

1 HYRJE

Situata aktuale ne vend

Shqipëria ndodhet ne jug-lindje te Europes dhe ka siperfaqe 28,748 km², duke u kufizuar nga Mali I Zi dhe Kosova ne veri, ish Jugosllavia dhe Republika e Maqedonise ne lindje dhe Greqia ne jug. Shqipëria shtrihet ne brigjet lindore te detit Adriatik, perballe me Italine.

Gjatesia e pergjithshme e kufirit shqiptar eshte rreth 1.094 km. Kufijte tokesore, detare, liqenore dhe lumore jane perkatesisht :657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare ka gjatesi 427 km, ku 273 km i perkasin bregdetit te Adriatikut dhe 154 km bregdetit Jonian.

Vendi ka nje popullsi afersisht 2.895.947 banore prej te cileve mbi rreth 800,000 jetojne ne kryeqytet. Rreth 70% e Shqiperise eshte malore dhe pjesa tjeter fushore dhe kodrinore. Rajoni bregdetar ka nje klime te bute, por ne brendesi, sidomos ne veri, klima karakterizohet nga dimri i ashper dhe vera e nxehte.

Shqipëria mbetet nje vend ne zhvillim brenda Europes dhe si e tille po perballet me sfiden e zhvillimit te infrastruktures. Investimet ne transport filluan ne shkalle shume te gjere kryesisht ne fund te viteve 90'. Migrimi kaotik i popullsise drejt kryeqytetit solli si rezultat nje infrastrukture dhe sherbim publik te mbingarkuar. Ne kete kontekst ne Shqiperi jane implementuar dhe vazhdojne te implementohen programe te gjera per permiresimin dhe zgjerimin e infrastruktures, qe perfshin nje numer te madh projektesh ndertimisi Korridorit Veri – Jug dhe Lindje - Perendim.

Pozicioni gjeografik i Shqiperise e ben ate korridor trafiku potencial per rajonin e Ballkanit.

Ne Shqiperi operon:

- **Transporti ajror civil nderkombetar:** forma me e pershtatshme per te hyre ne Shqiperi eshte nga ajri nepermjet Aeroportit te Rinasit, qe ndodhet rreth 15 km nga Tirana. Ka fluturime ditore nga nje numer kompanish ajore Europiane nga shume qytete brenda Europes.
Rruga afer aeroportit te Rinasit u rehabilitua nga forcat e NATOs gjate luftes ne Kosove.
Rruga nga aeroporti "Nene Teresa" deri ne nyjen e Kasharit u rehabilitua ne 2005 nga operatori Gjerman i aeroportit
- **Transporti Hekurudhor:** Gjatesia e rretit hekurudhor ne funksionim eshte rreth 409 km. Transporti hekurudhor ne 2014 ka pesuar nje renie te volumit te punes per pasagjere dhe mallra, krahasuar me vitin 1990. Kryesisht kjo ka ardhur si rezultat I konkureses nga transporti rrugor, por gjithashtu si rezultat I kushteve te keqija te infrastruktures ne kete lloj transporti.
- **Transporti Detar:** Ky lloj transporti aktualisht kryhet nepermjet 4 porteve: Durresi, Vlora, Saranda dhe Shengjini. Sherbimi I trageteve me Italine operon nga porti I Durresit dhe Vlores. Gjithashtu nje traget operon ndermjet ishullit grek te Korfuzit dhe Sarandes. Porti me I rendesishem eshte ai I Durresit, I cili sherben gjithashtu si porte hyrese e korridorit VIII per Shqiperine dhe vazhdon drejt kufirit maqedonas.

Informacion i Pergjithshem

Forma me e perdorur e transportit ne Shqiperi eshte transporti rrugor. Gjatesia e pergjithshme e rrjetit rrugor ne Shqiperi eshte rreth 18,000 km. Ky rrjet perfshin 3,636 km rruge nacionale dhe rreth 10,500 km rruge lokale. Pjesa e mbetur prej 4000 km eshte nen juridiksionin e subjekteve dhe kompaniveprivate, etj.

Rrjeti kombetar perbehet nga:

- **Rjeti Rrugor Primar**, i cili ka nje gjatesi prej rreth 1 198 km dhe ka 9 nderlidhje kryesore qe perbejne rrjetin baze;
- **Rrjeti Sekondar** I cili ka nje gjatesi prej rreth 2083 km

Rruget ne rrjetin primar dhe 67% e rrjetit sekondar jane rruge te asfaltuara. Rreth 48% e gjatesise se pergjithshme te rrjetit primar kalon ne terren te sheshte dhe 56% e rrugeve ne rrjetin sekondar kalon ne terren malor.

Komponentet kryesore te rrjetit rrugor kombetar ne Shqiperi jane:

- **Korridori Veri-Jug** ka nje gjatesitotale prej 374 km (me nje shtrirje nga Hani i Hotit deri ne Gjirokaster), dhe perfshin seksionet rrugore:
Shkoder – Hani i Hotit
Lezhe – Shkoder
Lezhe – Milot
Milot – Mamurras (ky segment eshte gjithashtu pjese e korridorit Durres – Morine)
Mamurras – Fushe – Kruje (ky segment eshte gjithashtu pjese e korridorit Durres – Morine)
- **Fushe Kruje – Vore – Rrogozhine (66 km)** (ky segment eshte gjithashtu pjese e korridorit Durres – Morine)
Rrogozhine – Lushnje
Lushnje – Fier
Fier – Tepelene
Tepelene – Gjirokaster
- **Korridori Lindje-Perendim** eshte pjese e korridorit VIII qe kalon nga portet e Duresit dhe Vlores deri ne kufi me Maqedonine, duke perfunduar ne Qaf Thanë. Seksionet qe perfshihen ne kete korridor jane:
Durres – Rrogozhine (ky seksion eshte gjithashtu pjese e korridorit Veri - Jug)
Rrogozhine – Elbasan
Elbasan – Librazhd
Librazhd – Qukes
Qukes – Qafe Thanë

- **Korridori rrugor ndermjet Duresit dhe Morines**

Ndertimi i superstrades Durres – Morine deri ne kufi me Kosoven, lidh Shqiperine me korridorin X dhe Serbine. Segmentet qe perfshihen ketu jane:

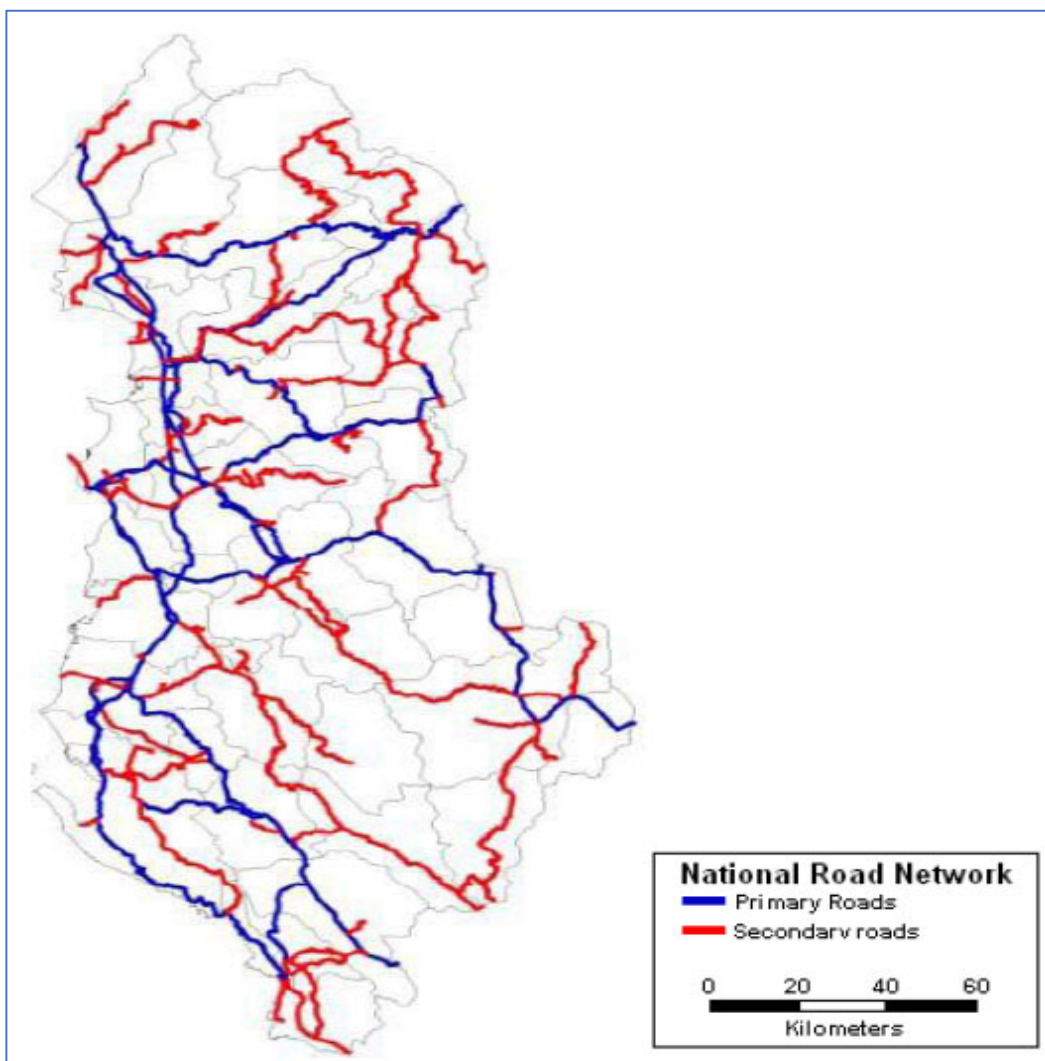
Seksioni Durres – Milot (ky seksion eshte gjithashtu pjese e korridorit Veri - Jug)

Seksioni Milot – Rreshen

Seksioni Rreshen – Kalimash

Seksioni i trete qe kalon nga Kalimash deri ne Kukes perfundon ne piken kufitare te Morines.

Rrjetet Primare dhe Sekondare, pefshire rruget e planifikuara ne rrjetin kombetar, paraqiten ne harten rrugore te meposhtme.



Harta e Rrjetit Rrugor Kombetar

Sistemi Institucional dhe Kuadri Ligjor

Ministria e Transportit dhe Infrastruktures eshte mbikqyresi kryesor i transportit rrugor ne shqiperi. Qeveria shqiptare dhe Ministria po ndermarrin veprime ligjore per reformimin ne sektore te ndryshem te transportit.

Ministria e Transportit dhe Infrastruktures, nepermjet ARRSH, menaxhon sektorin e transportit rrugor per rrjetin rrugor kombetar. Konsulenti do te bashkepuoje ngushte me Strukturat e Autoriteteve Lokale (Komuna, Bashki, Qarqe) ne ato terriore ku do te kaloje rruga e re, me institucionet qe merren me ceshtjet mjedisore (Drejtorite Rajonale Mjedisore, Agjensite Mjedisore, Drejtorite Rajonale te Pyjeve), me Institutin Arkeologjik dhe ate te Monumenteve te Kultures, si edhe me subjekte te tjera qe tregojne interes per projektin. Konsulenti do te bashkepuoje me keto institucione per te siguruar informacion sa me aktual me qellim prezantimin e alternativave me te pershtatshme, per plotesimin me elementet e nevojshem te infrastruktures, per plotesimin e dokumentacionit te shpronetimeve dhe marrjen e miratimeve ligjore nga autoritetet perkatese, etj. Per kete, Konsulenti do te mbeshtetet ne studimet dhe planet urbanistike te Bashkive dhe Komunave ku do te kaloje projekti. Siguria rrugore eshte pergjegjesi qe shperndahet ne disa Ministri nepermjet Komitetit Nderministror qe drejtohet nga Kryeministri.

Sistemi ligjor i tanishem bazohet ne 3 ligje dhe disa akte nenligjore:

- Ligji Nr. 8308/ 1998 per Transportin Rrugor, i cili rregullon kushtet dhe menytrat se si do te kryhet transporti i pasagjereve dhe mallrave ne transportin kombetar dhe nderkombetar.
- "Rregulloret e miratuara per pranimin e operatoreve qe mundesojne transportin per pasagjere dhe mallra, kohet e udhetimit, te finalizuara ne nje dokument zyrtar qe eshte aprovuar me Vendimin nr.1243/2008.
- Ligji per Kodit Rrugor te Republikes se Shqiperise Nr. 8378/1998, ku percaktohen kategorite e rrugeve, institucionet pergjegjese per kontrollin rrugor, maksimumi i dimensioneve dhe peshes se lejuar te automjeteve
- Vendimi i Keshillit te Ministrave Nr 153/ 2000 per aplikimin e Rregullores dhe aplikimin e Kodit Rrugor Shqiptar.
- VKM Nr.628, date 15.07.2015 "Per miratimin e Rregullave Teknike te Projektimit dhe Ndertimit te Rrugeve".
- Udhezuesi I MTPP Nr 2/2010 "Kontrolli Teknik i automjeteve"
- Ligji per ARrSH Nr. 10164/ 2009.
- Nr.10164/ 2009.
- Rregullorja e re per Standardet e Projektimit date 30/07/2015.

Qellimi i Punes dhe Objektivat e Studimit

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) ka lidhur nje kontrate konsulence me shoqerine “InfraKonsult” sh.p.k & “HMK-Consulting” sh.p.k me date 31/12/2020 Nr 5567/8 mbi hartimin e projekt-zbatimit te objektit “Studim Projektim zgjerimi i Segmentit Rrugor Dalje Elbasan – Përrenjas – Qafë Thanë”.

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) i ka kushtuar vemendje te vecante realizimit te ketij projekti, duke qene se ky korridor rrugor rezulton te kete nje dimension shume te rendesishem per zhvillimin e turizmit ne zonen jug-lindore te vendit.

Rruga kombetare Elbasan - Qafe Thane eshte pjese e koridorit Tirane-Elbasan-Librazhd-Pogradec-Korce, qe lidh zona me shume rendesi ne drejtim te turizmit por edhe te lidhjes se shtetit tone me Greqine, Maqedonine dhe Bullgarine etj.

Ashtu sic dihet keto zona jane me rendesi te madhe strategjike per ekonomine e vendit per shkak te resurseve te medha natyrore qe kane.

Per kete arsye trafiku ne kete segment rrugor arrin kulmin sidomos pergjate periudhës se dimrit dhe verës, duke qene se pervec trafikut lokal shtohet ndjeshem numri i mjeteve te turisteve te ndryshem qe frekuentojne keto zona.

Pergjate ketij segmenti rrugor konstatohet nje gjendje jo e mire e parametrave teknik rrugor, kryesisht nevojitet permisim i gjeometrise se trupit te rruges ekzistuese, shtresave rrugore, nderhyrje ne disa zona per permisimin e drenimit siperfaqesor, struktura te vogla pritese dhe mbajtese si dhe nderhyrje ne sinjalistike vertikale dhe horizontale.

Nga ana e Investitorit (ARRSH) kerkohet qe te realizohet nje nderhyrje ne permisimin e kushteve te levizjes ne segmentin ekzistues rrugor nga Dalja e Qytetit te Elbasanit deri ne Qaf Thane.

Gjatesia totale e projektit eshte 50.12 km.

Kjo rruge i shërben banorëve jo vetëm të zonës midis Elbasanit dhe Korces, por edhe te gjithë turistëve vendas dhe te huaj, të cilët frekuentojnë zonën e Pogradecit dhe Korces si dhe shtetasve te huaj dhe vendas te cilet levizin ne drejtim te Greqise dhe Maqedonise.

Rruga nacionale ekzistuese Elbasan – Qafe Thane ka gjerësi totale 9 - 9.5m (8 m gjeresi asfalti dhe bankina me gjeresi 0.5-0.75).

Ashtu sic u permend edhe me siper, rruga ekzistuese ka nevoje per nderhyrje ne elementet gjeometrik, shtresat rrugore, ne sistemin e trotuareve, ndricimit rrugor te zonave urbane, sistemin e kanalizimeve te ujrave te shiut, sinjalistike vertikale dhe horizontale etj.

Per shkak se kjo rruge eshte gjithashtu pjese e koridorit 8 dhe duke qene se pala Maqedonase ka avancuar shume duke kryer Projekt-Zbatimin e rruges Qaf-Thanë-Struge-Gostivar me parametrat e nje rruge te Kategorise A, ARRSH nepermjet Vendimit te Keshillit Teknik pas miratimit te fazes se Projekt-Idese, ka vendosur kryerjen e projekt-zbatimit sipas parametrave teknik te Kategorise B (Interurbane Kryesore).

Faza e III-te e projekt-zbatimit, e cila pershkruhet ne kete raport, fillon ne km -0+120, ne fshatin Labinot Fushe dhe perfundon ne km 11+140, pas ures se Murrashit.

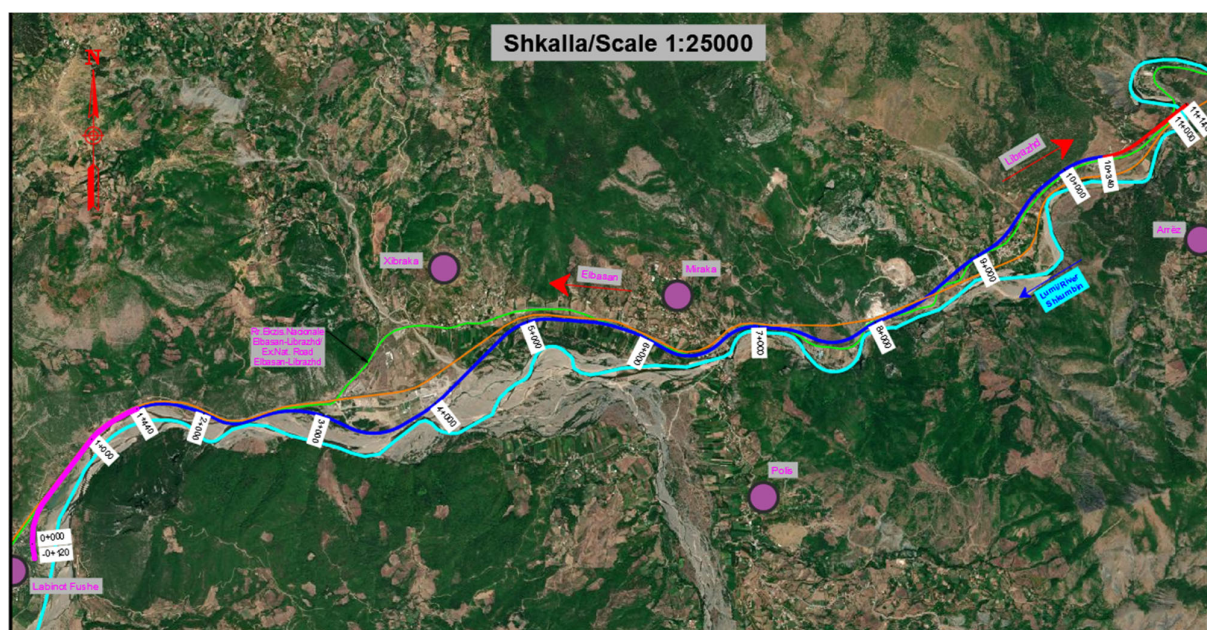
2 IDENTIFIKIMI I PROJEKTIT

Hyrje

Bazuar ne Vendimin e Keshilit Teknik, projekt-zbatimi i ketij segmenti prej 11260 m/ eshte bere ne perputhje me parametrat teknike te rrugeve te Kategorise B (Rruge Interubane Kryesore).

Me konkretisht projekti fillon ne fshatin Labinot Fushe ne km -0+120, prane ures metalike mbi lumin Shkumbin dhe perfundon ne km 11+140, fill pas ures se Murrashit.

Pjese e ketij projekti jane edhe punime per asfaltimin e segmentit km 1+440 - 6+500 (Faza I e projekt-zbatimit) dhe segmentit km 6+500 - 10+340 (Faza II e projekt-zbatimit).



Horografia

Pothuajse e gjithë traseja rrugore zhvillohet ne anen e djathte te rrjedhes se Lumit Shkumbin.

3 STUDIMI TOPOGRAFIK

Punimet gjeodezike për projektimin e kesaj rruge u kryen mbi bazen e kërkesave teknike të përgjitheshme dhe ato specifike të parashikuara nga Investitori ne termat e references.

Punimet topografike u kryen nga Grupi Topografik i "InfraKonsult" sh.p.k.

Bashkangjitur ketij raporti eshte raporti Topografik, ne te cilin shpjegohen metodologjia dhe paisjet qe jane perdorur per matjet.

4 STUDIMI GJEOLOGO-INXHINIERIK

Qëllimi i këtij studimi është vlerësimi i karakteristikave fizike dhe mekanike të dherave dhe shkëmbinjve që janë pjesë e korridorit ku zhvillohet projekti “ *Studim Projektim zgjerimi i Segmentit Rrugor Dalje Elbasan – Përrenjas – Qafë Thanë* ”, Faza III.

Te dhenat ekzistuese janë adaptuar me te dhenat e reja nga studime të mëparshme që janë bërë në këto zone, të cilat përfshijnë të dhenat mbi rrugën ekzistuese si dhe kushtet gjeologjike të zonave ku janë lokalizuar bypass-et.

Nepërmjet këtij studimi marim informacion për të vlerësuar kushtet gjeologjike, kushtet hidrogeologjike dhe për të identifikuar fenomenet që lidhen me kushtet e projektimit të zonës ku do të ndërtohet, duke siguruar të dhëna dhe rekomandime për të ndihmuar dhe mbështetur sa më shumë në përzgjedhjen e masave inxhinierike gjatë projektimit.

Bashkangjitur këtij raporti, do të gjeni raportin gjeolog-inxhinierik, në të cilin shpjegohen kushtet gjeologjike, për zonën dhe masat perkatëse që duhen marrë.

5 PROJEKT-ZBATIMI

Projekt-zbatimi fillon ne fshatin Labinot Fushe ne km -0+120, prane ures metalike mbi lumin Shkumbin dhe perfundon ne km 11+140, pas ures se Murrashit, me gjatesi 11260ml.

Ne piken e fillimit me rruga do te lidhet me projektin e Bypass-it te Elbasanit, ndersa ne piken e mbarimit do te vazhdoje nje faze e mevonshme e ketij projekt-zbatimi.

Ashtu sic eshte permendur edhe me lart, ARRSH nepermjet Vendimit te Keshillit Teknik ka vendosur kryerjen e projekt-zbatimit sipas parametrave teknik te Kategorise B (Interurbane Kryesore).

Bazuar ne kete vendim te Keshillit Teknik nga ana e Konsulentit eshte kryer projekt-zbatimi per Fazen III, ne nje gjatesi prej 11260 ml.

Rruga nacionale ekzistuese Elbasan – Qafe Thane ka gjerësi totale 9.75 - 10.25m (8.25 m gjerësi asfalti dhe bankina me gjerësi 0.75-1m).

Ashtu sic permendet edhe ne Terma Reference, rruga ekzistuese sot paraqet problematika te medha, nder problematikat me te madhe jane gjeometria e saj dhe mungesa e korsise shtese per parakalimin e mjeteve te renda.

Mungesa e korsise shtese per parakalimin e mjeteve te renda eshte kthyer ne problem shume te madh per perdoruesit e automjeteve pothuajse ne te gjitha ditet e operimit te kesaj rruge. Per rrjedhoje konstatohen radhe te gjata te automjeteve sidoemos gjate fundjaves dhe gjate periudhave te festave.

Konstatohen kthesa ekzistuese pergjate te gjithe gjatesise se rruges me rreze nen minimumin e kerkuar per kete kategorine e rruges Interurbane Dytesore.

Problematika te medha ka edhe ne niveleten e rruges ekzistuese, kurba vertikale dhe horizontale jashte standarteve te projektimit, duke u kthyer ne rrezik te madh per sigurine e levizjes se drejtuesve te automjeteve.

Ky segment rrugor kalon pergjithesisht ne nje aks te ri. Devijimi nga aksi ekzistues behet kryesisht per te plotesuar parametrat teknike te kategorise B, ndersa ne pjesen fundore te segmentit eshte ruajtur e paprekur rruga ekzistuese dhe ura ekzistuese e Murrashit, me qellim qe te sherbeje si ruge lidhese per fshatin Arrez.

Kjo faze e projekt-zbatimit eshte ndare ne 3 segmente:

1- Segmenti km -0+120 – 1+440, me gjatesi 1560 m

Ky eshte segment i ri qe fillon ne km -0+120, fshati Labinot Fushe, dhe perfundon ne km 1+440 (fillimi i Fazes se I-re te projekt-zbatimit).

2- Segmenti km 1+440 – 10+340, me gjatesi 8900 m

Ky segment parashikon punime asfaltimi dhe sinjalistike, te cilat nuk jane perfshire ne fazat e meparshme te projekt-zbatimit, perkatesisht Faza e I-re km 1+440 – 6+500 dhe Faza e II-te km 6+500 – 10+340.

3- Segmenti km 10+340 – 11+140, me gjatesi 800m

Ky eshte segmenti i ri qe fillon ne km 10+340 (fundi i Fazes se II-te te projekt-zbatimit) dhe perfundon ne km 11+140, pas ures se re te Murrashit.

Ashtu sic permendet edhe me siper ky segment rrugor eshte projektuar me parametrat teknike te Kategorise B (Interurbane Kryesore), me shpejtesi levizje 90 km/h. Rrezja horizontale minimale eshte 350m, ndersa rrezet vertikale minimale jane respektivisht 6000m ne kreshta dhe 4000m ne te lugeta. Pjerresia maksimale gjatesore eshte 6%.

Gjeresia totale e trupit te rruges eshte 23.5m (per secilin drejtim levizje ka 2 korsi 3.75m, bankine e asfaltuar 1.75m, kunete betoni 0.75m), brezi qendror me gjeresi 2.5m.

Rampat e nyjeve me nje drejtim levizje kane 1 korsi 4.0m dhe ne secilen ane ka bankine te asfaltuar 1.0m, kunete betoni 0.75m, bordure 0.15m.

Per te minimizuar kostot dhe impaktin ambiental, materiali i pershtatshem qe del nga germimet do te perdoret si material mbushes per trupin e rruges. Ne segmentin 1 do te perdoret zhavori nga germimi i shtratit te lumit, ndersa ne segmentin 3 materiali nga germimi i zonave shkembore.

Paketa e shtresave te rruges kryesore ne segmentin km -0+120 – 1+440 eshte si me poshte:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm
- konglomerat 12cm
- stabilizant 20cm
- cakell 60cm (2x2x15cm)
- mbushje me zhavor nga germimi

Ne zonat ku rruga e re kalon ne gjurmen e rruges ekzisuese do te perdoret pakete e pjesshme shtresash me qellim shfrytezimin e shtresave ekzistuese te rruges (Shih Vizatimet, Profilat Terthore).

Paketat e pjesshme te shtresave, qe parashikohen te perdoren, jane si me poshte:

Paketa e pjesshme Tip 1:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm
- konglomerat 12cm
- stabilizant 20cm
- cakell 30cm (2x15cm)

Paketa e pjesshme Tip 2:

- asfalto-beton 4cm

- binder 6cm
- konglomerat 12cm
- stabilizant 20cm

Paketa e shtresave te rruges kryesore ne segmentin km 1+440 – 6+500 eshte si me poshte:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm (aplikuar ne Fazen I)
- konglomerat 12cm (aplikuar ne Fazen I)
- stabilizant 20cm (aplikuar ne Fazen I)
- cakell 60cm (2x2x15cm) (aplikuar ne Fazen I)
- mbushje me zhavor nga germimi (aplikuar ne Fazen I)

Paketa e shtresave te kryqezimit te Xibrakes, km 2+960:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm (aplikuar ne Fazen I)
- konglomerat 12cm (aplikuar ne Fazen I)
- stabilizant 20cm (aplikuar ne Fazen I)
- cakell 60cm (2x2x15cm) (aplikuar ne Fazen I)
- mbushje me zhavor nga germimi (aplikuar ne Fazen I)

Paketa e shtresave te rruges kryesore ne segmentin km 6+500 – 10+340 eshte si me poshte:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm (aplikuar ne Fazen II)
- konglomerat 12cm (aplikuar ne Fazen II)
- stabilizant 20cm (aplikuar ne Fazen II)
- cakell 60cm (2x2x15cm) (aplikuar ne Fazen II)
- mbushje me material nga germimi (aplikuar ne Fazen II)

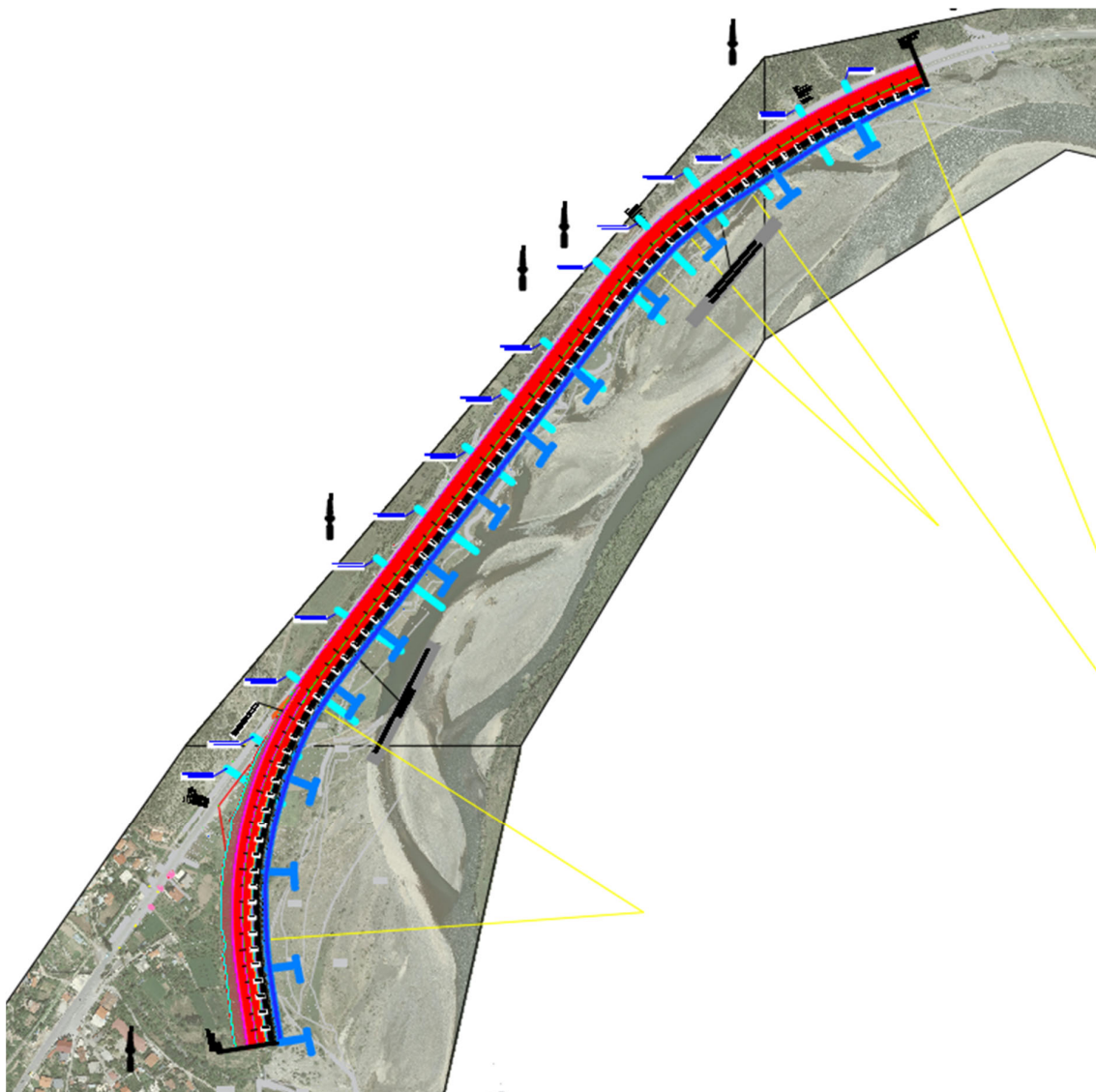
Paketa e shtresave te kryqezimit Mirake, km 8+980:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm
- konglomerat 12cm
- stabilizant 20cm (aplikuar ne Fazen II)
- cakell 60cm (2x2x15cm) (aplikuar ne Fazen II)
- mbushje me material nga germimi (aplikuar ne Fazen II)

Paketa e shtresave të rrugës kryesore në segmentin km 10+340 – 11+140 është si më poshtë:

- asfalto-beton 4cm
- binder 6cm
- konglomerat 12cm
- stabilizant 20cm
- cakell 60cm (2x2x15cm) (Me material të marrë nga germimi i zonave shkembore)
- mbushje me material nga germimi i zonave shkembore

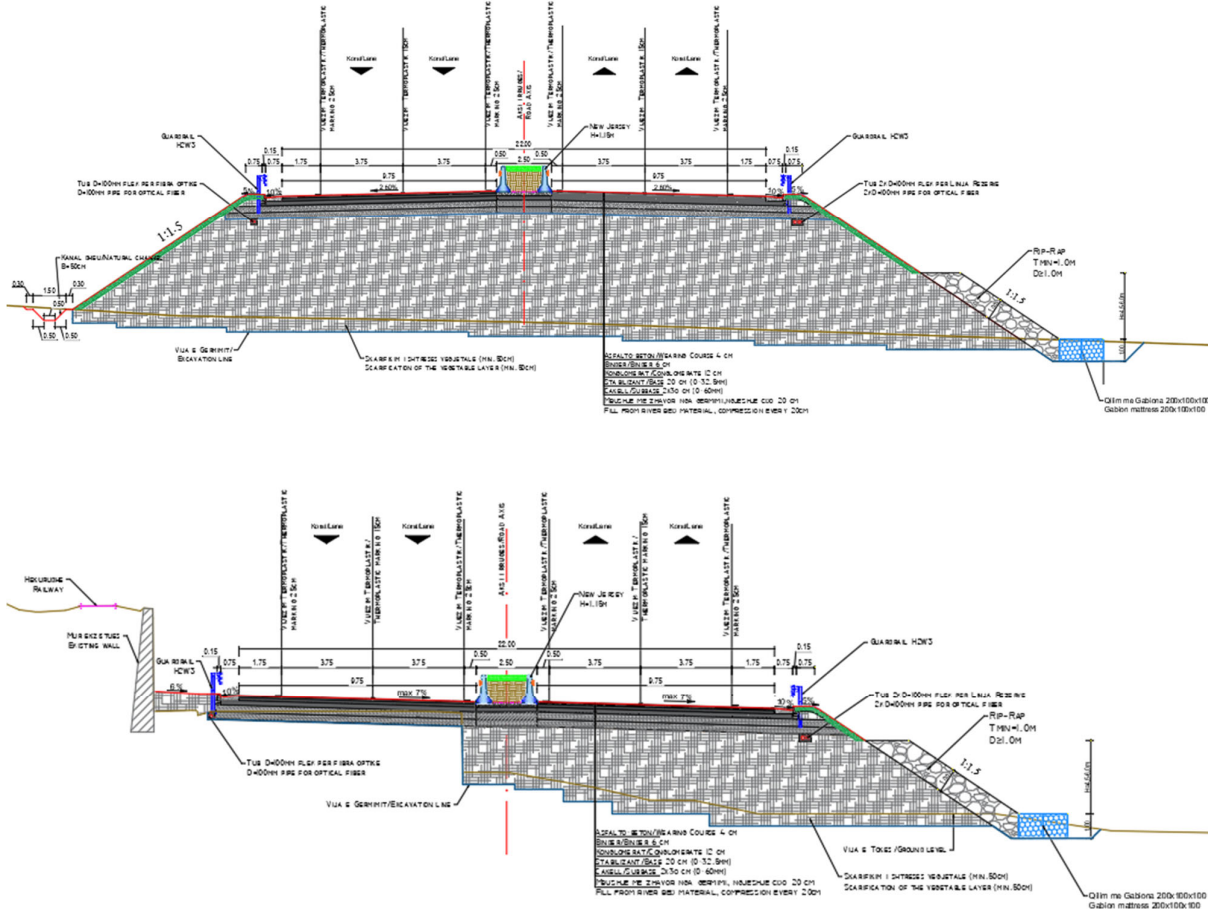
Bashkangjitur do të gjeni llogaritjen e paketës së shtresave, të llogaritur me anë të Software KENPAVE.



Planimetria seg. Km -0+120 – 1+440

Ne segmentin km -0+120 deri km 1+440 rruga shtrihet ne krahun e djathte te lumit Shkumbin. Nga km 0+300 deri ne km 1+440 rruga kalon mbi gjurmen e rruges ekzistuese. Meqenese ne krahun e majte te rruges kalon hekurudha ekzistuese, zgjerimi i trupit te rruges eshte kryer ne anen e djathte duke u futur pjeserisht ne shtratin e lumit me mbushje te larta. Per te mbrojtur trupin e rruges nga gerryerjet e lumit, skarpata e mbushjes eshte veshur me rip-rap me gure me diameterr minimal 1m dhe qilim gabioni, si edhe jane parashikuar penela me gabione afersisht cdo 100m.

Ne km 0+300 do te realizohet nje lidhje e perkohshme me rrugen ekzistuese e cila do te mbyllet kur te ndertohet Bypass-i i Elbasanit.

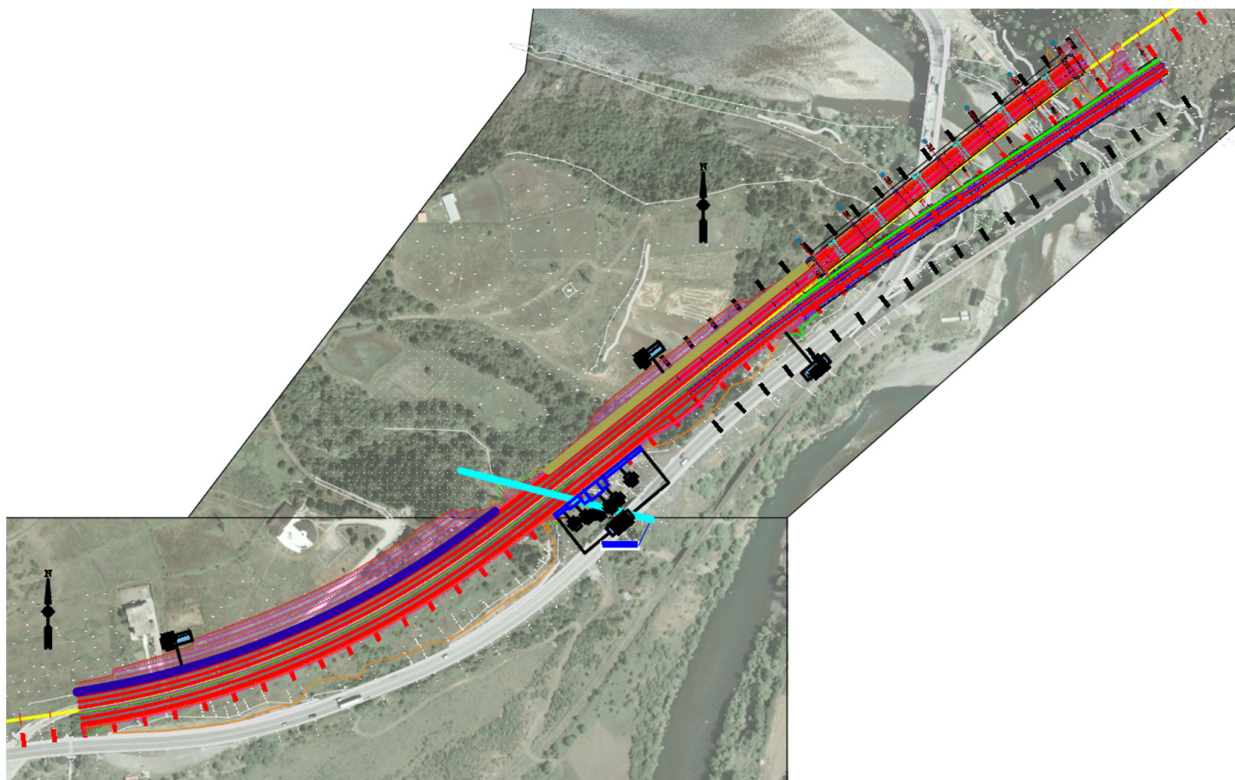


Profila Tip seg. Km -0+120 – 1+440

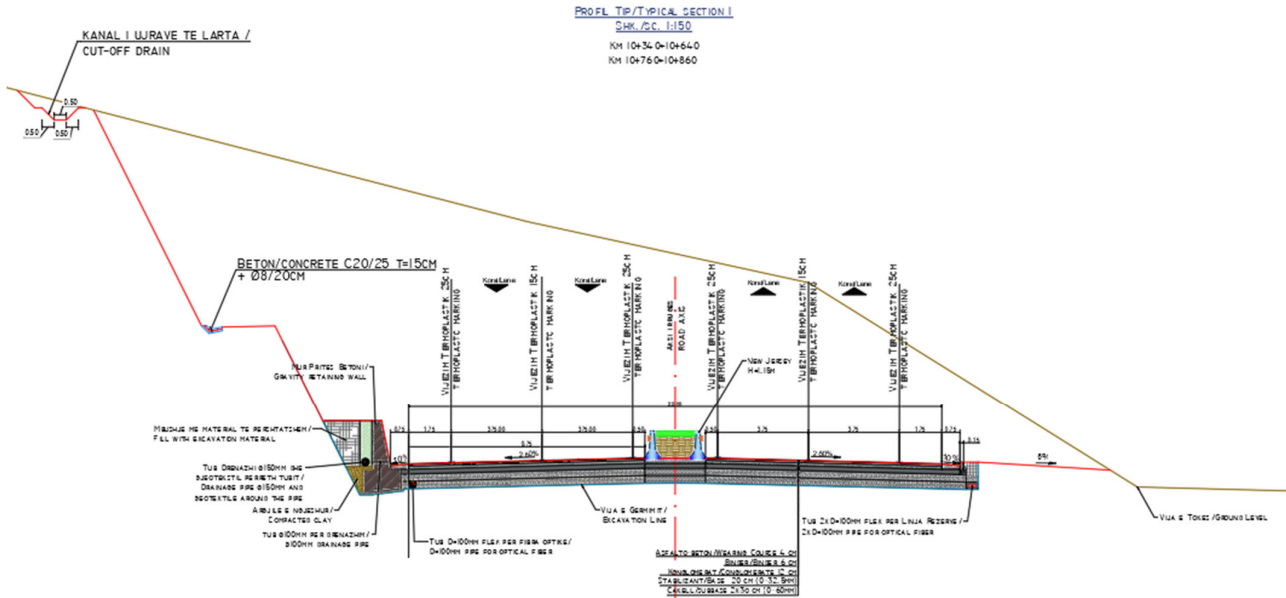
Ne segmentin km 1+440 deri km 10+340 jane zhvilluar faza I-re dhe e II-te e projekt-zbatimit. Ne kete projekt, Faza III e projekt-zbatimit, per kete segment parashikohet te realizohen disa punime te cilat nuk u perfshine ne fazat e meparshme, kryesisht shtresa e asfaltobetoni 4cm dhe sinjalistika horizontale.

Segmenti km 10+340 deri ne km 10+900 zhvillohet ne aks te ri ne anen e majte te rruges ekzistuese, me qellim qe rruga ekzistuese te vazhdoje te sherbeje per lidhjen e fsatrave te zones. Ne km 10+900 – 11+140 eshte parashikuar kalimi i lumit Shkumbin me ure te re, mbi uren ekzistuese te Murrashit.

Ne km 10+800 eshte parashikuar vendqendrim ne anen e djathte te rruges.

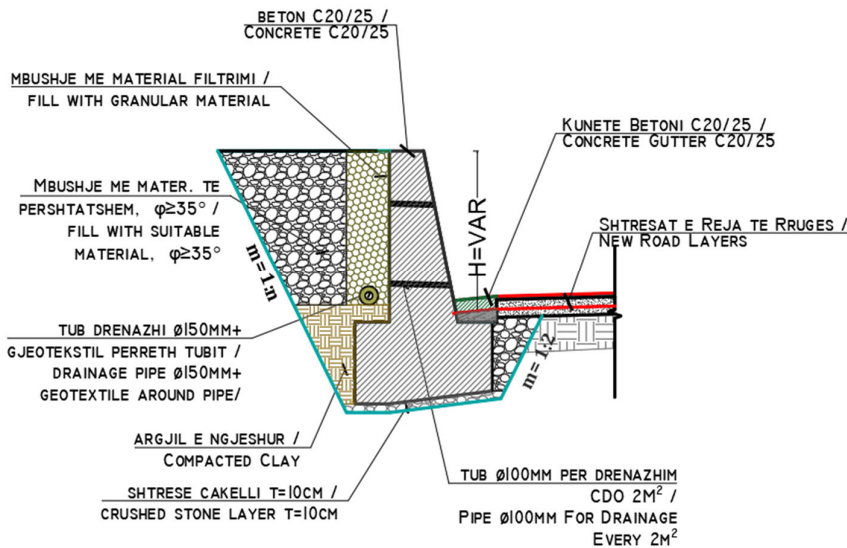


Planimetria seg. Km 10+340 – 11+140

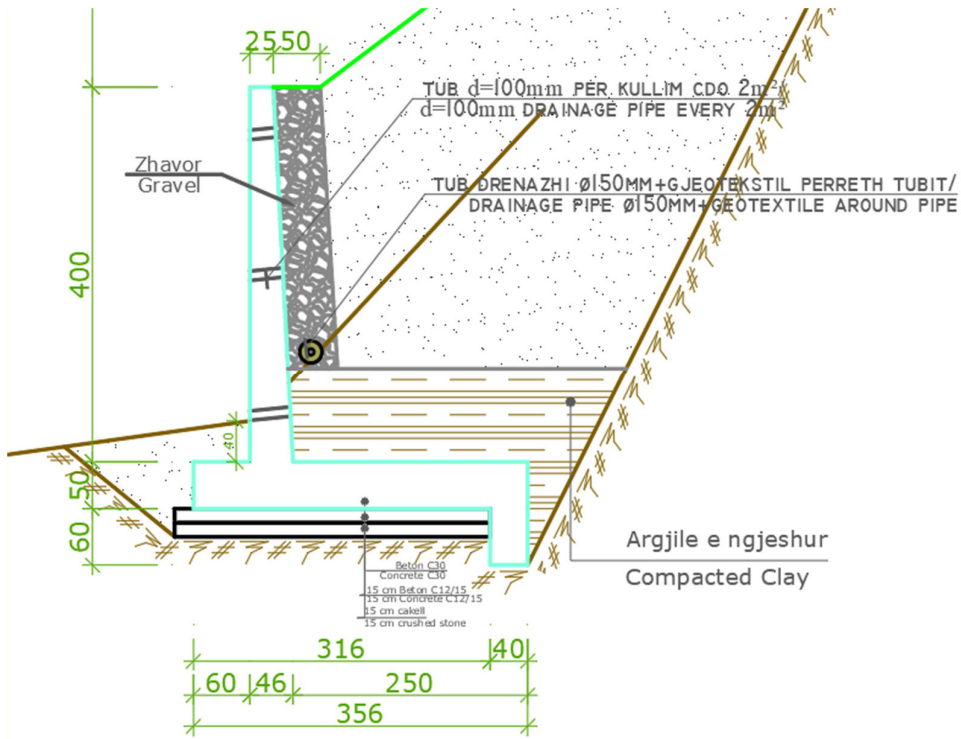


Profil Tip, seg. Km 10+340 – 11+140

Duke qene se gjurma e rruges eshte e ndertuar ne nje relief relativisht te thyer, ka nje gjatesi te madhe te mureve mbajtes dhe prites. Muret mbajtes te perdorur jane mure me toke te armuar me fasade te gjelberuar, si edhe mure b/arme. Muret prites jane mure betoni.



Mur prites Tip betoni



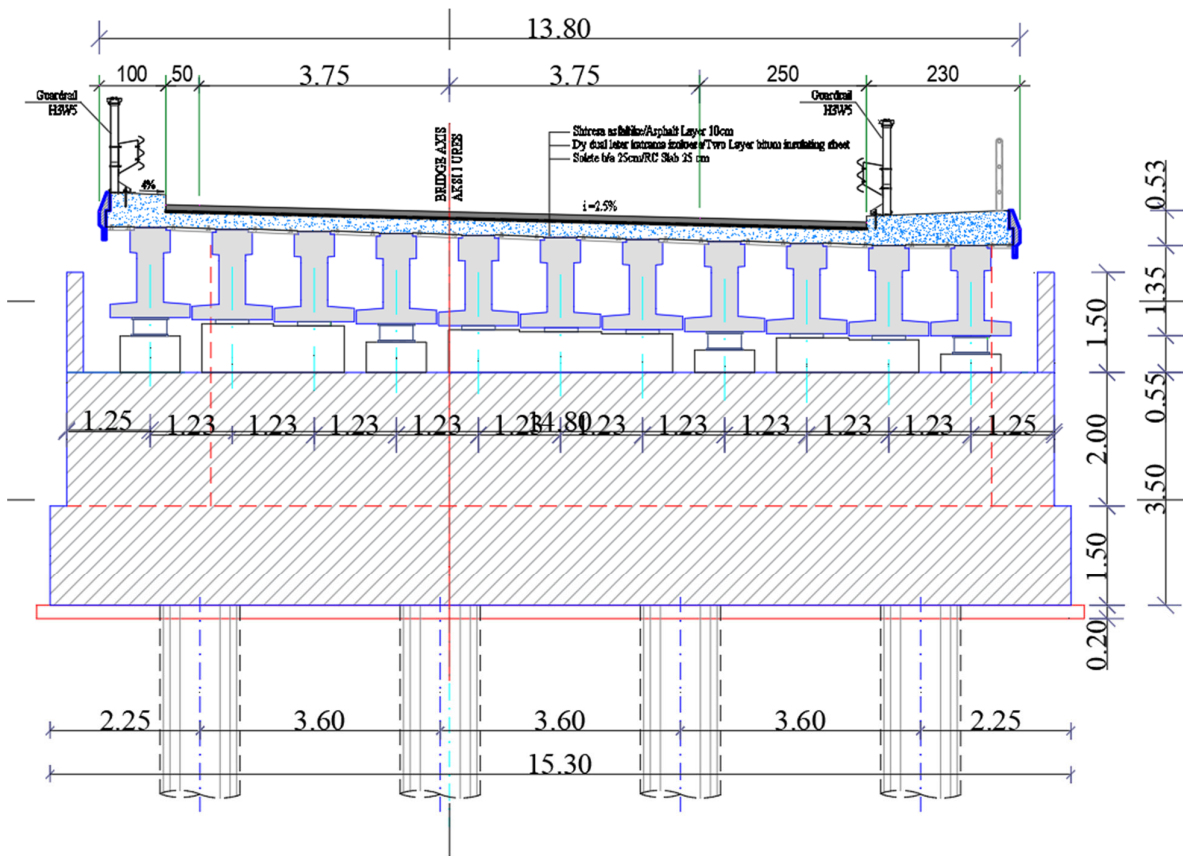
Mur mbajtes Tip b/arme

6 VEPRAT E ARTIT

Ashtu sic permendet edhe me siper per sa i perket veprave te artit ne kete faze te Projekt-zbatimit eshte parashikuar ndertimi i veprave te vogla te artit (tombino rrethore, tombino box, kanale) dhe veprave te medha te artit (ura).

Ne km 11+000, ura e Murrashit, do te ndertohen 2 ura te reja mbi lumin Shkumbin me konstrukcion beton/arme me trare te parapergatitur, nga nje ure per secilin drejtim te levizjes. Ura majtas me gjatesi 212m dhe ura djathtas me gjatesi 282m.

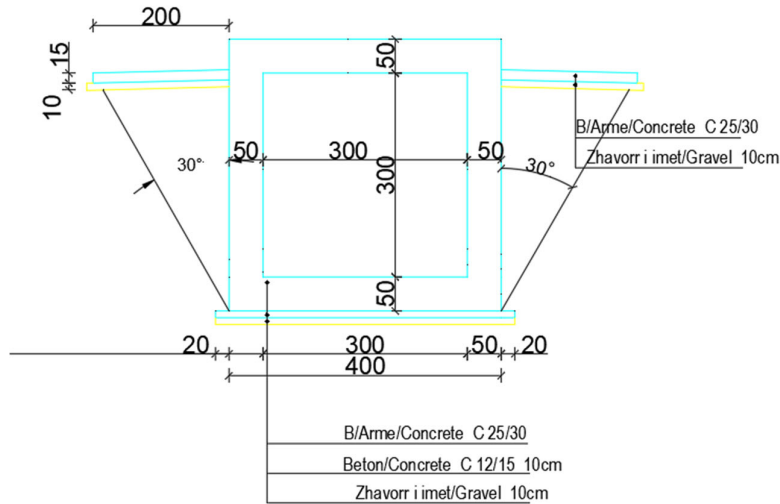
Gjeresia e ures eshte 13.8m, ka 2 korsi 3.75m, bankine e asfaltuar 0.5m majtas, bankine e asfaltuar 2.5m djathtas, trotuar 1m majtas dhe trotuar 2.3m djathtas.



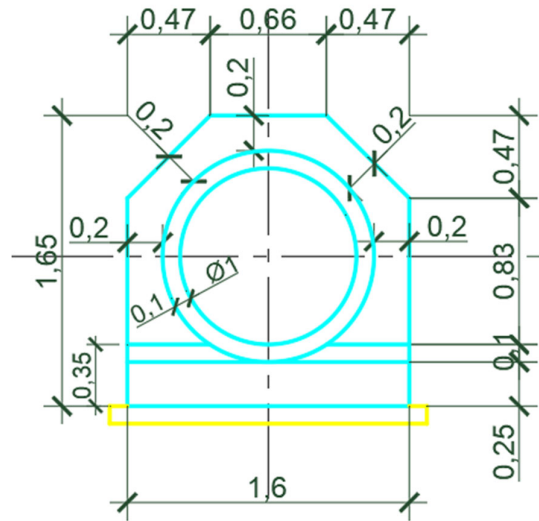
Ura km 11+000, Djathtas

Bashkangjitur ketij Raporti Teknik do te gjeni raportin e detajuar te urave.

Ne te gjitha rastet ku del e nevojshme, si per intersektime lumejsh, perrenjsh jane parashikuar ndertimi i tombinove rrethore dhe kuti.



Prerje Tip, Tombino box



Prerje Tip, Tombino rrethore

Pergjate trasese se rruges ne mbushje jane vendosur kanaleta betoni te cilat grumbullojne dhe shkarkojne te gjithe sasise e ujit qe mer trupi i rruges.

Per te gjitha strukturat e vogla dhe te medha jane kryer llogaritjet e nevojshme hidraulike. Per kryerjen e llogaritjeve hidraulike jane hartuar hartat perkatese te baseneve ujembledhes.

Bashkangjitur ketij Raporti Teknik do te gjeni Raportin Hidraulik dhe Hidrologjik.

7 SISTEMI I LINJAVE REZERVE

Duke qënë se aksi është korridori kryesor që lidh lindjen me perëndimin e vendit tonë, në projekt janë parashikuar ndërtimi i linjave rezervë elektrike dhe për fibrat optike. Linjat rezervë do përbëhen nga tre tuba P.V.C. me diameter 100mm, të vendosur nën bankinën e paasfaltuar të rrugës, 2 tuba në njerën anë të rrugës dhe një tub në anën tjetër..

Përgjatë linjave rezerve, në interval 100m dhe në kryqëzime apo intersektimet e rrugëve do të ndërtohen puseta me kapak gize [80x80x150] cm.

8 MBROJTJE LUMORE

Per shkak te pozicionit te trupit te rruges se re, ne projekt-zbatimi eshte parashikuar ndertimi i mbrojtjes lumore ne segmentin km -0+120 deri km 1+440, ne anen e djathte te rrjedhjes se Lumit Shkumbin.

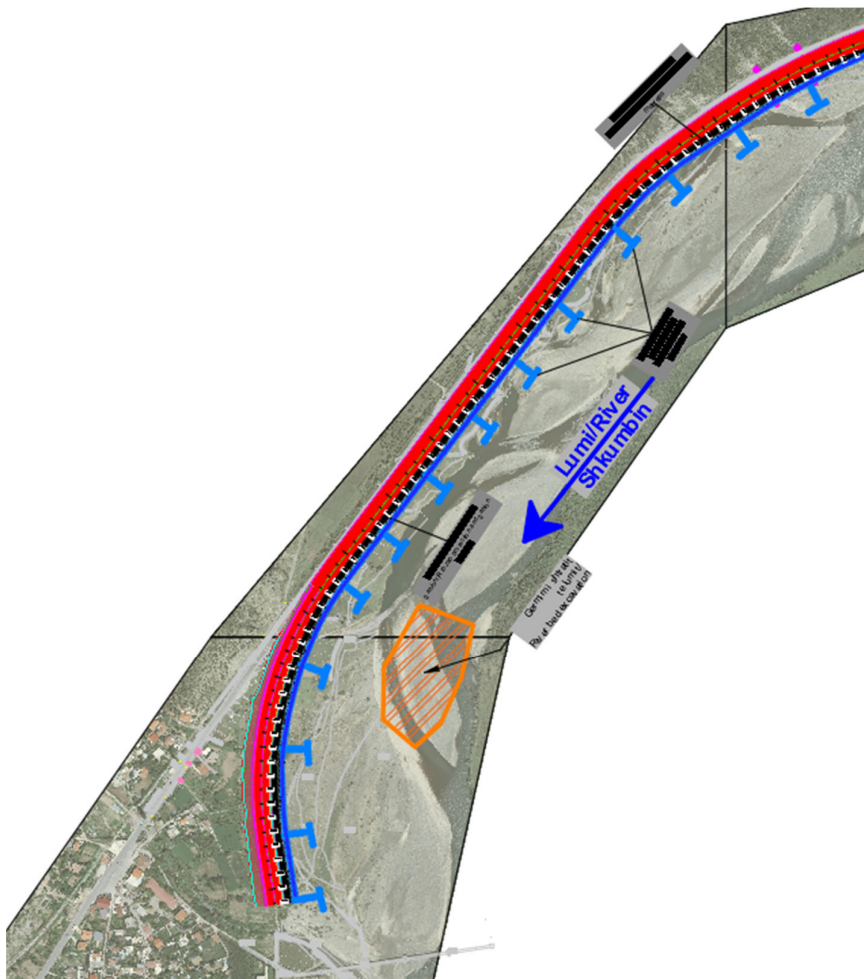
Me qellim mbrojtjen e skarpates dhe trupit te rruges eshte parashikuar vendosja e 14 penelave ne forme T me gabiona.

Midis gabionave eshte parashikuar veshje e skarpates me rip rap me dimensione guresh me te medha se 1m dhe qilim gabioni 2x1x1m ne fundin e skarpates me gjeresi 2m.

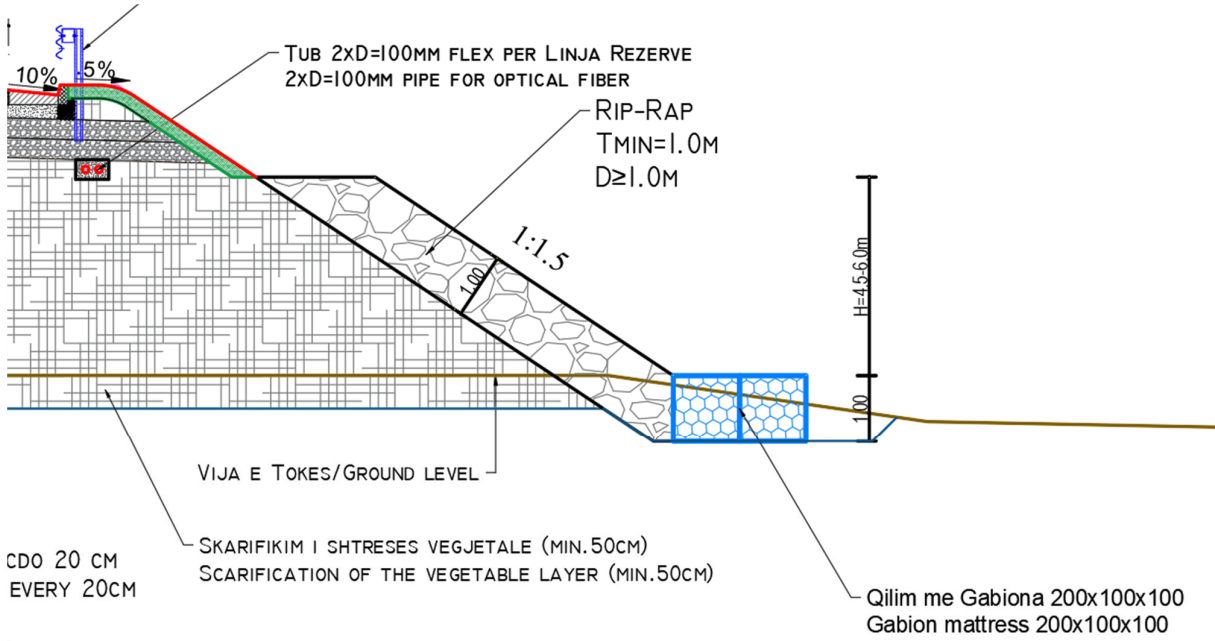
Mbrojtjet lumore jane projektuar ne perputhje me Manualin e Mbrojtese lumore si dhe eksperiencat me te mira te realizuara neper bote, te atyre te realizuara ne Shqiperi.

Zgjidhjet teknike jane dhene bazuar ne situaten faktik por edhe fenomeneve te ndodhura me pare me rrjedhen ujore.

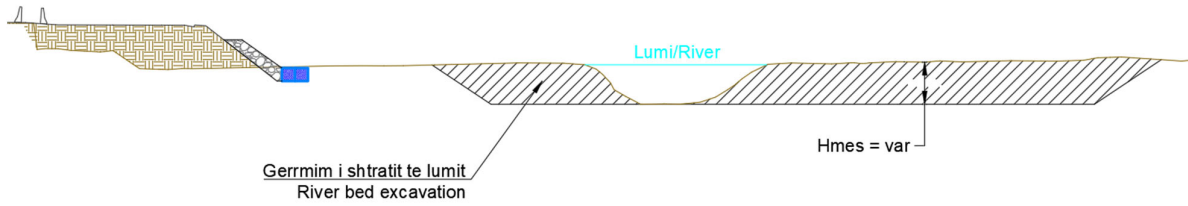
Si pjese e projektit te mbrojtjes lumore, rendesi te madhe marin edhe punimet e gerrimit dhe zgjerimit te shtratit aktual te lumit Shkumbin.



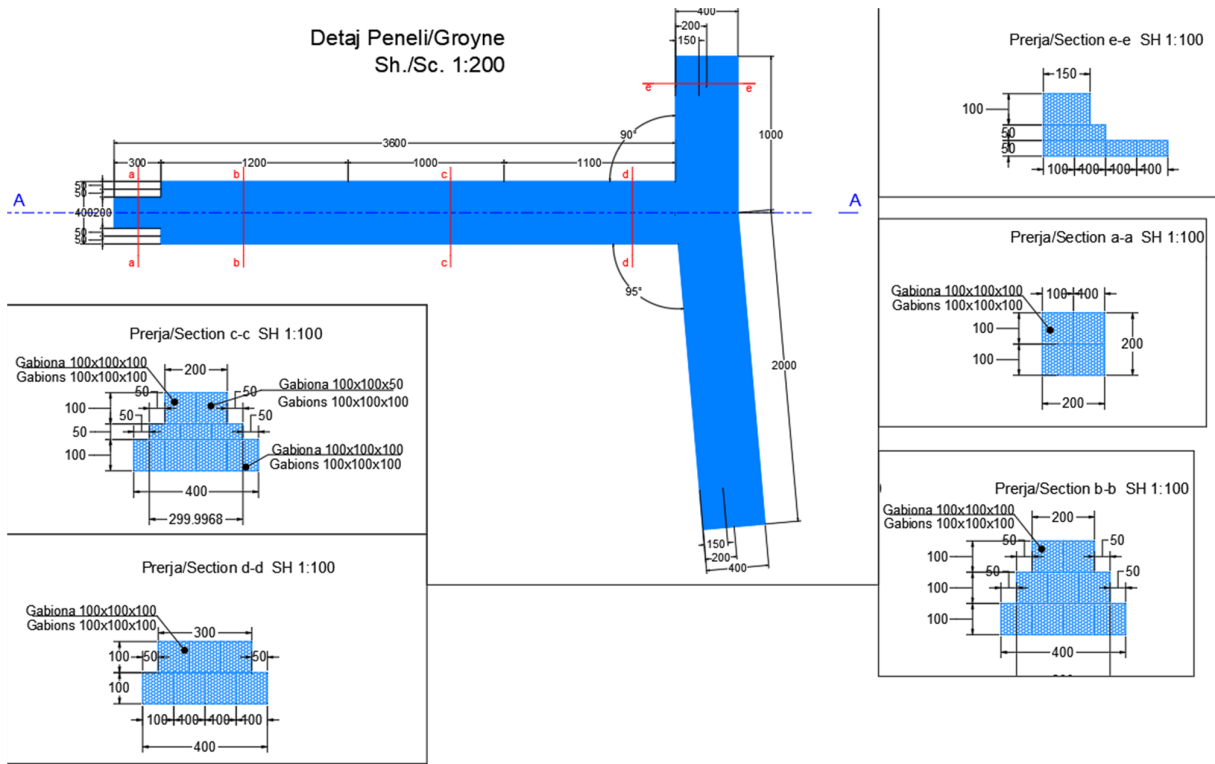
Planimetria e Mbrojtjes Lumore ne km -0+120 deri km 1+440



Profili Tip i Mbrojtjes Lumore ne km -0+120 deri km 1+440



Profili Tip i hapjes se shtratit te lumit



Detaje te penelave

9 SIGURIA RRUGORE

Ne kete faze te projektit eshte pargatitur edhe raporti i Sinjalistikes.

Bashkangjitur ketij Raporti Teknik eshte Raporti i Sinjalistikes.

10 VLERESIMI I NDIKIMIT NE MJEDIS

Ne kete faze te projektit eshte pargatitur edhe raporti i Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis.

Bashkangjitur ketij Raporti Teknik eshte Raporti i Vleresimit te Ndikimit ne Mjedis.

11 PREVENTIVI

Gjate hartimit të projekt-zbatimit cmimet janë marrë nga manualët zyrtarë në fuqi.

Per ato raste ku cmimet nuk janë në manualët e ndertimit, nga ana jone janë hartuar analizat perkatese të cmimeve.

Bashkengjitur këtij raporti janë materialet teknike si më poshtë vijon:

- Vizatimet dhe Detajet Teknike
- Preventivi
- Raporti Gjeologjik
- Raporti Hidraulik dhe Hidrologjik
- Raporti i Vleresimit të Ndikimit në Mjedis VNM

JV “InfraKonsult” shpk & “HMK-Consulting” shpk

Drejtues Liqjor
Ing. Redi STRUGA