



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

Relacion Teknik

“Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale, Vertikale dhe Pajisjeve të Sigurisë Rrugore në Akset e Rajonit Qëndër Perëndim, Lot 2 (2024)”



Hyrje

Bazuar në detajimin pjesorë të buxhetit për shpënzime kapitale për vitet 2024 – 2026, në programin buxhetor “Transport rrugor”, për objektin: **“Përmirësimi i sinjalistikës horizontale, vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore në akset e Rajonit Qëndër Perëndim, Lot 2 (2024)”**, është planifikuar fondi limit prej 230 000 000 lek (me TVSH).

Bazuar në Termat e Referencës Nr. 855/1 Prot., datë 22.04.2024 si dhe nga sa më lart, grupi i projektimit hartoi projektin e përmirësimit të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore për akset rrugore të parashikuara, me kushtëzimin e vetëm, mos tejkalimin e fondit limit.

Për këtë arsye, lindi nevoja e rankimit të problematikave që duhen trajtuar, në bazë të rëndësisë së akteve rrugore në studim, sasisë së mjeteve që përdorin këto akse, ulja e nivelit të shërbimit në rast mos-ndërhyrje, niveli i rrezikut të problematikave në shqyrtim etj.

Duke harmonizuar, kombinuar dhe respektuar të gjithë faktorët e lartpërmendur, u hartua projekt-zbatimi i objektit në studim.

Të përgjithshme

Sigurimi dhe qarkullimi rrugor është ngushtësisht i lidhur me raportin që ka drejtuesi i mjetit me rrugën, si rrjedhim dhe me informacionin që ai merr nga ambjenti që e rrethon. Këto informacione janë funksion i ushtrimit të aftësive pamore, të sensit kromatik të nevojshëm për të dalluar me shpejtësi dhe me siguri ngjyrat, në përdorim të sinjalistikës rrugore dhe të thellësisë së mjaftueshme pamore, mbi të gjitha, në kushtet e natës. Në një kontekst të tillë, sinjalet rrugore (horizontale, vertikale dhe plotesuese) duhet të ofrojnë një lexueshmëri të mirë të gjurmës në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësire, mjergull) dhe të garantojnë informacion të dobishëm për aktivitetin e drejtimit të automjetit. Një sinjalistike e qartë dhe efikase është elementi kyç për përmisimin efektiv të sigurisë rrugore. Ajo karakterizohet nga forma, nga ngjyrat dhe nga simbolet, të gjitha karakteristika që duhet të ruajnë homogjenitetin e tyre si ditën dhe natën.

Një sinjalistike e sigurtë, mund të përcaktohet si e tillë nqs i përgjigjet 3 karakteristikave kryesore:

- Të jetë harmonike në pjesët e rrugës që do karakterizojë
- Të jetë bashkohore
- Të jetë homogjene.

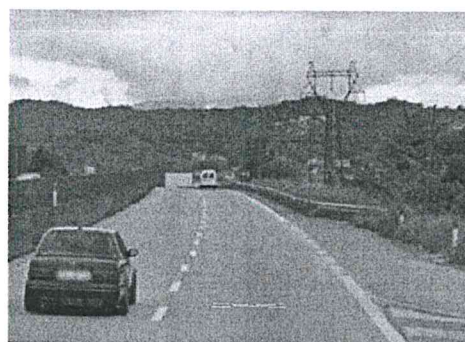
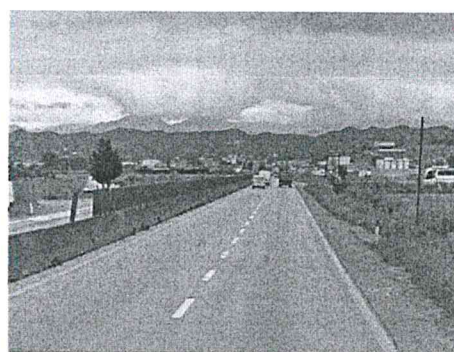
Këta tre kritere janë baza e realizimit të një projekti të saktë dhe koherent.

Duke u nisur nga roli dhe rëndësia e sinjalistikës rrugore, gjithashtu edhe nga gjendja aktuale e sinjalistikës, në segmentet rrugore “Kryqëzimi Luz – Spille”, Gosë – Vilë Bashtovë”, “City Park – Ura e Dajlanit”, “Plepa – Golem” dhe “Fier Shegan – Divjakë”, është kërkuar hartimi i projekt zbatimit për minimizimin e aksidenteve të mundshme, në kushtet e gjendjes jo të mirë të sinjalistikës si horizontale dhe vertikale.

Më poshtë po trajtojmë secilën ndërhyrje të parashikuar.



1. Segmenti rrugor “City Park – Ura e Dajlanit”



Gjendja aktuale e sinjalistikës dhe ndërhyrja e parashikuar:

Ky segment rrugor i përket aksit rrugor Tiranë-Durrës e percaktuar si rrugë e tipit B e modifikuar (Rrugë interurbane kryesore) ka një gjatësi rreth 22.62 km. Pikënisja e këtij segmenti (për arsye të punimeve që po kryhen) është në afërsi të City Park në km 9+000 (41.3757, 19.6757) dhe përfundon në km 31+620 tek Ura e Dalanit (41.3161, 19.4678).

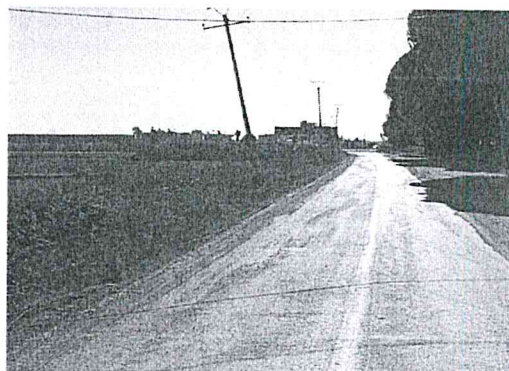
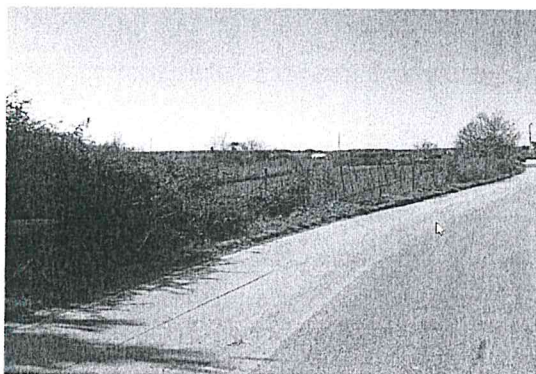
Sinjalistika vertikale përgjithësisht është në gjendje të mirë dhe është e pranishme në të gjitha daljet autostradale, kryqëzimet, kthesat dhe pikat e rezikut, përveç pak rasteve ku është e nevojshme rivendosja e tyre. Në nyjen e urës së Dajlanit, në përfundim të autodstradës, ka mungesë të uljes së limitit të shpejtësisë, prandaj është parashikuar vendosja e tabelave të uljes graduale të shpejtësisë, 60 km/orë dhe më pas 40km/orë.

Sinjalistika horizontale ekzistuese është shumë e konsumuar sic shihet dhe nga fotot. Në disa vende është zhdukur komplet, prandaj është e domozdoshme ripërtëritja totale e sinjalistikës horizontale. Vijëzimi duhet të kryhet me bojë bikomponente, me qënë se dhe vijat egzistues janë të tilla, gjë që mundeson një lidhje më të mirë të bojës së vjetër me atë të re, me të njëjtat veti dhe karakteristika. Vija e mesit meqenëse shkelet më shumë, duhet të bëhet bikomponente pastë, që të rezistojë më gjatë, ndërsa vijat anësore shkelen më pak dhe mund të bëhen me bojë bikomponente spray. Daljet autostradale kanë nevojë për rritjen e shikueshmërisë, veçanarisht natën, prandaj është parashikuar ndriçim i Nyjes së Maminas (kryqzimi i Gjirit të Lalëzit), Nyjes së Sukthit, Mbikalimit të Shkozetit dhe Mbikalimi Ura e Dajlanit. Ndriçimi do të bëhet me energji të rinovueshme, me panele diellore.



2. Segmenti rrugor “Kryqëzimi Luz – Spille”





Gjendja aktuale e sinjalistikës dhe ndërhyrja e parashikuar:

Ky segment rrugor ka një gjatësi rreth 16.75 km, e kategorizuar si rrugë e tipit F. Fillon në kryqëzimin e Luzit, në dalje nga rruga interurbane kryesore (41.1334, 19.5954) dhe mbaron në afërsi të plazhit të Spillesë (41.0851, 19.4717).

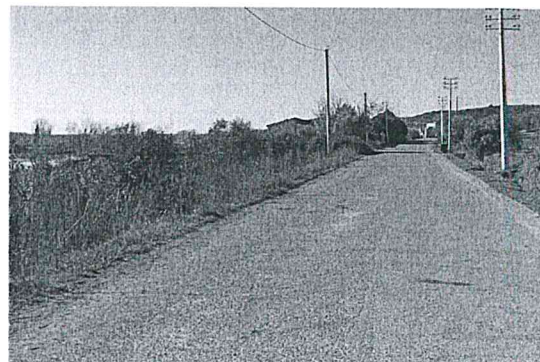
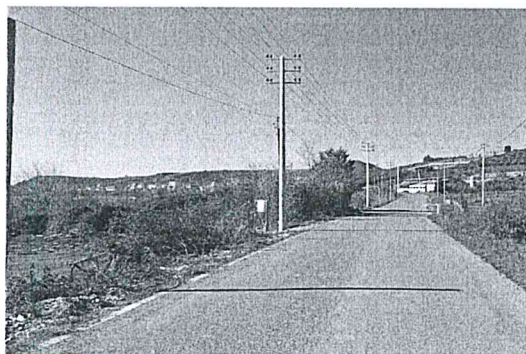
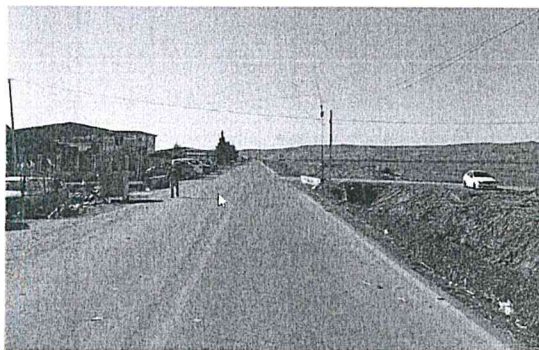
Sinjalistika vertikale përgjithësisht është në gjendje të mirë.

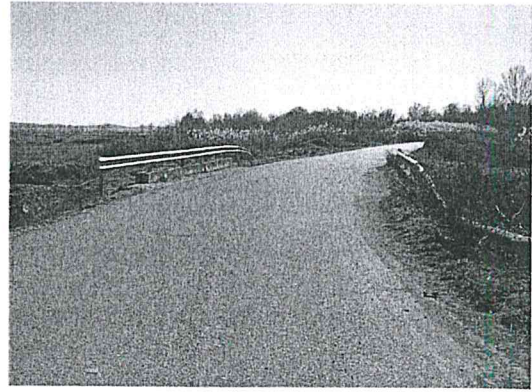
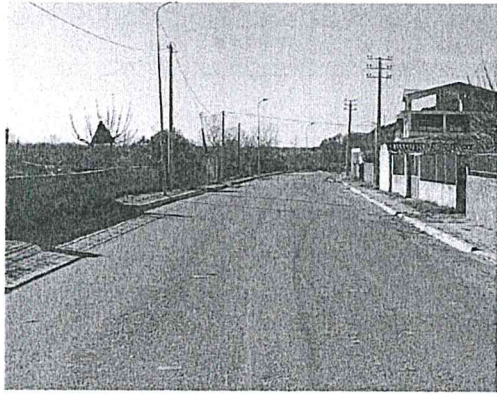
Sinjalistika horizontale është shumë e konsumuar, siç vërehet dhe nga fotot. Në disa vende është zhdukur komplet. Është e domozdoshme ripërteritja totale e sinjalistikës horizontale. Vijëzimi duhet të kryhet me bojë bikomponente, me qënë se dhe vijëzimi egzistues është i tillë, gjë që mundëson një lidhje më të mirë të bojës së vjetër me atë të re, me të njëjtat veti dhe karakteristika. Vija e mesit me qënë se shkelet më shumë, duhet të bëhet bikomponente pastë, që të rezistojë më gjatë, ndërsa vijat anësore me qënë se shkelen më pak, do të bëhen me bojë bikomponente spray. Në zonat e banuara meqenese asfalti në pjeset anësore është konsumuar është parashikuar vijëzimi vetëm në qender.

Në lidhje me element të sigurisë rrugore, ka mungesa të barrierave mbrojtëse metalike në disa zona që mund të konsiderohen të rrezikshme, prandaj është e nevojshme vendosja e këtyre masave për të rritur sigurinë e përdoruesve të këtij aksi rrugor.



3. Segmenti rrugor “Gosë – Vilë Bashtovë”





Gjendja aktuale e sinjalistikës dhe ndërhyrja e parashikuar:

Ky segment rrugor ka një gjatësi rreth 14.50 km, e kategorizuar si rrugë e tipit F. Fillon në rrethrotullimin e Gosës, në dalje nga rruga interurbane kryesore (41.0882, 19.6110) dhe mbaron në afërsi të plazhit të Vilë Bashtovës (41.0532, 19.4629).

Rruga karakterizohet nga mungesa e theksuar e sinjalistikës horizontale, vertikale dhe elementëve të sigurisë rrugore. Prania e kanaleve kullues mjaft të thellë, në të dy anët e rrugës, pa masat e nevojshme mbrojtëse, e bën mjaft të rrezikshëm këtë segment rrugor. Është i domosdoshëm implementimi i sinjalistikës si horizontale ashtu edhe vertikale. Në kuadër të rritjes së sigurisë rrugore, duhet vendosur sinjalistika vertikale, për të lexuar kthesat, kryqëzimet, urat si dhe për të informuar destinacionet përkatëse.

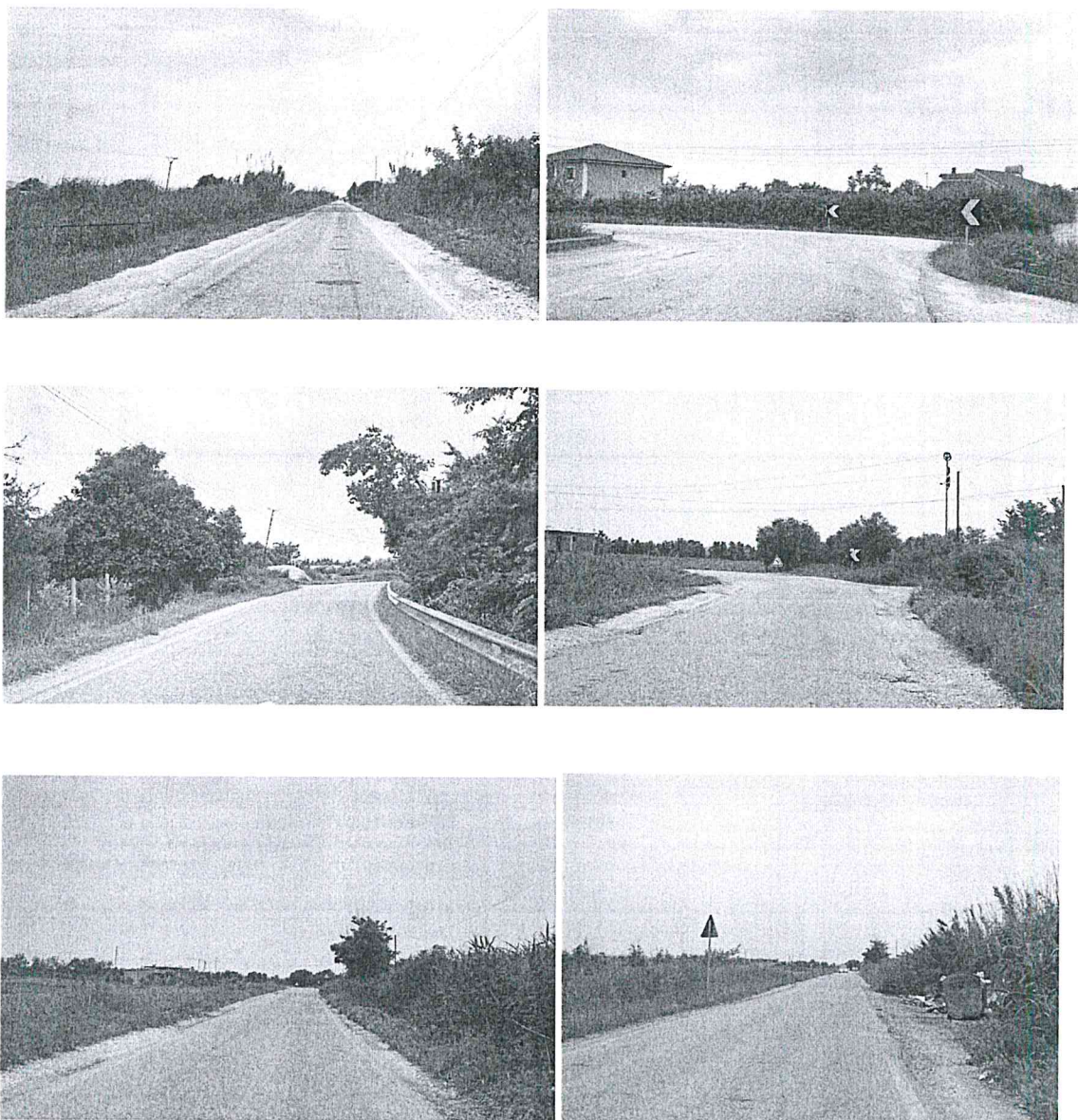
Në lidhje me sinjalistikën horizontale, është e domosdoshme ripërteritja totale e sajë. Vijeziimi duhet të kryhet me bojë bikomponente meqenëse dhe ai egzistues është po ashtu i tillë, gjë që mundëson një lidhje më të mirë të bojës së vjetër me atë të re, duke qënë e njëjta bojë. Vija e mesit meqenëse shkelet më shumë duhet të bëhet bikomponente pastë që te rezistojë me gjatë, ndersa vijat anesore meqenëse shkelen me pak te behen me boje bikomponente spray.

Ne zonen e banuar ne afërsi te kryqezimit te Ballaj meqenese asfalti ne pjeset anesore eshte i konsumuar eshte parashikuar vijeziimi vetem ne qender.

Eshte e domozdoshme vendosja e barrierave mbrojtese metalike anesore per shmangien e renies se drejtueseve te mjeteve ne kanalim e thelle vadites.



4. Segmenti rrugor “Fier Shegan – Divjake”



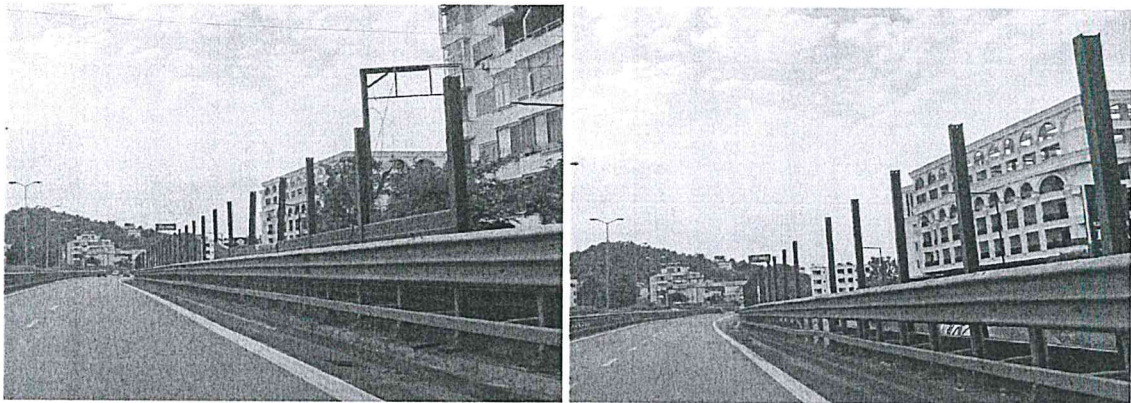
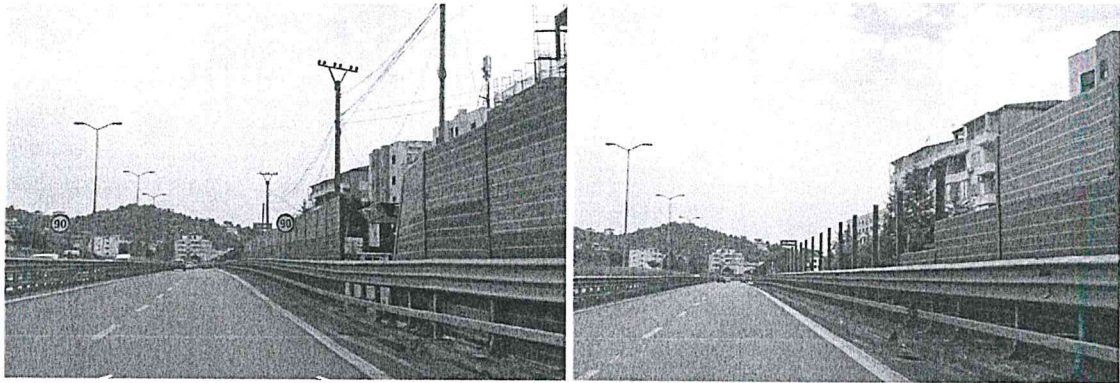
Gjendja aktuale e sinjalistikës dhe ndërhyrja e parashikuar:

Ky segment rrugor ka një gjatësi rreth 36.50 km, e kategorizuar si rrugë e tipit F, fillon në kryqëzimin e Fier Sheganit, në dalje nga rruga kryesore (40.8669, 19.7838) dhe mbaron në Divjakë (40.9962, 19.5327).

Nga inspektimi në vend dhe sipas Termave të Referencës, është parashikuar vendosja e barrierave metalike mbrojtëse në disa segmente ku prania e një kanali kullues me thellesi të konsiderueshme rezikon jetën e drejtuesve të automjeteve.



5. Segmenti rrugor Plepa – Golem



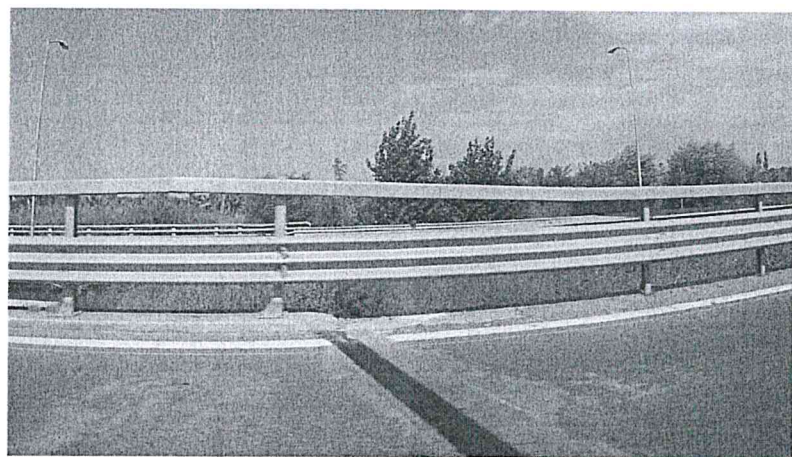
Gjendja aktuale dhe ndërhyrja e parashikuar:

Ky segment rrugor është klasifikuar si rrugë e tipit B e modifikuar (Rrugë interurbane kryesore).

Sipas termave të referencës dhe inspektimi në vend (fotot më lart), gjendja aktuale e paneleve antizhurme lë mjaft për të dëshiruar. Ka mungesa të shumta të paneleve antizhurme të vjedhura apo të dëmtuara. Është parashikuar vendosja dhe plotësimi i paneleve të rinj antizhurme .



6. Riparimi i fugave Segmenti Plepa – Rrogozhinë



Ky segment rrugor është klasifikuar si rrugë e tipit B e modifikuar (Rrugë interurbane kryesore) .

Nga inspektimi në vend dhe sipas kërkesave të termave të referencës, u kostatua se gjendja e fugave në segmentin rrugor Plepa – Rrogozhinë, ura pranë pikave të karburantit “Ish Euro Drini” janë në gjendje jo të mirë, prandaj është parashikuar riparimi i tyre. Ndërsa për fugat e urave tek Lumi i Durrësit, Golem dhe dalje Kavajë u gjykua e arsyeshme mos përfshirja e tyre në këtë projekt, por në ndërhyrjet e tjera në vitet në vijim.



Sinjalistika e menaxhimit të trafikut gjatë punimeve rrugore

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 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 paaftë, 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.

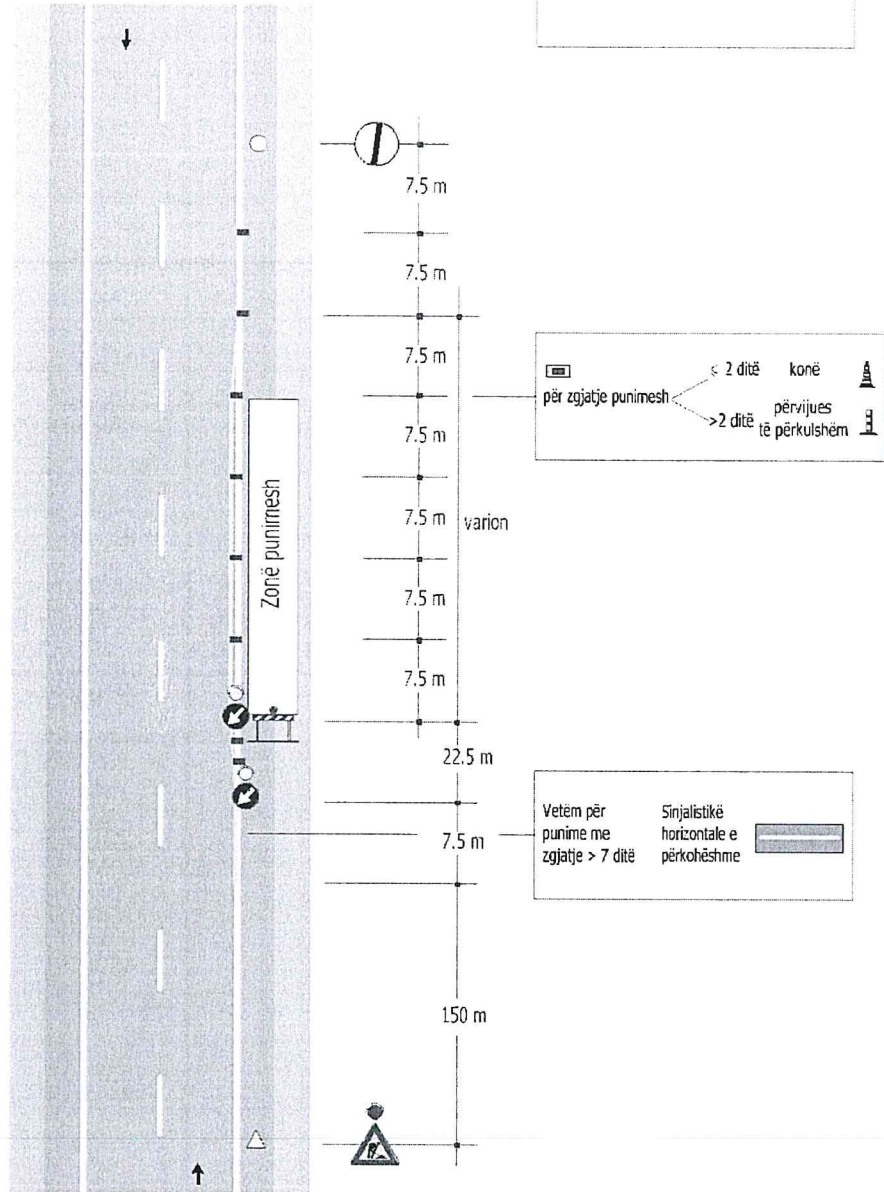
Shënjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcë vepruese ligjore. Mos zbatim i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.

Më poshtë po sjellim disa prej skemave që do të përdoren në zbatim.



SKEMA 61

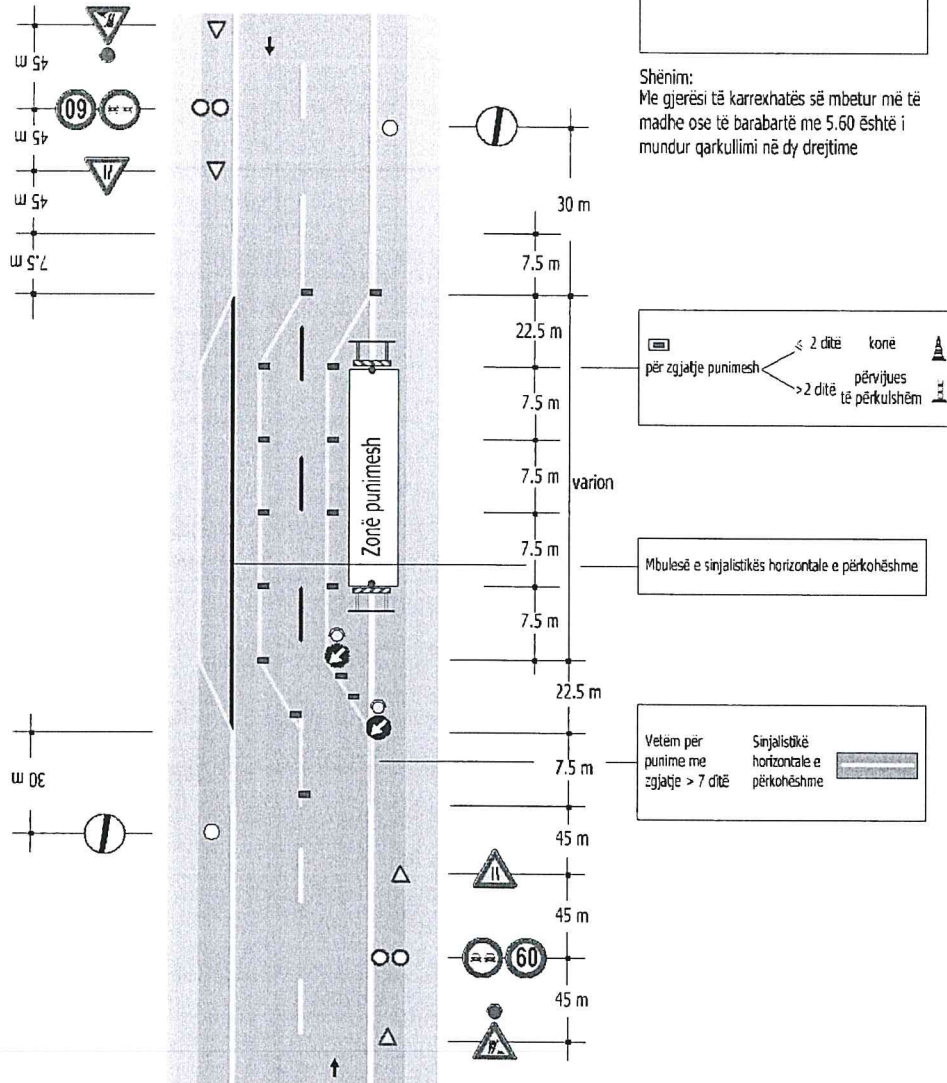
Punime mbi bankinë



SKEMA 63

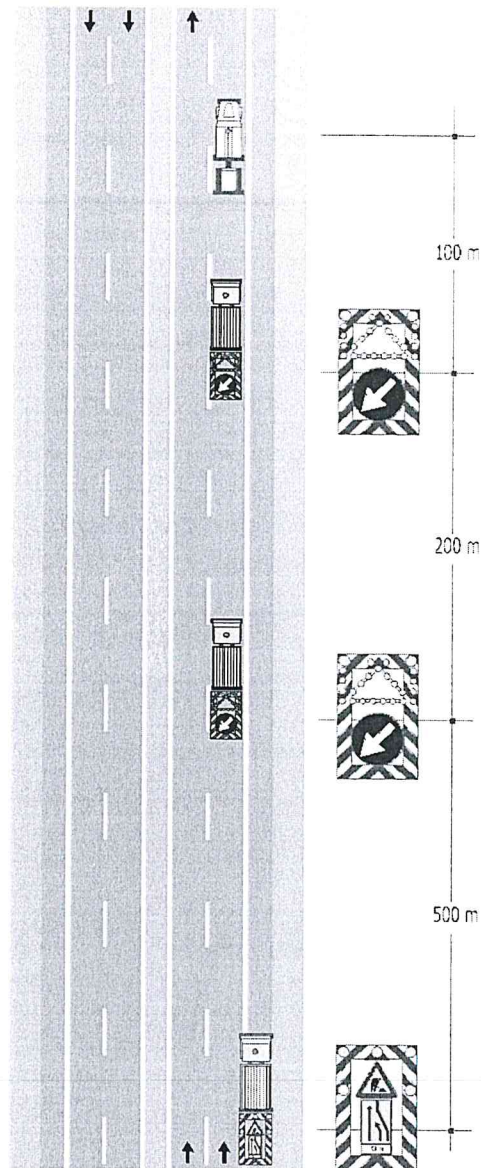
Punime në kufi të karrexhatës

Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 është i mundur qarkullimi në dy drejtime



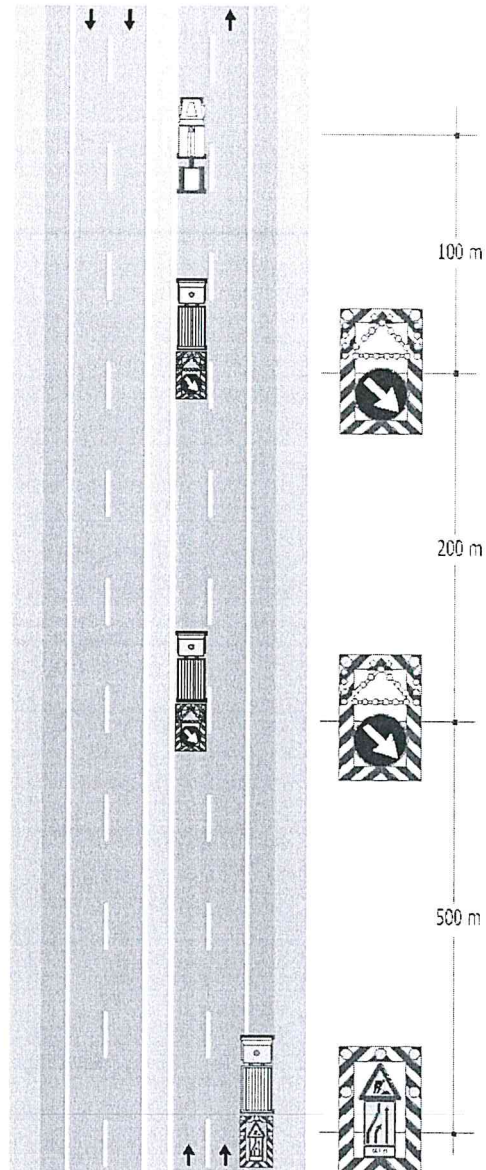
SKEMA 41

Shenja të lëvizshme për mbrojtjen e mjeteve speciale të impenjuara për punime, kontrolle, sondazhe dhe verifikime me ekzekutim të shpejtë në një karrexhatë me dy korsi, mbyllje e korsisë së djathtë



SKEMA 42

Shenja të lëvizshme për mbrojtjen e mjeteve speciale të impenjuara për punime, kontrolle, sondazhe dhe verifikime me ekzekutim të shpejtë në një karrexhatë me dy korsi, mbyllje e korsisë së parakalimit



Rreziqet dhe plani i menaxhimit të rrishtut.

Të gjithë njerëzit në kantjer 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 veprimtarite 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 rrishtut), 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.

Grupi i punës:

Ing. Merkur Zeqiri 

Ing. Besnik Ruci

Ing. Liri Sula 