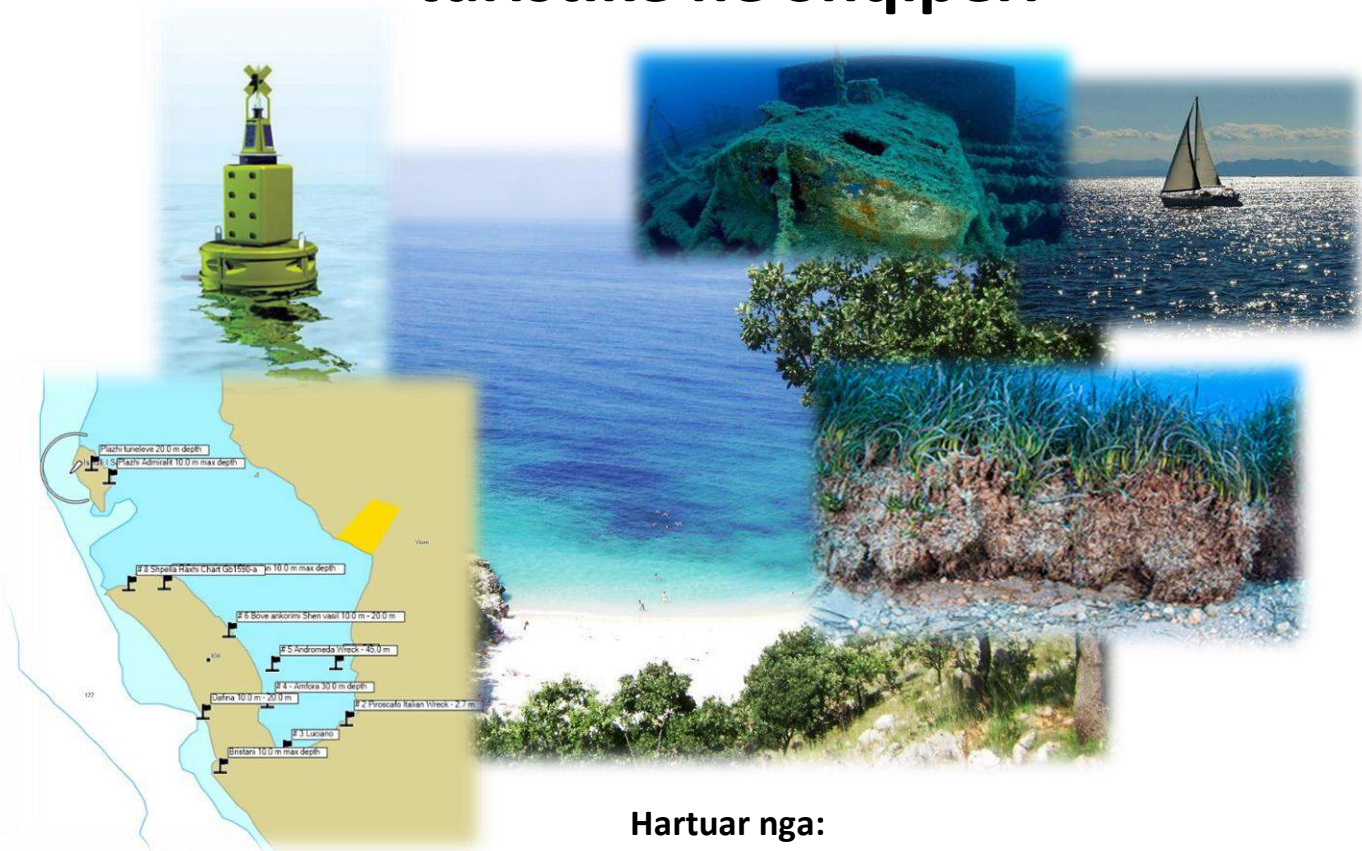


MSP Projekt Pilot

Nën Marrëveshjen Bilaterale të Bashkëpunimit UNEP/MAP dhe IMELS

Bova ankoruese për mjete lundruese turistike në Shqipëri



Hartuar nga:

**Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura
Federata Shqiptare e Zhytjes
2019**

Mbështetur nga:



Contents

Prezantimi dhe përshkrimi i përgjithshëm	3
Kërkesë për studimin e bovave ankoruese.....	3
Përshkrimi gjeografik i zonave të mbuluara	3
Vendodhja e propozuar për bovat ankoruese	5
Pika 1 – Anija Po (Spitalieri)	7
Pika 2: Piroskafi Italian	8
Pika 3: Rrënojat e Lucianos	8
Pika 4: Vendi i amforave	8
Pika 5: Rrënojat e Andromedës.....	8
Pika 6: Gjiri Shen Vasil	8
Pika 7: Gjiri i Shën Janit.....	8
Pika 8: Shpella e Haxhi Aliut.....	9
Pika 9: Gjiri i Dafinës.....	10
Pika 10: Gjiri i Bristanit.....	10
Pika 11: Gjiri i Gramës.....	10
Pika 12: Gjiri i Shën Andreut.....	11
Pika 13-14 Ishulli i Sazanit – Plazhi Admiral.....	11
Kompanitë potenciale	14
Implikimi ligjor	14
Kostoja e punës.....	15
US\$ 81,400	15
Annex 1.....	16
SPECIFIKIMET E PËRGJITHSHME PËR BOVAT ANKORUESE ME DRITË	16
Annex 2.....	20
<i>INSTALIMI/ ANKORIMI</i>	20
Annex 3.....	21
Mirëmbajtja	21

Prezantimi dhe përshkrimi i përgjithshëm

Studimi në fjalë është zhvilluar nga Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura dhe Federata Shqiptare e Zhytjes brenda fushëveprimit të IMAP, protokollit të ICZM dhe Vendimit të MSP, dhe janë pjesë e Projektit Pilot MSP (“Projektit Pilot MSP në sinergji me rezultatet e projektit të SUPREME dhe GEF Adriatic, për të forcuar strategjinë e USAIR, për tu zhvilluar në zonat marine të rëndësishme të Adriatikut, subjekte të presionit të lartë”), të implementuar në Kontratën bilateral të bashkëpunimit me Ministrinë Italiane të Mjedisit, Tokës dhe Detit (IMELS). Projektit financohet nga IMELS dhe implementohet nga SPA/RAC nën koordinimin e njësisë koordinuese të UNEP/MAP.

Kërkesë për studimin e bovave ankoruese

Qëllimi i këtij studimi është të vlerësojë dhe të zgjedhë zonat ku do të instalohen bovat ankoruese.

Studimi përfshin:

- Përshkrimin e zonave të propozuara për ankorimin e bovave, përfshirë këtu edhe të dhëna për biodiversitetin dhe vecanërisht për fundin e detit dhe habitatin, frekuencën e mjeteve lundruese në zonë dhe karakteristikat teknike të tyre (lloji, gjatësia, pasha, etj)
- Përshkrimin e habitatit dhe substratit. Përshkrim, koordinata dhe foto nënujore të stacioneve të propozuara për instalimin e bovave
- Arsyetimin për instalimin e bovave nrenda zonave të propozuara
- Përshkrimin teknik të bovave, përfshirë edhe vizatim seksional të çdo bove ankoruese duke treguar thellësinë dhe detajet teknike të të gjithë komponentëve (bova, zinxhiri, panel ii dritës, etj.), si dhe përmasat respective (gjatësia e zinxhirit, diametri i bovës, etj)
- Listën e të paktën 3 firmave, të cilat mund të ofrojnë dhe të instalojnë bovat
- Bovat e propozuara duhet të jenë në përputhje me të gjitha normat ligjore në Republikën e Shqipërisë që lidhen me bovat dhe trafikun ujor.
- Organizimin e një takimi për të prezantuar rezultatet e studimit për të gjithë aktorët.

Përshkrimi gjeografik i zonave të mbuluara

Ky studim është përqendruar në zonën e Gjirit të Vlorës, disa pika në pjesën e jashtme të Gadishullit të Karaburunit dhe disa pika të tjera përgjatë bregut jugor të Shqipërisë. Duke marrë në konsideratë kohën e shkurtër të zhvillimit të studimit, u morën parasysh zona dhe vende me interes zhytjeje, që mund të shfrytëzohen për ankorim normal. Ekspertët do të vazhdojnë të punojnë në bashkëpunim me AKZM, për të identifikuar vendet me interes prane pikave të shërbimit turistik përgjatë bregut (hotele, restorante, etj.), të cilat mund të përfshihen në zonën potenciale të ankorimit.

Derimë tani janë identifikuar si zona të mundshme:

- Zona përpara plazhit të Dhërmiut
- Zona përpara plazhit të Himarës
- Zona përpara plazhit të Qeparoit
- Zona përpara plazhit të Borshit
- Zona përpara plazhit të Lukovës

Do të duhet më shumë punë në të ardhmen për të vlerësuar elementët e nevojshëm.

Shqipëria është e pozicionuar midis dy pikave shumë të mëdha të turizmit nautik, një në Jug, me bazë në Greqi dhe një në Veri, duke filluar nga Mali i Zi deri në Kroaci. Aktualisht, mjete lundruese nga cilido vend lundron përgjatë bregut shqiptar pa u ndalur nga facilitete pritëse, itinerare mirë të përcaktuara dhe siguri që mund të ofrohet. Mjetet lundruese, të cilat kanë port parësor ose portin “baze” në Itali, pothuajse nuk u afrohen ujërave shqiptarë. Sidoqoftë, interesi për Shqipërinë, edhe pse shumë ngadalë, po rritet me siguri.

Me bërjen bashkë të elementëve mjedisorë dhe faciliteteve pritëse, turizmi detar mund të jetë motor i një zhvillimi të qendrueshëm në jugun e Shqipërisë. Bregdetit shqiptar nuk i mungojnë elementet mjedisorë. Është frekuentuar gjithnjë, që kur nuk mbahet mend për qetësi dhe kënaqësi. Bregdeti është i mbushur me fshatra të vegjël antikë, të vendosur krah maleve.

Interesi i shqiptarëve në lundrimin turistik, për momentin është i kufizuar në skafe dhe mjete të vogla të hapura lundruese, të dedikuara për peshkim. Yachtet e voglat po fillojnë të tërheqin shume sipërmarrësit e pasur të Tiranës. Mjetet lundruese turistike, nga varka të vjetra peshkimi në varka më të mëdha, të cilat mund të mbajnë deri në 50 njerëz, tashmë janë më popullore në ditët e verës, të frekuentuara nga turistët për të vizituar gjiret e Sarandës dhe Vlorës.

Gjiri i Vlorës ka pësuar një rritje domethënëse në turizëm dhe gjatë tri viteve të fundit ka nisur të shtrihet edhe në det dhe atraksionet nënujore. Në gjirin e Vlorës, funksionon një marinë rezidenciale private. Marina është konsiderueshëm e madhe sipas standardeve shqiptare (625 ankorime) dhe është një pronë tipike në zhvillim, ku tregu I real-estate është fuqia ose motori mbrapa projektit. Këtu, pronarët e varkave kanë opsionin e blerjes së një apartamenti së bashku me vendin e tyre të ankorimit dhe e anasjellta. Derimë tani, marina e Orikumit shërben betëm për parkimin e yachteve, pa asnjë tjetër benefit ekonomik për vendasit.

Nga një bashkëpunim me Autoritetin Portual të Durrësit, Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës, janë vlerësuar se në vitin 2019, numri I mjeteve lundruese në ujërat shqiptarë janë si më poshtë.

Tabela1. Numri i anijeve të regjistruara në Shqipëri në vitin 2019

Numri i anijeve	Hyrjet e regjistruara	Periodha me frekuencën më të lartë turistike	Gjatësia mesatare	Qëllimi
370	Kombësi të ndryshme (Itali, Greqi, Gjermani, Austri etj)	Qershor - Shtator	14m – 18m	Turistik
60	Nga Kapiteneria e Portit Durrës	Prill - Tetor	12m -15m	Turistik
138	Yachte private dhe varka	Korrik - Gusht	5m – 12m	Turistik
568	Total			

Për shkak të numrit relativisht të vogël të plazheve në pjesën lindore të gjirit, kërkesa e shtuar për këtë komoditet është përmbushur nga një ofertë gjithnjë e në rritje të mjeteve të lundrimit të drejtuara nga sipërmarrës vendas privatë që ofrojnë udhëtime ditore në bregun lindor të Gadishullit të Karaburunit, që aktualisht nuk është i zhvilluar. Udhëtime gjithashtu ofrohen në destinacionin e kufizuar në ishullin e Sazanit. Shumica e këtyre udhëtimeve transportojnë çdo ditë turistë drejt plazheve të vogla dhe limane.

Përveç sa më sipër, anijet ofrojnë udhëtime në disa atraksione të tjera, veçanërisht shpella detare dhe atraksione nënujore. Të gjitha destinacionet kërkojnë që anijet e përfshira të ankorohen për një farë kohe në këto destinacione. Përsa i përket mjeteve të mëdha lundruese turistike, ka dy të tilla në ujërat shqiptare në Sarandë, nga qershori deri në fund të gushtit, çdo të martë dhe të premte. Gjithashtu, është edhe një në Durrës çdo të enjte, nga korriku deri në gusht.

Vendodhja e propozuar për bovat ankoruese

Projekti ka identifikuar 19 pika (Saranda ka 2 pika) për gjithsej 34 bova. Bazuar në numrin dhe llojin e mjeteve ankoruese, lloji i propozuar i ankorimit për këto vende është ai i ankorimit të trotit / lëkundës

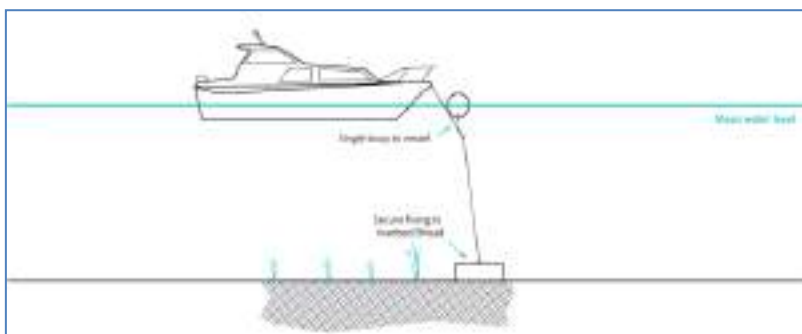


Figura 1. Ankorimi lëkundës

Një radhë bovash të lidhura është një ankorim i sigurtë trot dhe mundëson që anijet të mos lëvizin me erën ose rrymën. Struktura kërkon një mjet për të arritur në breg, si psh. një varkë të vogël. Mirëmbajtja është përgjithësisht e ulët, por janë të nevojshme inspektime të rregullta të zinxhirit dhe zëvendësimet. Ideale zona të gjera ku nuk ka rryma të forta. Bovat tradicionale të ankorimit ose bovat e gravitetit veprojnë si një peshë në fundin e detit. Për të zvogëluar ndikimin në shtratin e detit ankorimi behet nepermjet përdorimit te spirancave që depërtojnë në shtratin e detit si per shembull spiranca ne formen e vidhes spirale (Figura 2).

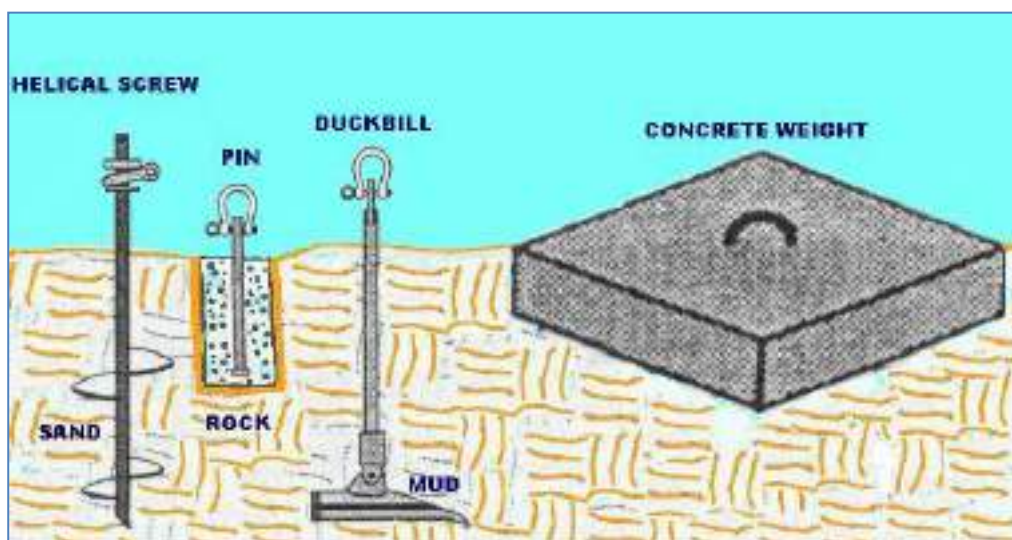


Figura 2. Bllloqe të mëdha betoni që dëmtojnë zona të mëdha të fundit të detit, nuk rekomandohen më për vendet ku gjenden livadhet detarë Posidonia. Në varësi të natyrës së detit, vidhat spirale, kunjat e ankoruara ne plinta betoni ose spiranca “sqep-rose” tani janë të detyrueshme në zonat ku ndalohet ankorimi

Table 2 *Lista e lokacioneve për bovat ankoruese*

Nr	Vendndodhja	Kordinatat	Tipi i bovës	Thellësia (m)	Lloji i shtratit	Numri	Posidonia	Maksimumi i lejuar/rekomanduar i tonazhit të ose gjatësia mesatare per bovë
1.	PO – Anija Spitalore	N40 22 53.8 E19 27 52.9	Ankorim notues	35	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
2.	Anija “Prosafo”	N40 20 46.5 E19 28 21.9	Ankorim notues	20	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
3.	Anija “Luciano”	N40 19 40.5 E19 25 29.2	Ankorim notues	20	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
4.	Zona “Amfora”	N40 21 27.6 E19 24 43.1	Ankorim notues	30	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
5.	Anija “Andromeda”	N40 22 50.8 E19 24 56.7	Ankorim notues	45	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
6.	Gjiri Shen-Vasil	N40 24 06.9 E19 22 56.9	Trot mooring	10	Rere	2	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
7.	Gjiri Shen-Jani	N40 25 54.9 E19 19 57.7	Trot mooring	10	Rere	2	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
8.	Shpella Haxhi Ali	N40 25 52.1 E19 18 19.1	Ankorim notues	15	Shkëm bor	2	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
9.	Gjiri Dafina	N40 21 01.9 E19 21 44.9	Ankorim notues	10	Rere	1	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
10.	Gjiri Bristani	N40 18 59.8 E19 22 32.5	Trot mooring	10	Rere	1	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
11.	Gjiri Grama	N40 12 57.9 E19 28 24.3	Ankorim notues	20	Rere	1	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
12.	Gjiri Shen Andrea - Valanidh	N40 11 51.1 E19 30 23.3	Ankorim notues	20	Rere	1	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
13.	Plazhi Admiralit	N40 29 54.3 E19 17 25.5	Ankorim notues	10	Rere	3	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
14.	Plazhi tuneleve	N40 30 24.2 E19 16 36.4	Ankorim notues	10	Rere	3	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
15.	Jala	N 40° 7.665’ E 19° 39.286’	Ankorim notues	28	Zhavor	2	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
16.	Porto Palermo	N 40° 3.874’ E 19° 47.519’	Ankorim notues	20	Rere	4	PO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
17.	Gjiri i Sarandës	N 39° 52.236’ E 20° 0.698’	Ankorim notues	15	Rere	2	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
18.		N 39° 51.995’ E 0° 0.816’	Ankorim notues	15	Balte	1	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
19.	Gjiri i Ksamilit	N 39° 46.682’ E 19° 59.861’	Ankorim notues	10	Balte	4	JO	Maximum 13 ton, approx. 14 m
Total						34		

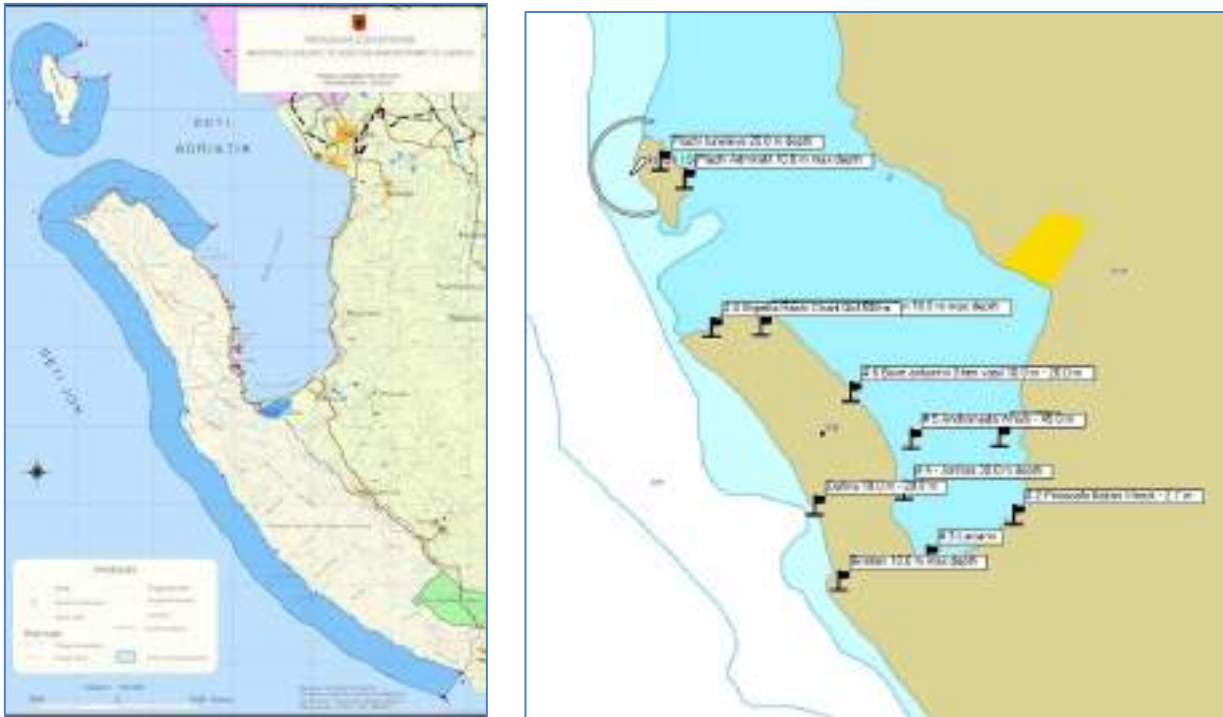


Figura 3 Harta e zonave të mbrojtura Karaburn – Sazan dhe pozicionet e pikave të ankorimit

Pika 1 – Anija Po (Spitalieri)

Në Gjirin e Vlorës, në një thellësi prej 35 metrash, ndodhet një nga anijet e mbytura më të mëdha dhe më mbresëlënëse në të gjithë Adriatikut, anija spitalore italiane Po, e fundosur nga bombardimet britanike më 14 mars 1941. Në errësirën e natës, pilotët nuk ishin të vetëdijshëm se anija ishte një anije spital. Në sulmin që ndodhi, 21 persona në bord të anijes u mbyten, duke përfshirë tre infermiere. Sot kjo anije e mbytur është një nga vendet më tërheqëse të zhytjeve në gjirin e Vlorës. Vendi është relativisht i mbrojtur nga era dhe dallget. Struktura e fund-detit është prej balte. Bova ankoruese në fund: peshë betoni.



Figura 4 Foto nënujore të anijes Po sic janë sot

Pika 2: Piroskafi Italian

Anija Piroscavo është një anije transporti për ushtrinë dhe pajisjet e tyre, armë dhe automjete. U fundos në vitin 1940. Struktura e fund-detit është prej balte. Bova ankoruese në fund: peshë betoni.

Pika 3: Rrënojat e Lucianos

Luciano është një anije që i përket Departamentit Detar të Venecias. Është blerë fillimisht nga Britanikët dhe më pas Venecia mori kontrollin e saj, duke e përdorur atë si një mjet transporti ushtarak. U sulmua nga britanikët dhe u mbyt në vitin 1941 duke mbajtur 2000 tonë municion. Bova ankoruese në fund: peshë betoni.

Pika 4: Vendi i amforave

Ekzistojnë më shumë se 30 amfora të depozitimit të shekullit të pestë në fundin e detit, afër një anije tregtare të asaj kohe. Amforat janë të dëmtuara, por ende mund të jenë atraksione për zhytje. Bova ankoruese në fund: peshë betoni

Pika 5: Rrënojat e Andromedës

Anije torpedo italiane Andromeda, një varkë torpedo e klasit Spica e lançuar në vitin 1936 dhe u fundos në 1941. Bova ankoruese në fund: peshë betoni.

Pika 6: Gjiri Shen Vasil

Gjiri Shen Vasil është një nga gjiret piktoreske në krahun lindor të gadishullit të Karaburunit. Zona ka vetëm struktura turistike sezonale që janë të përshtatshme për turizëm njëditor. Nuk ka asnjë strukturë të përhershme për qëndrim gjatë natës. Ankorimi i rekomanduar në këtë sit është ankorimi trot ose 3 bova lëkundëse. Struktura e fund-detit është zhavorr. Grupimet Posidonia janë të pranishme të përzier me *Cydomocea nodosa* më afër bregut. Spirancë fundore: vidha spirale.



Figura 5 Gjiri Shen Vasil dhe habitatit tipik me *Cydomocea nodosa*

Pika 7: Gjiri i Shën Janit

Shen Jani është një gji tjetër, i vendosur në veri të gjirit mëparshëm. Njësoj me të, plazhi me zhavorr frekuentohet nga turistë ditorë. Zona ka vetëm struktura turistike sezonale që favorizojnë për turizëm ditor. Nuk ka asnjë strukturë të përhershme për qëndrim gjatë natës.. Ankorimi i rekomanduar në këtë pikë janë 2-3 bova lëkundëse. Struktura e fund-detit është zhavorri me grupe Posidonia. Spirancë fundore: vidhe spirale



Figura 6 Gjiri i Shën Janit me habitate të shpërndarë të *Posidonia oceanica*

Pika 8: Shpella e Haxhi Aliut

Shpella e mori emrin nga Haxhi Aliu, një luftëtar dhe marinar i shquar shqiptar nga Ulqini, që u strehua me të birin në këtë shpellë. Janë gjetur disa objekte arkeologjike, të cilat dëshmojnë se kjo shpellë është përdorur nga tregtarët dhe kalimtarët gjatë kohërave antike. Shpella ka një gjatësi prej 30 m, me gjerësi e cila mund të ndryshojë midis 10-12 m dhe lartësi 18 m. Konsiderohet si një nga shpellat më të bukura të vendit dhe tërheq vizitorë të shumtë. Veçanërisht, Shpella është njohur si një monument natyror me rëndësi kombëtare nga Ministria e Mjedisit dhe është pjesë e Parkut Detar të Karaburun-Sazanit. Hyrja në shpellë është e kufizuar për anije të vogla dhe ka shumë të ngjarë që do të ndalohej më tej në të ardhmen. Të gjitha mjetet lundruese duhet të ankorohen pranë hyrjes. Batimetria afër shpellës ka një prag/tarrace të ngushtë në 16 metra dhe shpejt bie në 25 - 30 metra. Fundi është kryesisht shkëmbor i mbuluar me alga fotofilike afër sipërfaqes. Për shkak të popullaritetit të tij, këtij lokacioni i duhen të paktën tre bova lëkundëse që do të duhet të vendosen në një distancë të caktuar për të lejuar që mjetet lundruese të ankorohen në mënyrë të sigurt. Struktura e fund-detit është shkëmbore me grupe Posidonia. Spirancë fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Figura 7 Hyrja e shpellës së Haxhi Aliut

Pika 9: Gjiri i Dafinës

Gjiri i Dafinës është një nga gjiriet e strehuar pjesërisht në anën e jashtme të gadishullit të Karaburunit. Gjiri ka një plazh të vogël zhavorr dhe një shpellë detare të cekët gjysmë të zhytur. Gjiri ndodhet në zonën thelbësore të PKN. Fundi i gjirit është i mbuluar kryesisht në arna të shëndetshme të Posidonia. Rekomandohet një bovë lëkundëse. Struktura e fund-detit është zhavorr. Ankorimi me vidhë spirale



Figura 8 Gjiri i Dafinës

Pika 10: Gjiri i Bristanit

Gjiri i Bristanit ofron strehim të pjesshëm nga erërat jugore dhe veriore. Gjiri zakonisht ka një plazh të vogël me zhavorr ndërsa krahët janë të mbuluara me bimësi të gjelbër të makias mesdhetare. Gjiri është relativisht i cekët me mbulim të zhvilluar mirë të Posidonia që rritet mbi mat të trashë. Në mes të gjirit ka një skelet prej druri të ekspozuar pjesërisht të një anije mesjetare. Struktura e fund-detit është zhavorr Spirancë fundore: vidhe spirale



Figura 9 Gjiri i Bristanit dhe Posidonia e zhvilluar në formë *matte*

Pika 11: Gjiri i Gramës

Emri i gjirit është i lidhur ngushtë me mbishkrimet e gdhendura në shkëmbinjtë bregdetarë përreth; Grama për fjalën Greke për 'shkronjë'. Përmendet edhe Gram (m) ata, forma e shumësit e 'Gram (m) a' nga mbishkrimet e falënderimeve të lëna nga detarët grekë, romakë dhe mesjetarë. Në antikitet, gjiri i Gramës ishte i vetmi liman i sigurt përgjatë bregdetit në perëndim të Maleve Ceraunian. Gjiri është shtëpia e vlerave të çmuara arkeologjike, historike dhe kulturore, pasi ka shërbyer si një port dhe strehë e rëndësishme për ata që kanë luandruar përgjatë bregdetit gjatë antikitetit klasik. Gjiri mund të arrihet më lehtë nga qendra turistike e Dhërmi - Palas në jug. Fundi i gjirit ka Posidonia në rritje në shpatin perëndimor në afërsi të shpatit të plazhit, i cili bëhet më i dendur drejt hyrjes së gjirit. Rekomandohen dy bova lëkundëse. Struktura e fund-detit është zhavorr . Spirancë fundore: vidhe spirale



Figura 10 Gjiri i Gramës

Pika 12: Gjiri i Shën Andreut

Gjiri i Shen Andreut është më jugori i gjireve të vegjël që mund të gjenden në Parkun Kombëtar të Karaburunit. Gjiri është shumë piktoresk me një plazh të vogël me zhavorr, mes një pylli lisi të harlisur. Zona arrihet me lehtësi nga deti nga qendra turistike Dhërmi - Palasë. Posidonia është e pranishme në arna të parregullta në qendër të gjirit duke u vendosur më mirë në ujëra më të thella që ofrojnë një mbrojtje nga veprimi gërryes i valëve. Struktura e fund-detit është zhavorr. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Pika 13-14 Ishulli i Sazanit – Plazhi Admiral

Plazhi vizitohet çdo ditë nga anije me madhësi të vogla dhe të mesme që transportojnë turistë për frekuentime ditore të plazhit. Faqes i duhen 2-3 bova lëkundëse. Struktura e fund-detit është zhavorr. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.

Pika 15 Jala

Jala është një nga vendet më të frekuentuara në bregdetin shqiptar. Shtëpia e një koraloreje interesante, duke filluar afërsisht nga 16 metra dhe duke u rrafshuar në thellësi prej 38 m nën ujë, është një atraksion

shumë i vizituar nga varka me vela dhe anije të vogla private, të tërhequra nga bukuria natyrore e kësaj pike. Ky lokacion ka nevojë për dy bova ankorimi. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Pika 16 Porto Palermo

Porto Palermo është porti natyror më i sigurt në zonën e studimit. Në qendër të gjirit, ndodhet një gadishull i vogël me një kështjellë mesjetare të ruajtur mirë. Vendi është shumë tërheqës për anije të vogla private dhe varka me vela që zakonisht vizitojnë për qëllime turistike. Për të mbrojtur faunën nënujore, kësaj faqe i duhen të paktën 4 bova ankoruese. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Pika 17 Gjiri i Sarandës

Përveç ujërave tepër të bukura dhe vendeve tërheqëse, Gjiri i Sarandës fsheh në të disa anije të mbytura. Më e rëndësishmja është anija e Luftës së Dytë Botërore "Probitas", një anije ushtarake italiane, e përdorur për transport, e mbytur në 16 shtator 1943. Kjo pikë ka nevojë për 2 bova ankoruese për mjete lundruese që vizitojnë.

Ekziston edhe një anije shqiptare në ujërat e thella të Gjirit të Sarandës. E mbytur në vitin 1942, anija Tomorri është bërë prej druri dhe është përdorur për transportin e mallrave ushqimore, duke ndjekur rrugën Korfuz - Sarandë. Zona përreth Anijes Tomorri ka nevojë për 1 bovë ankoruese. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Figura 11 Silueta nënujore e anijes Probitas në Gjirin e Sarandës

Pika 18 Gjiri i Ksamilit

Një nga vendet më tërheqëse dhe më të populluara në vijën bregdetare shqiptare, tanmë një park nënujor. ndodhen gjashtë anije të marinës shqiptare së kohëve të fundit në ujërat në Gjirin e Ksamilit. Ato u prodhuan në Rusi gjatë Luftës së Ftohtë dhe më pas Marina Shqiptare i përdori ato. Gjatë krizës së vitit 1997, këto anije u dëmtuan rëndë, kështu që Marina vendosi t'i fundosë ato, duke krijuar kështu parkun nënujor. Në mënyrë që të përcaktohet si duhet zona përreth anijeve dhe që anijet vizituese të ankorohen lehtësisht, zonës i duhen 4 bova ankoruese. Spiranca fundore: vidhe spirale ose bllok betoni.



Kompanitë potenciale

Gjatë përvojave të mëparshme në vend përmes projektit të UNDP, tre ndërmarrje treguan interes për procesin e instalimit të bovave në Shqipëri. Më poshtë, ndodhen tre kontakte të subjekteve, por vetëm një prej tyre është vendas::

Zeqiri shpk – Albania
Rr Pavarsia, Iliria, Durres-Albania
M:+355 69 20 64 583 /+355 69 77 79 770
zeqiri_shpk@hotmail.com

DENAR DENIZ – Turkey
Tel: 0 212 216 64 82
Fax: 0 212 216 64 83
E-Mail: info@den-ar.com
<http://www.den-ar.com/>

UNIT EXPORT – UK
www.unitexport.com

Implikimi ligjor

Nuk ekziston ndonjë ligj kombëtar ose rregullore që duhet të merret në konsideratë në lidhje me instalimin e bovave.

Sipas Ligjit të ri për zonat e mbrojtura në Shqipëri, administrata e parkut zotëron autoritetin të marrë masa të përshtatshme për të siguruar ruajtjen dhe menaxhimin më të mirë të zonës së mbrojtur, duke investuar në infrastrukturën e parkut për të lehtësuar hyrjen dhe për të shmangur dëmtimet e habitateve nënujore.

Në këtë aspekt, nuk kërkohet leje paraprake nga Forcat Detare për instalimin e bovave ankoruese brenda zonave të mbrojtura, por edhe jashtë tyre, pasi konsiderohen si lehtësira menaxhimi. Për bovat jashtë zonave të mbrojtura, do të ketë një punë koordinimi me Shërbimet Hidrografike Shqiptare për pozicionimin e bovave. Në përfundim të instalimit, AKZM do t'i dërgojë një letër njoftimi Shërbimeve Hidrografike Shqiptare, duke përfshirë të gjitha detajet e instalimit të bovave ankoruese të pranishme.

Instalimi i bovave sinjalizuese brenda zonave të mbrojtura detare ose / dhe jashtë kufijve të tij kërkon, lejen e mëparshme, me shkrim nga Forcat Detare Shqiptare dhe Shërbimi Hidrografik Shqiptar. Kërkesa për leje për të ndjekur investimin duhet t'i dërgohet Forcave Detare Shqiptare, duke bashkangjitur të gjitha detajet në lidhje me koordinatat e sakta të instalimit të bovave, llojet e bovave dhe karakteristikat e tyre, sistemin e ndriçimit që do të zbatohet dhe informacione të tjera nëse është e mundur. I gjithë procesi i instalimit duhet të ndjekë dhe të respektojë standardet dhe ligjet ndërkombëtare të lundrimit. Forcat Detare po përcjellin kërkesën tek Shërbimi Hidrografik Shqiptar për të siguruar që investimi po respekton të gjitha kërkesat dhe detyrimet e ligjeve kombëtare dhe rregulloreve të detit dhe standardit ndërkombëtar. Pas lejes dhe në përfundim të instalimit, administrata e parkut duhet të dërgojë një raport të detajuar, duke përfshirë koordinatat e bovave, Shërbimit Hidrografik Shqiptar.

Kostoja e punës

Bazuar në përvojën e mëparshme në Shqipëri, bregdeti u llogarit në një vlerë mesatare. Bazuar në distancën e vendeve për gjirin e Vlorës, kostoja do të jetë më e lartë për transportin dhe lëvizjen e varkave.

Për llogaritjen merret parasysh çmimi i pajisjeve, pjesa e betonit dhe zinxhirit, të gjitha kostot që lidhen me transportin, zhytjet, mirëmbajtjen, etj

Table 3. Përshkrimi i kostos për pajisjet dhe instalimin

	PËRSHKRIMI	Njësia	Sasia	Cmimi për njësi	Vlera US\$ (pa TVSH)
1	Hetimi gjeoteknik, 1 ose shumë shpime me sondë, për përcaktimin e llojit të përshtatshëm të ankorimit (spiral, kunj ose duckbill për rërë, shkëmb dhe baltë përkatësisht).	E plotë	--	--	10,000
2	Furnizimi dhe instalimi i pjesëve lidhëse të bovabe ankoruese lëkundëse, siç janë detajuar, duke përfshirë ankorimin në fund, zinxhirin e poshtëm, rripin e montimit, karremin dhe kthesat, të plotë..	Secila	34	1,900	64,600
3	Insurance	Per vit	34	100	3,400
4	Maintenance	Per vit	34	100	3,400
				TOTALI	US\$ 81,400

Annex 1

SPECIFIKIMET E PËRGJITHSHME PËR BOVAT ANKORUESE ME DRITË

KËRKESAT TEKNIKE – BOVAT ME DRITË

Të përgjithshme

Bovats duhet të jenë të pajtueshme për zonat e mbrojtura, si dhe për kushte të hapura të ekspozuara në mënyrë të moderuar në dete të thellë. Ato duhet të ofrojnë stabilitet dhe rezistencë me dimensione relativisht të zvogëluara, dhe mund të ankorohen në det të hapur për aplikime që kërkojnë një plan fokal deri në 3 metra nga niveli i detit. Bovats do të jenë për thellësi midis 10 dhe 20 metra (me mundësi për të shtrirë thellësinë deri në 50 metra me ankorimin e duhur). Ato duhet të jenë rezistent ndaj rrezeve UV dhe agjentët ndotës kimikë, me një nevojë minimale mirëmbajtjeje.

Materialet prodhuese

Bovats me dritë do të formohen nga një trup lundruar i përbërë nga 4 guaska poletileni të rrotulluar, të mbushura me shkumë të ngurtë poliuretani, për të garantuar shmangjen e fundosjes në rast dëmtimesh, ose përplasjeje. Ata, pothuajse në materialet plastike, kërkojnë një mirëmbajtje shumë të kufizuar. Struktura qendrore duhet të jetë tub polietileni që lidh çdo pjesë të bovës: pjesët lundruese, kundërpeshë dhe pjesën superiore.

Gjatësia e strukturës qendrore mund të jetë e ndryshme, kështu që plani fokal dhe stabiliteti mund të ndryshojnë pak. Ngjyra e bovës nuk duhet të përcaktohet dhe të kryhet me lyerje, por duhet të jetë e integruar në plastikë, në mënyrë që asnjë lyerje të mos jetë e nevojshme për pothuajse tërë jetëgjatësinë e bovës.

Pajisjet elektrike

Bovats do të ketë një sistem CSP (Energji Kompakte Diellore) dhe do të pajisen me LED, të furnizuar nga qelizat e përfshira fotoelektrike të një linje nominale 3 - 6 milje detare. Plani i fokal i fenerit në vijën e lundrimit zakonisht ndryshon nga 2 deri në 4 metra. Shfrytëzimi i paneleve diellore dhe LED do të sigurojë sistemin elektrik operues të zgjatur. Vizibiliteti gjatë ditës do të arrihet përmes një shenje ditore metalike me dimensione të mëdha të vendosura në majë të kullës, me dispozita nga aranzhime të veçanta ndërtimi për radar pasiv. Për distanca më të largëta (ndërmjet 7 dhe 10 milje detare), feneri LED, i furnizuar nga panelet diellore do të përdoret me një bateri autonome elektrike.

Karakteristikat kryesore teknike

- Tubat në PE si unaza përforcuese për kafaze dhe parrmakë.
- Kllapa PE të formuara nga tubimi ose të derdhur për tuba nga OD 225 deri në OD 355 mm.
- Vëllimi 700 litër
- Dimensio: diametri 120x80 cm
- Bova duhet të jetë polietileni i rrotulluar rezistent ndaj ndikimit të lartë.
- Ngjyra e përfshirë

Përgatitja & bashkangjitja e zinxhirit

- Vendosni dhe siguroni hallkat 1 x Ø16-22 mm dhe kapësene Rrotullueshme 1 x 16-22mm në bazën e urës.

- Shënim: Të gjitha hallkat duhet të jenë të kyçura pozitivisht. Për shembull, përdorni tela prej çeliku të pandryshkshëm 3 mm për të kyçur syrin e pinit, ose përdorni hallka me kunj të ndara.
- Vendosni dhe siguroni një gjatësi të zinxhirit në kapësen rrotulluese duke përdorur hallka 1 x Ø 16-22 mm.
- Shënim: Ju lutemi përdorni udhëzuesit më poshtë për të përcaktuar madhësinë dhe gjatësinë e duhur të zinxhirit..

Ngritja

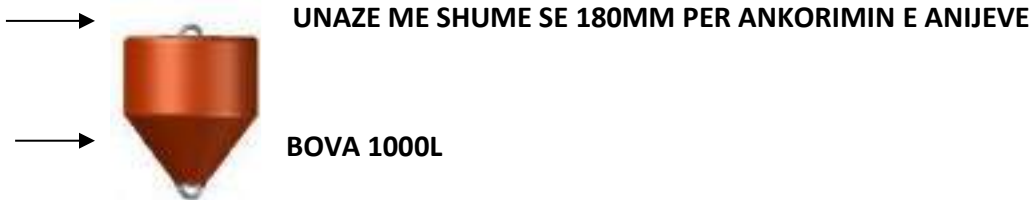
Struktura e bovës duhet të lejojë ngritjen e lehtë dhe ankorimin e përkohshëm të varkës së mirëmbajtjes. Dispozitat e menaxhimit fizik duhet të bëhen nga dy kapëse të integruara. Dy kapëse të tjera do të fiksohen në pjesën e poshtme për bashkim në harkun e ankorimit.

Rregullime të tjera

Bovat duhet të jenë të pajisura me sisteme elektronike të gjurmimit GPS, në mënyrë që të gjurmojnë pozicionin dhe funksionimin korrekt të furnizimit me energji dhe performancën e sinjalizimit.

Të dhëna teknike

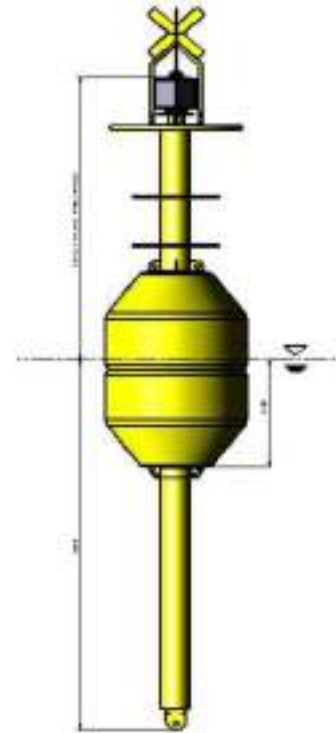
Bovat e ankorimit janë shumë të thjeshta në strukturën e tyre. Bazuar në këtë element, mund të aplikohet në lloje të tjera bovash.



Opsionet e ndryshme të përshkruara më poshtë janë të gjitha të lidhura me lloje të ndryshme bovash, që plotësojnë kriteret për të qenë bova sinjalizuese. Ato mund të kombinohen me ato ankoruese në varësi të ofertës.

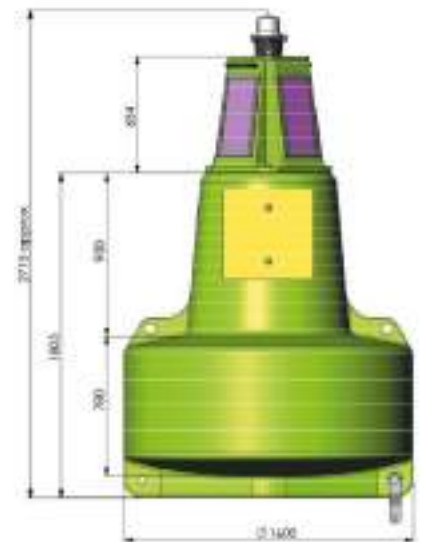
Opsioni 1

DIMENSIONET e Opsionit 1	
Diametri (nominal)	1300 mm
Trashësia minimum	9.5 mm
Plani Fokal	3300 m
Draft (pa u ankoruar)	3444 mm
Zhvendosjat per dm/imersion	132 kg
Pesha e ajrit	910 kg
PAJISJE STANDARDE	
Fener detar	20 kg max peshe e suportuar
Strukturë + Reflektori Radar	Celik I galvanizuar
Pjesa lundruese	SHELL: Polietilen I rrotulluar CORE: Polyurethane foam
Syri ankorues	Celik I galvanizuar
ANKORIMI I REKOMANDUAR	
Permase e hapjes se zinxhirit	20 mm
Max i mundshem	482 kg
Fundosur (in det)	20 00 kg



OPSIONI 2 DIMENSIONET

Diametri (nominal)	1600 mm
Trashësia minimum	8 mm
Lartësia standard Plani Fokal	2100 mm
Draft (pa u ankoruar)	500 mm
Zhvendosjat per dm/imersion	200 Kg
Gjatesia totale	2700 mm
Pesha totale	440 Kg
Siperfaqja anesore	1.6 m ²
MATERIALET	
Trupi i boves	POLYETHYLENE
Mbushja	SHKUME POLYUETHANE
FENERI DETAR	
20 kg max i peshës që mbahet	
ANKORIMI I REKOMANDUAR	
Permasa e hapjes se zinxhirit	16 mm
Max. i mundshem	200 Kg
Fundosur (in det)	800 Kg



Opsioni 3 DIMENSIONET

Diametri i trupit te boves (nominal)	2200 mm
Minimumi i trashesise	8 mm
Plani Fokal	3720 m
Zhvendosjat per dm/imersion	280 kg
Board i lire (pa u ankoruar)	1000 mm
Gjatesia totale	6400 mm
Pesha totale	1800 kg
MATERIALET	
Trupi i boves	PE rotomulded + expanded PU
Tube	PE
PAJISJE STANDARDE ELEKTRIKE	
Fener detar: LED 120-256	
Spektri i drites: 5 milje detare	
Pajisja kryesore: CSP 400 series	
ANKORIMI I REKOMANDUAR	
Permasa e hapjes se zinxhirit	28 mm
Max i mundshem	1400



Annex 2

INSTALIMI/ ANKORIMI

Detajet

Sistemi i ankorimit për buva duhet të marrë parasysh thellësinë dhe llojin e shtratit të detit, si dhe kushtet e ndryshme detare meteorologjike me të cilat duhet të përballet.

Ankorim pendent me mbërthim në pjesën e poshtme të bishtit ose në skaj preferohet të përdoret në ujë të cekët, ujë brenda portit ose i pandikuar nga kushtet e këqija të detit.

Ankorimi me karrem është parashikuar me qëllim për ujë të thellë, në det të hapur. Bashkangjitja bëhet në trupin e bishtit të bovës të pajisur me dy krahë anësor për lidhjen e zinxhirit i cili, duke qenë shumë afër pjesës lundruese zvogëlon lëkundjen e bovës për shkak të lëvizjes indulative dhe jep më shumë stabilitet ndaj rrymave.

Instruksion

Kontrolloni komponentët

Shpaketoni dhe kontrolloni nëse të gjithë përbërësit janë të plotë dhe të saktë.

Përgatitja & bashkangjitja e zinxhirit

Vendosni dhe siguroni hallkat 1 x Ø16mm dhe kapëse Rrotullueshme 1 x 16 mm në bazën e urës.

Shënim: Të gjitha hallkat duhet të jenë të kyçura pozitivisht. Për shembull, përdorni tela prej çeliku të pandryshkshëm 3 mm për të kyçur syrin e pinin, ose përdorni hallka me kunj të ndara. Vendosni dhe siguroni një gjatësi të zinxhirit në kapësen rrotulluese duke përdorur hallka 1 x Ø 16mm.

Shënim: Ju lutemi përdorni udhëzuesit më poshtë për të përcaktuar madhësinë dhe gjatësinë e duhur të zinxhirit.

Bashkëngjitja e bllokut ankorues

Përshtatni dhe siguroni zinxhirin te blloku ankorues.

Bova tani është gati për vendosje.

Guida e gjatësisë së zinxhirit

	Gjatësia e rekomanduar e zinxhirit	Thellësia maksimale e ujit
Praktika më e mirë	3 x thellësia e ujit	17.5m
Për qark uji të reduktuar (vetëm kur rryma <2kts)	Jo më pak se 2 x thellësia e ujit	25m

Shënim: Këto rekomandime janë vetëm si këshilla. Meqenëse çdo vendosje e bovës ndryshon, operatori që do të operokj duhet të vendosë përshtatës për këtë qëllim përpara instalimit të bovës.

Annex 3

Mirëmbajtja

Parashikime

Bovat janë krijuar për të nevojitur shumë pak mirëmbajtje. Rekomandohet që bova të inspektohet çdo vit. Inspektimi mund të ketë nevojë të rritet në varësi të kushteve lokale dhe pozicionit të bovës.

Bova detare – Mirëmbajtja vjetore

- Kontrolloni vizualisht bovën për dëmtimin.
- Kontrolloni shenjën kryesore për çdo dëmtim. Riparoni çdo seksion të prishur ose të dëmtuar.
- Pastroni mbeturinat e kafshëve.

Ankorimi – Mirëmbajtja vjetore

- Kontrolloni dhe pastroni zinxhirët nga shtresa dhe algat.
- Kontrolloni ë çdo bosht të hallkave dhe kontrolloni kunjat kapëse. Cdo hallkë e prishur duhet të zëvendësohet.
- Kontrolloni lëvizjen e lirë të secilës kapëserreth kokës së saj. Nëse ndonjë kokë e kthyeshme duhet të zëvendësohet.
- Kontrolloni çdo lidhje të gjatësisë së trashësisë së zinxhirit. Kontrolloni diametrin dhe anët dhe gjithashtu inspektoni bashkimet në çdo lidhje.
- Nëse e lejon thellësia, një zinxhir i prishur mund të lëvizë.
- Ndryshoni një zinxhir kur ndonjë lidhje është shumë e konsumuar.
- Zinxhiri duhet të zëvendësohet nëse ndonjë lidhje dëmtohet në më pak se 3/5 të diametrit original.

Ankorimi – Mirëmbajtja dyvjetore

Inspektoni zinxhirin në fund dhe fundosësin.