

RELACION TEKNIK

LIDHUR ME SEGMENTET RRUGORË TË KONTRATËS D

Në kontratën D të mirëmbajtjes me performancë që do të realizohet për 4 vitet e ardhëshme, përfshihen segmentet e mëposhtëm:

1	Tepelenë - Gjirokastër - Kakavi
2	Levan - Tepelenë
3	Vlorë - Sarandë
4	Gjirokastër - Sarandë
5	By Pass - Levan - Vlorë (autostrada)
6	Ura e Kranesë - Konispol (Dogana Qafë Botë)
7	Kardhiq - Delvinë, Lot 4+5+6

Gjatesia ne km e kontrates ne total 414.2 km

• Qëllimi i shërbimeve që do kryhen :

Shërbimet që do mundësohen përfshijnë gjithë veprimtaritë, fizike dhe të tjera, që duhet të kryhen nga kontraktori, sipas përputhshmërisë së tyre me nivelet e shërbimit bazuar ne zbatimin e te gjitha specifikimeve teknike.

Në veçanti, ato përfshijnë detyrat menaxheriale dhe punimet fizike që lidhen me kategorite e punimeve te meposhtme:

-Asfaltimet

-Nivelimi i Bankinave.

-Riparimi dhe rifreskimi i sinjalistikes vertikale dhe horizontale (dhe ndriçimit nese ka).

-Strukturat e drenazhimit (kanale, kuneta, tombino etj)

-Kontrolli i vegjetacionit

-Skarpatat (nivelimet dhe hapja e fushepamjes nga bimesia.)

-Kontrolli, riparimi dhe mirembajtja e veprave te artit

-Riparimi dhe rifreskimi barrierave mbrojtese metalike apo parapeteve prej betoni.

-Menaxhimi i trafikut gjatë kryerjes së punimeve.

- Pastrimi i dëborës (nqs ka mirëmbajtje dimërore)

Shërbimet që kërkon Mirëmbajtja e një rruge klasifikohen në keto kategori punimesh:

Shërbimet e Mirëmbajtjes Rutinë në formën e sasisë së shprehur në një vlerë tavan mujore (kjo do jetë një sasi mujore e aplikueshme gjatë gjithë kohëzgjatjes se kontratës se shprehur në çmim për kilometër për secilin muaj e shumëzuar me gjatësinë e rrugës dhe kohëzgjatjen e shërbimeve).

Punimet e Rehabilitimit, në formën e sasisë së një vlere tavan, ndërsa tregohen sasi të punimeve të matëshme që do kryhen në mënyrë që rruga të arrijë Standardet e asaj performancë.

Punimet Emergjente në formën e një preventivi tradicional.

Funksionet kryesore të bazave të mirëmbajtjes në përgjithësi, duhet të jenë si më poshtë:

1. Mbikqyrja e segmentit/seksionit rrugor në periudha të caktuara sipas niveleve të shërbimit.

2. Vëzhgimi i faktorëve meteorologjikë dhe marrja e masave sipas situatave.
3. Mirëmbajtje në kushtet e dëshiruara të shtresave rrugore.
4. Mirëmbajtja e hapësirave të parkimit, shërbimit, shenjave rrugore, sistemeve të ndriçimit,
5. Riparime dhe rindërtim pas aksidenteve rrugore.
6. Riparime dhe rindërtim pas fatkeqësive natyrore.
7. Operacionet e pastrimit të drenazheve, tombinove dhe objekteve të tjera që lidhen me largimin e ujrave nga sipërfaqja e rrugës
8. Të gjithë operacionet për pastrimin dhe mirëmbajtjen e :
 - shenjave rrugore, pajisjeve të sigurise (barrierave, parapeteve etj.) sistemi i ndricimit.
 - riparimi lokal i dëmtimeve të trotuarit
 - kujdesi për bimesinë
 - aktiviteti në dimer për largimin e dëborës dhe akullit.

Punimet e mirëmbajtjes në kushtet dimërore (nqs ka), përfshijnë:

1. Punime paraprake para fillimit të kushteve të dimrit.
2. Organizimi i vendodhjeve të depozitimit të materialeve (kripes dhe mjeteve)
3. Masat mbrojtëse për borën, akullin, grumbujt e borës dhe ortekët.
4. Organizimin për raportimin e informacionit 24 ore/24 organeve kompetente..

Kontraktori është përgjegjes edhe për rampat e hyrjeve dhe daljeve në degezimet me të gjitha rruget e tjera dytesore.

• Kusht i veçantë

Për çdo rast, nga kontrata do të zbriten segmente të saj, neqoftese do të përfshihen në investim (rikonstruksion) apo projekte të tjera të Autoritetit Rrugor Shqiptar.

1. Aksi Tepelenë – Gjirokastër – Kakavijë

Është një rrugë me dy kalime me një karrexhatë të vetme dhe që ndodhet në zona fushore dhe kodrinore. Rruga kalon nëpër Bashkitë Memaliaj, Tepelene, Gjirokaster. Kjo rrugë përfaqëson një nga arteriet kryesore, që lidh vendin me Greqinë. Rruga në përgjithësi është në gjendje të mirë dhe bën të mundur arrijten e kufirit në vetëm rreth 3 orë. Është një rrugë me dy kalime me karrexhatë të vetme me gjerësi të përgjithshme të rrugës prej 7.5m me bankina të gjera 0.70m

Gjatesia e segmentit rrugor është 57.7 km. (Prog.0.0+000ml - Prog 57.0+700ml)

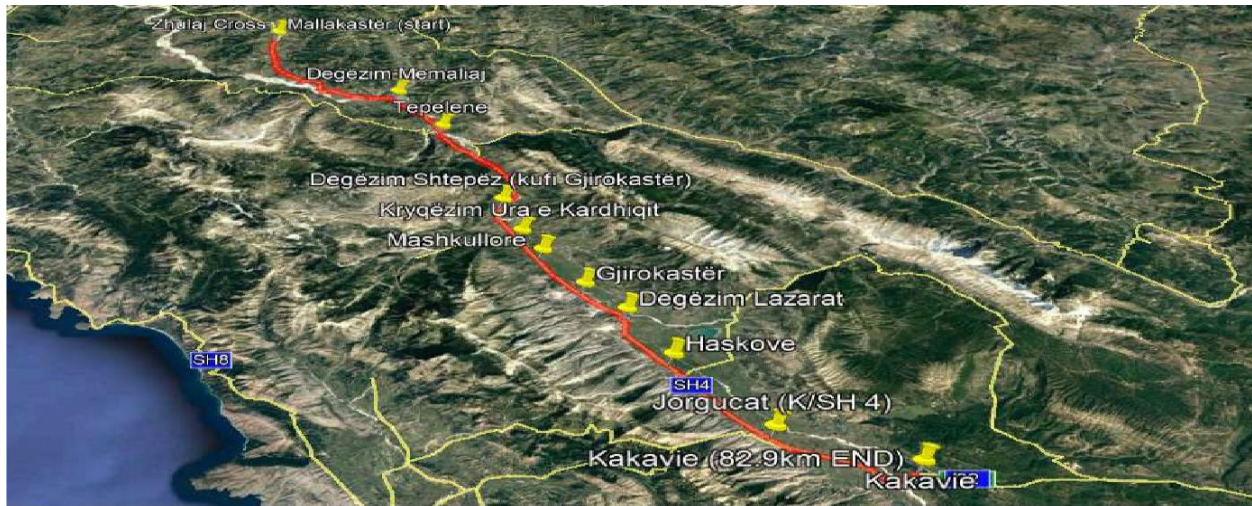
Referuar kushteve topografike të relievit; zhvillimi planimetrik dhe altimetrik është i lokalizuar në terren fushor dhe kodrinor. Rruga kalon nëpër Bashkitë Tepelene, Gjirokaster.

Segmenti rrugor është pjesë e korridorit Veri – Jug.

Gjendja e rruges nga pikepamja teknike është e mirë; përfshirë gjendjen e shtresave rrugore nga pikpamja funksionale dhe strukturale, gjendjen e strukturave të vogla dhe medha rrugore, mureve mbajtës e prites, sistemin e kullimit dhe drenazhimit të ujrave të larta dhe sipërfaqësore; kanale anësore të betonit, shkarkues në skarpata, etj sinjalistikën horizontale dhe vertikale dhe elementet e sigurise (parapete mbrojtës, guardrail), trajtimin e k/zimeve në nivel, k/zimet e aksesit në Sx- Dx, trajtimin e skarpatave me masa mbrojtëse si dhe elementet e nevojshëm të infrastruktures urbane.

Rruga është e afektuar nga dukuri gjeodinamike në dalje Tepelene

(Shkalla e zeze) dhe paraqet problemin në stabilitetin e qendrueshmerine e skarpatave, rrezimin dhe renien e materialit tyre. Është rrugë me dy kalime me karrexhatë të vetme, gjerësi të pjesës kaluese 7.5m dhe bankina 2*0.75m. Gjerësia e trupit të rrugës 9.0m.



MVTD e llogaritur është 5638. Rreth 82.5% e trafikut përbëhet nga makina personale, kamionçina dhe minifurgonë.

- Gjendja aktuale e sinjalistikës horizontale e vertikale: Shenjat rrugore dhe shenja horizontale kanë nevojë për një rehabilitim. Shenjat vertikale janë përgjithësisht në kushte të mira.
- Urat dhe strukturat në përgjithësi janë në kushte të mira.
- Kërkohen punime rehabilitimi. Ka shumë kanale betoni që mbrojnë pjesën e sipërme të rrugës nga përmbytjet të cilat kanë nevojë për rehabilitim për shkak të erozionit.
- Siguria : Në përgjithësi, në gjendje të mjaftueshme. Rreziqet: Ekzistojnë shumë hyrje të papershtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore. Përdorimi jo i duhur i rrugës për aktivitetet e biznesit. Gungat e krijuara nga zonat rrëshqitëse dhe materiali që zbret nga skarpatat e sipërme të rrugës. Instalimi i parrakëve të rinj në zinxhirë të ndryshëm duhet të merret parasysh me shpresën për të parandaluar dëme të mëdha nga aksidentet në të ardhmen. Skarpatat e sipërme të rrugës kanë nevojë ndërhyrje për rivendosjen e rrjetave ekzistuese dhe mund t'i shtohen të reja.

Niveli i shërbimit “ Mirë”.

2. Aksi Levan - Tepelenë

Gjatesia e rrugës është 71.2 Km. (Prog.0.0+000ml – Prog.71.0+200ml) Nisur nga seksioni terthor, për trupin e rrugës, është me dy kalime me karrexhatë të vetme.

Nga pikpamja e kushteve të relievit, zhvillimi planimetrik e altimetrik i rrugës në përgjithësi shtrihet përgjatë terrenit fushor dhe kodrinor. Nga Levani në Kufi Tepelene (Zhulaj) rruga kalon në një terren fushor përgjatë rrjedhës së brigjeve të Vjosës dhe bashkohet me rrugën e vjetër

ekzistuese (Fier - Tepelenë) në Fratar. Segmenti rrugor përfundon ne progresivin e fillimit of “Tepeleni ByPass”.

Gjendja e rruges nga pikepamja teknike eshte e mire, perfshire gjendjen e shtresave rrugore, si strukture.

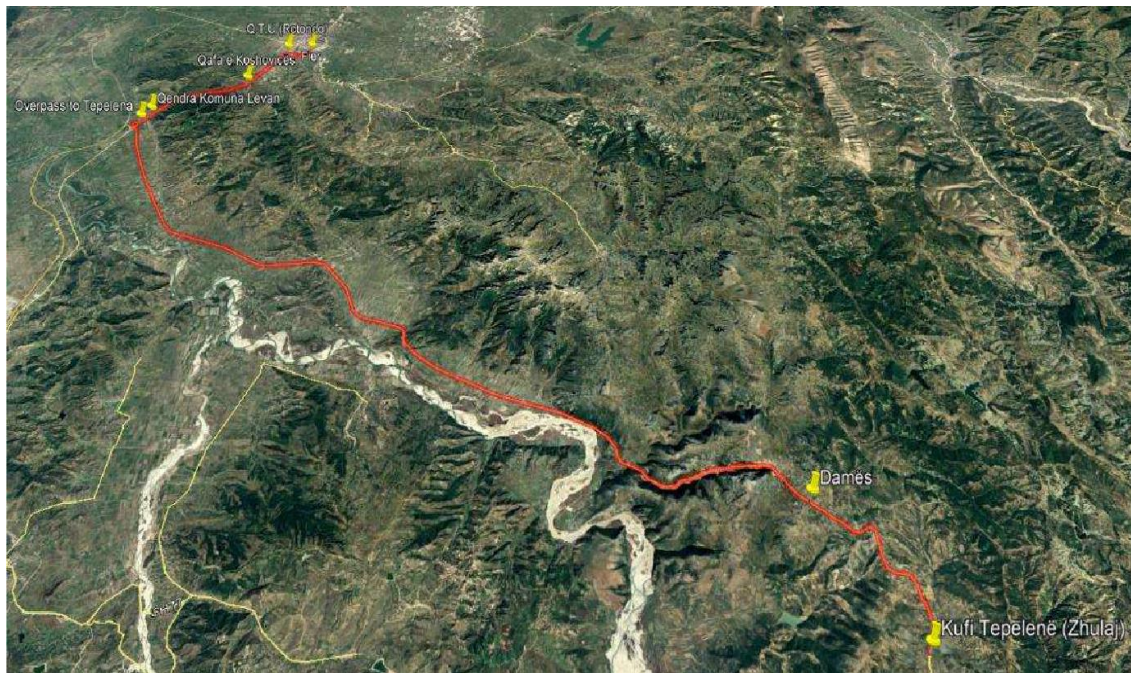
Gjendja e strukturave rrugore eshte e mire,per te gjithë tipet e urave, mureve mbajtes e prites. Elementet perberes te sistemit kullimit dhe drenazhimit, tipet e kanaleve anesore kuneta, tipet e tombinove, shkarkuesit ne skarpate jane ne gjendje te mire.

Rruga eshte e plotesuar me pjesen e sinajlistikes dhe sigurise rrugore, perfshire trajtimin e k/zimeve ne nivel,k/zimet akses ne Sx-Dx.

Nisur nga kushtet e terrenit rruga është e pa ndikuar nga dukuri gjeodinamike dhe nuk paraqet probleme me stabilitetin e skarpateve,rrezimin e tyre,etj.

Ne pergjithesi parametrat gjeometrik te seksionit terthor jane: 7.5m, gjeresi e pjeses kaluese, 2*1.5 m gjeresi bankine.Gjeresia e trupit te rruges eshte 10.5m.

MVTD e llogaritur për Mbingritja Tepelenë-Dames është 5638. Rreth 82.8% e trafikut përbëhet nga makina personale, kamionçina dhe minifurgonë. Segmenti tjetër anashkalohet nga autostrada e re Fier-Levan.



Drenazhet : Kërkon punime rehabilitimi. Kanalet e sipërme te treguara të betonit të cilat janë nën gërryerje ose të rrëzuara duke sjellë të gjithë linjën të padisponueshme. Në terren të sheshtë

nevojitet pastrimi i kanalit të shkarkimit edhe larg rrugës kryesore për të përmirësuar fluksin e ujit.

Siguria : Në përgjithësi, në gjendje të kenaqshme. Rreziqet: Ekzistojne hyrje te papershtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore. Automjetet e ndaluara shpesh pranë aktiviteteve të biznesit të cilat bllokojnë rrugën duke rezultuar në ngushtime. Segmenti i devijuar nga Poçem ka rritur rrezikun për shkak të kthesave të papritura.

Niveli i shërbimit “ Mirë”.

3. By Passi i Vlorës

Bypass-i i Vlorës lidh autostradën Levan-Vlorë me rrugën nacionale bregdetare Vlorë-Sarandë, pjesa jugore e Vlorës. Gjatësia e këtij aksi është 29 km dhe fillon që nga rrethrotullimi në fund të autostradës Levan Vlorë. Rruga ndjekë drejtimin e veriut ne shtratin e lumit para se të kthehet ne lindje pas ndërtesave të fundit Profili gjatësor është mjaft i sheshtë (me pjerrësi të vogël) për 6 km e para. Në km 7+500, gjurma fillon me ngjitjen në kodrat e mbuluara me ullishte përgjatë gjithë rrugës deri në kryqëzimin me rrugën ekzistuese në Kaninë në km 10+070. Rruga anashkalon Kaninën në pjesën perëndimore mbi Vlorën, në një nivel rreth 300 m nen keshtjelle nga ku ofron pamje spektakolare përgjatë gjirit të Vlorës. Në mënyrë që të shmangen rrëshqitjet e terrenit në shpatin përgjatë bregut, rruga vazhdon drejt jugut deri në nivelin 520 m në KP 15+700. Tereni karakterizohet nga shkëmbinj dhe ka një potencial të mirë për planifikimin e zhvillimit në të ardhmen. Nga ky nivel rruga zbret poshtë në drejtim të Orikumit, ku ne fushën e Orikumit, Projekti kalon përmes tokash bujqësore dhe dy lumenjsh të vegjël, per afërsisht 12 km. Jane 8 kryqëzime me rrugët ekzistuese. Shumë prej tyre janë të parashikuar midis KP 12+500 dhe KP 17+500 per të mundesuar zhvillimin e ardhshem te qytetit. Gjithashtu ka edhe sheshpushime çdo 1.5 km.

Rruga konsiston në një karrexhatë të vetme e kompozuar me 2 korsi (1 për cdo sens lëvizje), si dhe me një korsi të tretë shtesë ngjitëse në seksionet me pjerrësi të madhe. Kjo rrugë përbëhet nga 15 kryqëzime të tipeve të ndryshëm (p.sh. rrethrotullime, të tipit T, etj); 27 mure mbajtës b/a me gjatësi totale 1600 metra; 22 mure me dhë të armuar me gjatësi totale 2000 metra; 5 Ura kryesore me gjatesia 50 -150m.

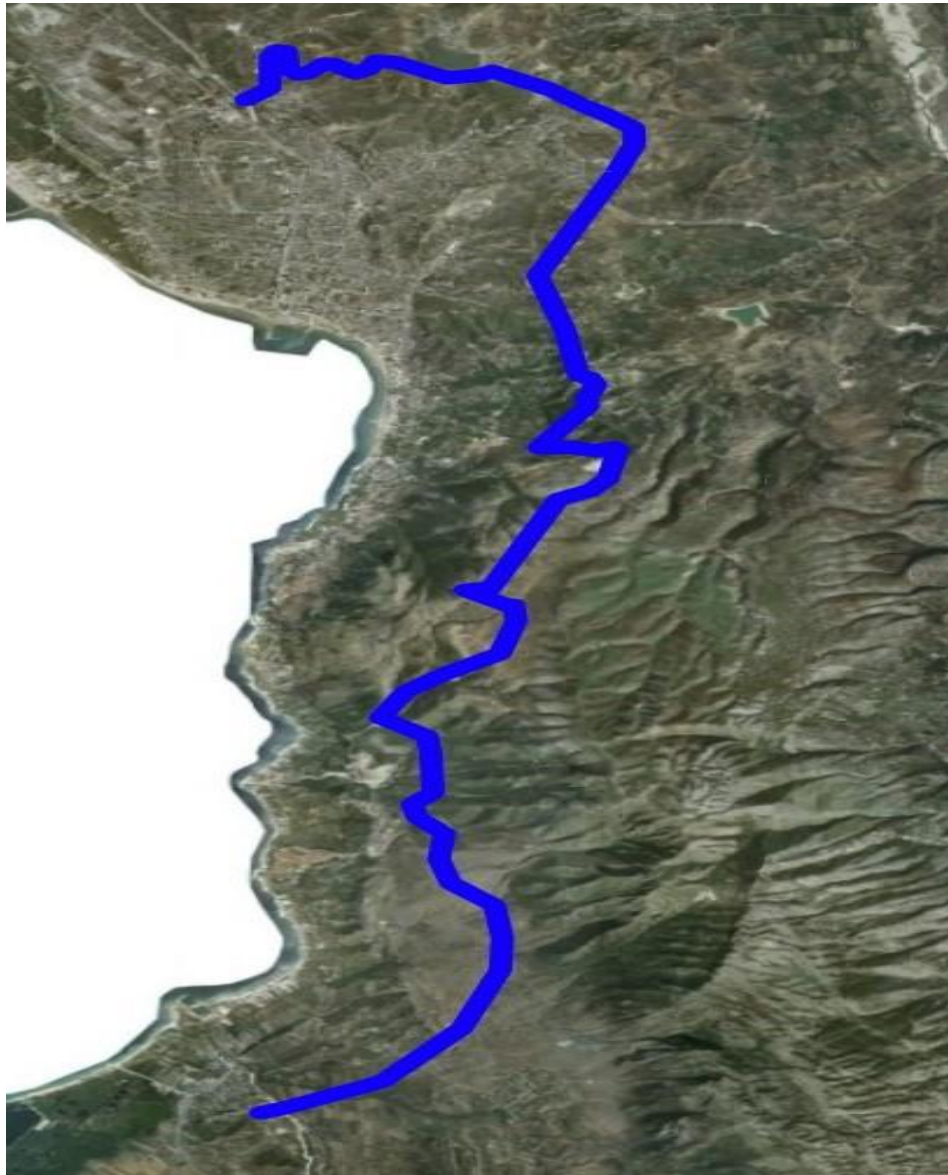
Gjendja e rrugës nga pikepamja teknike është e mire, përfshire gjendjen e shtresave rrugore. (Rruge e re, brenda periudhës së garancisë, për pjesën e punimeve ndërtimore)

Gjendja e strukturave rrugore është e mire, për të gjithë tipet e urave, mureve mbajtës e pritës. Elementët përberës të sistemit të kullimit dhe drenazimit, tipet e kanaleve anësore kuneta, tipet e tombinove, shkarkuesit në skarpate janë në gjendje të mirë.

Rruga është e plotësuar me pjesen e sinjalistikes dhe sigurisë rrugore, përfshire trajtimin e kryqëzimeve në nivel e tjerë.

Nisur nga kushtet e terrenit rruga është e pa ndikuar nga dukuri gjeodinamike dhe nuk paraqet probleme me stabilitetin e skarpateve , rrezimin e tyre,etj.

Ne pergjithesi parametrat gjeometrik te seksionit terthor jane: 7.5m, gjeresi e pjeses kaluese, 2*1.5 m gjeresi bankine. Gjeresia e trupit te rruges eshte 10.5m.



Niveli i shërbimit « Shumë mirë ».

4. Aksi rrugor Vlorë – Sarandë

Rruga është e gjatë 121.8 km. Dy segmentet e para janë një rrugë me dy drejtime me karrexhatë të dyfishtë. Segmentet e tjera janë një rrugë me dy drejtime me një karrexhatë të vetme, e quajtur edhe Rruga e Rivierës (pasi kalon përgjatë zonës bregdetare të Jonit). Rruga përshkon terrene të rrafshëta, kodrinore/kodrina, dhe ato të pjerrëta/malore (Llogara, ku janë regjistruar disa rrëshqitje toke) si dhe rënje materialesh nga skarpatat. Ajo u mundëson përdoruesve të rrugës të shkojnë nga Vlora në Sarandë në rreth 2.5 orë.

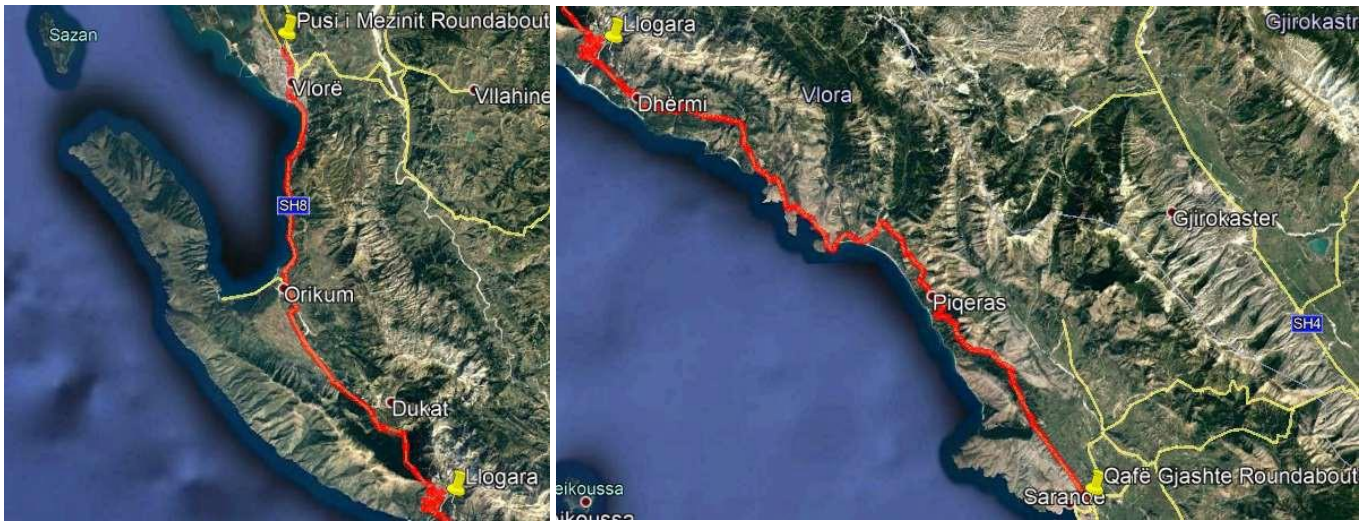
Rruga e Rivierës, nisur nga parametrat e seksionit terthor është me një karrexhatë me dy sense levizje, plotësuar në përgjithsi me paisjet rrugore, sinjalistike horizontale e vertikale si dhe

paisjet mbrojtëse (siguri rrugore) me barriera mbrojtëse metalike elastike. (guardrails).

Pergjate zonave urabane rruga eshte e trajtu me elementet e nevojshem te infrastruktures urbane, perfshi dhe ndricimin rrugor.

Trafiku është relativisht i moderuar dhe, në disa pjesë, i ulët. Ai rritet gjatë muajve të verës. (Pusi Mezinit fundi A2-Transballkanike-Porti i Vlores MVTD 9533; K/Vila-K/Orikum MVTD 1736; Orikum-Pasha Liman MVTD 1736; K/Orikum- Sarandë MVTD 1167; Qafë Gjashtë-Sarandë MVTD 6213).

- Gjendja aktuale: Sinjalistika rrugore dhe shenjat horizontale janë në gjendje të dobët. Shenjat vertikale janë përgjithësisht në kushte të mjaftueshme.
 - Të gjitha urat dhe strukturat janë përgjithësisht në kushte të mjaftueshme.
 - Sistemi i drenazheve kërkon punime rehabilitimi
 - Siguria: Në përgjithësi, në gjendje të mjaftueshme. Rreziqet: Ka shumë hyrje të papërshtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore.
- **Niveli i shërbimit “ Mirë”.**



5. Rruga № A2_Levan -Vlore (pjesa e re e SH8)

Rruga është e gjatë 24.61 km. Është një rrugë me 4 korsi dhe lidh Levanin me Vlorën (duke kaluar lumin Vjosa dhe duke kaluar përgjatë skajit të Lagunës së Nartës). Është pjesë e Autostradës A2 pasi lidh Fierin, qytetin e gjashtë më të madh, me Vlorën bregdetare, qytetin e tretë më të madh në vend dhe qytetin më të madh në Shqipërinë jugore, autostrada përfaqëson një korridor të madh transporti veri-jug dhe një pjesë të rëndësishme të Autostradës Adriatik-Jon. Ka gjerësi të përgjithshme të rrugës 14 m me bankina të gjera 0.70-1.50m për parkimet e emergjencës.

Zhvillimi planimetrik dhe altimetrik është i lokalizuar në terren fushor me trase të krijuar nga mbushja, për këtë fakt është vazhdimisht e nevojshme monitorimi, mbrojtja dhe ruajtja e skarpave të mbushjes nga erozioni i ujarave sipërfaqesore.

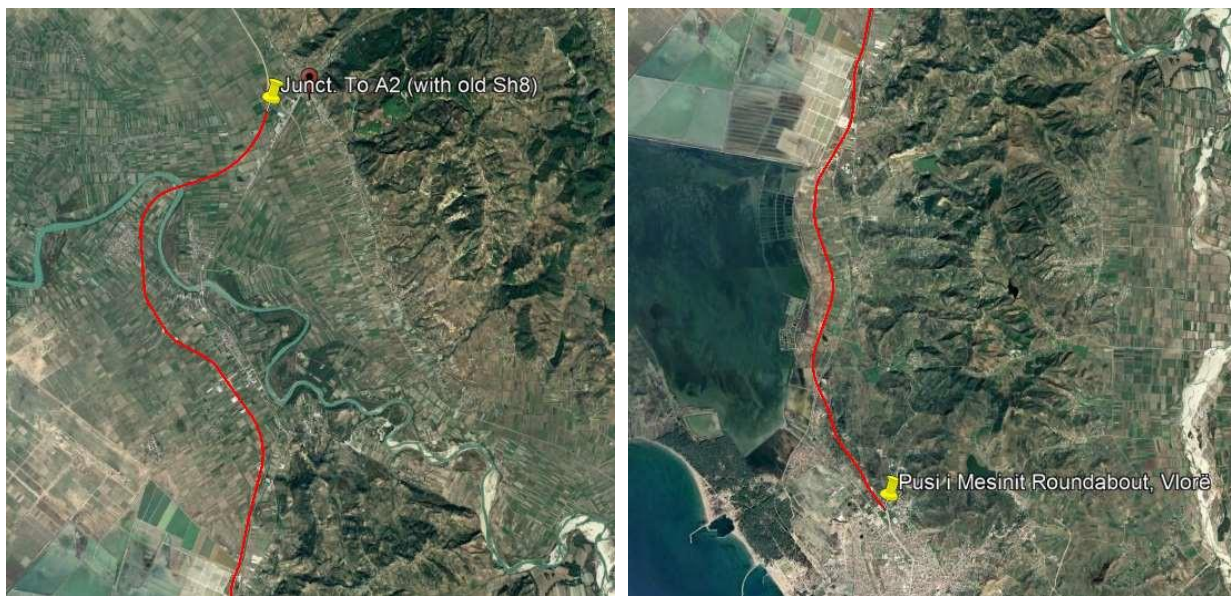
Kushtet e rruges, përfshirë të gjithë elementet e saj është e mirë.

Trafiku është relativisht i lartë, me AADT 9533 të matur, ku 93% janë vetura personale dhe kamionçina ose minifurgonë.

Gjendja ekzistuese

- Shtresa e rrugës në përgjithësi ka nevojë për punë rehabilitimi dhe mirëmbajtje periodike.
 - Sinjalistika e rrugës dhe shenjat horizontale/vertikale janë përgjithësisht në kushte të mjaftueshme.
 - Pjesët konstruktive të strukturave janë në gjendje të mirë. Pjesa hyrëse dhe dalëse e urave kërkon sistemim të vazhdueshëm të asfaltit (argjinaturës).
- Sistemi i drenazhimit përgjithësisht në kushte të mira. Mund të kërkojë punime të vogla rehabilitimi.
- Siguria : Në përgjithësi, në gjendje të mjaftueshme. Rreziqet: Ka shumë hyrje të papërshtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore, rreziku i të cilave përforcohet nga kufiri i lartë i shpejtësisë së segmentit. Hyrjet e vazhdueshme dhe daljet nga vendbanimet e argjinatura ndikojnë në sigurinë e përgjithshme duke ndikuar në kufirin e shpejtësisë së rrugës në këto pjesë.

Niveli i shërbimit “ Mirë”



6. Rruga _Nr. 97_Ura e Kranesë - Konispol (Q.Botë)

Rruga është e gjatë 33 km. Shtrihet në një terren të rrafshët dhe të kodrinor dhe lidh rreth 9 fshatra

të kësaj zone. Rruga është rindërtuar kohët e fundit (si rrugë me një karrexhatë të vetme me dy korsi). Nga Ura e Kranesë, kalon një terren kodrinor dhe shërben si një vendkalim kufitar ndihmës në Greqi.

Zhvillimi planimetrik dhe altimetrik i segmentit rrugor si dhe gjendja e rruges me të gjithë elementet perberes nisur dhe nga kushtet e relievit (topografia) si dhe kushtet e bazamentit është e mirë.

Gjendja e strukturave rrugore, ura, bokse, mure mbajtes e prites është e mirë dhe paraqiten pa probleme. Sistemi i kullimit dhe drenazhimit është funksional dhe në gjendje të mirë.

Nisur nga periudha llogaritese e shfrytëzimit, ose jetegjatesia projektuese, segmenti rrugor është një rrugë e re, me një karrexhatë të vetme me dy korsi dhe që përfundon në pikën e kalimit kufitar, Qafe Bote. Gjerësia e trupit të rruges është afro 10.5m, gjerësia e bankinave të asfaltuara është 2*1.0m.

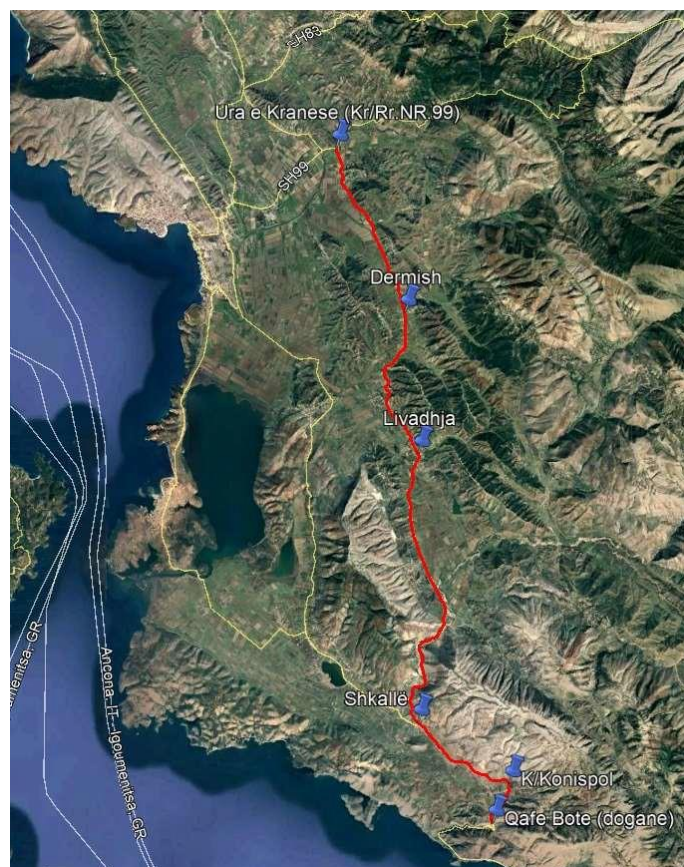
Segmenti rrugor është i pa afektuar nga dukuri gjeodinamike, rreshqitje, apo cedime masivesh, nuk ka probleme me stabilitetin e skarpave dhe rrezimet e tyre.

Trafiku është i ulët (në rangun prej 1.000-2.500) në krahasim me rrugët e tjera në Shqipëri.
MVTD 1591

Gjendja aktuale

- Shtresa e rrugës në disa vende kërkon punime rehabilitimi.
- Sinjalistika horizontale/vertikale nuk janë në kushte të mjaftueshme.
- Të gjitha urat dhe strukturat janë në përgjithësi në kushte të mira.
- Siguria : Në përgjithësi, në gjendje të kënaqshme. Rreziqet: Janë disa hyrje të papërshtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore.

Niveli i shërbimit “ Mirë”.



7. Rruga № SH8 Fier - Vlorë

Ish Kryqëzimi SH8 Rruga e re SH4 (për Tepelenë) - Autostrada e re për në Vlorë (A2)
0,34 km

-a) By Pass-i i Fierit

By-Pass-i i Fierit është rrugë e kategorisë B me gjatësi 22.3 km, ekstra Urbane me 2 drejtime levizje dhe me shpejtesi projektimi 120 km/h. Gjerësia totale e rruges është 22m dhe e konfiguruar si me poshte:

- (i) 2x2 kors nga 3,75m secila,
- (ii) brezi qendror 3.5 m i gjere i mbrojtur me guardrail tip H3, 2.5 m larg njeri-tjetrit dhe 2x0.5m bankina te asfaltuara;
- (iii) bankina te jashtme 2x1.75m,
- (iv) seksioni terthor $(1.75+3.75+3.75+0.5) \leftarrow 2.5 \rightarrow | 0.5+3.75+3.75+1.75)$.

Në këtë aks janë të ndërtuara 3 ura te medha L=80m (Seman, Hoxhara dhe Pojani), 4-kryqezime me 2 nivele ne Mbrostar, Fier, Pojan dhe Levan, 2-gjysem kryqezime (Dermentas lindje, Dermentas perendim), 21-nenkalime dhe 108-tombine rrethore.

- Paketa e shtresave perbehet nga :

- (i) Tapet asfaltik t=4cm,
- (ii) Binder t=6cm,
- (iii) Baze asfaltike t=15cm,
- (iv) Stabilizant 30cm dhe
- (v) Shtrese nen-baze t=30cm.



Gjendja e këtij aksi të sapo përfunduar është shumë e mirë.

Niveli i shërbimit « Shumë mirë »

b) Ish Kryqëzimi SH8 Rruga e re SH4 (për Tepelenë) - Autostrada e re për në Vlorë (A2) 0,34 km

Kjo ishte rruga kryesore për në jug të Vendit, dhe përshkon të gjithë zonën bregdetare, nga Vlorë në Sarandë (121.80 e gjatë). Është një rrugë me dy kalime me karrexhatë të vetme. Ka një gjerësi të përgjithshme të rrugës prej 6.0m me bankina të gjera 0.70-1.50m. Baipasi për në autostradën e Vlorës (A2) tani është i mbyllur. Trafiku devijon në nyjen e re të shkëmbimit për në autostradë.

MVTD e llogaritur për Kryqëzimin Rruga e Re Sh 4 (për në Tepelenë) - Fillim A2 është 9533. Rreth 93% e trafikut përbëhet nga vetura personale, kamionçina dhe minifurgonë. Llogaritja është bërë për segmentin e ri.

- Gjendja aktuale e sinjalistikës rrugore : Sinjalistika rrugore dhe shenjat horizontale/vertikale janë në përgjithësi në kushte shumë të mira.
- Të gjitha urat dhe strukturat janë në përgjithësi në kushte shumë të mira.
- Sistemi i drenazhimit - Mund të kërkojë punime të vogla rehabilitimi.
- Siguria: Në përgjithësi, në gjendje të mjaftueshme



Niveli i shërbimit “ Mirë”.

8. Rruga Nr. 99_Sarandë (Ura e Gajdarit) -K/Qafë Muzinë



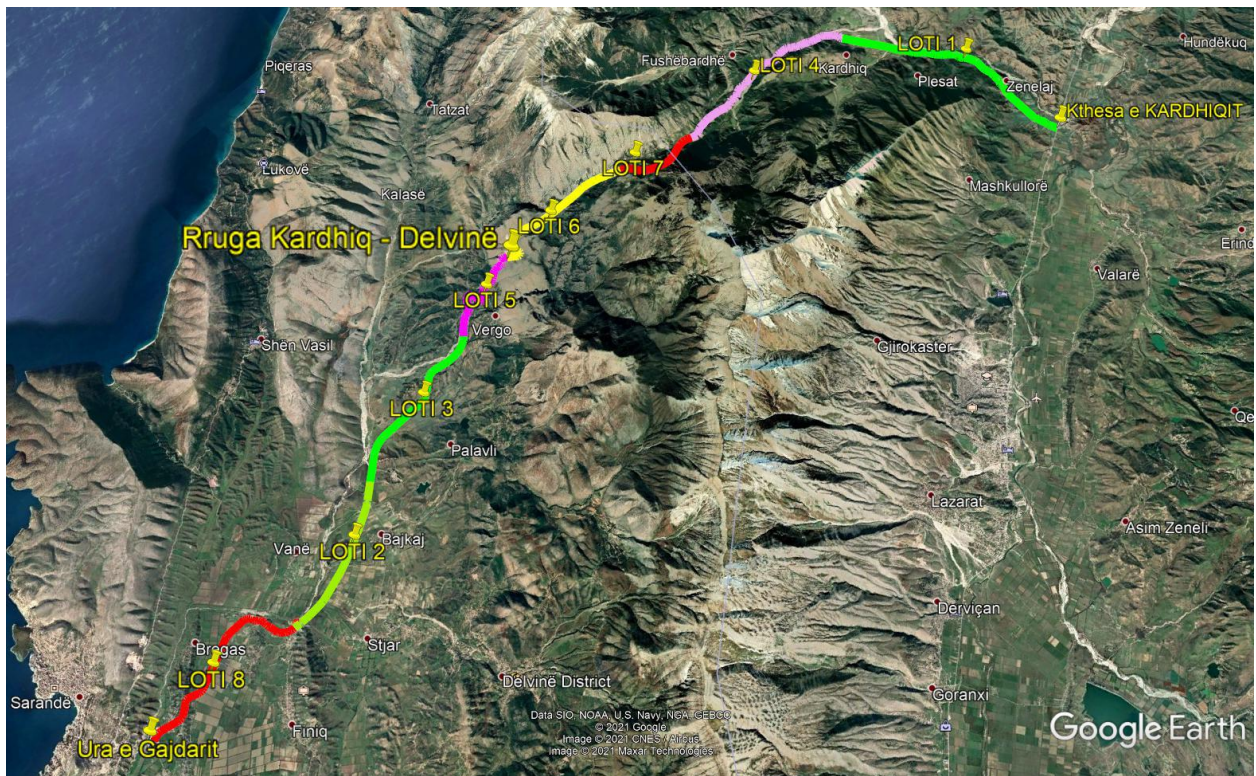
Kjo është një pjesë e rrugës kryesore ekzistuese që lidh Sarandën me Gjirokastrën. Është një rrugë me dy drejtime me karrexhatë të vetme dhe 30 km e gjatë. Kalon në një terren të kodrinor dhe lidh Muzinë, Krongjin, Bistricën, Mesopotamin, Çlirim, Virion, Gjashtë e Sarandë. Rruga është e ndarë në katër pjesë. Seksioni i parë, nga Ura e Gajdarit deri tek Ura e Kranesë është 5.3 km e gjatë dhe seksioni i dytë nga Ura e Kranesë deri te kryqezimi Syrit të Kalter është 11.6 km e gjatë. Terreni është përgjithësisht i sheshtë. Seksioni i tretë nga kryqezimi Syri i Kalter në K/Qafë Muzinë është 5.1 km i gjatë dhe segmenti i katërt K/Qafë Muzinë (K/vazhdimi i Rr.Nr.78) deri në Jorgucat është 7.9 km i gjatë. Është një rrugë tipike dytësore malore rurale.

Gjendja aktuale

- Shtresa e rrugës në disa vende kërkon punime rehabilitimi.
- Sinjalistika horizontale/vertikale nuk janë në kushte të mjaftueshme.
- Të gjitha urat dhe strukturat janë në përgjithësi në kushte të mira.
- Sistemi i drenazhimit kërkon disa punime rehabilitimi.
- Siguria : Në përgjithësi, në gjendje jo të kënaqshme. Rreziqet: Ekzistojnë hyrje të papërshtatshme dhe të paautorizuara të rrugëve dytësore ose private që kryqëzojnë rrugën kryesore. Në shumë segmente mungojnë mbrojtje adekuate anësore.

Niveli i shërbimit “ Mirë’

9. Segmentet rrugore Kardhiq – Delvinë (Lotet 4+5+6)



Segmenti që përfshin **Lotit 4** është me një gjatësi prej 6150 m.. Loti 4 (km 0+000 - km 6+150) fillon në fund të Lotit 1 të këtij projekti në afërsi të kryqëzimit me fshatin Fushëbardhë dhe përfundon në afërsi të Qafës së Skërficës në km 6+672.05m. Terreni që përshkon ky lot është kodrinor dhe malor. Shpejtësia e projektimit 50-80 Km/orë. Në këtë segment rrugor janë 2 ura: Urë me Hd=3x20 m dhe Urë me Hd=5x29 m. Gjithashtu përgjatë këtij segmenti ka vepra arti si tombino rrethore me Ø1500, tombino box të përmasave të ndryshme si dhe mure mbajtës e pritës.

Parametrat për seksionin tërthor janë si më poshtë:

- 2 korsi , secila nga 3.5 m
- 2x0.25 shirita të vijëzuar
- 2 bankina secila nga 1 m (të asfaltuara)

Ky segment, (Loti 5) ka një gjatësi prej 3.058 km, me 2 korsi me gjërësi nga 3.5m të asfaltuara; 2 bankina me gjërësi 1.25m të asfaltuara; Seksioni total i asfaltuar ka gjërësi 9.5m.

Terreni në të cilin kalon ky Lot është kodrinor/malor dhe në përgjithësi seksioni tërthor është në gjërmim.

Shpejtësia e projektimit është 50-80 km/orë, me rreze minimale $R=75m$ dhe me pjerrësi nga 7-10%.

Brenda këtij Lot-i ndodhet ura me 2 hapësira drite nga 29 m në km 16+477 - km 16+535, si dhe nënkalimi me hapësirë 10m në km 15+725.

Gjithashtu projekti parashikon ndërtimin e veprave të artit (tombino rrethore 9 copë me $\varnothing 1500$, tombino box të përmasave të ndryshme 8 copë si dhe mure mbajtës e pritës) si dhe punime bioinxhinierike.

Segmenti rrugor i **Lot-it 6** ka një **gjatësi prej 4.950 km** (Km 8+200 ÷ Km 13.150) dhe është **rrugë e kategorisë "C2"**.

Terreni në të cilin kalon ky Lot është kodrinor / malor.

Shpejtësia e projektimit është 50-80 km / orë, me rreze minimale $R=75m$ dhe me pjerrësi nga 7÷10%.

Parametrat e këtij segmenti rrugor janë :

Gjerësia 9.5m, (2 korsi x 3.75m, bankinë e asfaltuar 2x1 m)

Paketa e shtresave rrugore është : 4cm asfaltobeton, 6cm binder, 8cm konglomerat, 20cm shtresë stabilizant, 20cm shtresë zhavorri. Projekti parashikon edhe ndërtimin e një Ure me $Hd=4x29m$ në km10+247.56 ÷ 10+365.00 [e cila zevendesohet me BOX 3 x (4 x 4)m], si dhe disa tombino (rrethore, box) mure mbajtës, pritës dhe gabion.



Niveli i sherbimit “ Shumë mirë”

Nisur nga seksioni terthor, per trupin e rruges; eshtë me dy kalime me karrexhatë të vetme.

Nga pikpamja e kushteve te relievit, zhvillimi planimetrik e altimetrik i rruges ne pergjithesi shtrihet pergjate terreni kryesisht tipik malor me skarpata me disa nivele ne germim dhe mbushje.

Gjendja e tre segmenteve rrugore nga pikepamja teknike eshte e mire, perfshire gjendjen e shtresave rrugore. (Rruge e re, brenda periudhes se garancise, per pjesen e punimeve ndertimore)

Gjendja e strukturave rrugore eshte e mire,per te gjithë tipet e urave, mureve mbajtes e prites. Elementet perberes te sistemit kullimit dhe drenazhimit, tipet e kanaleve anesore kuneta, tipet e tombinove, shkarkuesit ne skarpate jane ne gjendje te mire.

Rruga eshte e plotesuar me pjesen e sinajlistikes dhe sigurise rrugore, perfshire trajtimin e k/zimeve ne nivel,k/zimet akses ne Sx-Dx.

Nisur nga kushtet e terrenit,tre segmentet rrugore duken te pa afektuara nga dukuri gjeodinamike.Eshte i nevojshem monitorimi i skarpatave dhe masave mabrojtese si dhe sistemi i kullimit e drenazhimit, per ujrät siperfaqesore dhe ujrät e larta.

Ne pergjithesi parametrat gjeometrik te seksionit terthor jane: 7.5m, gjeresi e pjeses kaluese, 2*1.5 m gjeresi bankine.Gjeresia e trupit te rruges eshte 10.5m.

PUNIME REHABILITIMI DHE PERIODIKE

Nga Konsulenti i BB që ka monitoruar mirëmbajtjen për projektin 5 vjecar RRMSP, punime që sugjerohen të kryhen janë kryesisht:

- Përmirësim të shtresave rrugore aty ku ato janë të dëmtuara ose kërkojnë ndërhyrje brenda 4 viteve të ardhëshme me qëllim mbajtjen e nivelit të kërkuar të shërbimit.
- Në zërin e punimeve të betonit dhe betonarmesë dhe në zërin e ndertim vepra të artit parashikohet ndërtim i mureve mbajtës e pritës ku evidentohen problematika, ndërtim tombinosh , ndërtim mure guri, mbrojtja e skarpave me rrjetë teli , ndërtimi i kunetave të betonit, bordura betoni e tjerë.
- Vend të rendësishëm zënë punimet për përmirësimin e sigurisë rrugore që lidhen me instalimin e guardreleve/ mbrojtëseve anësore metalike në vendet me rrezikshmëri, instalimi i përvijuesave modularë, instalimi i tabelave/ sinjalistikës vertikale të reja ose zëvendësimi i atyre të dëmtuara, realizimi i sinjalistikës horizontale/vijeve , instalimi i sy maceve, plotësimi me kapakë i pusëve aty ku mungojnë e tjerë.

PUNIMET EMERGJENTE

Janë punime të cilat janë subjekt i miratim primar të Mbikqyrës të Punimeve. Eshte vendosur 5% e vlerës totale të kontratës. Janë punime të pa parashikuara të cilat mund të ndodhin gjatë 4 viteve.

Punimet Emergjente janë përgatitur për të riparuar dëmtimet e rrugës se përfshire në kontratë, të cilat shkaktohen direkt nga fenomeni natyror i paparashikuar me pasoja të pallogaritshme që ndodhin si në zonën e rrugëve të projektit apo tjetërkund, por që gjithmonë kanë impakt direkt në rrugë. “Fenomeni Natyror i Paparashikuar” përfshin fenomenë të tilla si:

- Rreshje dhe erera/furtuna të forta që zgjasin gjatë,
- Rreshqitjet e përmasave të medha që e kanë zanafillen jashtë vijes se verdhe të rrugës,
- Përmytjet ku ujrat arrijnë nivelet me të larta se përmytjet që kanë ndodhur gjatë 10 viteve të fundit
- Dëmtime te veprave te artit nga rreshqitjet apo erozioni për shkak te rreshjeve te menjehereshme.
- Termetet që shkaktojnë dëmtime të renda të pronave përfshire shembjen e ndertesave.
- Dëmtim i nenstruktures (përfshi tabanin) ose mbistruktures se veprave te artit për shkak te kushteve te jashtezakonshme te motit.

Nuk përfshihen ketu dëmtime “normale”, sic janë rënia e pemëve në rrugë, erozione të vogla të rrugës dhe bankinat, dëmtime që shkaktohen aksidentet në trafik, bllokime nga rreshqitjet dhe

renia e borës në cfarëdo sasive; këto duhet të riparohen nga Kontraktori si pjese e detyrimeve të tij nën këtë kontratë.

Pa qënë të kufizuar, duhet një listë shembujsh me dëmtimet që kerkojnë Punime Emergjente:

- Shkatërrim tëresor i një tombinoje si rezultat i një dendesie të rralle shirash, që con në bllokim të trafikut në rrugë,
- Nderprerje e rrugës duke ndjekur bllokimin e kanaleve që gerryejnë deri në me shumë se 500 (peseqind) metër kubike të materialit rrugor për një seksion prej 500 metrash gjatësi apo me pak,
- Përmbytje e rrugës prej më shumë se një gjatësie prej 100 metrash, duke e përcaktuar mirë që kjo përmbytje e rrugës nuk vjen si pasojë e mangesirave në sistemin e drenazhimit apo të jetë pamjaftueshmëri e strukturave drenazhuese.

GRUPI I PUNËS