REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI PORTUAL DURRËS

FORMULARI I TERMAVE TË REFERENCËS

HYRJE

Porti i Durrësit ndodhet në pjesën jug-perëndimore të Qytetit të Durrësit në skajin verior të Gjirit të Durrësit. Pozicioni i saj gjeografik e bën Portin e Durrësit më të madhin port në Shqipëri dhe një nga më të mëdhenjtë ndër portet e Detit Adriatik dhe Jon.

Infrastruktura operacionale e portit konsiston në 11 kalata me një thellësi prej 7.5 m deri 11.5 m. Mallrat që përpunohen në këto kalata janë Konteinerë, Ro/Ro, Ngarkesa rifuxho dhe të Paketuara. Porti gjithashtu përpunon një numër të madh pasagjerësh.

Porti i Durrësit sot eshte i organizuar nga ana operacionale ne 4 terminale: Terminali Lindor, Terminali i Trageteve, Terminali i Kontejnereve, Terminali Perendimor. Tre te paret sot operohen nga kompani koncensionare private, ndersa i fundit eshte ende nen administrimin e Autoritetit Portual.

Ne perpjekje per te qene koherent me kerkesat ne rritje per transportin detar ne vend dhe rajon, Autoriteti Portual ka kryer mjaft investime ne struktura kalatash sheshe perpunimi dhe infrastrukture rrugore.

PERSHKRIMI I SHERBIMET TE KERKUARA

Veshtrim i Pergjithshem

Strukturat fleksibël, si ato portuale, nga pikëpamja tipologjike konsistojnë nga mbivendosja e shtresave të materialesh me natyrë të ndryshme dhe karakteristika të ndryshme mekanike, pra: themeli, bazamenti dhe shtresa sipërfaqësore. Dihet që një superstrukturë vështirë që arrin në limite e saj dhe rrezikon pikën e thyerjes kritike të kapacitetit mbajtës për shkak të ngarkesave që ushtrohen mbi të, përkundrazi, mund të vërehet një përkeqësim i ngadaltë, progresiv me kalimin e kohës, i lidhur me karakteristikat e materialeve, përsëritja e ngarkesave dhe kushteve mjedisore. Prandaj, vlerësimi i kapacitetit mbajtës nuk do të thotë vlerësim i veprimit të ngarkesave që çon në shembjen e strukturës, por duhet të vlerësoj nevojat strukturore me qëllim që të shmanget, para

një kohe të caktuar, një përkeqësim të papranueshëm i një fenomeni që mund të kompromotojë funksionalitetin dhe të ndikojë në sigurinë operacionale.

Kalata Nr. 1

Kalata Nr.1 eshte vendosur mbas kalates nr. 0, nga hyrja e anijeve ne port ne drejtim portit. Duke filluar nga qoshja e kalates nr.0 kalata nr.1 perdoret per policine dhe antikontrabanden shqiptare. Seksioni tjeter i kalates perdoret per perpunimin e anijeve tregtare ne Terminalin Perendimor. Ne kete kalate kryesisht jane perpunuar mallra rifuxho.

Kalata eshte ndertuar ne vitin 1972 dhe ne vitin 1994 eshte bere rikonstruksioni i shesheve mbas kalates. Me nje kontrate qe mbulonte kalatat 1-4, 7 dhe 8. Me perfundimin e kesaj kontrate ndertimi, niveli i soletes eshte ngritur si rezultat i shtreses se se betonit qe eshte derdhur per riparimin e shtreses se siperme, duke ruajtur te njejten solete. Njelloj si ne kalaten nr.0 edhe kjo kalate perbehet nga nje solete me trare te mbeshtetura mbi pilota.

Karakteristikat kryesore te kalates jane shprehur ne tabelen e meposhteme.

Gjatesia:	178.5 m	Kapac. Mbajtes sipas projektit:	4 ton/m^2
Thellesia sipas projektit:	7.35 m	Thellesia faktike:	7.35 m

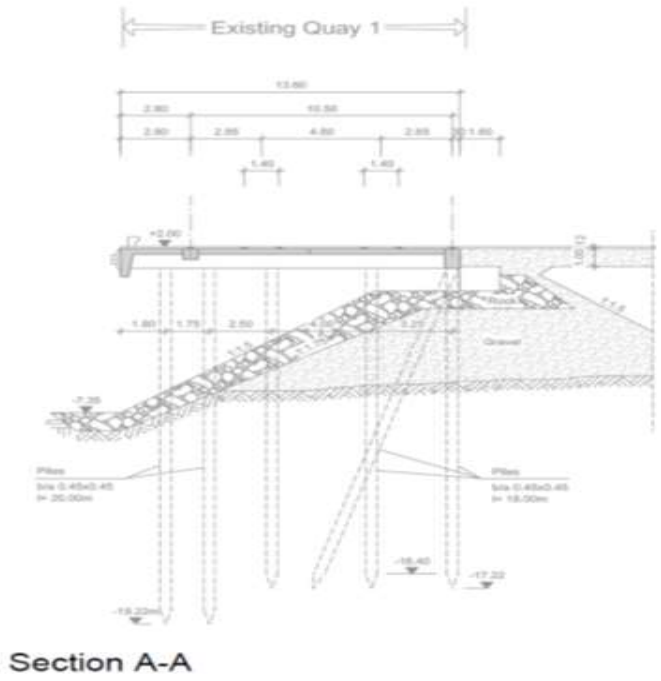
Gjeresia e sheshit mbas kalates eshte rreth 124ml.

Ne pergjithesi kalata duket se eshte ne kushte te pranueshme megjithese ka disa plasaritje. Trau ballor i kalates eshte demtuar vende vende dhe jane ekspozuar shufrat e hekurit te cilat kane filluar te korodohen. Pjesa e mbrapme e kalates ka pesuar cedime dhe shinat e vincit jane ngritur disa centimeter per t'u niveluar.

Per mbrojteset nga goditjet (paraurtat) jane perdorur kapertona Kamionash te cilat jane varur mbi kalune njelloj si ne kalaten nr. 1. Ekzistojne kalune 75 toneshe te vensura te rinj vitet e fundit nga APD. Mbi kalate jane dhe linjat hekurudhore por qe nuk jane te lidhura me rrjetin hekurudhor sepse kane shkeputje ne hyrje te portit. Qysh kur eshte ndertuar kalata nuk ka pasur asnje mirembajtje nen kalate keshtu qe shtresa mbrojtese e betonit ka rene ne shume vende dhe ka shkaktuar zbulimin e hekurit i cili eshte komplet i ndryshkur.

Seksioni terthor i projektit te rikonstruksionit te kalates nr.1 dhene nga TECHNITAL – SOGREAH ne v.1998.- Nepermjet shtimit te disa pilotave te derdhura dhe rikonstruksionit te trareve dhe soletes.

Detajet konstruktive të kalatës:



Kalata Nr.2

Kalata Nr.2 eshte e vendosur mbas kalates Nr.1 ne brendesi te portit. Kalata eshte perdoret per perpunimin e mallrave te pergjithshme dhe per drithra keto te fundit ngarkohen direkt ne kamion. Kalata eshte ndertuar ne vitet 1949 – 1951 dhe ka pasur nje rikonstruksion ne vitin 1994. Pjeserisht struktura e kalates eshte perbere nga soleta me trare te vendosura mbi pilota. Soleta traret dhe pilotat jane teresisht betonarme. Pjesa tjeter (prane kalates nr 3) eshte e perbere nga nje mur ballor i perbere nga palankola betonarme i kombinuar me solete me trare dhe pilota ne brendesi.

Karakteristikat kryesore te kalates nr.1 jane dhene ne tabelen e meposhtme.

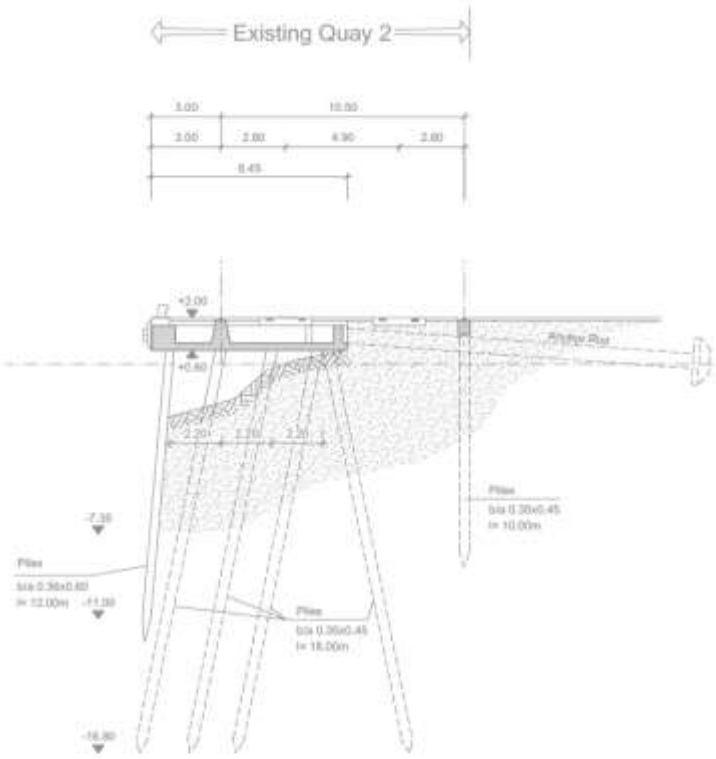
Gjatesia:	292.2 m	Kapaciteti mbajtes i projektuar:	4 ton/m^2
Thellesia e projektuar:	7.35	Thellesia faktike:	7.35

Pjesa e siperme e kalates duket qe eshte ne kushte te mjaftueshme per shfrytezim. Gjithashtu verehen zbulime dhe korrodim te shufrave te hekurit qe ju ka rene shtresa mbrojtese e betonit. Ne traun ballor verehen disa shenja te shkeputjes nga palankolat (muri ballor). Rreth 3 m nen nivelin e kalates gjithashtu verehen zbulime dhe korodime te hekurit. Megjithese palankolat jane nga ndertimet me te vjetra te portit ato duken se jane ne gjendje te mire panvaresisht nga nje plasaritje qe duket nga siper. Palankolat jane te lidhura mire me traun ballor pa pasur ndonje demtim serioz. Shtresa e prapme e kalates eshte nje shtrese betoni e cila duket se ka disa demtime prane shinave te vincit. Ky demtim duket qe ka ardhur nga perdorimi i rende i vincit gjate perpunimit te mallit

duke e leshuar griffin ne toke pa kujdes. Per mbrojesen nga goditjet e anijeve (fender) jane perdorur kapertona kamionash te varura mbi kalunet e kalates. Ekzistojne kalune 75 toneshe te vensoura te rinj vitet e fundit nga APD. Kalata Nr.2 eshte e pajisur me shkalle siguri te vendosur vitet e

fundit. Ndermjet shinave te vincit ndodhen dhe shinat e hekurudhes por qe nuk kane lidhje me rjetin hekurudhor jashte portit. Shkeputja eshte ne hyrje te portit. Kalata nr.2 ashtu si dhe kalata nr.1 eshte ne kushte shume te veshtira. Meqenese asnjehere nuk i eshte bere riparim ne pjesen e poshtme te soletes dhe trareve, ne shume vende ka rene shtresa mbrojtese e betonit dhe hekuri ka filluar te korodohet.

Detajet konstruktive të kalatës:



Section B-B

Kalata Nr. 4

Kalata nr.4 eshte perpendikular me kalaten nr. 3. Kalata perdoret per mallra te pergjithshme dhe ne te shkuaren ka qene perdorur per importin e qymyreve dhe te koksit. Kalata eshte ndertuar ne vitin 1949-51 dhe konsiston ne nje solete me trare mbeshtetur pjeserisht mbi pilota dhe pjeserisht mbi pilota dhe palankola. Gjeresia e sheshit mbrapa kalates varion nga 120-154ml.

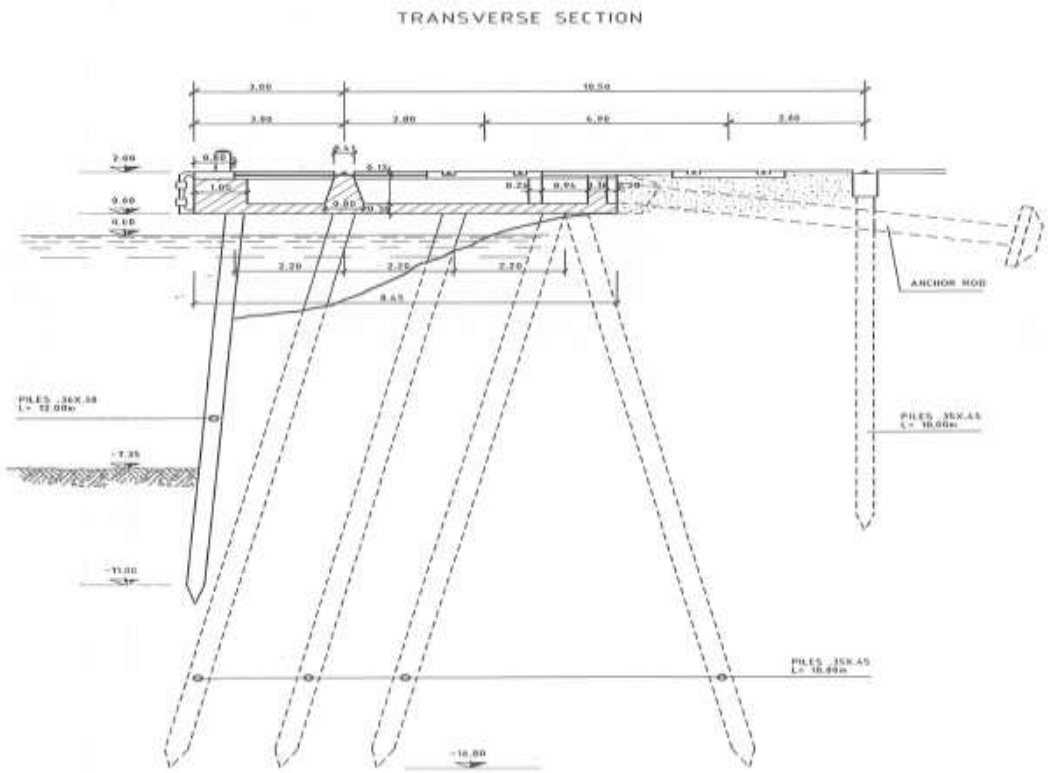
Karakteristikat kryesore te kalates jane dhene ne tabelen e meposhteme:

Gjatesia:	173.8 m	Kapaciteti mbajtes:	4 tons/m^2
Thellesia e proj.:	CD- 7.35m	Thellesia faktike.:	CD- 7.1 m

pare nga siper kalata duket qe eshte ne gjendje per tu perdorur. Nga ana e detit trau ballor duket qe eshte i demtuar ne shume vende dhe ka dale hekuri dhe eshte i koroduar. Shtresa mbrapa kalates eshte rikostruktuar ne vitin 1994 dhe duket qe eshte ne kushte te mira. Ekzistojne kalune 75 toneshe te vensura te rinj vitet e fundit nga APD. Kalata Nr.4 eshte e pajisur me shkalle siguri te vendosur vitet e fundit. Mbi kalate jane dhe linjat hekurudhore por qe nuk jane te lidhura me rrjetin hekurudhor sepse kane shkeputje ne hyrje te portit. Njelloj si ne kalatat 1 dhe 2 mbi kalate jane shinat e vincave dhe ndermjet tyre shinat e hekurudhes, por qe ashtu si ne kalatat e e tjera linja hekurudhore eshte e nderprere ne hyrje te portit.

Struktura ekzistuese konsiston ne palankola betonarme ne formen e nje muri ballor qe shtrihen gjate gjithe gjatesise. Ngarkesat e vincave dhe gjithe pjesa e siperme jane te mbeshtetura mbi nje rrjete pilotash te parapregatitura (4 pilota per cdo rrjesht me distance 2.5m aks – aks dhe te lidhura me trare gjatesore dhe terthore. Shina e mbrapme e vincit eshte mbeshtetur mbi nje tra metalik dhe mbi pilota 3ml distance nga njera tjetra. Forcat horizontale qe vijne nga goditjet apo terheqjet e anijeve perballohen nga ankora qe e transmetojne ne toke mbas kalates si dhe nga pilotat e pjereta. Eshte bere nje inspektim i pjesshem i pilave ne koke eshte bere keshtu qe aftesia mbajtese e tyre mbatet e panjohur. Gjithsesi ashtu si dhe ne kalatat e tjera korodimi i hekurit duhet te kete ndodhur edhe ketu.

Detajet konstruktive të kalatës:



Kalata Nr. 5

Shtrihet nga pjesa jugore e portit ne drejtim te terminalit te trageteve (perpara ndertesave administrative). Kalata nr.5 eshte perdorur per importin e drithrave e per kete arsye ka qene e pajisur me 5 sillosa te cilat jane spostuar ne sheshin pas kalates 2. Tani perdoret per perpunimi e zhavorri nen te. Pilotat jane vertikale dhe forcat

horizontale transmetohen ne toke nepermjet nje mur ankorazhi. Gjeresia e sheshit mbas kalates eshte rreth 140ml.

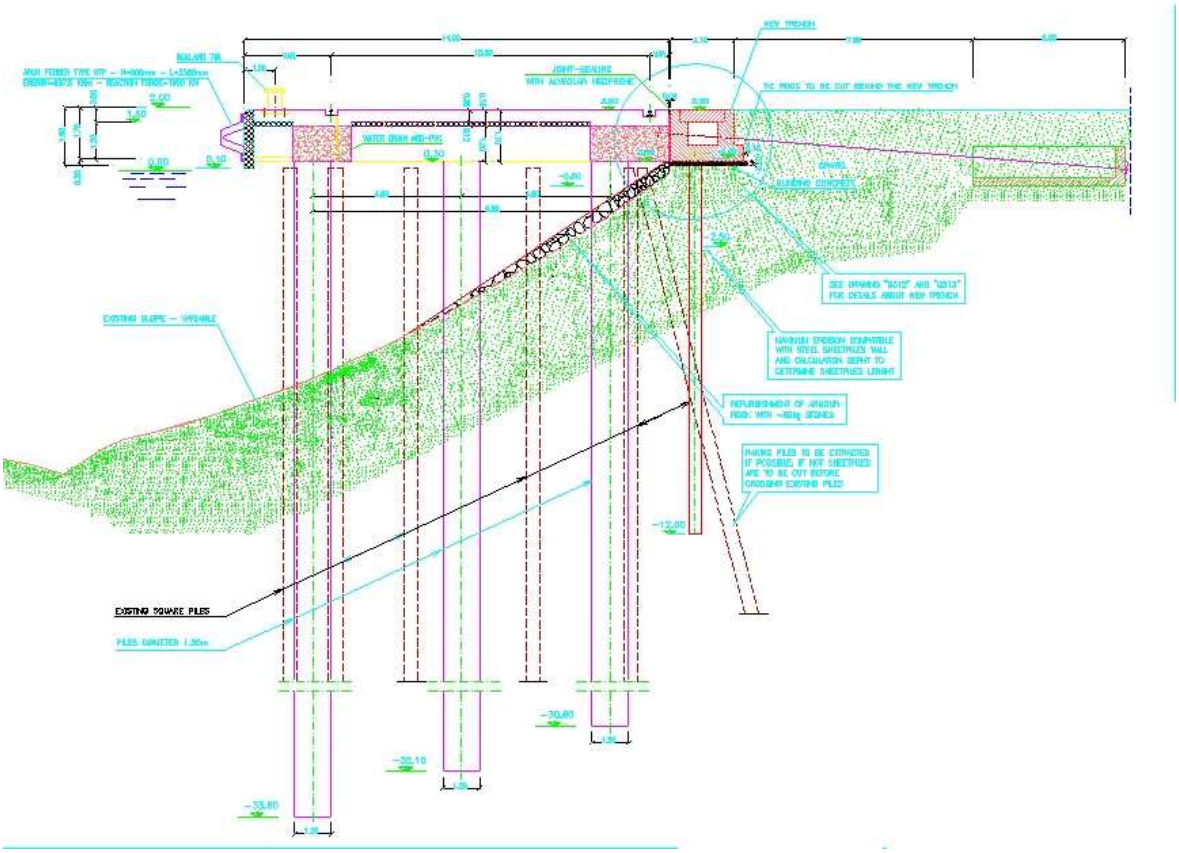
Karakteristikat kryesore te kalates jepen ne tabelen e meposhtme:

Gjatësia	235.9 m	Kapaciteti mbajtës sipas projektit	4 ton/m^2
Thellësia e projektuar	9.85 m	Thellësia faktike	7.5-8m

Pjesa e siperme e kalates eshte ne kushte te mira. Trau ballor eshte i ri por gjithsesi mund te shihet ndonje e plasaritur qe mund te kete lidhje me kontaktet e anijes me kalaten. Ne disa vende duket

qe dardhat e kicit te anijes te kene goditur kalaten. Shtresa e betonit mbrapa kalates duket qe eshte ne gjendje te mire.

Detajet konstruktive të kalatës:



Kalata Nr. 6

Kalata nr.6 eshte pas kalates nr 5. Kalata nr.6 eshte pjesë e terminalit të kontejnerëve. Per kete arsye kalata dhe sheshi jane te ndara nga pjesa tjeter e portit me nje mur/gardh. Kontaineret jane te rreshtuar e stivosur brenda sheshit.

Kalata eshte ndertuar ne vitin 1966 dhe eshte rikostruktuar ne vitin 1999-2000. Kalatat 5 dhe 6 jane konstruksion b/arme me soleta me trare te mbeshtetura mbi 3 radhe pilotash me 1200mm diameter secila dhe je skarpate mbrojtese zhavorri nen te. Pilotat jane vertikale dhe forcat horizontale transmetohen ne toke nepermjet nje mur ankorazhi.Gjeresia e sheshit mbas kalates eshte rreth 140ml.

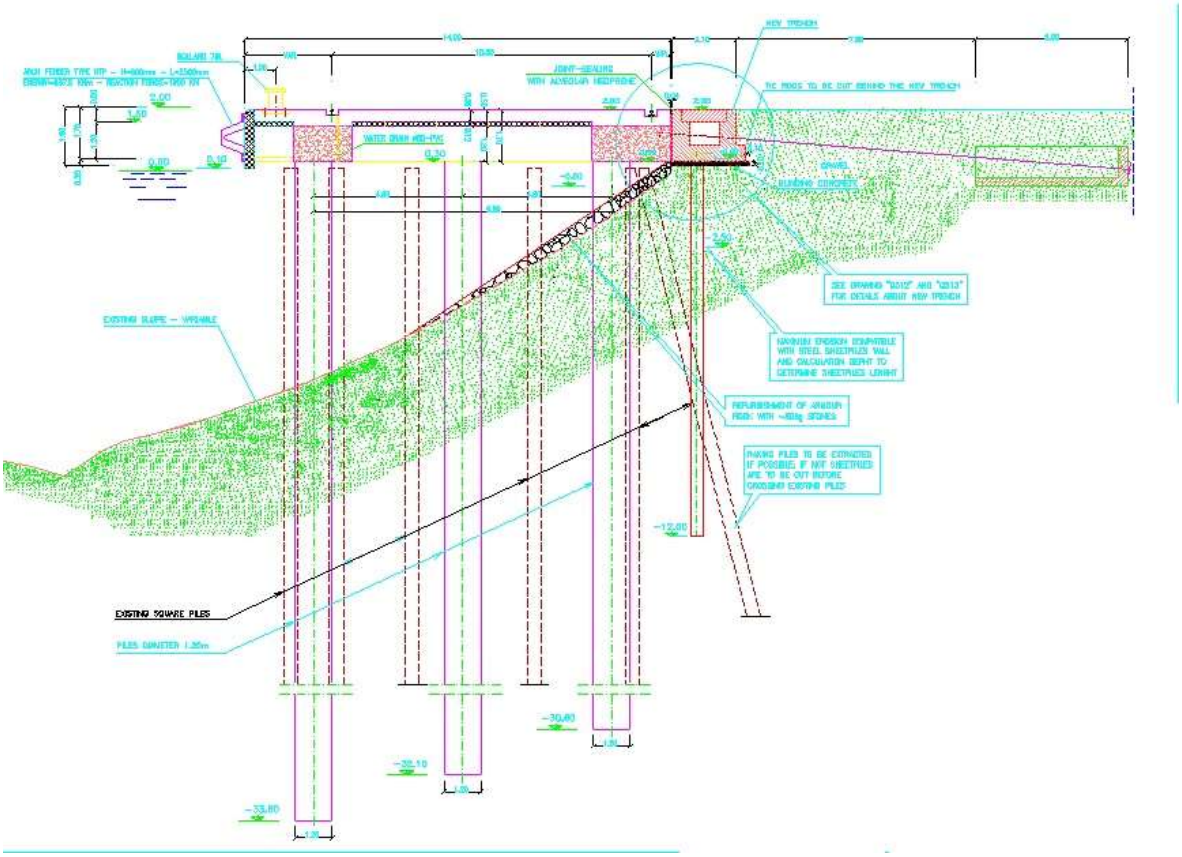
Karakteristikat kryesore te kalates jepen ne tabelen e meposhtme:

Gjatësia	332.5 m	Kapaciteti mbajtës sipas projektit	4 ton/m^2

Thellësia e projektuar	9.85 m	Thellësia faktike	7.5-8m

Pjesa e siperme e kalates eshte ne kushte te mira. Trau ballor eshte i ri por gjithsesi mund te shihet ndonje e plasaritur qe mund te kete lidhje me kontaktet e anijes me kalaten. Ne disa vende duket qe dardhat e kicit te anijes te kene goditur kalaten. Shtresa e betonit mbrapa kalates duket qe eshte ne gjendje te mire.

Detajet konstruktive të kalatës:



Më shumë detaje në lidhje me projektet konstruktive, Operatorit ekonomik do I vihen në dispozicion nga Autoriteri Kontraktor mbas lidhjes së kontratës.

QËLLIMI I SHERBIMIT TË KËRKUAR

Qëllimi i shërbimit konsiston në vlerësimin e kapacitetit mbajtës së kalatave dhe shesheve që ndodhen mbas tyre. Me kapacitetit mbajtës kuptohet mesha maksimale me të cilën mund të ngarkohet kalata në ton/m^2 pa cënuar funksionalitetit strukturor të saj. Për ketë qëllim Operatori Ekonomik është i detyruar të bëj investigime nën ujore për të vertëtuar vizualisht qëndjen

eksistuese të strukturave nën nivelin e detit. Investigimet (foto dhe video) duhet ti bashkëlidhen raportit final që do i dorëzohet Autoritetit Kontraktor.

Përvec investigimeve vizuale është e nevojshme marrja e kompionëve/karrotave si të hekurit ashtu edhe të betonit të cilët duhet ti nënshtrohen testeve laboratotike sipas standarteve të testimit me Laborator Testues të akredituar nga Drejtoria e Përgjithshme e Akreditimit për kryerjen e testeve në përputhje me standartet Shqipëtare ose Ndërkombëtare.

Paraprakisht për operacionet e marrjes së mostrave, është e nevojshme të kryhet një rilevim i saktë shtresës me beton mbulues me qëllim që të identifikohen të gjitha pjesët përbërëse të armaturës me qëllim që të shmanget prerja e shufrave të hekurit gjatë operacioneve të karrotazhit. Në rast se do të kishte prerje të shufra ptë hekurit që përbëjnë arnaturën, përveç uljes së cilësisë së karrotës së marrë, mund të ketë edhe probleme gjatë nxjerrjes (nëse shufra e armaturës është paralele me drejtimin e nxjerrjes së karrotës).

Pasi të ketë identifikuar zonën e shpimit operatori, duhet të përcaktohet raporti midis gjatësisë dhe diametrit të kampionit (që do të vendoset i barabartë me 2 nëse rezultati i testit të kompresimit do të krahasohet me një rezistencë cilindrike ose i barabartë me 1 nëse rezultati do të të krahasohet me një rezistencë kubike). Gjithmonë përpara operacioneve të marrjes së mostrave të betonit, duhet të merret parasysh ndikimi i madhësisë së agregatit dhe diametrit të bërthamës në rezistencën në shtypje.

- Diametri i karrotave është më i madh se të paktën trefishi i diametrit maksimal të agregateve (normalisht jo më pak se 100 mm);

- karrotat e marra dhe të destinuara për teste laboratorike nuk përmbajnë pjesë të shufrave përforcuese; Prandaj është thelbësore, përpara nxjerrjes, të kryhet një test pakometrik që identifikon saktë pozicionin e shufrave brenda konglomeratit në mënyrë që të shmanget prerja e tyre;

- për çdo zonë testimi merret një grup statistikor i përbërë nga të paktën tre karrota për të garantuar një vlerësim të besueshëm të karakteristikave të rezistencës të hetuara;

- raporti ndërmjet gjatësisë dhe diametrit të mostrave/karrotave është i barabartë me 2 ose në çdo rast më i madh se 1 dhe më i vogël se 2;

- Është e rëndësishme të shmanget që karrotazhet t'i nënshtrohen tharjes me ajër si gjatë grumbullimit ashtu edhe në fazën e depozitimit pasues në pritje të thyerjes;

- gjatë hartimit të sipërfaqes së marrjes së mostrave, duhet të kihet parasysh se forca e betonit varet nga pozicioni i derdhjes;

- kampioni që i nënshtrohet testit të ngjeshjes tregon rrafshin dhe ortogonalitet të përsosur të sipërfaqeve mbajtëse dhe gjatë prerjes për këtë qëllim, kampioni mbetet i patrazuar.

Afati i lëvrimit të shërbimit 45 ditë nga lidhja e kontratës.

Operatori ekonomik në fund të shërbimit duhet të dorëzoj pranë Autoriteti Kontraktor materialin e plotë që është përdorur për të bërë vlerësimin final. Raporti përfudimtar duhet të përfshihen të gjitha pamjet vizive (fot dhe video) për secilën nga kalata dhe sheshet të shoqëruar me testet laboratorike (beton dhe hekur) për secilin kampion/karrotë të marre. Pikat e karrotazhit duhet të identifikohen me koordinata. OE duhet të identifikoj qartë vlerën maksimale që mund të ushtrohet mbi sipërfaqen e kalatës dhe shesheve.

I gjithe materiali duhet ti dorëzohet autoritetit kontraktor në tre hardcopy dhe 3 CD.