



---

REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

# Raporti Teknik

---

*“Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale, Vertikale dhe Pajisjeve të Sigurisë  
Rrugore në Akset e Rajonit Verior, Lot 1(2024)”.*



## Parathënie

Në detajimin pjesor të buxhetit për shpenzimet kapitale për vitet 2024 – 2026, në programin buxhetor "Transporti Rrugor", për objektin: ***“Përmirësimi i sinjalistikës horizontale vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore në akset e Rajonit Verior, Loti 1 (2024)”***, është planifikuar shuma 200.000.000lek me TVSH.

Nisur nga ky kufizim fondi, Grupi i Projektimit, referuar problematikave të segmenteve rrugore për Rajonin Verior të detajuara në Termat e Referencës të hartuara për këtë qëllim, përzgjedhi në bazë të prioriteteve, rrugët që shkojnë në Pikat Kufitare, Zonat Bregdetare por edhe segmente me më shumë problematika përsa i përket sinjalistikës horizontale, vertikale dhe sigurisë rrugore si një zë i përcaktuar qartë në këtë buxhet. Theksojmë faktin se një pjesë e segmenteve rrugore që nuk janë përzgjedhur kanë problematika në lidhje me shtresat rrugore, çedime, gropëzime etj., të cilat duhen përmirësuar më parë.

Pjesa tjetër e segmenteve rrugore të cilët nuk janë përfshirë në këtë Projekt do të planifikohen të ndërhyhet në buxhetin e vitit 2025.

## HYRJE

Autoriteti Rrugor Shqiptar me Fondet e Buxhetit të vitit 2024 ka planifikuar të financojë ndërtimin e objektit: ***“Përmirësimi i sinjalistikës horizontale vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore në akset e Rajonit Verior, Loti 1 (2024)”***.

Nga vlerësimi në terren, është bërë evidente nevoja për përmirësimin e sinjalistikës horizontale, vertikale si dhe të pajisjeve të sigurisë rrugore në disa segmente rrugore të përfshira në Rajonin Verior.

*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:

- 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**

Referuar Termave të Referencës si dhe në bazë të të dhënave dhe informacioneve të grumbulluar nga Drejtoria e Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes, nga Drejtoria Rajonale Veri, segmentet rrugore që janë përfshirë në këtë studim kanë nevojë për ndërhyrje në përmirësimin e sinjalistikës kryesisht horizontale, sinjalistikës vertikale, ndriçimit por dhe në elementë të domosdoshëm të sigurisë rrugore (të sinjaleve të largësisë metrike progresive - Guri Kilometrik). 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 nevojave që kanë segmente të caktuar, duke u nisur nga vlerësimi i grupit të projektimit por edhe duke u konsultuar me përfaqësues të Policisë Rrugore për të marrë në konsideratë të gjithë faktorët që mund të ndikojnë në hartimin e projektit.

Këto elemente të sigurisë janë të thjeshtë dhe të shpejtë për tu realizuar duke krijuar një efekt të menjëhershëm në përmirësimin e situatës në rrugë dhe në uljen e menjëhershme të aksidenteve përgjatë këtyre akseve të rëndësishëm, si dhe duke krijuar një imazh pozitiv tek përdoruesit e këtyre akseve, qoftë vendas apo të huaj.

**Vizatimet teknike.** Është bërë vlerësimi i detajuar në terren nga grupi i projektimit të ARRSh-së si dhe janë përgatitur projektet specifike, që janë pasqyruar në “Projekt Zbatim” për secilin segment rrugor.

### ***Vizatimet dhe Standarti i projektit***

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

| <b>Nr.</b> | <b>Përshkrimi i Vizatimit</b> | <b>Shkalla</b>   |
|------------|-------------------------------|------------------|
|            | Horografia                    | Variabël         |
|            | Planimetri e segmentit rrugor | 1:1000<br>1:2000 |
|            | Prerje tërthore               | 1:200            |
|            | Prerje tërthore tip           | 1:100            |



|                    |          |
|--------------------|----------|
| Detaje të ndryshme | variabël |
|--------------------|----------|

## VENDNDODHJA E SEGMENTEVE RRUGORE DHE PËRSHKRIMI TYRE

Segmentet rrugore pjesë e këtyre termave të referencës ndodhen në Rajonin Juglindor dhe përshkojnë disa rrethe të këtij Rajoni. Ato janë pjesë e Rrjetit Rrugor Kombëtar që administrohen nga ARRSH.

Konkretisht mendohet të ndërhyhet në këto segmente:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Hani Hotit – Tamarë, (SH 20)                       | 30.00 km; |
| • Sinjalistikë horizontale:                           |           |
| 2. Grabom-Doganë,(SH 20)                              | 2.50 km;  |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 3. Segmentin Reth Rrrotullimi Skuraj- Burrel, (SH 6 ) | 35.60 km; |
| • Sinjalistikë vertikale:                             |           |
| 4. Shkodër (Degëzimi Rrjoll) – Velipojë (SH 27 )      | 9.50 km;  |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 5. Degëzimi Rjoll – Baks Rjoll                        | 7.90 km   |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 6. Ura Bunës-Shirokë (SH 24)                          | 3.70km    |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 7. Mamurras-Lac - Milot-Ura e Matit –Lezhë (SH 1)     | 20.50km;  |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 8. Bujan – Qafë Morinë (SH 22)                        | 17.10 km  |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 9. Maqellarë-Herebel (Peshkopi) (SH 6)                | 3.60 km;  |
| • Sinjalistikë horizontale,                           |           |
| 10. Bajram Curri - Valbonë                            | 27.00km;  |



- Sinjalistikë horizontale,

#### 11. Ndriçimi i Kryqëzimeve të rrezikshme

- Kryqëzimi Talet (seg. Milot – Lezhë),
- Kryqëzimi Velipojë – Rrjollë (Seg. Shkodër – Velipojë),
- Kryqëzimi Melgushe.

#### 12. Riparimi i fugave të urave për segmentet:

- Segmenti Thumanë-Milot;
- Segmenti Milot-Lezhë;
- Segmenti Lezhë-Shkodër-Hani Hotit;
- Segmenti Shkodër-Velipojë;

### 1. HANI HOTIT – TAMARË, (SH 20))

*L = 30.00 km*

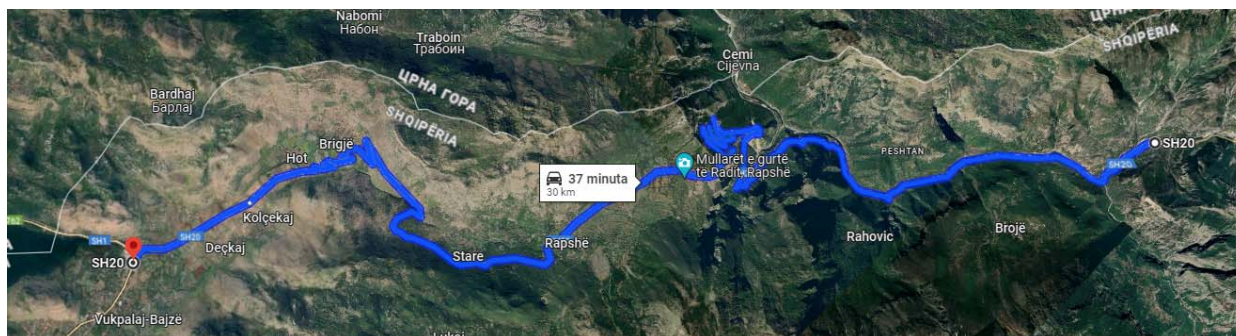
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 453482.637; Y = 4689089.475;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 464041.497; Y = 4703341.360;*



#### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor kryesisht malor i cili fillon nga rrethrotullimi përpara Doganës së Hanit Hotit dhe përfundon në hyrje të fshatit të Tamarës me një gjatësi prej 30.00 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë si pasojë e investimeve të bëra në vitet e fundit, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar pjesërisht.

Zona në të cilën kalon ky segment rrugor karakterizohet nga një dimër i ashpër i zgjatur me reshje të shumta dëbore si dhe me reshje të mëdha shiu në sezonet e pranverës dhe të vjeshtës. Si pasojë sinjalistika horizontale është amortizuar ndjeshëm, sidomos në dy vijat gjatësore anësore duke humbur refletivitetin e nevojshëm. Gjendja e vijës së mesit paraqitet e mirë dhe nuk shihet e nevojshme riparimi i saj.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K (shiko detajet teknike).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve bojë bikomponente pastë.

### ***2. GRABOM-DOGANË,(SH 20)***

***L = 2.50 km***

*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 459730.939; Y = 4698800.709;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 458237.708; Y = 4698852.236;*



***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***



Është një segment rrugor kryesisht malor i cili fillon në kryqëzimin në mes të aksit Hani Hotit - Tamarë në zonën e Grabomës dhe përfundon në hyrje të Doganës me Malin e Zi, me një gjatësi prej 2.50 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah. Ky aks është bërë i rëndësishëm sepse bën lidhje mes doganës dhe Grabomit si edhe përdoret si alternativë për zonat e izoluara të Shqiptarëve të Malit të Zi të lidhen me Podgoricën. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë si pasojë e investimeve të bëra në vitet e fundit, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar pjesërisht. Zona në të cilën kalon ky segment rrugor karakterizohet nga një dimër i ashpër i zgjatur me reshje të shumta dëbore si dhe me reshje të mëdha shiu në sezonet e pranverës dhe të vjeshtës. Si pasojë sinjalistika horizontale është amortizuar ndjeshëm.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K. (shiko detajet teknike).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për ishuj/shigjeta trafiku përgjatë këtij segmenti rrugor.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për ishuj/shigjeta trafiku, si rezultat i faktorëve të përshkruar më sipër, do të përdoret bojë bikomponente pastë.

### **3. SEGMENTIN RETH RRROTULLIMI SKURAJ- BURREL, (SH 6) L = 35.60 km**

*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

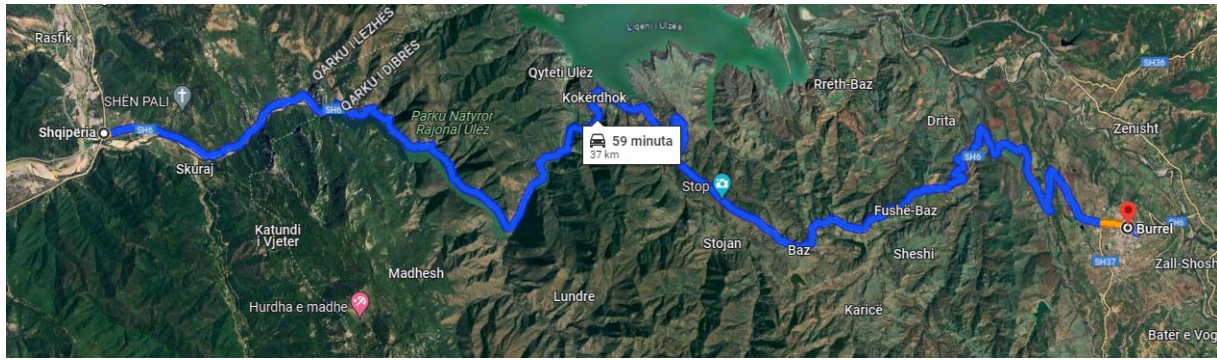
$X = 481256.316; Y = 4618892.390;$

*Pika e mbarimit:*

$X = 500582.534; Y = 4608683.646;$







### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor rural kryesisht kodrinor - malor i cili fillon tek rrethrotullimi në Skuraj ku ndahet me rrugën e Kombit dhe përfundon në hyrje të qytetit të Burrelit, me gjatësi 35.6 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah. Në këtë segment vërehet mungesë totale e sinjalistikës vertikale dhe elementeve të tjerë të rrugës si përvijuesit modularë të kthesave (shevronë) si dhe përvijuesit anësore (delineatorët).



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës vertikale.

Shpejtësia e lëvizjes 30 ÷ 60 km/orë

- Në zëvendësimin e të gjithë tabelave të amortizuara dhe të dëmtuara (informative,



treguese, paralajmëruese, detyruese, etj.), përvijuesit anësor të rrugës (delineator), reflektuesit e barrierave si edhe përvijuesit modularë të kthesave (shevronët).

- Përmasat e tabelave janë të madhësisë “Normal”.
- Në plotësimin me sinjalistikë vertikale si dhe në harmonizim e saj me sinjalistikën horizontale (aty ku është e nevojshme).
- Në vendosjen e Sinjaleve të Largësisë Progresive (*gurët kilometrik*) nëpërmjet vendosjes së tabelave 50x50cm shoqëruar me panelin përkatës 50x25cm të cilat tregojnë *km* e rrugës në lidhje me pozicionimin në aksin ku qarkullon dhe emërtimin e saj.

#### 4. SHKODËR (DEGËZIMI RRJOLL) – VELIPOJË (SH 27) L = 9.50 km

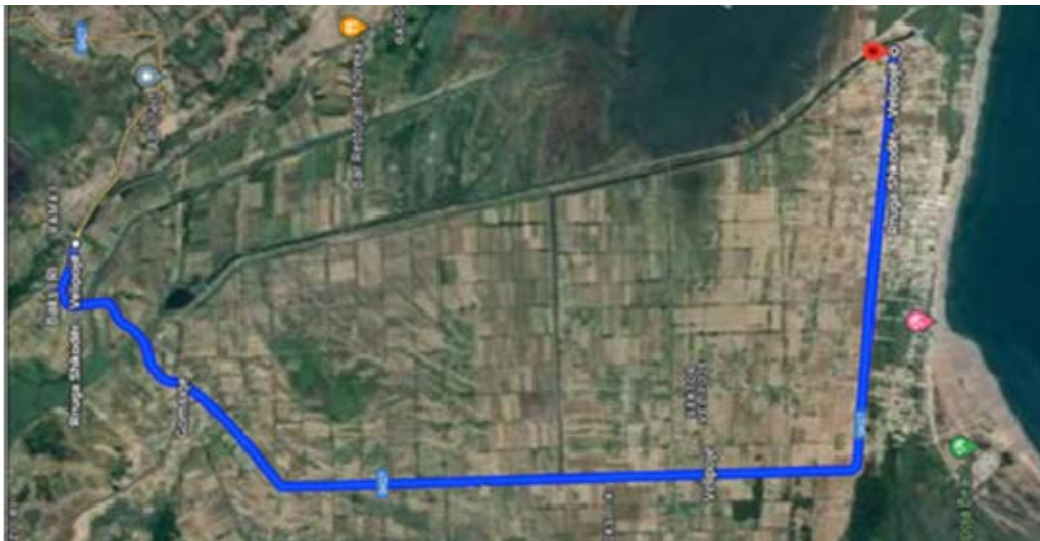
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

$X = 452197.530; Y = 4642596.551;$

*Pika e mbarimit:*

$X = 453552.184; Y = 4636814.715;$



#### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor kryesisht fushor i cili është pjesë e segmentit rrugor Bërdicë – Velipojë. Fillon në fshatin Baks i Ri dhe përfundon në plazhin e Velipojës në afërsi të Lagunës së Vilunit, me një gjatësi prej 9.50 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar tërësisht.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm, nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor si dhe vijëzimi për ishuj/shigjeta trafiku.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve dhe për ishuj/shigjeta trafiku bojë bikomponente pastë.

### ***5. DEGËZIMI RJOLL – BAKS RJOLL***

***L = 7.90 km***

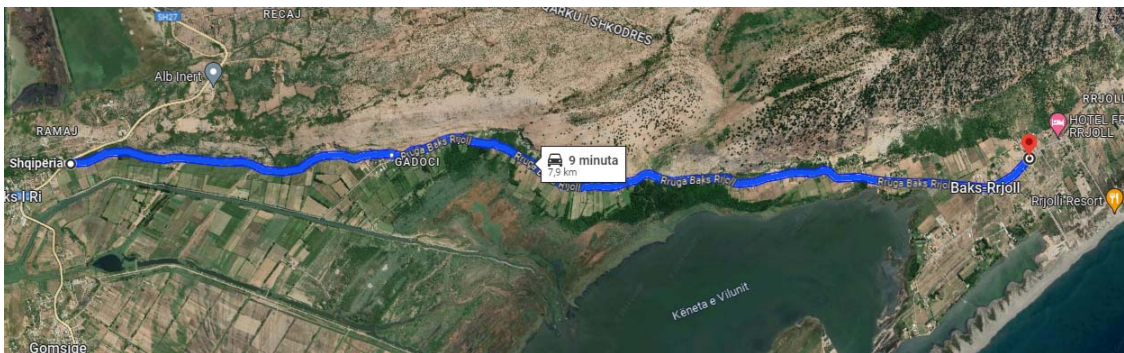
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 452246.313; Y = 4642584.453;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 456439.798; Y = 4636343.739;*



### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor kryesisht fushor i cili fillon në fshatin Baks i Ri dhe përfundon në Baks - Rrjoll, me një gjatësi prej 7.90 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Aksi Baks-Rrjoll ka kaluar në Inventarin e ARRSH-së së fundmi dhe nuk ka pasur ndërhyrje në mirëmbajtjen e elementëve të sigurisë që nga ndërtimi i tij rreth vitit 2010.



Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar tërësisht.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 50 ÷ 110 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve/ishuj trafiku bojë bikomponente pastë.

### **6. URA BUNËS-SHIROKË (SH 24)**

***L = 3.70 km***

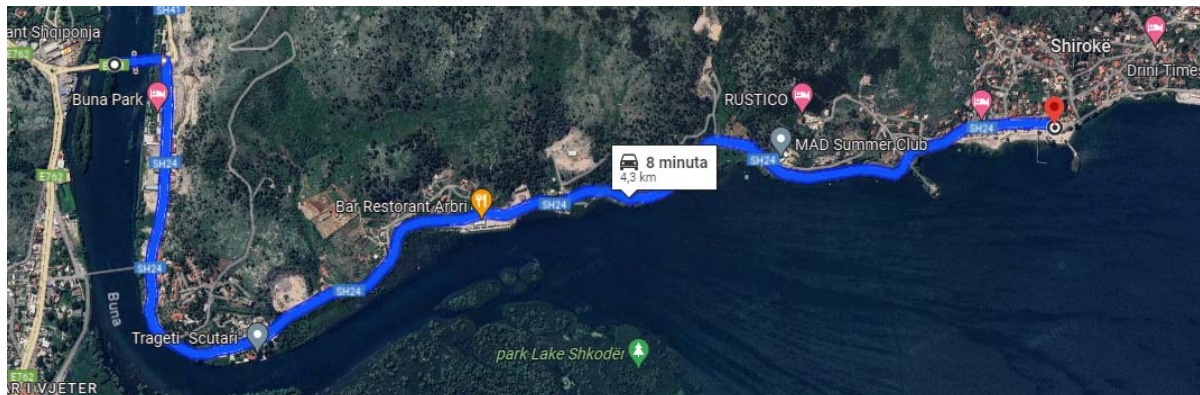
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 457581.068; Y = 4656825.084;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 455010.538; Y = 4658377.841;*



### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor fushor – kodrinor i cili shtrihet përgjatë liqenit të Shkodrës dhe që fillon nga ura e Bunës dhe përfundon në hyrje të Shirokës, me një gjatësi prej 3.70 km. Segmenti



klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar tërësisht.

### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe vijëzimi për ishuj/shigjeta trafiku.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për vijëzimin për ishuj/shigjeta trafiku bojë bikomponente pastë.

## **7. MAMURRAS-LAC - MILOT-URA E MATIT -LEZHË (SH 1) L = 28.45 km**

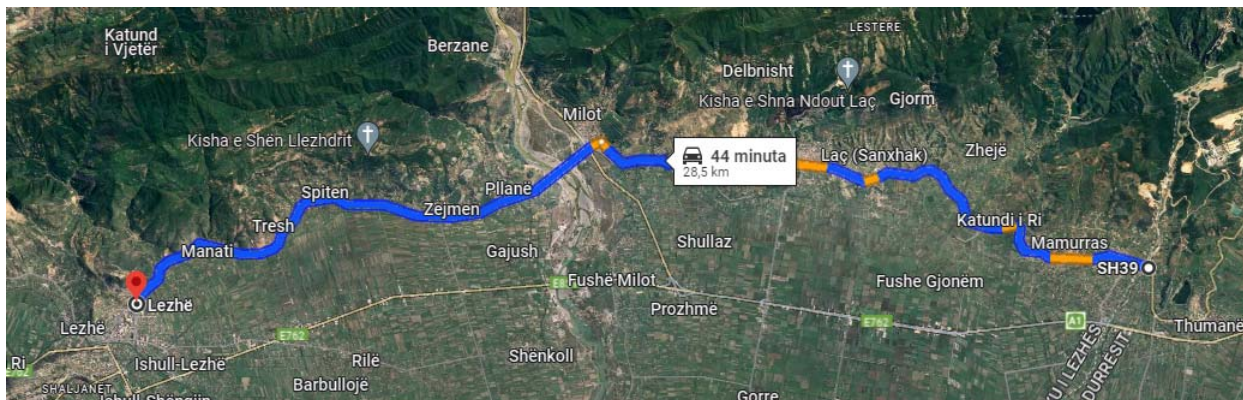
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 471170.798; Y = 4626737.317;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 474312.379; Y = 4605256.549;*



### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor rural kryesisht fushor i cili fillon në dalje të qytetit të Lezhës (rruga e vjetër), përshkon qytetin e Laçit dhe përfundon në hyrje të qytetit të Mamurrasit, me një gjatësi prej 28.45 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Ky segment është tepër i frekuentuar nga përdoruesit e mjeteve duke qenë se lidh tre qytete Mamurrasit, Lacin dhe Lezhën. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë duke krijuar kështu kushte për ndërhyrje në sinjalistikën horizontale, e cila në shumicën e rasteve mungon totalisht.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve dhe për ishuj/shigjeta trafiku bojë bikomponente pastë.

### **8. BUJAN – QAFË MORINË (SH 22)**

***L = 17.10 km***

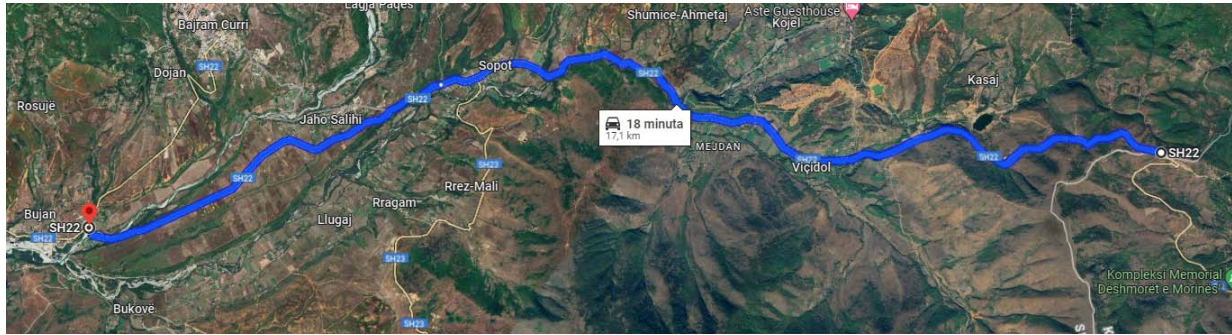
*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

*X = 506581.527; Y = 4688097.931;*

*Pika e mbarimit:*

*X = 518145.574; Y = 4697493.024;*



### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor rural kryesisht kodrinor - malor i cili fillon në Bujan ku ka degëzimin për në qytetin e Bajram Currit, dhe më pas vazhdon deri në pikën e kalimit kufitar të Qafë Morinës, me një gjatësi prej 17.10 km. Segmenti klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Shtresat asfaltike dhe siguria rrugore janë në gjendje relativisht të mirë, ndërsa sinjalistika horizontale, si rezultat i një trafiku të shtuar pasi lidh zonën e Tropojës me Pikën Kufitare të Q.Morinës për në Kosovë si dhe i kohës së gjatë që ka kaluar që nga ndërhyrja e fundit është e amortizuar.

Edhe në këtë segment, është bërë një ndërhyrje për herë të fundit në vitin 2018 për përmirësimin dhe rifreskimin e sinjalistikës horizontale/vertikale dhe sigurisë rrugore.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray.

## ***9. MAQELLARË-HEREBEL (PESHKOPI) (SH 6)***

***L = 3.60 km***

*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

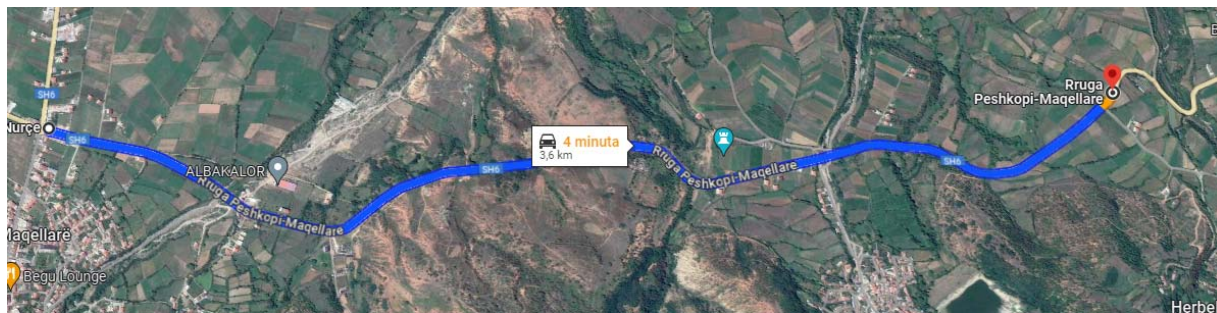


*Pika e fillimit:*

$X = 539934.939$ ;  $Y = 4605987.789$ ;

*Pika e mbarimit:*

$X = 538765.579$ ;  $Y = 4609043.016$ ;



### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor kryesisht fushor - kodrinor dhe është pjesë e aksit Maqellarë-Peshkopi, me një gjatësi prej 3.60 km. Segmenti fillon tek rrethrotullimi i Maqellarës dhe përfundon në afërsi të fshatit Herbel dhe klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah.

Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, por mungon totalisht sinjalistika horizontale.



### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 50 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor.

Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve bojë bikomponente pastë.

### ***10. BAJRAM CURRI - VALBONË***

***27.00km;***

*Koordinatat në sistemin KRGJSH:*

*Pika e fillimit:*

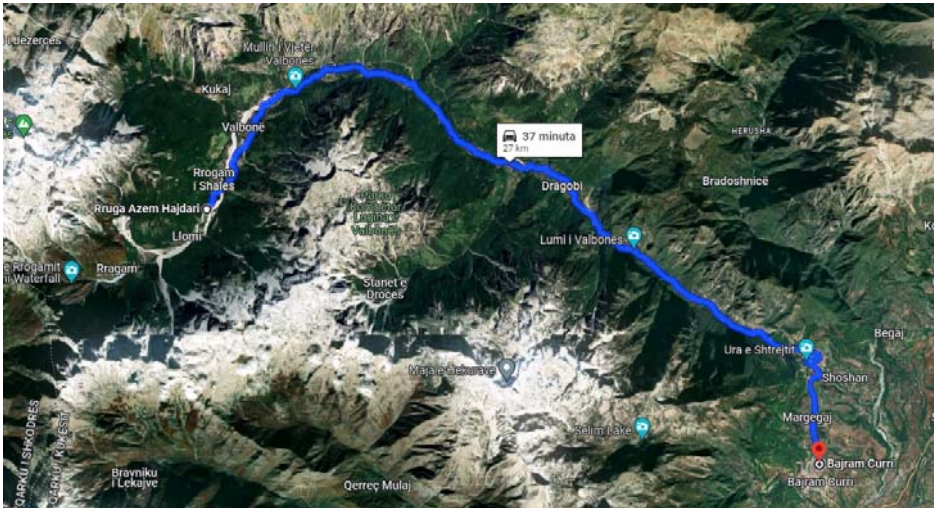
$X = 506357.84$ ;  $Y = 4691942.28$ ;

*Pika e mbarimit:*

$X = 489383.94$ ;  $Y = 4699032.54$ ;







### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Është një segment rrugor kryesisht kodrinor - malor, me një gjatësi prej 27.00 km. Segmenti fillon në dalje të qytetit të Bajram Currit dhe përfundon aty ku mbarojnë shtresat asfaltike. Klasifikohet si rrugë interurbane dytësore me dy korsi lëvizje për kah. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë si rezultat i ndërhyrjeve të fundit, por mungon totalisht sinjalistika horizontale.

### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston në përmirësimin e sinjalistikës horizontale.

Shpejtësia e lëvizjes 40 ÷ 60 km/orë

Tipi i vijëzimit: B, K, F. (sipas detajeve në vizatim).

Sinjalistika horizontale përbëhet nga vijëzimi gjatësor anësor dhe i mesit me gjerësi 15cm si dhe nga vijëzimi për kalimet e këmbësorëve përgjatë këtij segmenti rrugor.

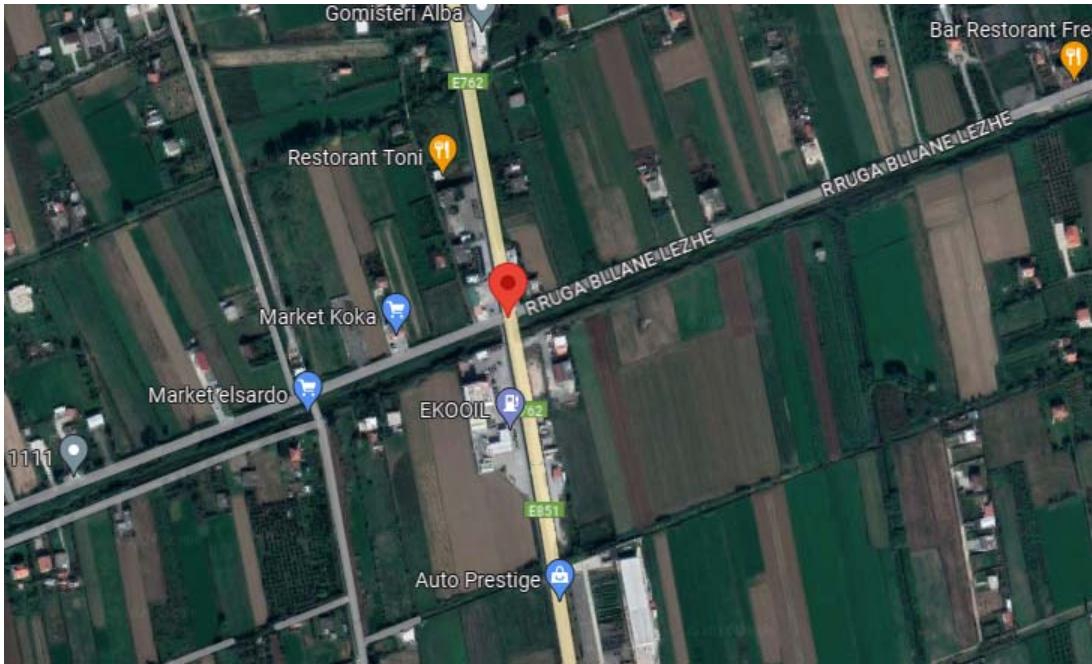
Për vijëzimet gjatësore do të përdoret bojë termoplastike spray, ndërsa për kalimet e këmbësorëve bojë bikomponente pastë.

## ***11. NDRIÇIMI I KRYQËZIMEVE TË RREZIKSHME***

Ndriçimi në zonën e degëzimeve të rrugës kryesore me rrugë të tjera hyrëse në mënyrë që dhe gjatë natës, këto degëzime të rrezikshme të kenë një dukshmëri optimale sikurse dhe gjatë ditës. Në Rajonin Verior, degëzimet ku do të ndërhyhet janë:

- Kryqëzimi Tale (seg. Milot – Lezhë),  
→ 18 shtylla ndriçuese,  
 $X = 472252.43; Y = 4619126.62$  sipas KRGJSH





- Kryqëzimi Velipojë – Rrjollë (Seg. Shkodër – Velipojë),  
→ 15 shtylla ndriçuese,

$X = 452249.48; Y = 4642587.43$  sipas KRGJSH



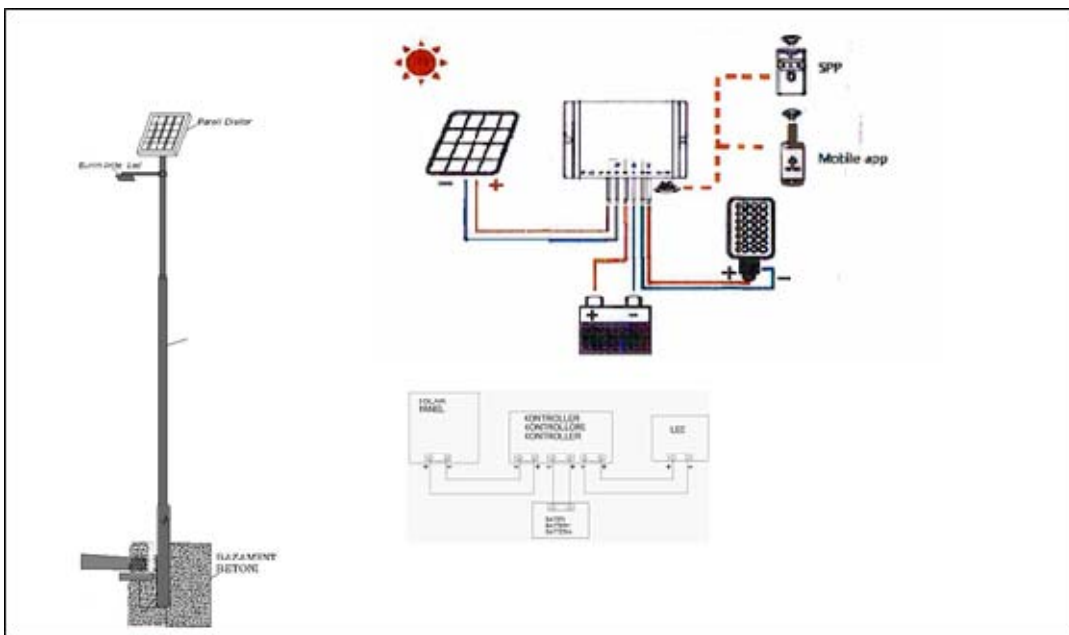
- Kryqëzimi Melgushe.  
→ 13 shtylla ndriçuese,

$X = 460963.27; Y = 4651283.08$  sipas KRGJSH





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 siguar 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.



## **12. SINJALET E LARGËSISË METRIKE PROGRESIVE (GURI KILOMETRIK)**

Në segmentet rrugore tek të cilët do të ndërhyhet për rifresikimin i sinjalistikës horizontale propozohet të vendosen *sinjalet e largësisë metrike progresive (Guri Kilometrik)*.

Referuar Nenit 127 të Rregullores së Zbatimit Rrugor( Neni 39 i Kodit Rrugor), “*Sinjalet e identifikimit të rrugëve dhe të largësive metrike, progresive*”, në funksion të rritjes së sigurisë rrugore është parashikuar të vendosen “*Sinjalet e largësisë metrike, progresive që janë të shprehura në kilometra ose, sipas rastit, edhe në hektometra dhe kilometra*”.

Matësi i Largësisë Progresive, referuar Manualit të Sinjalizimit Rrugor, për rrugët shtetërore jepet sipas tabelës së mëposhtme me përmasat 50x50cm dhe panelit shoqërues 50x25cm.



## **13. VENDOSJA E GOMINAVE NË FUGAT E URAVE**

Riparimi i fugave të urave për segmentet:

- Segmenti Thumanë-Milot;
- Segmenti Milot-Lezhë;
- Segmenti Lezhë-Shkodër-Hani Hotit;
- Segmenti Shkodër-Velipojë;

### ***Përshkrimi i gjëndjes ekzistuese.***

Përdorimi i gominave në fugat e urës do të aplikohet në vendet ku asfalti ka pësuar çedime dhe krijon probleme në qarkullim, ku si pasojë e deformimeve të shtresës asfaltike në këto pjesë të rrugës, shpesh herë drejtuesit e mjeteve detyrohen të bëjnë ulje të menjëhershme të shpejtësisë, fakt i cili rrit propabilitetin për aksidente rrugore.

Ndërhyrja në riparimin e fugave rrit sigurinë rrugore dhe lehtëson lëvizjen e mjeteve në këtë aks rrugor. Përdorimi i tipit të gominës përcaktohet në bazë të gjerësisë së fugës së soletave të urës ku do të aplikohet.

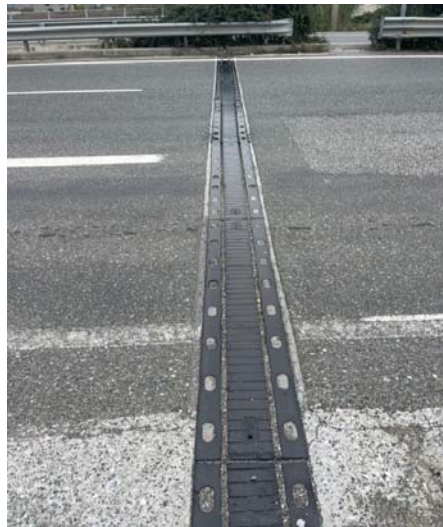
Përveç përdorimit të gominës për të kryer lidhjen e kësaj gomine me elementët e tjerë të rrugës përdoren dhe materiale të tjera shtesë si beton special me markë të lartë për lidhjen e elemteve konstruktive, material bitumioz për lidhjen e gominës me asfaltin dhe elemete të tjerë hidroizolues për drejtimin e ujrave.

### ***Ndërhyrja***

Segmenti Thumanë-Milot;



| <i>Nr</i> | <i>Segmenti</i> | <i>KM</i> | <i>Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji</i> | <i>Gjatësia e Dëmtuar(m)</i> | <i>Emërtimi Urës (nëse ka)</i> | <i>Koordinata KRGJSH</i>     |
|-----------|-----------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| 1         | Milot-Thumanë   | 1+900     | 270mm                               | 4                            | Mbikalimi i Lacit ( majtas )   | Y=4614114.58<br>X=472759.34  |
| 2         | Milot-Thumanë   | 1+950     | 270mm                               | 3                            | Mbikalimi i Lacit ( majtas )   | Y=4614054.28,<br>X=472755.79 |
| 3         | Milot-Thumanë   | 2+000     | 270mm                               | 3                            | Mbikalimi i Lacit (djathtas)   | Y=4613991.89,<br>X=472747.38 |
| 4         | Milot-Thumanë   | 2+050     | 270mm                               | 3                            | Mbikalimi i Lacit (djathtas)   | Y=4613920.96,<br>X=472736.37 |



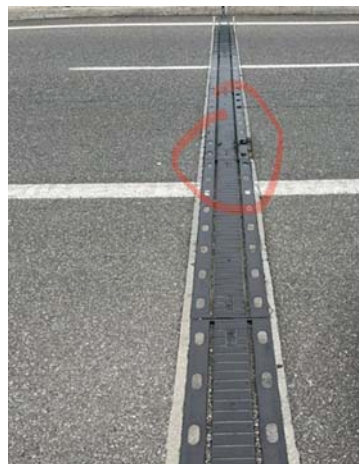
| <i>Nr</i> | <i>Segmenti</i> | <i>KM</i> | <i>Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji</i> | <i>Gjatësia e Dëmtuar(m)</i> | <i>Emërtimi Urës (nëse ka)</i> | <i>Koordinata KRGJSH</i>     |
|-----------|-----------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| 5         | Milot-Thumanë   | 7+400     | 270mm                               | 7                            | Përballë Albulena              | Y=4606330.86,<br>X=472486.53 |
| 6         | Milot-Thumanë   | 7+400     | 270mm                               | 7                            | Përballë Albulena              | Y=4606318.64,<br>X=472488.40 |
| 7         | Milot-Thumanë   | 8+400     | 380mm                               | 2                            |                                | Y=4605412.83,<br>X=472680.07 |



**Km 7+400**

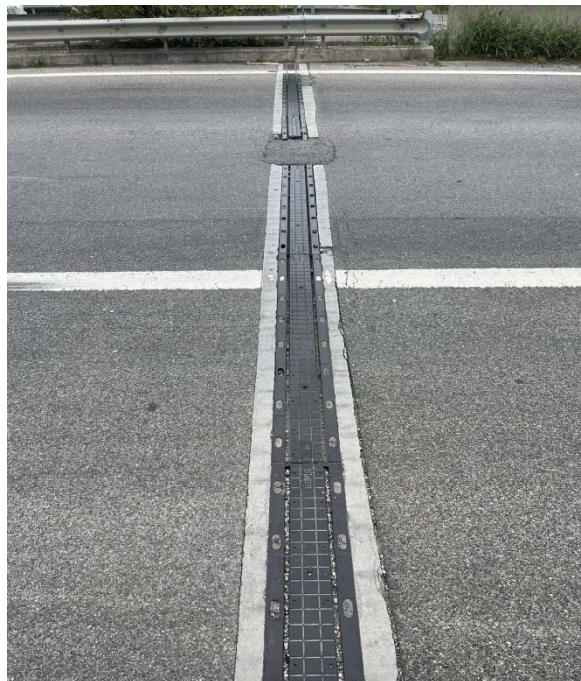
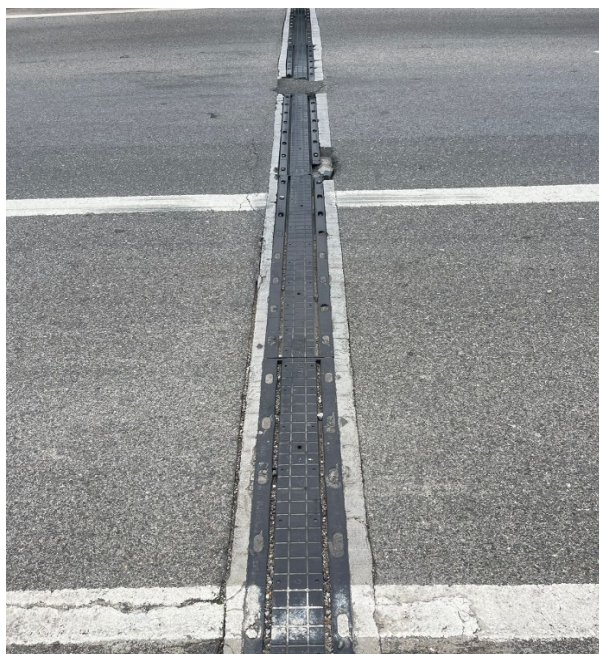


**Km 7+400**

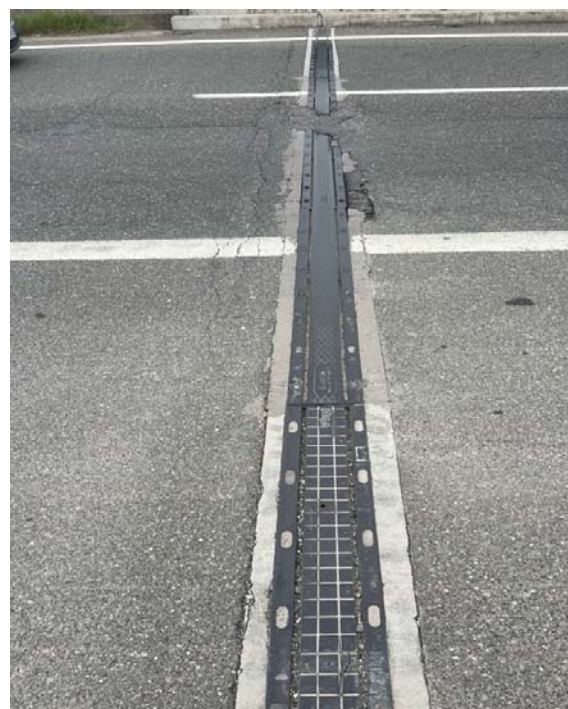


**Km 8+400**

| <i>Nr</i> | <i>Segmenti</i> | <i>KM</i> | <i>Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji</i> | <i>Gjatësia e Dëmtuar(m)</i> | <i>Emërtimi Urës (nëse ka)</i> | <i>Koordinata KRGJSH</i>     |
|-----------|-----------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| 8         | Thumanë-Milot   | 7+400     | 270mm                               | 4                            | Përballë Albulena              | Y=4606322.24,<br>X=472506.17 |
| 9         | Thumanë-Milot   | 7+400     | 270mm                               | 3                            | Përballë Albulena              | Y=4606332.81,<br>X=472501.79 |
| 10        | Thumanë-Milot   | 5+100     | 270mm                               | 4                            | Përballë A&A                   | Y=4608897.17,<br>X=472406.24 |
| 11        | Thumanë-Milot   | 5+100     | 270mm                               | 2                            | Përballë A&A                   | Y=4608908.16,<br>X=472405.95 |



*Km 7+400*



*Km 5+100*

Segmenti Milot-Lezhë;

| <i>Nr</i> | <i>Segmenti</i> | <i>KM</i> | <i>Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji</i> | <i>Gjatësia e Dëmtuar(m)</i> | <i>Emërtimi Urës (nëse ka)</i> | <i>Koordinata KRGJSH</i> |
|-----------|-----------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
|-----------|-----------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|



|    |             |       |        |      |                           |                              |
|----|-------------|-------|--------|------|---------------------------|------------------------------|
| 12 | Milot-Lezhë | 0+850 | 380mm  | 11   | Mbikalimi para Urës Mat   | Y=4616312.88,<br>X=472751.37 |
| 13 | Milot-Lezhë | 0+850 | 270mm  | 4    | Mbikalimi para Urës Mat   | Y=4616312.88,<br>X=472751.37 |
| 14 | Milot-Lezhë | 1+180 | 1950mm | 5.25 | Ura e Madhe mbi lumin Mat | Y=4616924.18,<br>X=472638.63 |



| Nr | Segmenti      | KM     | Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji | Gjatësia e Dëmtuar(m) | Emërtimi Urës (nëse ka) | Koordinata KRGJSH            |
|----|---------------|--------|------------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------------|
| 15 | Milot-Lezhë   | 11+850 | 1570mm                       | 5.25                  | Ura e Lezhës            | Y=4625644.15,<br>X=469588.50 |
| 16 | Milot-Lezhë   | 13+900 | 355mm                        | 6                     | Mbikalimi i Trenit      | Y=4627174.76,<br>X=469970.30 |
| 17 | Lezhë-Shkodër |        | 410mm                        | 4                     | Ura Dajç                | Y=4642695.14,<br>X=466185.92 |



Ura e Lezhës





Segmenti Lezhë-Shkodër-Hani Hotit  
Segmenti Shkodër-Velipojë;

*Mbikalimi i Trenit (majtas), Ura e Dajcit ( djathtas)*

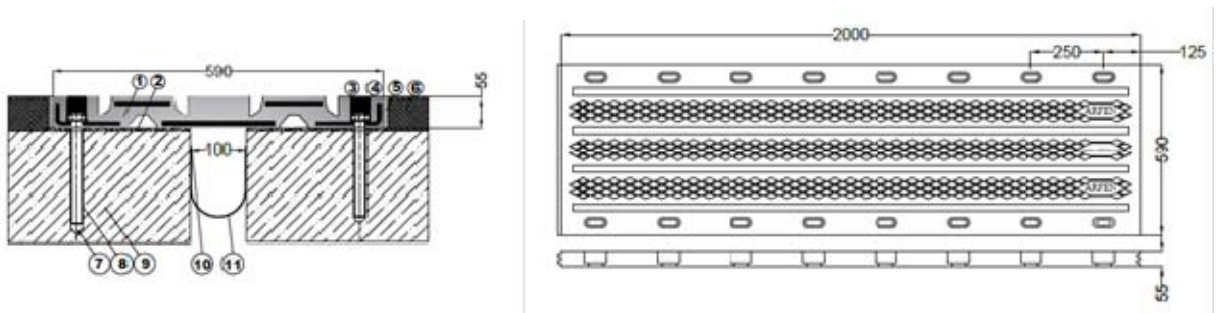
| <i>Nr</i> | <i>Segmenti</i>    | <i>KM</i> | <i>Gjerësia e Fugës (mm)/ Lloji</i> | <i>Gjatësia e Dëmtuar(m)</i> | <i>Emërtimi Urës (nëse ka)</i> | <i>Koordinata KRGJSH</i>     |
|-----------|--------------------|-----------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| 18        | Shkodër-Hani Hotit | 3+900     | 270mm                               | 4                            | Ura e vogël e Vrakës           | Y=4665360.57,<br>X=458226.88 |
| 19        | Shkodër -Velipojë  |           | 255mm                               | 7                            | Ura e Velipojës                | Y=4644086.43,<br>X=453658.41 |
| 20        | Shkodër -Velipojë  |           | 255mm                               | 7                            | Ura e Velipojës                | Y=4644086.43,<br>X=453658.41 |
| 21        | Shkodër -Velipojë  |           | 255mm                               | 12                           | Ura e Velipojës                | Y=4644086.43,<br>X=453658.41 |





Për të kryer lidhjen e kësaj gomine me elementët e tjerë të rrugës përdoren dhe materiale të tjera shtesë si beton special me markë të lartë për lidhjen e elemteve konstruktive, material bitumioz për lidhjen e gominës me asfaltin dhe elemete të tjerë hidroizolues për drejtimin e ujrave. Aplikimi i këtyre materialeve do të realizohet për një gjatësi totale rreth 225ml.

*Paraqitja skematike e fugave*



#### **14. 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 i Punës***

Ing. Gavrosh Jazexhiu

Ing. Krist Meçi

Ing. Genti Raça

