhore Vorë - Hani i Hotit", drejtuar Agjencisë Kombëtare të Zonave të Mbrojtura, ju sqarojmë se:

Pas shqyrtimit të dokumentacionit dërguar nga ju, planvendosjes së projektit në format DWG rezulton se, e gjithë gjurma e vjetër e kësaj hekurudhe mbi të cilën do të bëhet "Rehabilitim i linjës hekurudhore Vorë - Hani i Hotit", shtrihet në zonën e mbrojtur RNM "Liqeni i Shkodrës", shpallur me VKM-në 815, datë 21.11.2012, kategoria e IV e zonave të mbrojtura. Sipas planit të menaxhimit dhe zonimit të brendshëm të RNM-së, traseja e hekurudhës, shtrihet në nënzona nr.3, zonë tranzite.

Referuar ligjit 81/2017 "Për zonat e mbrojtura", neni 19, pika 1, citon se: "Rezervat natyror i menaxhuar ose park natyror", shpallen territoret, që përfaqësojnë zona me ndërhyrje aktive të njëriut për qëllime menaxhimi të llojeve dhe habitateve dhe të plotësohen kërkesat specifike të llojeve me rëndësi rajonale e vendore, si dhe zonat që përdoren për qëllime studimore, edukative dhe kulturore."

Meqenëse kryerja e investimit është i nevojshëm dhe në dobi të komunitetit të zonës dhe impakti në mjedis është i vogël, pasi punimet do të kryhen mbi gjurmën egzistuese të hekurudhës, ndaj zhvilluesit kërkojmë të respektohen kushtet e lejes mjedisore dhe veçanërisht mbetjet që gjenerohen gjatë punimeve, të depozitohen jashtë territorit të RNM-së dhe në përfundim të punimeve të kryhet punime rehabilituese në zonë, nën mbikqyrjen e administratës të zonave të mbrojtura, Shkodër.

Duke ju falenderuar për bashkëpunimin,

DREJTOR I PËRGJITHSHËM
Z. Amir DEDEU

Adresa: Sheshi Skënderbej, Tiranë, - www.akzm.gov.al, E-mail Info@akzm.gov.al

Figure 2.22_ Mendimi zyrtar i Agjencise Kombetare te Zonave te Mbrojtura mbi Projektin