



FONDI SHQIPTAR
I ZHVILLIMIT

**SHËRBIME KONSULENCE PËR MBËSHTETJE TEKNIKE PËR
HARTIMIN E DOKUMENTAVE TEKNIKE PËR:**

“Ndërhyrje për përmirësimin e shtresave asfaltike, Rajoni 1 dhe 2 (Faza IV)”

Raporti Teknik



Shtator, 2024

KONSULENTI:



Porositësi:	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
Konsulenti:	Illyrian Consulting Engineers sh.p.k.
Objekti:	Shërbime konsulence për mbështetje teknike për hartimin e dokumentave teknike për: “Ndërhyrje për përmirësimin e shtresave asfaltike, Rajoni 1 dhe 2 (Faza IV)”
Titulli i Dokumentit:	Raporti Teknik
Faza e Projektit:	Projekt Idea Paraprake
Kodi i dokumentit:	ICE-361-P01-V01 02 03

Rish.	Qëllimi i Dorëzimit	Shënime	Data
00	Për miratim		11.09.2024

	KONSULENTI			POROSITËSI	
	Përgatiti:	Kontrolloi / Miratoi:	Firmosi:	Kontrolloi:	Miratoi:
Emri Firma:	Vasil Leka 	Olset Haxhiu			
Data:	11.09.2024	11.09.2024	30.08.2024		
Statusi i Dokumentit:	Përfundimtar	Kontrolluar	Miratur	Kontrolluar	Miratur

Tiranë 2024

Copyright © Illyrian Consulting Engineers

Të gjitha të drejtat janë të rezervuara përveç nëse është përmendur ndryshe në marrëveshje të përbashkët. Ky dokument ose pjesë të tij nuk mund të kopjohet ose riprodhohet pa leje nga “Illyrian Consulting Engineers”

PËRMBAJTJA

Përmbajtja	i
Lista e Tabelave	ii
Lista e Figurave	iii
1 Hyrje	1
2 Ndërhyrje për përmirësimin e shtresave asfaltike	2
2.1 Përshkrimi teknik i projektit dhe mënyra e ndërhyrjes:	2
2.2 Siguria në kantier (Perfshire Planin e Sigurisë e Kordinimit në Kantier (PSK), menaxhimin e trafikut dhe kontrollin)	6

LISTA E TABELAVE

[No table of figures entries found.](#)

LISTA E FIGURAVE

Figura 2-1: Profili tërthor tip A	2
Figura 2-2: Profili tërthor tip B	2
Figura 2-3: Profili tërthor tip C/1.....	3
Figura 2-4: Profili tërthor tip C	3
Figura 2-5: Profili tërthor tip D.....	4
Figura 2-6: Profili tërthor tip E	5
Figura 2-7: Profili tërthor tip F.....	5

1 HYRJE

Qëllimi kryesor projektit është rritja e cilësisë së jetës së komuniteteve që popullojnë në zonat urbane, lidhja e zonave turistike që kanë potencial për zhvillimin ekonomik dhe social. Ndërhyrjet do përmirësojnë qarkullimin e automjeteve, njerëzve dhe do të rrisë sigurinë e lëvizjes.

Nisur nga shqetësimi i përfaqësuesve të Njërive të Veteqeverisjes Vendore (NjVV) stafi i FSHZH ka hapur thirrjen për evidentimin në terren dhe projektimin të disa prej akseve rrugore, të cilat janë me problematikë për qarkullimin e automjeteve. Verifikimi në terren do të bëhet kryesisht për akset rrugore, të cilat lidhin zona turistike dhe që kanë potencial për zhvillimin e ekonomisë, kjo në përputhje dhe komplementare me programet e zhvillimit rajonal si programi për 100 fshatrat, etj.

Pas rikonjicionit në terren të këtyre akseve rrugore do të perzgjidhen segmentet në të cilat konstatohen demtime të shtresave rrugore, gjendja teknike e shtresave rrugore është jashtë standartit dhe lëvizja e automjeteve bëhet me vështirësi si dhe konsiderohen akse me prioritet nga NjVV për t'u rehabilituar.

Përfituesit do të jenë të gjitha Bashkitë në të cilat do të aplikohet ndërhyrja.

Objekti i punës do të jetë përcaktimi i tioplogjive të ndërhyrjeve, koston se përafërt të ndërtimit, raport dhe specifikime teknike për zera tip, duke paraqitur disa modele tip seksione asfaltike për çdo ndërhyrje të propozuar.

2 NDËRHJRJE PËR PËRMIRËSIMIN E SHTRESAVE ASFALTIKE

2.1 Përshkrimi teknik i projektit dhe mënyra e ndërhyrjes:

Ky projekt ka si qëllim të përmirësojë qarkullimin e automjeteve dhe të rrisë sigurinë e lëvizjes. Me anë të kësaj ndërhyrje rritet qëndrueshmëria e rrugës për një periudhë më afatgjatë, kundrejt një kostoje relativisht të ulët. Mënyra e ndërhyrjes për përmirësimin e shtresave rrugore do të realizohet në varësi të kushteve fizike dhe teknike të rrugës ekzistuese.

Parashikohet të ndërhyhet në disa kategori punimi, sipas profilave tip të përshkruar si më poshtë:

1. Profili Tip. "A": (Parashikohet në rastet kur shtresa ekzistuese asfaltike ka plasaritje të holla dhe në rastet kur është e konsumuar)

- Frezim shtresë asfalti me makineri $h=1-3\text{cm}$.
- Shtresë asfaltobetoni $t=3\text{cm}$ ose 4cm (sipas rastit).

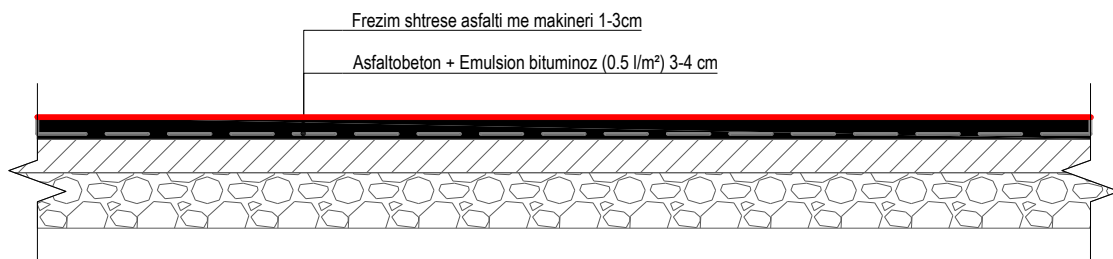


Figura 2-1: Profili tërthor tip A

Profili Tip. "B" (Parashikohet në rastet kur shtresa ekzistuese asfaltike ka plasaritje të holla deri në mesatare dhe kur ka disnivele të vogla në drejtimin gjatësor dhe në drejtimin tërthor)

- Frezim shtresë asfalti me makineri $h=1-3\text{cm}$.
- Profilim me binder t mes. $=3\text{cm}$.
- Shtresë asfaltobetoni $t=3\text{cm}$ ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

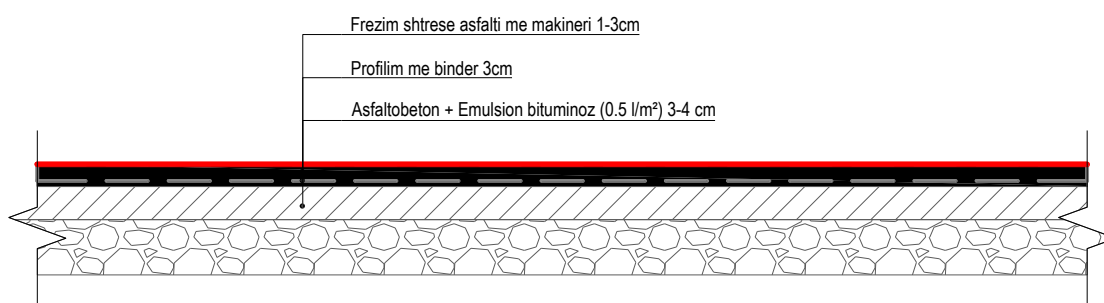


Figura 2-2: Profili tërthor tip B

2. Profili Tip. "C/1" (Parashikohet për rastet ku shtresa asfaltike ekzistuese ka plasaritje dhe çarje deri në kuotën e shtresës së stabilizantit por nuk ka çedime. Dëmtimet janë kryesisht vetëm të shtresës asfaltike në formë gropash dhe mund të jenë kryesisht në njërën anë d.m.th. majtas ose djathtas ose në dy anët njëkohësisht ose në disa raste në gjurmë të lokalizuara):

- Skarifim shtresë asfalti me makineri me trashësi deri në 10cm .

- Shtresë binder t=5cm ose 6cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)
- Shtresë asfaltobetonit t=3cm ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

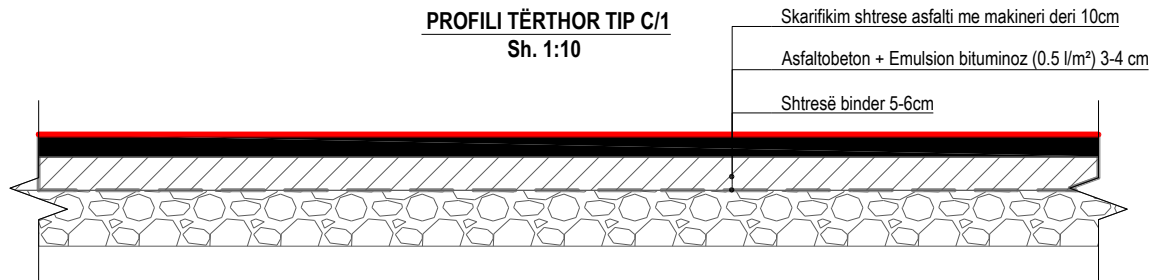


Figura 2-3: Profili tërthor tip C/1

3. **Profili Tip. "C"** (Parashikohet për rastet ku shtresa asfaltike ekzistuese ka plasaritje dhe çarje deri në kuotën e shtresës së stabilizantit dhe kur ka çedime të vogla. Kryesisht demtimet janë vetëm të shtresës asfaltike në formë gropëzimesh, ku ka mundësi asfalti. Gjithashtu, demtimet mund të jenë kryesisht në njërin anë d.m.th. majtas ose djathtas ose në dy anët njëkohësisht ose në disa raste në të gjithë gjerësinë e rrugës):

- Skarifikim shtresë asfalti me makineri deri në 10cm.
- Shtresë stabilizantit t=10cm
- Shtresë binder t=5cm ose 6cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)
- Shtresë asfaltobetonit t=3cm ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

*Shenim: Për rastin e degezimeve/rrugicave dhe rrugëve me fluks të ulet të qarkullimit si shtresa asfaltike do të përdoret zeri i punimeve: Shtresa asfalti mikse (binder+asfaltobeton) me zall lavatrice, 6cm, me makineri dhe ky do të emërtohet profili Tip C/2.

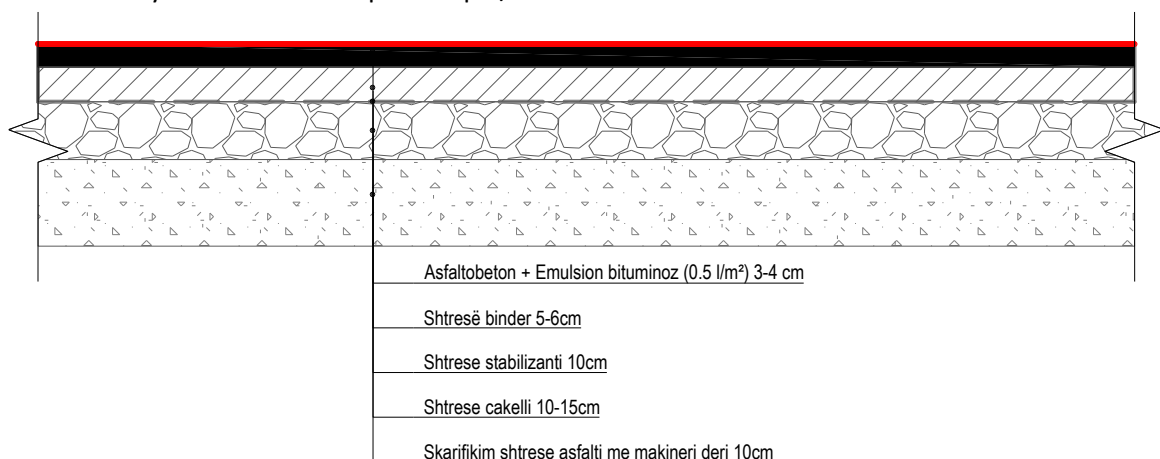


Figura 2-4: Profili tërthor tip C

4. **Profili Tip. "D"** (Parashikohet për rastet ku shtresa asfaltike ekzistuese ka çarje deri në thellësi dhe kur çedimet janë mesatare. Demtimet mund të jenë në njërin anë d.m.th. majtas ose djathtas ose në dy anët njëkohësisht ose në disa raste në të gjithë gjerësinë e rrugës).

- Skarifikim shtresë asfalti me makineri h=10cm.
- Shtresë çakëlli t=10/15cm
- Shtresë stabilizantit t=10cm
- Shtresë binderit t=5cm ose 6cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

- Shtresë asfaltobetoni $t=3\text{cm}$ ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

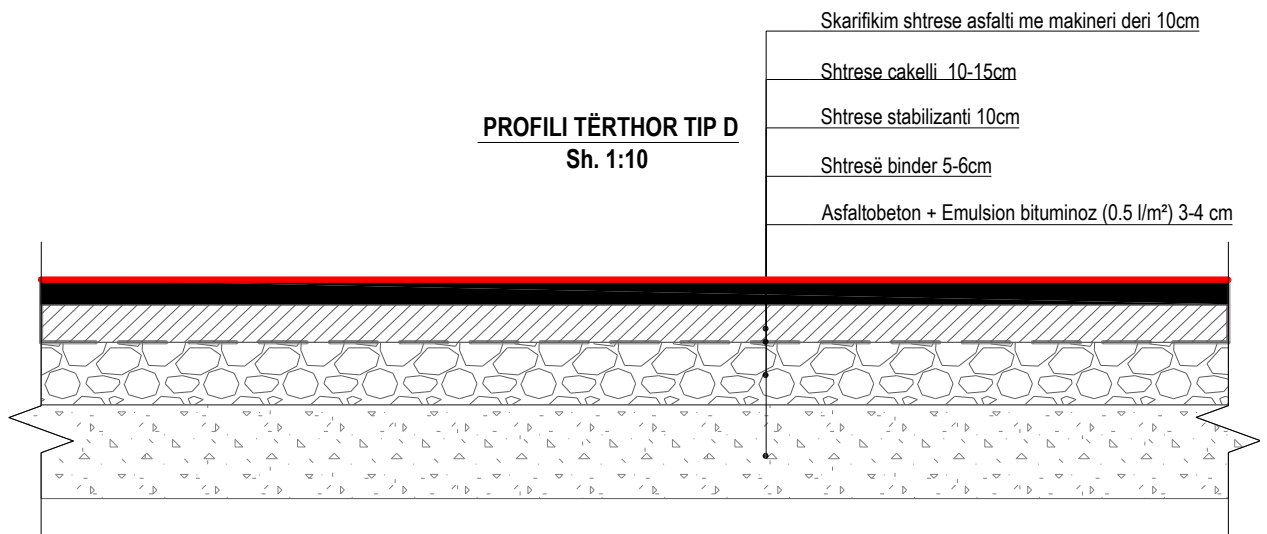


Figura 2-5: Profili tërthor tip D

*Shenim: Per rastin e degezimeve/rrugicave dhe rrugëve me fluks të ulet të qarkullimit si shtrese asfaltike do të përdoret zeri i punimeve: *Shtrese asfalti mikse (binder+asfaltobetoni) me zall lavatrice, 6cm, me makineri dhe ky do të emërtohet profili Tip D/1.*

5. **Profili Tip. "E"** (Parashikohet për rastet ku shtresa asfaltike ekzistuese ka çarje deri në thellësi dhe kur çëdimet dhe deformimet e trupit të rrugës janë të konsiderueshme. Dëmtimet mund të jenë në njërin anë d.m.th. majtas ose djathtas ose në dy anët njëkohësisht ose në disa raste në të gjithë gjerësinë e rrugës).
 - Skarifikim shtresë asfalti me makineri $h=10\text{cm}$.
 - Shtresë çakëlli $t=2 \times 10/15\text{cm}$
 - Shtresë stabilizanti $t=10\text{cm}$
 - Shtresë binder $t=5\text{cm}$ ose 6cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)
 - Shtresë asfaltobetoni $t=3\text{cm}$ ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

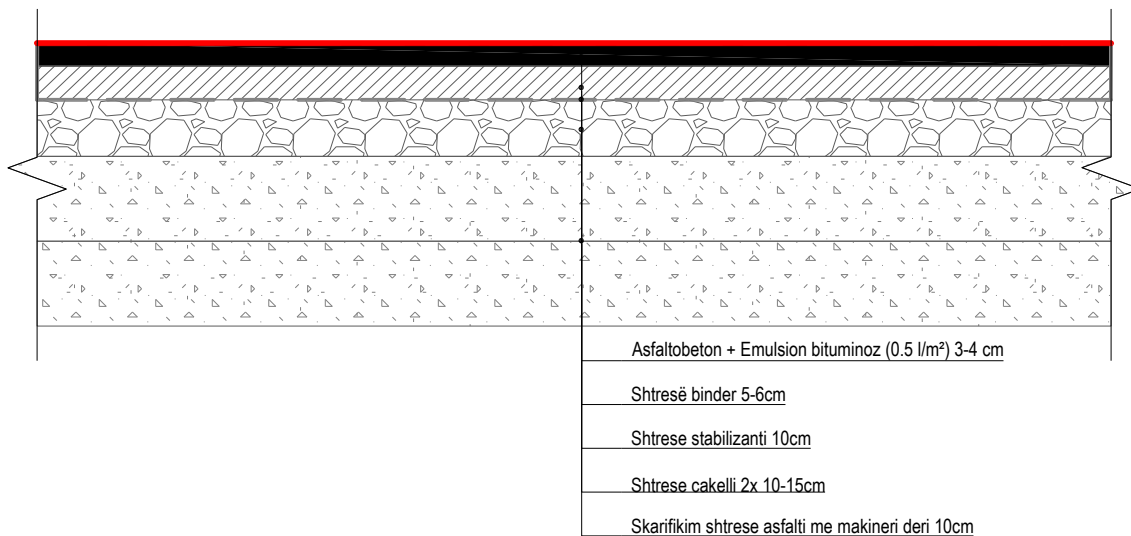


Figura 2-6: Profili tërthor tip E

*Shenim: Per rastin e degezimeve/rrugicave dhe rrugëve me fluks të ulet të qarkullimit si shtrese asfaltike do të përdoret zeri i punimeve: *Shtrese asfalti mikse (binder+asfaltobeton) me zall lavatrice, 6cm, me makineri* dhe ky do të emërtohet profili Tip E/1.

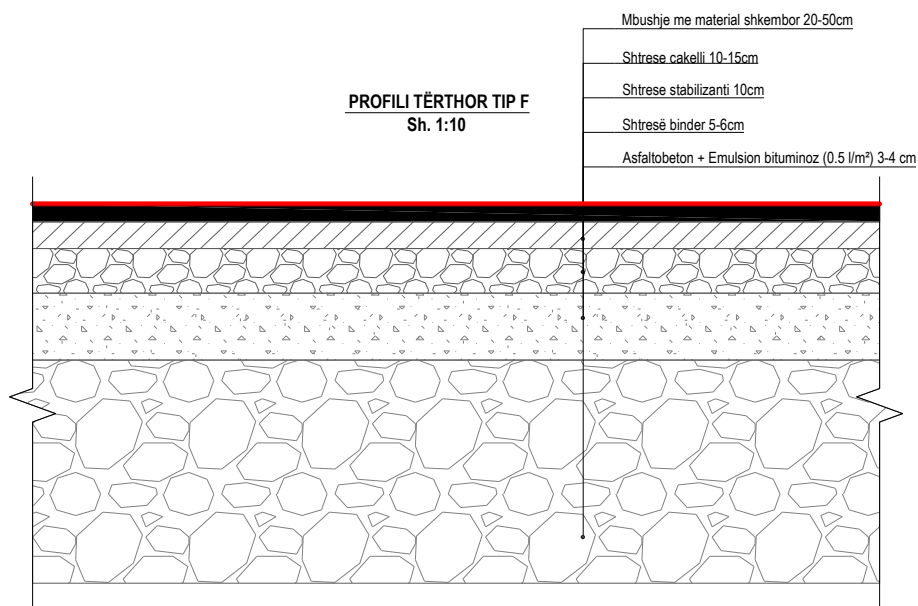


Figura 2-7: Profili tërthor tip F

6. **Profili Tip. "F"** (Parashikohet për rastet kur shtresat rrugore janë të dëmtuara totalisht dhe në raste të veçanta parashikohet të zbatohet për zgjerimin e rrugës në një rënë anë d.m.th. majtas ose djathtas. Gjithashtu, ky detaj parashikohet të zbatohet për ndërtimin e vendndërrimeve në rastet kur gjerësia e rrugës ekzistuese është e vogël).

- Mbushje me material shkëmbor, pra ndërtim kasonete për zgjerim rrugë t=20-50cm
- Shtresë çakëlli t=10/15cm
- Shtresë stabilizanti t=10cm
- Shtresë binder t=5cm ose 6cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

- Shtresë asfaltobetoni t=3cm ose 4cm (sipas rastit të kategorisë së rrugës që do të ndërhyhet)

*Shenim: Per rastin e degezimeve/rrugicave dhe rrugeve me fluks te ulet te qarkullimit si shtrese asfaltike do te perdoret zeri i punimeve: *Shtrese asfalti mikse (binder+asfaltobeton) me zall lavatrice, 6cm, me makineri* dhe ky do te emertohet profili Tip F/1.

Ndërhyrjet për riparimet pjesore duhen realizuar duke bërë prerjen e shtresave rrugore ekzistuese në mënyrë të shkallëzuar sipas detajve teknike të zbatimit për secilën tip ndërhyrje (Tipi. C/1 , C , D , E ,F . Përveç ndërhyrjeve për riparimin e shtresave rrugore, ky projekt parashikon gjithashtu edhe disa ndërhyrje të vogla për realizimin e kullimit të ujërave në zonat e banura dhe segmentet që kanë pjerrësi të madhe gjatësore. Keto punime parashikohen të ndërtohen me beton C20/25 dhe konkretisht për ndërtimin e kunetave + bordurave, veshjeve me beton të kanaleve, mure të vogla kufizuese etj. Gjithashtu do te berdoren tuba celiku me dimensione te ndryshme per kalimin e ujerave te bardha terthor rruges.

Ky projekt parashikon edhe gërmimin për pastrimin dhe ribërjen sipas rastit të kanaleve anësore kulluese dhe realizimin e bankinave. Gjithashtu janë paraqitur edhe detajet për tombino rrethore 800 dhe 1000 mm të cilat do të perdoren nëse do të jetë e nevojshme.

Në preventivin bashkengjitur janë dhene zërat e punimeve që parashikohen për ndërhyrjet

2.2 Siguria në kantier (Perfshire Planin e Sigurisë e Kordinimit në Kantier (PSK), menaxhimin e trafikut dhe kontrollin)

Siguria dhe shëndeti në punë ka të bëjë me garantimin e sigurisë dhe mbrojtjes të shëndetit të punëmarrësve, nëpërmjet parandalimit të rreziqeve profesionale, eliminimit të faktorëve që përbëjnë rrezik dhe aksident, informimin, konsultimin, pjesëmarrjen e balancuar si dhe trajnimin e formimin e punëmarrësve e përfaqësuesve të punëmarrësve në përputhje me legjislacionin përkatës.

Kjo rubrike eshte parashikuar ne preventiv si zë më vete edhe si pasoje e neglizhences se punemarresve gjate zbatimit te punimeve ndertimore ne kontrata te ndryshme dhe mosrespektimi i vlerave dhe detyrimeve ligjore për sigurinë.

"Siguria ne kantier" sherben per përmirësimin e kushteve të punës së punëmarrësve, në mënyrë që të zvogëlohen aksidentet në punë, sëmundjet profesionale dhe të përmbushen të drejtat e punëmarrësve për punë të denjë të krahasueshme me vendet e tjera të BE-së.

Kjo rubrike bazohet ne Vendimin Nr. 216, datë 13.4.2023 "Për krijimin dhe funksionimin e sistemit të integruar për informatizimin e manualit të çmimeve për zërat e punimeve në ndërtim" (Neni 13, Pika 3).

Fondi i veçantë për këtë rubrike përlllogaritet në përputhje me madhësinë e projektit që do të realizohet dhe parashikohet shprehur ne vlerë, në masën jo më pak se 3% e fondit limit. Ofertuesi nuk duhet të plotësojë formularin e ofertës nën vlerën minimale. Kjo vlerë minimale shërben për zbatimin e masave për sigurinë në kantier, në zbatim të Vendimit nr. 312, datë 5.5.2010, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullores për sigurinë në kantier", Aneksi VI "Permbajtja minimale e planit te sigurise ne kantieret e perkoheshme e te levizeshme".

Autoriteti Kontraktor bën likujdimin e vlerës së sipërcituar për sigurinë në kantier në cdo situacion respektiv referuar peshës korresponduese te realizimit te punimeve, kjo e shoqëruar me (i) raportin PSK (referuar përmbajtjes minimale të PSK) hartuar nga Kontraktori e (ii) Mbikqyresi i punimeve dhe (iii) i monitoruar e miratuar nga specialistët e HSE (Health, Safety and Environment) të autoritetit kontraktor.

Theksohet se, nëse nga monitorimi i specialistëve të HSE dhe/apo Mbikqyresit të punimeve rezulton se nuk janë zbatuar masat e sigurisë në kantier (kjo nënkupton edhe nëse ka një shkelje të vetme) përveç

masave penalizuese referuar KPK dhe KVK të kontratës, vlera korresponduese për këtë rubrikë nuk do të paguhet për situacionin respektiv referues.

Vendodhja e objektit

Ky projekt është planifikuar të realizohet ne rajonet 1 & 2.

Bazuar në kërkesat e Njësive të Qeverisjes Vendore (NjVV) do te përgatitet një listë paraprake per akset/segmentet rrugore për të gjithë territorin e Rajonit 1&2, në të cilat parashikohet të ndërhyhet për përmirësimin e shtresave.

Impakti i investimit

- Përmirësim i aksesit dhe funksioneve të rrugëve rajonale e lokale me kosto të ulët investimi.
- Përmirësim i cilësisë së jetës së banorëve të zonës.
- Përmirësim i shërbimeve komunitare.
- Përmirësim i sigurisë së lëvizjes.
- Rritje e qëndrueshmërisë së rrugës për një periudhë më afatgjatë, kundrejt një kostoje relativisht të ulët.

