



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

Raporti Teknik

*“Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale, Vertikale dhe Pajisjeve të Sigurisë
Rrugore në Akset e Rajonit Verior, Loti 1(2026)”*

PARATHËNIE

Autoriteti Rrugor Shqiptar mbështetur në Ligjin Nr. 10164, datë 15.10.2009 “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar” si dhe në buxhetin për shpenzime kapitale për vitet 2026-2028 ka planifikuar të financojë ndërtimin e objektit: ***“Përmirësimi i sinjalistikës horizontale vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore në akset e Rajonit Verior, Loti 1 (2026)”***, është planifikuar shuma 225.000.000lek me TVSH.

Nisur nga objektivi kryesor i përcaktuar në Termat e Referencës i cili është përmirësimi sinjalistikës horizontale vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore në akset e Rajonit Verior, Loti 1 (2026), Grupi i Projektimit, referuar problematikave përsa i përket sinjalistikës horizontale, vertikale dhe sigurisë rrugore të shfaqura në segmentet rrugore të këtij Rajoni, nga vlerësimi në terren përzgjedhi në bazë të prioriteteve rrugët që shkojnë në Pikat Kufitare, Zonat Bregdetare, rrugët të përcaktuara sipas Hierarkisë së niveleve të rrjetit të infrastrukturës rrugore (Kodi Rrugor i Shqipërisë) si dhe Vëllimit të trafikut (MVTD - Mesatares Vjetore të Trafikut Ditor).

Referuar Rregullave Teknik të Projektimit mungesa e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës, dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim, vjetërsia e sinjaleve (shtatë deri dhjetë vjet), klasifikohen në nivelin bazë të projektimit.

SISTEMI INSTITUCIONAL/LEGAL

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) është mbikqyrësja kryesore për Transportin Rrugor në Shqipëri. Qeveria Shqiptare dhe Ministria po ndërmarrin veprime legjislative për reformimin e sektoreve të ndryshëm të transportit. MIE nëpërmjet ARRSH-së menaxhon sektorin e Transportit Rrugor për rrjetin rrugor kombëtar.

Sistemi legjislativ aktual bazohet por nuk limitohet në aktet ligjore kryesore dhe nën akte e vendimet e Këshillit të Ministrave të Shqipërisë si dhe në Standartet Europiane:

- Ligji për ARRSH-në me Nr 10164/2009;
- Ligji për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë me Nr 8378/1998, në të cilin përcaktohen kategoritë e rrugës, institucionet përgjegjëse për kontrollin e rrugëve, maksimumi i lejuar i dimensioneve dhe peshës së lejuar të mjetit;
- Ligji Nr 10431, dt 09.06.2011: “Për mbrojtjen e Mjedisit”;
- Ligji Nr 10440, dt 07.07.2011; “Për vlerësimin e ndikimit në mjedis” dhe aktet nënligjore që rrjedhin nga ky ligj;
- Vendimi i KM, Nr 153/2000 për aplikimin e Rregullores dhe implementimin e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- Udhëzim i MPPT Nr.9, datë 3.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore” dhe “Udhëzuesi i Auditimit të sigurisë rrugore”;
- VKM Nr 628, dt 15.07.2015: “Mbi miratimin e standarteve të zbatimit dhe të projektimit të rrugëve”;
- VKM Nr. 216, dat 13.04.2023: “Për krijimin dhe funksionimin e sistemit të integruar për

informatizimin e manualit të çmimeve për zërat e punimeve në ndërtim”.

- V.K.M Nr. 9, dt 11.1.2024: “Për miratimin e rregullave për projektet që duhet t’i nënshtrohen oponencës teknike sipas secilës fushë projektimi, si dhe procedurat që ndiqen në këto raste”;
- V.K.M Nr.312, dt 5.5.2010:” Për miratimin e rregullores “Për sigurinë në kantier”;
- V.K.M Nr.2, dt 8.5.2003: ” Për klasifikimin dhe strukturën e kostos së punimeve të ndërtimit”;
- Udhëzim i M.P.P.T Nr.9, datë 3.07.2012: “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore” dhe “Udhëzuesi i Auditimit të sigurisë rrugore”;
- Konventa e shenjave dhe sinjaleve rrugore Vjenë, 8 Nëntor 1968. Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Konvente me Ligjin nr. 9142, datë 16.10.2003, dhe Konventa është e vlefshme nga 6 shkurt 2004.
- Marrëveshja Evropiane për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR). Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Marrëveshje me Ligjin nr.9511, datë 10.04.2006.
- ISO 39001 “Standart i Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë së Trafikut Rrugor”, duke u bazuar në strategjinë shumë sektoriale të Këshillit European të Sigurisë Rrugore të Transportit (ETSC), ku të gjitha palët e interesuara dhe agjencitë kyçe bashkërendojnë veprimet e tyre për zbatimin e strategjisë në zonat e tyre të përgjegjësisë.
- Standartet Europiane:
 - EN 1317- klasifikon dhe vlerëson performancën e sistemeve të mbrojtjes të automjeteve me anë të testeve të përplasjes në shkallë të plotë;
 - EN 13201-2:2015 - Kjo pjesë e këtij standardi evropian përcakton kërkesat e performancës të cilat janë të specifikuara si klasa ndriçimi për ndriçimin rrugor që synon nevojat vizuale të përdoruesve të rrugës dhe merr parasysh aspektet mjedisore të ndriçimit të rrugës;
 - EN 1436 - Ky standard evropian specifikon performancën për përdoruesit e rrugës të shenjave rrugore të bardha dhe të verdha, siç shprehet me reflektimin e tyre në dritën e ditës ose nën ndriçimin e rrugës, reflektimin prapa në ndriçimin e fenerëve të automjetit, ngjyrën dhe rezistencën ndaj rrëshqitjes. Për më tepër, standardi specifikon metodat dhe kushtet e provës.

PROJEKTI I ZBATIMIT

Nisur nga objektivi specifik i përcaktuar në Termat e Referencës i cili është hartimi i Projekt Zbatimit për përmirësimin e sinjalistikës horizontale, vertikale si dhe të sigurisë rrugore në akset rrugore kombëtare, në këtë studim janë përfshirë ato segmente rrugore të cilët në bazë të të dhënave dhe informacioneve të grumbulluara nga Drejtoria e Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes, nga Drejtoria Rajonale e Shkodrës, kanë nevojë për ndërhyrje për sa i përket përmirësimit të sinjalistikës kryesisht horizontale, sinjalistikës vertikale dhe në elementë të tjerë të domosdoshëm të sigurisë rrugore. Projekti përfshin jo vetëm rifreskim, por edhe plotësim/shtim të atyre elementeve të cilët janë dëmtuar, ose nuk kanë qenë të përfshirë në projekte të mëparshme.

Projekti i zbatimit është hartuar në bazë të vlerësimit që grupi i projektimit ka realizuar gjatë inspektimit në vend si dhe konsultimit me përfaqësues të Policisë Rrugore dhe pushtetit lokal për të marrë në konsideratë të gjithë faktorët që mund të ndikojnë në hartimin e projektit.

Vlen për tu theksuar që këto elemente të sigurisë krijojnë një efekt të ndjeshëm në përmirësimin e situatës në rrugë si dhe në uljen e aksidenteve përgjatë këtyre akseve të rëndësishme, duke krijuar një imazh pozitiv tek përdoruesit e këtyre akseve, qoftë vendas apo të huaj.

Në hartimin e këtij Projekt Zbatimit, referuar Termave të Referencës, janë marrë parasysh kërkesat për hartimin e tij të cilat kanë të bëjnë me:

Përgatitjen e Raportit Teknik të Zbatimit i cili përmban vendodhjen e segmenteve rrugore të cilët do t'i nënshtrohen përmirësimit duke përcaktuar arësyet mbi të cilat është bazuar hartimi i detajuar i Projektit.

Plani i Menaxhimit të Trafikut i cili do të përgatitet për gjithë kohën e punimeve në rrugë duke u bazuar në skemat përkatëse të Manualit të Sinjalizimit Rrugor - si pjesë përbërëse e Kodit Rrugor Shqiptar.

Përgatitja e Metodologjisë së Punimeve të Ndërtimit për sinjalistikën vertikale, horizontale, sistemeve të kufizimit rrugor (barrierat mbrojtëse), ndriçimit si dhe punimeve për vendosjen e fugave të urave.

Përgatitja e Specifikimeve Teknike me detaje të mjaftueshme me qëllim zbatimin me sukses të Projektit.

Hartimi dhe Vlerësimi i Kostos i cili do të bazohet në llogaritje dhe vizatimet përkatëse duke përgatitur një listë me të gjitha zërat që do të jenë pjesë e Listës Përfundimtare të Volumeve si dhe hartimit të Preventivit bazuar në VKM Nr. 216, datë 13.04.2023.

Vizatimet Teknike. Është bërë vlerësimi i detajuar në terren nga grupi i projektimit të ARRSh-së si dhe janë përgatitur vizatimet specifike për secilin segment rrugor.

Të gjitha vizatimet do të përgatiten në përputhje me standardet shqiptare si dhe ato Europiane. Vizatimet do të përgatitet duke përdorur një program CAD të tilla si AutoCAD, dhe do të paraqitet në formatin standard A3, si dhe në format elektronik. Vizatimet do të përfshijnë:

Nr.	Përshkrimi i Vizatimit	Shkalla
1	Horografia	Variabël
2	Planimetri e segmentit rrugor	1:500 1:1000
3	Prerje tërthore	1:200
4	Prerje tërthore tip	1:100
5	Detaje të ndryshme	variabël

PËRCAKTIME TEKNIKE

Sinjalistika vertikale

- **Sinjalet e Rrezikut** të cilët janë sinjale që paralajmërojnë drejtuesit e mjeteve dhe këmbësorët për rreziqe të mundshme në rrugë. Ato janë të rëndësishme për të siguruar sigurinë në trafik dhe zakonisht kanë formën e një trekëndëshi me kufij të kuq dhe një simbol brenda që tregon rrezikun specifik (kthesë e rrezikshme djathtas/majtas, rrëshqitje në rrugë, punime në rrugë, kalim të kafshëve, semafor përpara, rënie gurësh, ngushtim rruge etj).
- **Sinjalet Urdhëruese** janë ato që përcaktojnë rregulla të detyrueshme që duhet të ndiqen nga drejtuesit e mjeteve dhe këmbësorët. Ato zakonisht kanë formën e një rrethi me ngjyrë të kaltër ose të kuqe dhe përmbajnë simbole që tregojnë veprimin e kërkuar ose të ndaluar (sinjale të përparësisë, sinjale të ndalimit, sinjale të detyrimit).
- **Sinjalet Treguese** janë sinjale që ofrojnë informacion për drejtuesit e mjeteve dhe këmbësorët, duke treguar rrugë, destinacione, shërbime ose rregulla specifike. Ato zakonisht kanë forma dhe ngjyra të ndryshme, në varësi të funksionimit të tyre, si p.sh. katrore, drejtkëndëshe ose të rrumbullakëta (sinjale paralajmëruese, sinjale që tregojnë drejtimin dhe distancat, sinjale pohuese, sinjale të identifikimit të rrugëve, sinjale të itinerarit, sinjale të qendrave të banuara, sinjale të emrave të rrugëve, sinjale turistike të territorit),
- **Përvijues normal anësor** të rrugëve janë elementë të vendosur përgjatë skajeve të rrugëve për të ndihmuar drejtuesit e mjeteve të orientohen veçanërisht në kushte të vështira shikimi si errësira, mjegulla ose reshjet e dëndura. Ata shërbejnë si udhërrëfyes vizualë për të treguar kufijtë e korsive dhe drejtimin e rrugëve (shtyllat orientuese , përvijuesit metalik të vendosur në trupin e barrierave mbrojtëse të rrugës, shirita anësorë reflektues, bordurat e ngritura që shërbejnë për të ndarë rrugën nga trotualet dhe zonat e gjelbëruara).
- **Përvijues modularë të kthesave** janë elementë të projektuar për të përmirësuar sigurinë dhe orientimin në kthesa, veçanërisht në zona me rrezik të lartë aksidentesh. Ata janë të ndërtuar nga materiale të qëndrueshme dhe zakonisht të pajisur me elementë reflektues për të rritur dukshmërinë gjatë natës ose në kusht atmosferike të vështira.
- **Sinjalet e largësisë metrike progresive** (Guri Kilometrik) janë sinjale rrugore të cilët shërbejnë për të treguar distanca në kilometra nga një pikë referimi e caktuar si një qytet, kryeqytet ose pika fillestare të një rruge të rëndësishme.

Sinjalistika horizontale

Përfshin të gjitha shenjat dhe vijat që vendosen mbi sipërfaqen e rrugës dhe që shërbejnë për të ndarë drejtimet e lëvizjes apo korsitë, për të kufizuar rrugën ose për të orientuar mjetet drejt drejtimit të duhur. Kjo sinjalistikë është një komponent i rëndësishëm i sigurisë rrugore.

- **Vijat ndarëse të trafikut** përcaktohen nga shpejtësia e projektimit të rrugës si dhe kategoria e saj.
 - Vija e vazhduar - përdoret për të ndarë korsitë dhe ndalon kalimin ose parakalimin e mjeteve.

- Vija e ndërprerë – lejon kalimin ose parakalimin nga njëra korsi në tjetrën të mjeteve atëherëkur ka siguri.
 - Kombinimi i vijës së vazhduar dhe asaj të ndërprerë – lejon kalimin e mjeteve vetëm nga ana e vijës së ndërprerë.
 - **Vijat anësore** shënojnë kufijtë e rrugës dhe ndihmojnë drejtuesit e mjeteve të mbajnë drejtimin.
 - **Vijat për ndalim dhe qëndrim**
 - Vija e ndalimit – tregon vendin ku automjetet duhen të ndalojnë para një kryqëzimi, në semafor ose shenjë "STOP".
 - Zonat e qëndrimit (ishuj trafiku) – përdoret për të treguar vendet ku ndalohet ndalimi apo parkimi i mjeteve
 - **Vijat për këmbësorë dhe çiklistë**
 - Kalimet e këmbësorëve – tregon kalimet e detikuara për këmbësorët
 - Korsitë e biçikletave – shënon rrugët e rezervuara për biçikleta.
 - **Shenjat rrugore**
 - Shigjetat – drejtojnë trafikun dhe tregojnë korsitë për kthim majtas, djathtas ose drejt.
 - Vijat e paralajmërimit – përdoren në kthesa ose zona të rrezikshme për të tërhequr vëmendjen.
 - **Korsitë e rezervuara** – shënohen për autobusë, tramvajë ose mjete të tjara të veçanta.
- Këto elementë ndihmojnë në rregullimin e trafikut, uljen e aksidenteve dhe përmirësimin e rrjedhshmërisë në rrugë.

Sistemet e kufizimit rrugor

Janë elementë të projektimit dhe pajisjeve që përdoren për të garantuar sigurinë dhe drejtimin e trafikut duke reduktuar rreziqet për përdoruesit e rrugës. Këto sisteme përfshijnë struktura dhe pajisje që kufizojnë lëvizjen e mjeteve dhe këmbësorëve brënda rrugës dhe zonave përreth si barrierat mbrojtëse (prej çeliku dhe betoni), amortizatorët e goditjeve, tranzitet, terminalet, barrierat e lëvizëshme etj., përsa i përket automjeteve dhe përmasat metalik – përsa i përket këmbësorëve.

VENDNDODHJA E SEGMENTEVE RRUGORE DHE PËRSHKRIMI TYRE

Segmentet rrugore pjesë e Termave të Referencës të cilët i nënshtrohen përmirësimit të sinjalistikës horizontale, vertikale si dhe të sigurisë rrugore ndodhen në Rajonin Jugor dhe përshkojnë disa rrethe të këtij Rajoni. Ato janë pjesë e Rrjetit Rrugor Kombëtar që administrohen nga ARRSH.

1.	By Pass Shkoder (Sh 1)	2 x 4.8 = 8.16 km;
2.	Vau Dejës (unaza) – Pukë - Kthesa Hadroj (Sh 5)	55.00 km;
3.	Kthesa Hadroj – Fushë Arrëz – Kalimash (Sh 5)	62.70 km;
4.	Klos – Qafë Buall (Sh 6)	15.20 km;
5.	Ura e Cerenecit – Maqellarë (e vjetra) (Sh 6)	11.10 km;

NDRIÇIMI

- Kryqëzimi Koman në segmentin Shkodër – Pukë
- Kryqëzim Aliaj në segmentin Shkodër – Hani Hotit

RIPARIMI I FUGAVE TË URAVE

- Në aksin Milot – Lezhë; Lezhë – Shkodër; Shkodër – Hani Hotit; Shkodër - Velipojë

1. BY PASS SHKODER

2 x 4.8 = 8.16 km

Koordinatat në sistemin GRS 80:

Pika e fillimit:

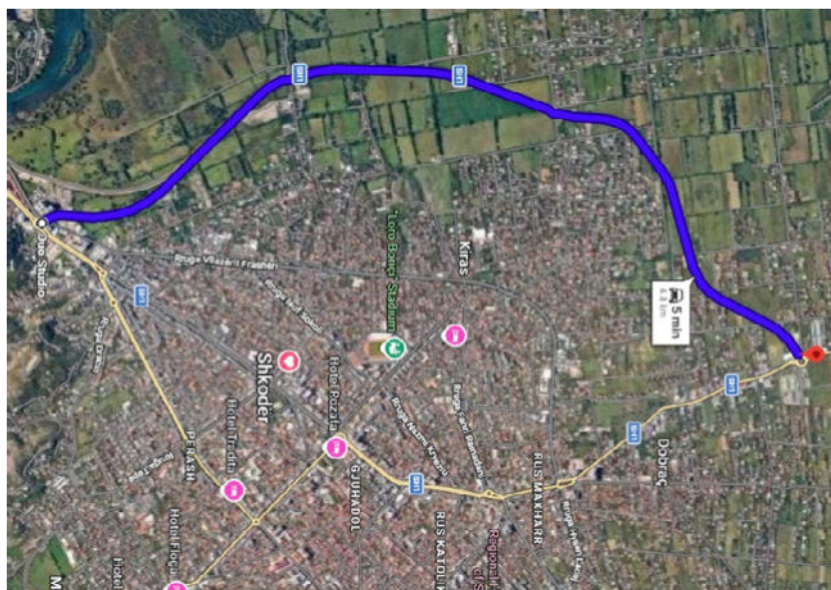
42.054536 N; 19.498820 E

42.089382 N, 19.507691 E

Pika e mbarimit:

42.089382 N, 19.507691 E - 4.80km

42.054536 N; 19.498820 E - 4.80km



Përshkrimi dhe gjendja ekzistuese

By-Pass Shkodër, pjesë e aksit rrugor SH 1, është një segment me rëndësi të veçantë për qarkullimin urban, periurban dhe tranzit në zonën e Shkodrës. Ai shërben si rrugë shmangëse, duke ulur ngarkesën e trafikut brenda qytetit dhe duke përmirësuar lidhjen ndërqytetëse e rajonale.

Segmenti është ndërtuar rreth 4–5 vite më parë dhe klasifikohet si rrugë interurbane kryesore e kategorisë “B”. Rruga ka dy karrexhata të ndara, me nga dy korsi lëvizjeje për çdo drejtim, të ndara me trafikndarëse metalike. Në të dy anët janë realizuar pista biçikletash dhe trotuare për këmbësorë, të ndara nga karrexhata me parmakë metalikë. Gjithashtu, segmenti është i pajisur me ndriçim rrugor përgjatë gjithë gjatësisë së tij.

Shtresat asfaltike paraqiten në gjendje shumë të mirë teknike, pa dëmtime të dukshme strukturore, deformime apo çarje të konsiderueshme. Për këtë arsye, ndërhyrja e nevojshme nuk lidhet kryesisht me rehabilitimin e karrexhatës, por me elementet funksionale dhe të sigurisë

rrugore, si: sinjalistika horizontale dhe vertikale, barrierat mbrojtëse, parmakët metalikë, elementet reflektuese, riparim i ndriçimit dhe siguria e përdoruesve të pambrojtur të rrugës.

Sinjalistika horizontale paraqitet e amortizuar, sidomos në vijëzimet gjatësore, anësore, shigjetat orientuese, ishujt e trafikut, kalimet e këmbësorëve dhe zonat pranë rotondove. Në disa pjesë vijëzimi është zbehur ose fshirë, ndërsa gjatë natës dhe në kushte atmosferike të pafavorshme vërehet mungesë reflektiviteti. Kjo ul lexueshmërinë e rrugës dhe ndikon negativisht në disiplinimin e trafikut, veçanërisht në zonat me manovra hyrëse, dalëse dhe rrethore.

Sinjalistika vertikale ka gjithashtu problematika të dukshme. Në disa zona tabelat janë të dëmtuara, të deformuara, të zbehura ose me humbje të aftësisë reflektuese. Në një segment të kategorisë “B”, me trafik të ndarë dhe dy korsi për drejtim, sinjalistika duhet të jetë e plotë, e lexueshme dhe funksionale, veçanërisht pranë rotondove, kalimeve të këmbësorëve, degëzimeve dhe pikave ku ndryshon regjimi i qarkullimit. Për këtë arsye kërkohet inventarizim i plotë, zëvendësim i tabelave jashtë funksionit dhe plotësim aty ku sinjalistika mungon ose është e pamjaftueshme.

Në lidhje me elementet e sigurisë rrugore, vërehen dëmtime të barrierave metalike në trafikndarësen qendrore, si dhe të parmakëve metalikë që ndajnë karrexhatën nga pistat e biçikletave dhe trotuaret. Këto dëmtime, të shkaktuara kryesisht nga goditjet e mjeteve dhe aksidentet, ulin funksionin mbrojtës të sistemeve ekzistuese dhe rrisin rrezikun për përdoruesit e rrugës. Për këtë arsye, elementet e dëmtuara duhet të riparohen ose zëvendësohen, duke ruajtur tipologjinë dhe vazhdimësinë funksionale të sistemit mbrojtës.

Ndriçimi rrugor është i pranishëm përgjatë gjithë segmentit, por duhet të verifikohet funksionalisht në të gjithë gjatësinë. Pikat me ndriçim të dëmtuar, jo uniform, shtylla jashtë funksionit apo elemente elektrike të amortizuara duhet të evidentohen dhe të përfshihen në program ndërhyrjeje, me qëllim rritjen e sigurisë në rotondo, kalime këmbësorësh, pista biçikletash dhe zona me qarkullim të përzier.

Në përfundim, segmenti paraqitet në gjendje të mirë nga pikëpamja e shtresave rrugore, por kërkon ndërhyrje të domosdoshme në elementet e sigurisë, orientimit dhe mirëmbajtjes funksionale, me prioritet sinjalistikën horizontale, sinjalistikën vertikale, barrierat/parmakët mbrojtës dhe ndriçimin rrugor.

Ky segment rrugor ka këto parametra:

- Gjerësia e Kurorës asfaltike.....20.80m;
- Korsi e asfaltuar.....2 x 3.25m;
- Bankina të pasfaltuar..... 2 x 1.00m;
- Limit të shpejtësisë.....min.60km/orë dhe max 80km/orë.



Ndërhyrja

Shpejtësia e lëvizjes 60 ÷ 80 km/ orë.

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e:

- **Sinjalistikës vertikale si:**

- Sinjalet e Rrezikut,
- Sinjalet Urdhëruese (*sinjale të përparësisë, sinjale të ndalimit, sinjale të detyrimit*),
- Sinjalet Treguese (*sinjale paralajmëruese, sinjale të drejtimit, sinjale pohuese, sinjale të identifikimit të rrugëve, sinjale të itinerarit, sinjale të qendrave të banuara, sinjale të emrave të rrugëve, sinjale turistike të territorit*),
- Përvijues normal anësor,
- Përvijues modularë të kthesave,

- **Sinjalistikës Horizontale,**

- Vijëzime gjatësor i mesit të ndërprerë i tipit B me gjerësi 15 cm;

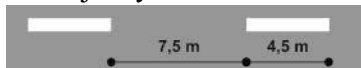
- Vijëzime gjatësore anësore të tipit A me gjerësi 15 cm;
- Vijëzime gjatësore anësore të tipit D me gjerësi 15 cm;
- Vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku.
- Ngadalësues shpejtësie me formë shiritash, me efekt dëgjimi.

Tipi i vijave (sipas detajeve në vizatim) do të jetë:

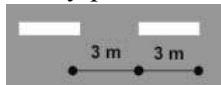
A – e vazhduar:



B – e ndërprerë me 4.5 m vijëzim dhe 7.5m hapësirë kur kemi parakalim mjetesht; Vijëzimi i aksit qëndror të karrexhatat me dy drejtime lëvizjeje ose vijëzimi i korsisë ndërmjet dy korsive të trafikut.



D – vijë anësore e ndërprerë, hyrje/ dalje. Vijëzimet paralajmëruese në pjesën e përafrimit në kryqezime, si dhe brenda tyre ose në vende të ngjashme që kërkojnë kujdes.



Propozohet që:

- për vijëzimet gjatësore anësore me gjerësi 15 cm të përdoret bojë termoplastike sprajt
- për vijëzimet gjatësore anësore me gjerësi 15 cm të përdoret bojë termoplastike sprajt;
- vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane të përdoret bojë bikomponente (pastë);
- Ngadalësues shpejtësie me formë shiritash, me efekt dëgjimi me bojë bikomponente pastë + Perlina 5kg/m².

• Barriera mbrojtëse

- Barriera mbrojtëse në trafikndarëse në pjesët e dëmtuara dhe aty ku mungojnë (referuar planimetrisë) do të përzgjidhen me nivel mbajtjeje të tipit H1 anësore me 2 valëzime në një anë, dhe gjerësi pune të nivelit W3;
- Parmak metalik në pjesët e dëmtuara në përputhje me ata ekzistues.

2. VAU DEJËS (UNAZA) – PUKË - KTHESA HADROJ (SH 5)

55.00 km

Koordinatat në sistemin GRS 80:

Pika e fillimit:

42.003884 N, 19.632679 E;

Pika e mbarimit:

42.051961 N, 19.991555 E



Segmenti rrugor Vau Dejës (unaza) – Pukë - Kthesa Hadroj, pjesë e aksit kombëtar SH 5, fillon nga Unaza e Vaut të Dejës, vazhdon në unazën e qytetit Pukë dhe përfundon tek kthesa e Hadroj, me gjatësi rreth 55.00 km. Ky segment ka rëndësi të madhe për Veriun e Shqipërisë, pasi lidh qytetet e Pukës dhe Fushë-Arrëzit, si dhe një sërë zonash të banuara përgjatë tij, me qytetin e Shkodrës.

Rruga klasifikohet si rrugë interurbane dytësore e kategorisë “C”, me dy korsi lëvizjeje në kahe të kundërta. Ajo zhvillohet në reliev të përzier fushor, kodrinor dhe malor, me ndryshime të shpeshta të gjurmës, pjerrësive dhe kushteve të qarkullimit.

Një nga karakteristikat kryesore të këtij segmenti është prania e kthesave të shumta dhe të forta, të cilat në disa zona kufizojnë fushëpamjen dhe kërkojnë vëmendje të shtuar nga drejtuesit e mjeteve. Për këtë arsye, sinjalistika rrugore merr rëndësi të veçantë për orientimin, disiplinimin e qarkullimit dhe paralajmërimin në kohë të rreziqeve.

Zona karakterizohet nga klimë e ftohtë gjatë dimrit, me prani të reshjeve të dëborës, ngricave dhe lagështisë së lartë. Këto kushte ndikojnë drejtpërdrejt në sigurinë e qarkullimit dhe përshpejtojnë amortizimin e sinjalistikës horizontale kthesa dhe zona me hije.

Duke qenë se segmenti zhvillohet në një terren me kthesa të shumta, pjerrësi dhe ndryshime të vazhdueshme të gjurmës së rrugës, sinjalistika horizontale ka rol të rëndësishëm për përcaktimin e qartë të korsive të lëvizjes, kufijve të karrexhatës dhe zonave ku parakalimi duhet të kufizohet ose ndalohet.

Në rrugë të kategorisë “C”, me dy korsi lëvizjeje në kahe të kundërta, vijëzimi qendror dhe vijëzimi anësor janë elemente bazë për sigurinë e qarkullimit. Vijëzimi qendror ndihmon në ndarjen e kaheve të kundërta të lëvizjes, ndërsa vijëzimi anësor orienton drejtuesin e mjetit për kufirin e sigurt të karrexhatës, veçanërisht gjatë natës, në shi, mjegull ose në zona me ndriçim të pamjaftueshëm.

Në këtë segment, vëmendje e veçantë duhet t’i kushtohet vijëzimit në kthesa, në zona me fushëpamje të kufizuar, në afrim të urave, kanaleve anësore, mureve mbajtëse, hyrje-daljeve lokale dhe segmenteve ku gjerësia e rrugës perceptohet më e kufizuar nga drejtuesit e mjeteve.

Në kushtet e pranisë së dëborës dhe ngricave gjatë dimrit, vijëzimi horizontal duhet të jetë me cilësi të mirë, me reflektivitet të përshtatshëm dhe me rezistencë ndaj konsumimit. Nëse vijëzimi humbet dukshmërinë ose reflektivitetin, drejtuesi i mjetit ka vështirësi në perceptimin e gjurmës së rrugës, sidomos në kthesa dhe në segmente malore, ku gabimi në pozicionim mund të sjellë pasoja serioze.

Sinjalistika vertikale është e plotë dhe funksionale, veçanërisht për paralajmërimin e kthesave të forta, kthesave të njëpasnjëshme, pjerrësive, zonave me ngrica, qendrave të banuara dhe hyrje-daljeve lokale. Tabelat rrugore janë të lexueshme, të padëmtuara dhe me reflektueshmëri të mirë, në mënyrë që drejtuesit e mjeteve të marrin informacionin e nevojshëm në kohë.

Për shkak të relievit dhe karakterit të segmentit, rëndësi të veçantë kanë edhe elementet e sigurisë rrugore, si barrierat mbrojtëse, elementet reflektuese dhe orientuese. Këto elemente janë të domosdoshme në kthesa, në segmente me skarpata, mure mbajtëse, ura, kanale anësore apo diferenca kuote, ku dalja e mjetit nga karrexhata mund të sjellë pasoja të rënda.

Duke qenë një segment me gjatësi të konsiderueshme, reliev të vështirë, kthesa të shumta dhe kushte klimatike të pafavorshme, aksi Vau i Dejës — Pukë - Hadroj kërkon sinjalistikë rrugore të mirëmbajtur, të dukshme dhe funksionale, si dhe elemente sigurie të plota në të gjitha pikat me rrezik të shtuar.



Ndërhyrja

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/ orë

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e

- **Sinjalistikës Horizontale:**

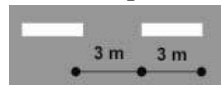
- Vijëzime gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15 cm,
- Vijëzimi për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane,

Shënim: Tipi i vijave (sipas detajeve në vizatim) do të jetë:

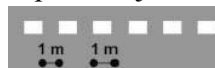
- A – e vazhduar:



- D – e ndërprerë me 3m vijëzim dhe 3m hapësirë kur kemi parakalim mjetesh;



- Tipi F - Vijëzimi tek cepi i karrexhatës, tek kryqëzimet, ose xhepat anësore.



Propozohet që:

- për vijëzimet gjatësore anësore dhe të mesit me gjerësi 15 cm përdoret bojë termoplastike sprajt.
- vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane të përdoret bojë bikomponente (pastë);

3. KTHESA HADROJ – FUSHË ARRËZ – KALIMASH (SH 5)

62.70 km

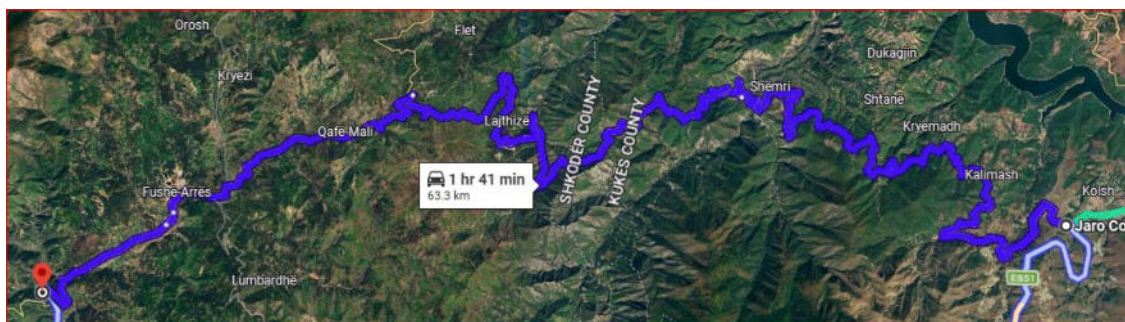
Koordinatat në sistemin GRS 80:

Pika e fillimit:

42.051961 N, 19.991555 E

Pika e mbarimit:

42.068197, 20.329487



Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Segmenti Kthesa Hadroj – Fushë Arrëz – Kalimash (SH 5), me gjatësi rreth 62.70 km, përfaqëson pjesën fundore të aksit Vau i Dejës – Pukë – Fushë Arrëz – Kalimash, duke siguruar lidhjen me zonën e Kukësit dhe me Rugën e Kombit.

Ky segment ka rëndësi të veçantë për qarkullimin në pjesën veriore dhe verilindore të vendit, pasi shërben jo vetëm si lidhje funksionale ndërmjet zonave të Pukës, Fushë Arrëzit dhe Kalimashit, por edhe si alternativë e rëndësishme ndaj Rugës së Kombit. Rëndësia e tij rritet më tej për shkak të potencialit të lartë turistik të zonave ku kalon, të cilat karakterizohen nga reliev malor, peizazh natyror dhe bukuri të veçanta gjeografike.

Në vitet e mëparshme janë realizuar ndërhyrje me sinjalistikë rrugore në dy degëzime të rëndësishme të këtij aksi, konkretisht në segmentet Qafë Mali – Fierzë dhe Rrëshen/Rreps – Gjegjan, duke përmirësuar orientimin dhe sigurinë e qarkullimit në këto lidhje dytësore. Në vijim të ndërhyrjeve të realizuara në segmentin Vau i Dejës – Pukë – Kthesa e Hadroj, parashikohet që ndërhyrja të vijojë edhe në pjesën tjetër të aksit, konkretisht në drejtimin Kthesa Hadroj – Fushë Arrëz – Kalimash, deri në lidhjen me Rugën e Kombit.

Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore e kategorisë “C”, me dy korsi lëvizjeje me kahe të kundërta dhe me gjerësi të përgjithshme të karrexhatës rreth 6.0 m. Duke qenë një rrugë me karakter kryesisht malor, me kthesa të shumta, pjerrësi dhe kushte të ndryshueshme atmosferike, kërkesat për lexueshmëri të gjurmës së rrugës dhe orientim të qartë gjatë lëvizjes janë të larta.

Shtresat asfaltike janë në gjendje optimale, përveçse në disa zona të shkurtra me dëmtime të tapetit dhe biderit. Ndërhyrja e parashikuar fokusohet kryesisht në përmirësimin e sinjalistikës horizontale, nëpërmjet vijëzimit gjatësor anësor dhe vijëzimit të mesit të rrugës. Kjo ndërhyrje

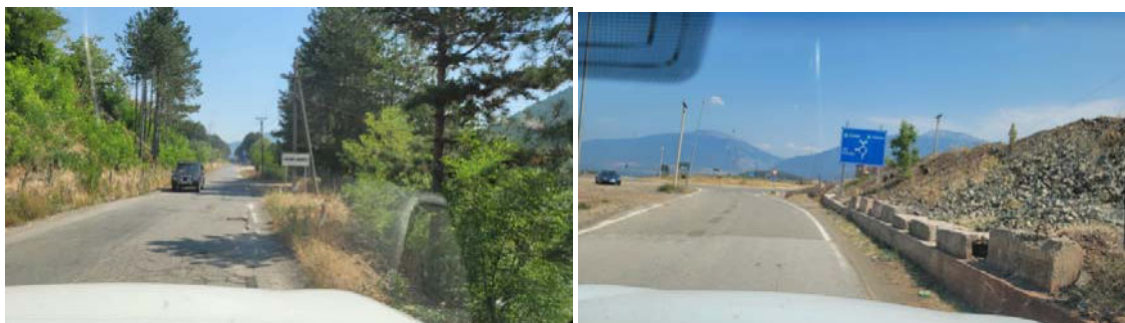
13

do të ndihmojë në disiplinimin e lëvizjes së mjeteve, përcaktimin më të qartë të kufijve të karrexhatës dhe rritjen e sigurisë, sidomos gjatë natës dhe në kushte me dukshmëri të kufizuar.

Vijëzimi i ri do të japë një lexim më të plotë të trupit të rrugës, duke orientuar drejtuesit e mjeteve në segmente me kthesa, ngushtime, pjerrësi dhe zona ku mungesa e sinjalistikës horizontale mund të krijojë pasiguri në qarkullim. Kujdes do ti kushtohet dhe vendkalimeve të këmbësorëve në zonat urbane.

Gjithashtu, në kuadër të përmirësimit të sigurisë rrugore, është parashikuar vendosja e barrierave metalike mbrojtëse të tipit H1W3 në pozicionet ku paraqiten rreziqe anësore, si skarpata, kthesa të forta, zona me diferenca kuote apo pjesë ku dalja e mjetit nga karrexhata mund të sjellë pasoja të rënda.

Në përfundim, ndërhyrja në këtë segment synon rritjen e sigurisë dhe përmirësimin e orientimit të qarkullimit në një aks me rëndësi të veçantë funksionale, turistike dhe rajonale, duke i dhënë prioritet sinjalistikës horizontale dhe plotësimit me elemente mbrojtëse rrugore në pikat më të ekspozuara.



Ndërhyrja

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/ orë

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e

- **Sinjalistikës Horizontale:**

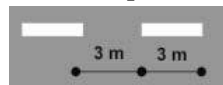
- Vijëzime gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15 cm,
- Vijëzimi për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane,

Shënim: Tipi i vijave (sipas detajeve në vizatim) do të jetë:

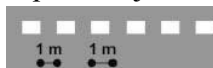
- A – e vazhduar:



- D – e ndërprerë me 3m vijëzim dhe 3m hapësirë kur kemi parakalim mjetesh;



- Tipi F - Vijëzimi tek cepi i karrexhatës, tek kryqëzimet, ose xhepat anësore.



Propozohet që:

- për vijëzimet gjatësore anësore dhe të mesit me gjerësi 15 cm përdoret bojë termoplastike sprajt.
- vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane të përdoret bojë bikomponente (pastë);

• Barriera mbrojtëse

- Barriera mbrojtëse në trafikndarëse në pjesët e dëmtuara dhe aty ku mungojnë (referuar planimetrisë) do të përzgjidhen me nivel mbajtjeje të tipit H1 anësore me 2 valëzime në një anë, dhe gjerësi pune të nivelit W3;

4. KLOS – QAFË BUALL (SH 6)

15.20 km

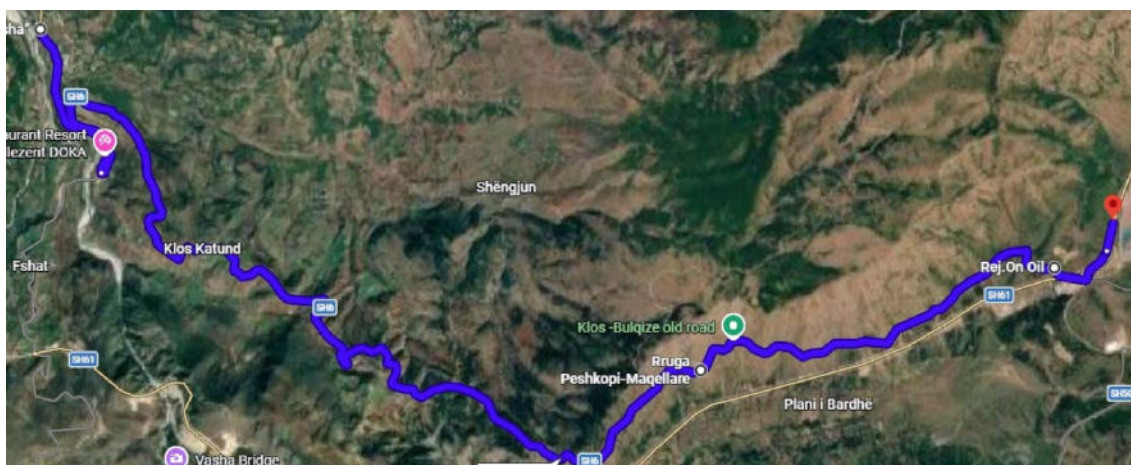
Koordinatat në sistemin GRS 80:

Pika e fillimit:

41.500634, 20.090910

Pika e mbarimit:

41.486267, 20.198120



Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Ky segment rrugor, me gjatësi rreth 15.5 km, konsiderohet si një rrugë alternative e Rrugës së Arbrit, duke mundësuar lidhjen e qytetit të Klosit me Bulqizën dhe zonat përreth.

Trafiku në këtë segment përbëhet kryesisht nga mjete që lëvizin ndërmjet zonave të banuara përgjatë rrugës, si dhe nga mjete të rënda që shërbejnë për transportin e mineraleve nga minierat e Bulqizës. Kjo e bën segmentin të rëndësishëm jo vetëm për qarkullimin lokal, por edhe për aktivitetin ekonomik të zonës.

Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore e kategorisë “C”, me dy korsi lëvizjeje në kahe të kundërta. Ai shtrihet në një terren tërësisht malor, me kthesa të shumta, pjerrësi të ndjeshme dhe disnivel të madh ndërmjet trupit të rrugës dhe terrenit anësor. Këto kushte e bëjnë të domosdoshme ndërhyrjen në elementet e sinjalistikës dhe të sigurisë rrugore.

Aktualisht konstatohet mungesa e theksuar e sinjalistikës vertikale dhe sinjalistikës horizontale. Në një rrugë me karakter malor, ku lëvizja zhvillohet në kushte gjeometrike të kufizuara dhe me prani të mjeteve të rënda, mungesa e këtyre elementeve ndikon drejtpërdrejt në uljen e lexueshmërisë së rrugës dhe në rritjen e rrezikut për përdoruesit e saj.

15

Duke qenë se ky segment lidhet funksionalisht me segmentin Qafë Bualli – Ura e Çerenecit, ku është ndërhyrë vitin e kaluar me sinjalistikë rrugore, ndërhyrja e parashikuar synon të ruajë koherencën teknike dhe funksionale të gjithë aksit. Së bashku me segmentin Ura e Çerenecit – Maqellarë, kjo ndërhyrje do të mundësojë sjelljen në një standard më të unifikuar të aksit Klos – Qafë Bualli – Bulqizë – Ura e Çerenecit – Maqellarë.

Një element tjetër që duhet marrë në konsideratë është klima e zonës, e cila gjatë dimrit karakterizohet nga temperatura të ulëta, reshje dëbore dhe prani të ngricave. Këto kushte ndikojnë në sigurinë e qarkullimit, në qëndrueshmërinë e sinjalistikës horizontale dhe në nevojën për orientim sa më të qartë të drejtuesve të mjeteve.

Në përfundim, ndërhyrja në këtë segment është e nevojshme për përmirësimin e sigurisë rrugore, rritjen e lexueshmërisë së gjurmës së rrugës dhe unifikimin e standardit të sinjalistikës në të gjithë aksin lidhës Klos – Bulqizë – Maqellarë, me prioritet vendosjen e sinjalistikës horizontale, sinjalistikës vertikale dhe barrierave mbrojtëse në zonat me rrezik të shtuar.



Ndërhyrja

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/ orë.

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e:

- **Sinjalistikës vertikale** si:

- Sinjalet e Rrezikut,
- Sinjalet Urdhëruese (*sinjale të përparësisë, sinjale të ndalimit, sinjale të detyrimit*),
- Sinjalet Treguese (*sinjale paralajmëruese, sinjale të drejtimit, sinjale pohuese, sinjale të identifikimit të rrugëve, sinjale të itinerarit, sinjale të qendrave të banuara, sinjale të emrave të rrugëve, sinjale turistike të territorit*),
- Përvijues normal anësor,
- Përvijues modularë të kthesave,

- **Sinjalistikës Horizontale:**

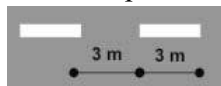
- Vijëzime gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15 cm,

Tipi i vijave (sipas detajeve në vizatim) do të jetë:

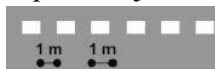
- A – e vazhduar:



- D – e ndërprerë me 3m vijëzim dhe 3m hapësirë kur kemi parakalim mjetesht;



- Tipi F - Vijëzimi tek cepi i karrexhatës, tek kryqëzimet, ose xhepat anësore.



Propozohet që:

- për vijëzimet gjatësore anësore dhe të mesit me gjerësi 15 cm përdoret bojë termoplastike sprajt.

4. SEGMENTI URA E CERENECIT – MAQELLARE (E VJETRA)

11.10 km

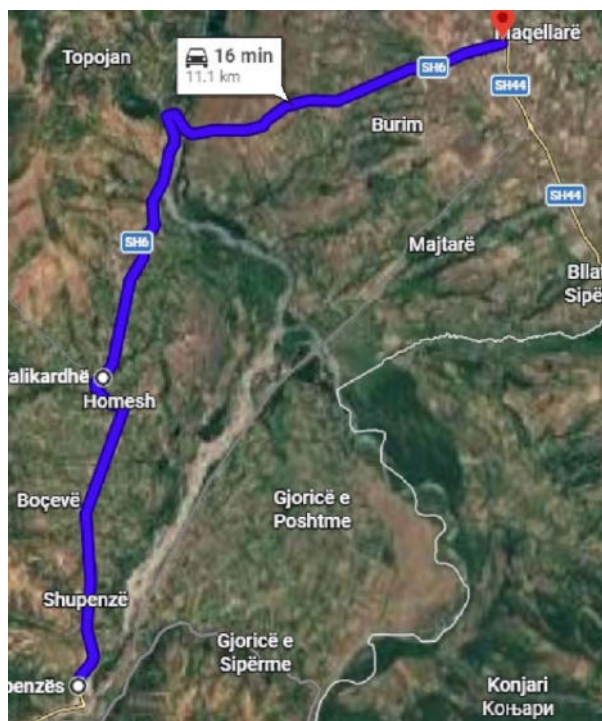
Koordinatat në sistemin GRS 80:

Pika e fillimit:

41.524058, 20.422257

Pika e mbarimit:

41.587638, 20.478141



Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Ky segment rrugor konsiderohet si një alternativë e Rrugës së Arbrit dhe ka rëndësi të veçantë për lidhjen e disa zonave të banuara, si Shupenzë, Boçevë, Homesh dhe Vojnik, me qytezën e Maqellarës dhe më tej me qytetin e Peshkopisë.

Segmenti ka gjatësi rreth 11.10 km, gjerësi të karrexhatës rreth 6.0 m dhe është pjesë e rrugës nacionale SH 6. Ai ka kryesisht karakter fushor dhe shërben për qarkullimin lokal, ndërqytetës dhe lidhjen funksionale të zonave të banuara përgjatë tij.

Duke qenë se vitin e kaluar është ndërhyrë me sinjalistikë horizontale dhe vertikale në segmentin Qafë Bualli – Ura e Çerenecit, ndërhyrja e parashikuar në këtë segment vjen si vazhdim logjik dhe funksional i atij investimi, me qëllim krijimin e një standardi të unifikuar të sinjalistikës në të gjithë aksin lidhës.

Aktualisht, në këtë segment konstatohet mungesë e plotë e sinjalistikës horizontale, ndërsa shtresat rrugore paraqiten pjesërisht të dëmtuara, veçanërisht në anët e karrexhatës. Për këtë arsye, ndërhyrja me vijëzim gjatësor vetëm të mesit është e nevojshme për të përmirësuar orientimin e drejtuesve të mjeteve dhe disiplinimin e lëvizjes, sidomos gjatë orëve të natës dhe në kushte me dukshmëri të kufizuar.

Duke marrë parasysh gjendjen e skajeve të rrugës, parashikohet aplikimi i vijëzimit gjatësor vetëm në mesin e rrugës, me qëllim ndarjen e qartë të kaheve të lëvizjes dhe orientimin më të sigurt të trafikut. Kjo zgjidhje është e përshtatshme për kushtet aktuale të segmentit dhe ndikon drejtpërdrejt në rritjen e lexueshmërisë së gjurmës së rrugës.

Për shkak se rruga kalon nëpër disa qendra të banuara, është e nevojshme edhe realizimi i vijëzimeve për kalimet e këmbësorëve, në pozicionet ku evidentohen lëvizje të këmbësorëve, lidhje me rrugë lokale, objekte shërbimi apo zona me përqendrim banesash.

Për sa i përket sinjalistikës vertikale, parashikohet plotësimi i segmentit me tabela të tipeve të ndryshme, përfshirë tabela rrethore, trekëndore dhe katrore, sipas funksionit të tyre rregullues, paralajmërues dhe informues. Kjo ndërhyrje do të përmirësojë orientimin e përdoruesve të rrugës dhe do të rrisë sigurinë në zonat e banuara, në kryqëzime, kthesa dhe pika me konflikt të mundshëm trafiku.

Në përfundim, ndërhyrja në këtë segment synon përmirësimin e sigurisë rrugore, rritjen e lexueshmërisë së rrugës dhe unifikimin e standardit të sinjalistikës me segmentet e trajtuara më parë, duke i dhënë prioritet vijëzimit të mesit të rrugës, kalimeve të këmbësorëve dhe plotësimit me sinjalistikë vertikale funksionale.



Ndërhyrja

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/ orë.

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e:

- **Sinjalistikës vertikale si:**

- Sinjalet e Rrezikut,
- Sinjalet Urdhëruese (*sinjale të përparësisë, sinjale të ndalimit, sinjale të detyrimit*),
- Sinjalet Treguese (*sinjale paralajmëruese, sinjale të drejtimit, sinjale pohuese, sinjale të identifikimit të rrugëve, sinjale të itinerarit, sinjale të qendrave të banuara, sinjale të emrave të rrugëve, sinjale turistike të territorit*),
- Përvijues normal anësor,
- Përvijues modularë të kthesave,

- **Sinjalistikës Horizontale:**

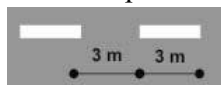
- Vijëzime gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15 cm,
- vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane.

Tipi i vijave (sipas detajeve në vizatim) do të jetë:

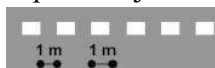
- A – e vazhduar:



- D – e ndërprerë me 3m vijëzim dhe 3m hapësirë kur kemi parakalim mjetesh;



- Tipi F - Vijëzimi tek cepi i karrexhatës, tek kryqëzimet, ose xhepat anësore.



Propozohet që:

- për vijëzimet gjatësore anësore dhe të mesit me gjerësi 15 cm përdoret bojë termoplastike sprajt.
- vijëzimet për ishuj/shigjeta trafiku, kalim këmbësorësh në zonat urbane të përdoret bojë bikomponente (pastë);

5. NDRIÇIMI I KRYQËZIMEVE/DEGËZIMEVE TË RREZIKSHME

Në vitet e fundit, Autoriteti Rrugor Shqiptar ka aplikuar me sukses ndriçimin e kryqëzimeve dhe degëzimeve të rrezikshme në rrjetin rrugor kombëtar, kryesisht nëpërmjet sistemeve fotovoltaike.

Në rrjetin rrugor të Rajonit Verior është realizuar ndriçimi i një pjese të konsiderueshme të këtyre pikave, megjithatë ende ekzistojnë kryqëzime dhe degëzime që paraqesin rrezik të shtuar dhe mund të konsiderohen si pika problematike për sigurinë rrugore.

Për këtë arsye, gjatë këtij viti parashikohet ndërhyrja në kryqëzimin/degëzimin e Aliajt, në segmentin rrugor Shkodër – Hani i Hotit, i cili karakterizohet nga fluksi i lartë trafiku dhe numër i konsiderueshëm aksidentesh.

Gjithashtu, parashikohet ndërhyrja në kryqëzimin/degëzimin e Komanit, në segmentin Pukë – Vau i Dejës, ku trafiku rritet ndjeshëm sidomos gjatë sezonit veror.

19

Ndriçimi i këtyre pikave do të përmirësojë dukshmërinë gjatë orëve të natës, do të rrisë perceptimin e kryqëzimeve nga drejtuesit e mjeteve dhe do të ndikojë drejtpërdrejt në rritjen e sigurisë rrugore.

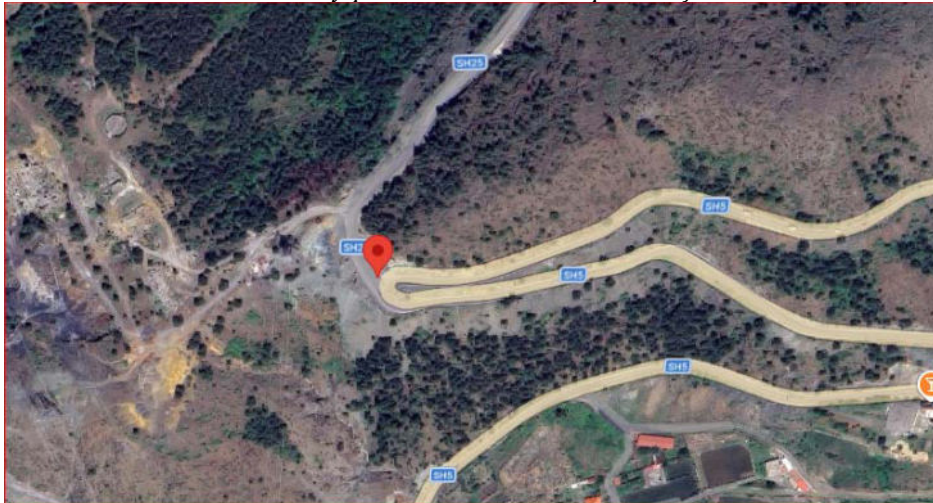
Tipi i ndriçimit të parashikuar është fotovoltaik me energji diellore, duke shmangur nevojën për shtrirje linjash transmetimi, ndërtim kabinash elektrike dhe lidhje me rrjetin elektrik ekzistues të zonës.

❖ **Kryqëzimi Koman në segmentin rrugor Pukë – Vau i Dejes;**

Koordinatat në sistemin GRS 80:

42.011830 N, 19.655383 E

Kryqëzimi Koman 22 copë ndriçues

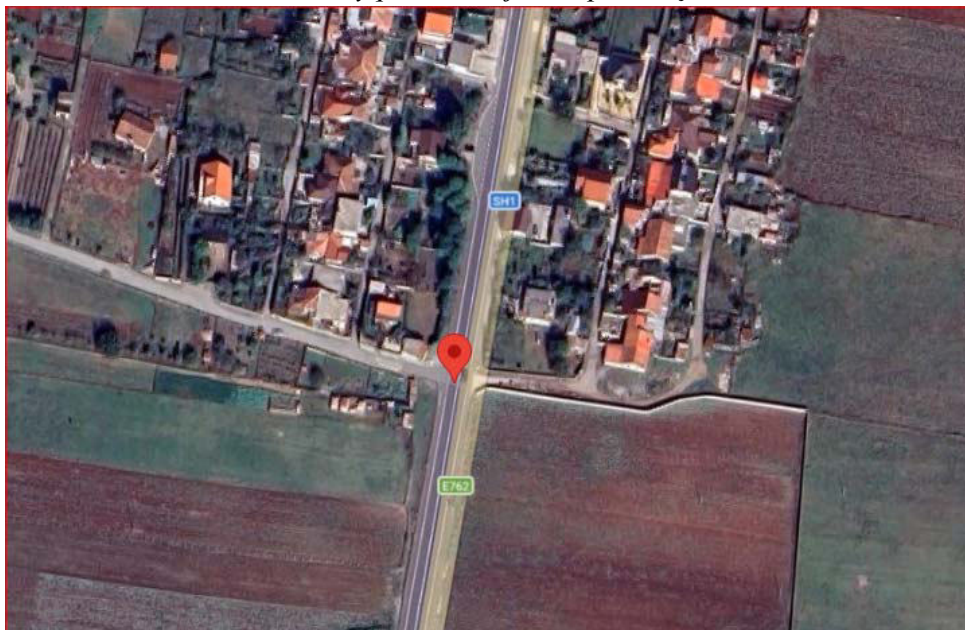


❖ **Kryqëzimi Aliaj në segmentin rrugor Shkodër – Hani i Hotit**

Koordinatat në sistemin GRS 80:

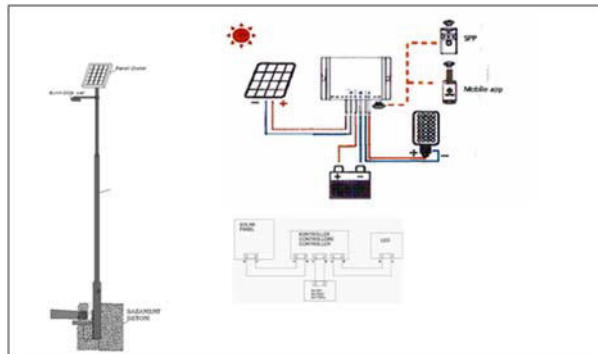
42.255536 N, 19.427231 E

Kryqëzimi Aliaj 18 copë ndriçues



Në mënyrë që të shmangët mirëmbajtja e kushtueshme si dhe problemet e furnizimit me energji elektrike apo të dëmtimeve të mundshme, duhet që ky ndriçim të jetë tërësisht i pavarur nga rrjeti, pra të jetë një ndriçim i sigurt nga energjia diellore nëpërmjet paneleve foto-voltaike. Zona e ndriçuar duhet të ketë një hapësirë prej një distance afërsisht 100m përpara dhe pas kryqëzimit, si dhe është e nevojshme që të ndriçohet dhe një pjesë e zonës së rrugës dytësore.

Skema e vendosjes së ndriçimit me panele foto-voltaike



RIPARIMI I FUGAVE TË URAVE

- Në aksin Milot – Lezhë; Lezhë – Shkodër; Shkodër – Hani Hotit; Shkodër - Velipojë

Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Në projektet e mëparshme, në rrjetin rrugor të Rajonit Verior është ndërhyrë me riparimin e fugave të urave në aksin Milot – Lezhë – Shkodër – Hani i Hotit, të cilat paraqiteshin të dëmtuara dhe të amortizuara. Këto ndërhyrje kanë përmirësuar ndjeshëm gjendjen funksionale të urave dhe komfortin e lëvizjes së mjeteve.

Nisur nga nevoja për vijimin e kësaj tipologjie ndërhyrjeje, këtë vit parashikohet riparimi dhe, aty ku është e nevojshme, zëvendësimi i fugave edhe në ura të tjera të këtij segmenti rrugor. Kjo ndërhyrje synon rritjen e sigurisë rrugore, përmirësimin e kalimit të mjeteve mbi ura dhe shmangien e dëmtimeve të mëtejshme në elementet konstruktive dhe shtresat rrugore pranë fugave.

Tipet e fugave që do të përdoren do të përcaktohen në varësi të karakteristikave të secilës urë, tipit të kampatave, gjatësisë së tyre dhe gjerësisë ekzistuese të hapësirës ndërmjet soletave. Në rastet kur fuga paraqet dëmtime të rënda, do të parashikohet zëvendësimi i plotë i saj.

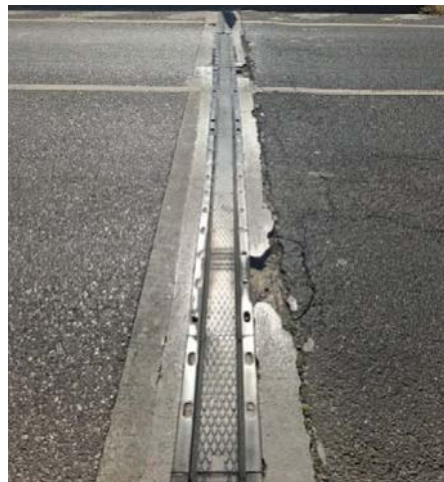
Ndërhyrja përfshin vendosjen e gominave të përshtatshme sipas gjerësisë së fugës, si dhe përdorimin e materialeve ndihmëse për lidhjen me elementet e rrugës, përfshirë beton special me markë të lartë, material bituminoz për lidhjen me asfaltin dhe elemente hidroizoluese për largimin e ujërave.

Gjerësitë e fugave të parashikuara variojnë afërsisht në 255 mm, 270 mm, 355 mm, 380 mm dhe 410 mm, në varësi të tipologjisë së urës dhe gjendjes ekzistuese në terren.

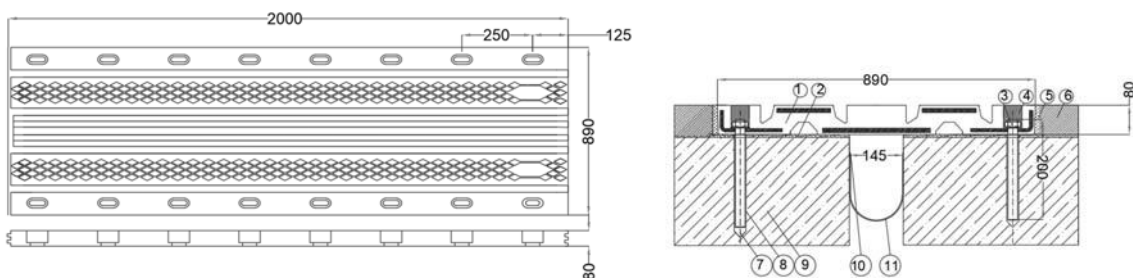
Në përfundim, riparimi dhe zëvendësimi i fugave të dëmtuara është një ndërhyrje e domosdoshme mirëmbajtjeje, me ndikim të drejtpërdrejtë në sigurinë, komoditetin e qarkullimit dhe jetëgjatësinë e strukturave të urave.



Foto të gjendjes aktuale të fugave të dëmtuar



Paraqitja skematike e fugave



Vendodhja

Koordinatat në GRS 80:

Segmenti rrugor Milot-Thumanë:

- 41.641559, 19.671395; gjerësia e fugë 270mm;
- 41.591593, 19.670008; gjerësia e fugë 270mm;
- 41.591593, 19.670008; gjerësia e fugë 270mm;

Segmenti rrugor Thumanë – Milot:

- 41.569808, 19.674600; gjerësia e fugë 380mm;
- 41.641559, 19.671395; gjerësia e fugë 270mm;
- 41.651569, 19.651384; gjerësia e fugë 380mm;

Segmenti rrugor Milot – Lezhë:

- 41.681485, 19.672727; gjerësia e fugë 83.5 x 90mm;
- 41.674680 19.674022; gjerësia e fugë 270mm;
- 41.678900 19.6752300; gjerësia e fugë 270mm;

Segmenti rrugor Lezhë – Shkodër:

- 41.837677, 19.642484; gjerësia e fugë 270mm;
- 41.918712, 19.592528; gjerësia e fugë 41 mm;

SINJALISTIKA E MENAXHIMIT TË TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE NË RRUGË

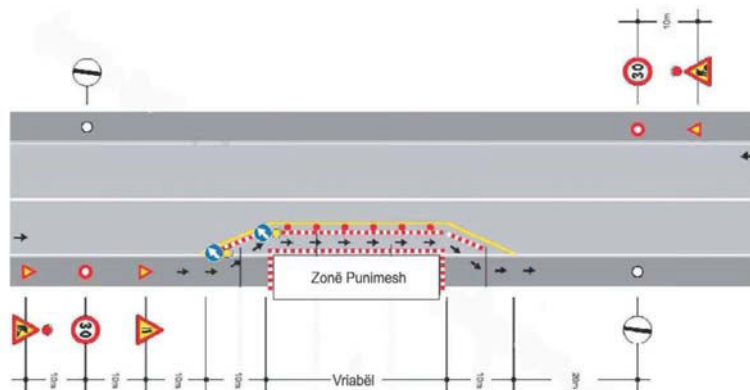
Ky raport shërben për të ndihmuar punonjësit në kryerjen e sigurtë të punimeve për vendosjen e vijëzimeve, ndriçimit dhe mbrojtjes së punimeve rrugore në rrugët rurale dhe interurbane, të cilat në parim mund të përdoren dhe për shumicën e llojeve të tjera të rrugëve. Parashikohet që ky volum pune të përdoret në kantjer si nga mbikqyrësit, ashtu dhe projektuesit.

Kur kryhen punime në rrugë, përdoruesit e saj duhet të informohen që më përpara mbi madhësinë dhe llojin e çdo pengese. Kjo vlen për përdoruesit më të rrezikuar të rrugës ku përfshihen këmbësorët, çiklistët, motoristët, karrocet e kafshëve, si dhe vetë drejtuesit e mjeteve. Gjithashtu vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojave të njerëzve të verbër, të paafte, fëmijëve, njerëzve të moshuar dhe njerëzve me karrocë.

Gjatë fillimit të punimeve rrugore, kryerjes së tyre, si dhe dhe çmontimit dhe largimit të pajisjeve të kantjerit, kontraktori duhet të ndjekë me rreptësi kërkesat e paraqitura në këto kushte teknike.

- *Shëndeti dhe siguria e Kontraktorit, aspektet ligjore dhe përgjegjësitë janë dhënë në Specifikimet për Ndërtimin e Rrugëve Shqiptare 1–“Të Përgjithshme dhe Punimeve Përgatitore”.*
- *Shënjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcë vepruese ligjore. Mos zbatimi korrekt i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.*

Më poshtë po sjellim njërin nga disa prej metodave që do të përdoren në zbatim.



Punime ndërtimi në një karrexhatë të njëfishtë

RREZIQET DHE PLANI I MENAXHIMIT TË RRISKUT.

Të gjithë njerëzit në kantier duhet të veprojnë në mënyrë të sigurtë, duke paraqitur në këtë drejtim, aftësitë e tyre më të mira. Punëdhënësit kanë për detyrë të mbrojnë punëmarrësit e tyre nga rreziqet mbi shëndetin dhe sigurinë e tyre, si dhe gjithashtu duhet të mbrojnë edhe palët e treta, të cilat mund të preken nga veprimtaritë që zhvillohen gjatë punimeve (për shëmbull, këmbësorët dhe motoristët që kalojnë pranë tyre). Detyrat e punëdhënësit përfshijnë projektimin e duhur (ku përfshihet edhe planifikimi dhe vlerësimi i riskut), si dhe drejtimin apo menaxhimin (ku përfshihet dhe mbikqyrja) e punimeve. Nëse janë të trajnuar dhe kualifikuar ashtu siç duhet, mbikqyrësit do të dinë si të veprojnë në shumicën e situatave. Është përgjegjësi e punëdhënësit të garantojë ndërmarrjen e duhur të këtyre veprimeve. Përsa i përket Rreziqeve dhe planit të menaxhimit të rriskut, do ti referohemi të dhënave të paraqitura në Termat e Referencës të hartuara për këtë qëllim.

Grupi Projektimit: