



Republika e Shqiperise
BASHKIA PEQIN

Studim Projektimi

**Objekti: Rikonsruksioni i
rruges “DEMIR GRIPSHI”,
PEQIN**

Raport Teknik

Faza e Projekt Zbatimit

MAJ 2022

KONSULENTI: “ERSI/M” sh.p.k

1 HYRJE

Hartimi i projekt zbatimit (draft), se objektit: **“Studim Projektim “Rikonsruksioni I rruges “DEMIR GRIPSHI, PEQIN”,** behet me qellim qe te realizohet rikonstruksioni i ketij aksi rrugor ekzistues.

Percaktimi dhe zgjedhja e masave te nderhyrjes ne rruge u mbeshtet ne gjendjen ekzistuese te rruges dhe materialet ekzistuese te ofruara nga Institucionet perkatese. Zgjedhja e projekt-zbatimit (Draft), eshte bere ne bashkepunim me Bashkine PEQIN.

Objektivi kryesor:

Projekti i Detajuar (Draft), masat prioritare te identifikuara u kompletuan dhe u detajuan duke perfshire dhe vleresimin e kostos reale.

Faza 2 Hartimi i Projekt –Zbatimit (Draft).

Aktiviteti 1.1 Azhornimi i edhe njehere Studimeve ekzistuese te te gjitha llojeve.

Aktiviteti 1.2 Investigimet baze

Studimit dhe vleresimit te gjendjes ekzistuese.

Pergatitja e dokumentacionit perfundimtar (e perafert)

Kryerja e Studimit perfundimtar te ndikimit ne mjedis.

Aktiviteti 1.3 Analize e hollesishme e gjendjes ekzistuese te objektit.

Masat inxhinierike qe kemi parashikuar, te shoqeruara me vizatimet perkatese.

Planimetria, profili gjatesor, profilat terthore, profilat Tip, detaje te veprave te artit (mure, kunetea, bordura, kanale tombino etj.) dhe Rrjetin Inxhinierik.

Hartimi i Preventivit perkates te objektit me cmimet e VKM.

Llogaritjet e shtresave rrugore, llogaritja e veprave te artit, etj.

2 Per Fazen e Hartimit te Projekt-Zbatimit (Draft), aktivitetet kryesore:

Rishikimi i te dhenave ekzistuese

Investigimet kryesore

Llogaritja sipas kriterëve te projektimit

Identifikimi i masave prioritare

Objektivi i pergjithshem i fazes se projekt zbatimit (Draft), pershkruhet si vijon:

Nderhyrjet e duhura per rishikimin e shtresave te themelit te rruges duke perdorur per nenshtresat baze mbushje me matrial shkembor te shprehur e m³, duke marre parasysh per trajtimin e nje segmenti rruge, gjatesi, L= 464.3 ml, si nje rruge urbane me gjatesi l = 464.3 ml , duke marre parasysh largimin e ujrave te perdorura te KUZ, trajtimin e largimit te ujrave te bardha, duke parashikuar trotuar ne njerin krah te rruges po keshtu dhe ndricim ne njerin krah te rruges.

Sherbimet u realizuan dhe perfshijne; Projekt Zbatimin (Draft), raporte te llogaritjes se paketes se trupit te rruges, llogaritjes se veprave te artit, mure mbajtese, llogaritjen e veprave te artit (ura e tombino), etj..

Preventivin perkates te perpiluar sipas cmimeve te dhene ne VKM te vitit 2015.

Aktiviteti 1.1

Rishikimi i Studimeve ekzistuese:

Rezultatet e Pritshme Rishikimi dhe azhornimi i te gjitha te dhenave ekzistuese

Ku perfshihen:

Riazhornimi i te dhenave ekzistuese te rruges :

Trajtimi i segmentit si rruge urbane.

U realizuan edhe njehere vizita ne objekt dhe komunikimi menjesine vendore te dhenave shtese, raporte.

Aktiviteti 1.2

Investigimet kryesore

Rezultatet e pritshme Azhornimi i te dhenave per kushtet fizike dhe ato te punes ne Rruge.

Pershkrimi i detajuar i aktivitetit:

Studimi dhe vleresimi edhe njehere te gjendjes ekzistuese te rruges.

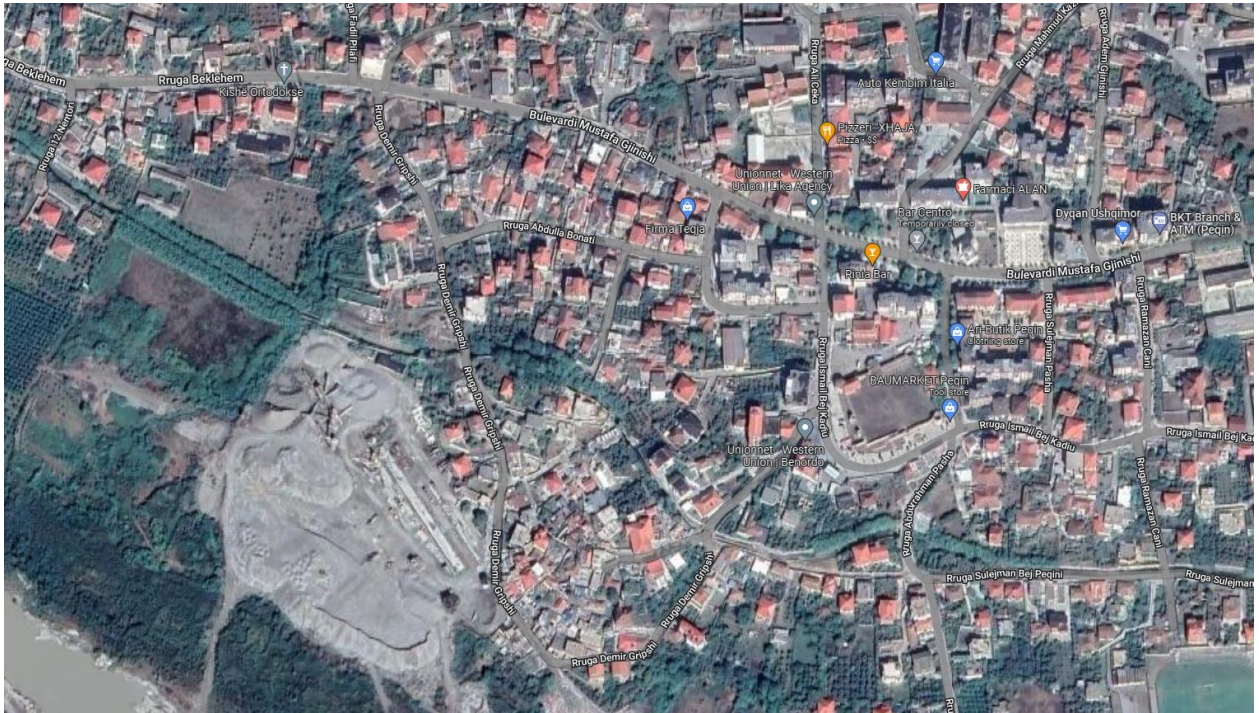
Plotesimi per projekt zbatim i Studimit te ndikimit ne mjedis Informacionet shtese te detajuara dhe qe jane marre gjate hartimit te projekt zbatimit (draft) jane si me poshte:

Studimi topografik:

Plotesimi me disa te dhena shtesa per permiresimin e hartimit te Projekt Zbatimit (Draft).

Investigimi shtese ne rrugen ekzistuese:

Te dhenat geometrike dhe topografike te elementeve te rruges ekzistuese u riverifikuan ne vend.



Pas plotesimeve u realizua :

U percaktua ne menyre te hollesishme te gjithë elementet perberes te terrenit.

U be percaktimi i koordinatave dhe kuoteve (fikse).

Foto te ndryshme te rruges dhe te veprave te artit.

U be transferimi i te dhenave topografike ne sistemen CAD.

Identifikimi i ndertesave, mureve ekzistues, tombinove dhe veprave te tjera me emertimet perkatese.

Te dhenat topografike jane ne perputhje me rrjetin gjeodezik, keto te dhena i bashkengjiten raportit teknik.

Vleresimi ambjental:

U be kompletimi i vlersimit ambjental, sipas kerkesave te dhene ne Termat e References:

Vleresimi i kushteve te pergjithshme ambjentale ne zonen e projektit dhe identifikimi i komponenteve te mundshme ambjentale qe kerkojne kujdes te vecante ose mbrojtje.

Vleresimi i impaktit te situates ekzistuese te rruges me ambjentin natyral dhe njerezor dhe percaktimi i prioriteteve per permiresim me qellim mbrojtjen ambjentale.

Analiza e ndikimit ne ambjent te zhvillimit te rruges se re.

Identifikimi i ndikimeve te mundshme negative te elementeve te projektit (p.sh ndikim vizual apo i zhurmave), dhe percaktimi i masave te nevojshme zbutese qe do te kihen parasysh gjate pergatitjes se projektit perfundimtar te detajuar.

Vleresim i ndikimit ne ambjent u pergatit nga nje ekspert i licensuar ne kete fushe, dhe i bashkengjitet raportit teknik.

Aktiviteti 1.3 Analiza e rruges ekzistuese dhe vendosja e kriterëve të projektimit.

Rezultatet e pritshme: Nje vleresim i detajuar i kushteve te rruges ekzistuese.
Percaktimi i parametrave te projektimit te rruges.

Pershkrimi i detajuar i aktivitetit:

Analiza e rruges ekzistuese:

Te gjithë informacionet , grupi i projektimit beri azhornimin ne vend te rruges ne fjale, duke bere plotesimet e nevojshme te studimit topografik, vleresimit ambjental, Pas kesaj u u be nje analize e detajuar per zgjidhjen e projektit te zbatimit (draft) te Rruges ekzistuese. Rezultatet pasqyrohen ne vizatime dhe ne raportin teknik dhe ne raportet e llogaritjes qe permban:

Te dhena shtese mbi gjendjen e rruges ekzistuese, te dhena shtese mbi gjendjen e shkarkimeve te ujrave te bardha, te dhena shtese per gjeollogjine dhe gjeotekniken e objektit.

Vizatimet digitale te rruges.

Vleresimi i gjendjes se rrjetit te ekzistuese te ujrave te bardha.

Vleresimi kushteve te punes te sistemit (kushtet e mirembajtjes, mbushjet nga mbeturinat,) etj

Axhornim i gjendjes fizike te veprave te artit dhe kushteve qe duhet te merren.

Identifikimi dhe klasifikimi i demtimeve.

Difektet strukturale te veprave te artit.

Kerkesat per mirembajtje.

Kapaciteti i tubacioneve ekzistuese.

Vleresimi, nderhyrja ne veprat e artit.

Vendosja e kriterëve te projektimit:

Per hartimin e projekt zbatimit (draft) te rruges, te paketes se shtresave rrugore, te veprave te ndryshme te artit etj. Te gjitha kriteret e projektimit u bene ne perputhje me standartet kombetare. Per kete arsye ne llogaritjet baze te projektimit u perfshine:

Numri i popullesise se parashikuar ne zonen e projektit deri ne afatin e projektimit te dhene ne termat e references.

Shperndarja gjeografike e popullesise.

Vleresimi i nivelit te jeteses dhe percaktimi i mjeteve levizese.

Karakteristikat e intensitetit te shirave, zgjatja dhe shkalla e perseritjes se tyre per llogaritjen e siperfaqeve shkarkuese dhe kapacitetit te veprave te artit.

Vleresimi i cilesise se dherave dhe percaktimi i shtresave dhe nenshtresave te nevojshme te rruges.

Aktiviteti 1.4

Identifikimi i masave prioritare :

Rezultatet e pritshme Hartimi i Projekt Zbatimit (Draft) ne perputhje te plote me DS , dhe qe jane baze per hartimin e projektit te zbatimit (Draft) te detajuar.Pershkrimi i Detajuar i Rruges Ekzistuese

Objekti : **"Rikonstruksioni I rruges "DEMIR GRIPSHI, PEQIN"**, me nje gjatesi prej rreth, L= 464.3 m ndodhet ne pjesen jug-perendimore te qytetit te Peqinit.

Ky aks rruge do te lidhet me aksin e rruges ekzistuese .

Ndertimi i ketij segmenti rrugor do te beje, qe trafiku ne kete aks rruge te rritet ne menyre te ndjeshme, dhe do te jete nje aks komod per hyrjen ne kete zone.

Rikonstruksioni i kesaj rruge do te permiresoje ne menyre te ndjeshme kushtet e qarkullimit te automjeteve, po keshtu do te letesoje ne menyre te ndjeshme dhe fluksin e levizjes se mjeteve Po keshtu pas rikonstruksionit te ketij aksi, do te kete dhe nje zhvillim te zonave perfituese te ketij projekti qe jane zona me potencial, blegtoral-bujqesor, dhe do te ndikojte dukshem dhe ne shfrytezimin e resurseve te zones etj. Ndertimi i ketij aksi rrugor do te rrise ne menyre te ndjeshme dhe numrin e mjeteve qe hyjne e dalin ne keto zona perfituese.

Ky projekt ka per qellim dhe te vleresoje nga pikepamja tekniko-ekonomike dhe ambientale punimet rrugore te cilet duhet te realizohen ne objekt si dhe perfitimet ekonomike te zhvillimit qe do te rezultojne pas kesaj nderhyrje.

2.1 Perfitues te projektit:

Perfitues direkt te ketij projekti jane banoret ne Peqin, qe eshte nen juridiksionin e Bashkise Peqin.

Ajo pjesë e banorëve që jetojnë në këte zone sigurojnë të ardhura të mjaftueshme për familjet e e tyre. Ndërkohë që po të ishte e shtruar rruga do të duheshin shume pak minuta per te qarkulluar

2.2 Demografia:

Perfituesit direkt te kesaj rruge ka një popullsi prej 150 banorësh.

2.3 Pozicion Gjeografik, Kufinjte, Madhesia, Vlersimi Ekonomik dhe Gjeopolitik:

Rruga "Demir Gripshi" shtrihet ne Peqin ne pjesen jugperendimore te bulevardit kryesor te qytetit.

Kjo rruge lidhet me Bulevardin Mustafa Gjinishi, rrugen "Abdulla Bonati" dhe "Ismail Bej Kadiu". Rruga ka forme te luget me nje gjeresi qe varion nga 3.6m deri ne 7.2m dhe gjatesi 464.3m. Gjendja aktuale e saj eshte e papershtatshme per kalimin dhe shkembimin e mjeteve dhe kembesoreve pasi kjo rruge shtrihet ne nje zone te populluar. Sipas verifikimeve ne vend rezultoi se rruga eshte e shtuar me nje shtrese cakulli ne te cilen jane krijuar disa gropa.

Termtat e References:

Rruga me gjatesi rreth, $L=464.3$ m, eshte pjese e segmentit rrugor qe shtrihet ne pjesen jugperendimore te bulevardit kryesor te qytetit te Peqinit. Sipas Termave te References kerkohe projekt zbatimi i rruges: "*Studim Projektim "Rikonstruksioni I rruges Demir Gripshi, Peqin"*" duke shfrytezuar gjurmen ekzistuese e cila eshte me nje kalim, rruga ka gjeresi te asfaltit prej $b=3$ m dhe me gjeresi te kunetave $1 \times 0,5$ m dhe gjeresi variabel 0.7- 1.0 m te trotuarit, rruga është ne terren terren kodrinor.

Sipas DS, duke bere permiresimet e domosdoshme te rruges ekzistuese si: parametrat gjeometrik e ato altimetrike, permiresimet e niveletave te trupit te rruges, rrezeve te kthesave, te kurbave vertikale, plotesimit te veprave te artit shtese, dhe plotesimit dhe riparimit te atyre ekzistuese, rruga ne fjale te plotesoje parametrave bashkohore. Per realizimin e projektit me variantin e miratuar, jane shfrytezuar te dhenat e trafikut rrugor si dhe matjet faktike qe kalojne ne kete rruge. Keto matje permbajne numrin, llojin dhe mesatarizimin e trafikut per njesi kohe te ndryshme (dite, muaj, vit), duke dhene parashikimet per te ardhmen (deri 20 vjet).

Te dhenat demografike te rajonit dhe zones ku kalon rruga, te cilat kane te bejne me zhvillimin dhe rritjen e popullise, perberjes, mireqenies, punesimit, etj.

Te dhenat ekonomike qe kane te bejne me zhvillimin industrial e bujqesor te zones, parashikimet e zhvillimit per 20 vitet e ardhsheme.

3 Pershkrimi i Gjurmës së Rrugës Ekzistuese:

Kjo rrugë lidhet me Bulevardin Mustafa Gjinishi, rrugën “Abdulla Bonati” dhe “Ismail Bej Kadiu”. Rruga ka formë të luget me një gjeresi që varion nga 3.6m deri në 7.2m dhe gjatësi 464.3m. Gjendja aktuale e saj është e papershtatshme për kalimin dhe shkëmbimin e mjeteve dhe këmbeve pasi kjo rrugë shtrihet në një zonë të populluar. Sipas verifikimeve në vend rezultoi se rruga është e shtuar me një shtresë cakulli në të cilën janë krijuar disa gropa.

Pas rikonstruksionit do të kalojnë një numër i konsiderueshëm mjeteve të gjitha llojeve. Kështu që projektimi i objektit: “*Studim Projektim "Rikonstruksioni I rrugës Demir Gripshi, Peqin"*”, do të ndihmojë në të ardhmen në mënyrë të ndjeshme në lëvizjen e automjeteve.

Sot për shkak të parametrave gjeometrikë dhe altimetrikë jo të pershtatshëm të rrugës, shtresave kaluese janë të dobëta, mungesës së sigurisë rrugore, etj, fluksi, qarkullimi i lëvizjes së automjeteve që kalojnë sot, nëpërmjet kësaj aksioni është tepër i vogël, i vështirë dhe siguria e lëvizjes mjaft e ulët.

Rikonstruksioni i kësaj aksioni rrugor do të lidhë zonën përfituese të këtyre fshatarave nacionalë, duke qenë rruga më e shkurtër, më e shpejtë dhe më komode.

Rruga zhvillohet kryesisht në terrene fushore dhe është pak kodrinore në formacione gjeologjike të pershtatshme nga ana inxhinierike.

Rruga ekzistuese është në gjendjen që po përshkruajmë si më poshtë :

Rruga është e demtuar, gjeresia shkon, $B=3.6m / 7.2m$, duke përfshirë dhe bankinat anësore të rrugës.

Nga vërtetimet e bëra në terren të rrugës, shtresat e themelit të rrugës janë ndërtuar me material çakëllor ose zhavorr lumi, të cilat në prezencën e ujit dhe të trafikut, kanë filluar të shpërbehen në shumë segmente. Kanalet kullues anësore të rrugës ekzistuese që janë në gjendje jo të mirë, funksionojnë pak ose shumë pak,

Në mjaft segmente të rrugës, për mungesë të mos funksionit të plote të kanaleve anësore kemi krijimin e gropave në trupin e rrugës. Pothuajse e gjithë gjurma e rrugës zhvillohet në kuotë të detyruara.

E gjithë rruga pothuajse zhvillohet në terren kodrinor dhe me kthesa, rrezet e të cilave shkojnë deri në 6.94 m, si dhe me ngjitje e zbritje në disa pjesë,

Ne rrugen ekzistuese ka kthesa te ne te cilat nuk jane respektuar standartet e projektimit (si kurbat kalimtare apo dhe zgjerimet ne kthesa etj.)

Ne pergjithesi trupi i rruges ekzistuese, eshte realizuar ne germim, dhe ne mbushje. Megjithate nga koha e gjate e shfrytezimit te kesaj rruge trupi i rruges paraqitet me mjaft probleme, kjo per shkak te prezences se ujerave, mos funksionimit te veprave te artit, teknologjise se dobet te ngjeshjes gjate ndertimit te rruges dhe te mirembajtjes se pamjaftueshme.

Zgjerimet ne kthesa, dhe elementet e tjere te kthesave si: pamja e lire, pjerresia terthore, kurbat kalimtare, thyerja e niveletave, etj, nuk jane realizuar sipas kushteve te projektimit.

Shtresat e themelit te rruges jane kryesisht me shtrese çakulli me trashesi 20÷25 cm dhe eshte realizuar jo sipas standarteve, dhe sot paraqitet me mjaft demtime e prishje.

Kemi demtime te renda deri konsumim te plote te shtresave kaluese dhe ne pjesen me te madhe keto demtime kane arritur deri ne bazamentin e trupit te rruges. Ne disa segmente te rruges kemi demtime te trupit te rruges si rezultat i gerryerjeve te shkaktuara nga prania e ujrave siperfaqesore, per shkak dhe te mosfunksionimit apo mungeses se kanaleve anesore kullues apo ne disa raste dhe te mos patjes se veprave te artit, tombino apo ura te cilat kane qene te domosdoshme.

3-Realizimi Kushteve Teknike:

Shfrytezimi maksimal i gjurmes se rruges ekzistuese sipas kerkesave te dhene ne DS, per realizimin e punimeve me kosto sa me te ulet.

Integrimin dhe unifikimin e projektit te ketij segmenti, me gjatesi rreth, L=464.3 m me projektet e pjeseve te tjera.

Realizimin e shpejtesise se projektimit dhe kufizimet perkatese per shkak te kalimit ne zona te banuara dhe ne pjese te veçanta dhe te veshtira.

Sigurine e levizjes se mjeteve dhe kembesoreve ne rruge, ne funksion te terrenit dhe zhvillimit planimetrik, sidomos ne zonat e banuara.

Ndertimi i rruges me sa me pak prishje e shpronesime qe te jete e mundur. Ruajtja e objekteve te rendesishme dhe me karakter unik (qe ne rrugen tone nuk ka te tilla).

Plotesimi i kerkesave te perfituesve te fshatrave te zones, ne lidhje me infrastrukturen e nevojshme. Ruajtjen dhe spostimin apo demtimin minimal te linjave infrastrukturore ekzistuese, te elktrikut, qe interesektojne rrugen, ose me demtim minimal te tyre.

Realizimi i nje projekti me kosto sa me te ulet dhe shfrytezimi maksimal i materialeve te ndertimit qe gjenden ne zonen ku do te ndertohet rruga.

Mbrojtja e Ambjentit dhe demtimi sa me pak, gjate kohes se ndertimit dhe gjate shfrytezimit te rruges.

4 Kriteret per Projektimin e Rruges ka keto Parametra :

4.1 Parametra e Projektimit jane te varura nga:

Klasifikimi i rruges

Volumet e trafikut

Shpejtësia e operimit

Terreni (fushor, kodrinor, malor)

Dendësia e ndërtimeve dhe e përdorimit të tokës

Lloji i projektit (p.sh. ndërtim i ri, rindërtim)

Studimi i kushteve te shtreses dhe trashesite. Per shtresat ekzistuese u krye, nje inventar me te gjithë karakteristikat e gjurmes se rruges ekzistuese, i ndare ne seksione te vecanta.

4.2 Rruga ka keto Parametra :

Kategoria F2

Gjeresi e kurores se Rruges 3.5 m

Pjesa e asfaltuar 3 m Bankina 1x0.5 m

$V(d_{min}) = 25 \text{ km/ore}$

$V(d_{max}) = 60 \text{ km/ore}$

Kategoria Rruge rurale lokale– Pjerresia Max=2.5%

Me pak se 1000 mjete/24 h

4.3 Elementet Gjeometrike te Rrugës:

Sipas kerkesave te DS , Segmenti “**Rikonstruksioni I rruges Demir Gripshi, Peqin**” duhet te plotesoje parametrat teknike te kategorise **F2**,

$V(d_{min}) = 25 \text{ km/ore}$

$V(d_{max}) = 60 \text{ km/ore}$

4.3.1 Mbilartesimi:

i3 – pjerresia terthore

Duke pranuar si interval te pjerresise terthore $I=2\%$, nga llogaritjet rezulton se:

Ne kthesat pjerresia terthore del me e madhe se 1%, prandaj ne keto kthesa do te ruajme pjerresi te njeanshme prej 1% dhe do te kufizojme shpejtesine e levizjes.

Pjerresia Gjatesore e rruges ne disa zonate vecanta pjerresite gjatesore arijne deri 1-2% dhe ka ndikim te ndjeshem ne rezultanten qe krijon me pjerresine terthore. Per kete arsye per çdo kthese do behet rakordimi i dy pjerresive ne menyre qe rezultantja e tyre te mos kaloje 2%.

Kjo behet per bere te mundur uljen e pjerresise gjatesore (ne rastet e ktheseve), duke permiresuar niveleten dhe ne rastet kur paraqitet e pamundur duke kufizuar shpejtesine e levizjes se mjeteve.

Mbilartesimi do te realizohet ne lakoren kalimtare. Pergjate saj do te behet korrektimi i kuotave per realizimin e pjerresise terthore.

4.3.2 Llogaritja e Veprave te Artit:

Veprat e artit jane parashikuar te ndertohen ne perputhje me kategorine e projektuar te rruges, per ngarkese te levizeshme $N - 18$, $T - 80$. Llogaritja e tyre eshte bere ne perputhje me Normat Shqiptare.

Gjeresia e tombinove është parashikuar të bëhet sa gjeresia e trupit të rruges, përfshirë dhe zgjerimet në kthesa ose për qëllime të tjera. Për të gjitha veprat e artit të parashikuara në këtë projekt zbatim (Draft), janë hartuar detaje të veçanta tip, që jepen në materialin grafik të projektit. Gjithashtu në këto detaje janë specifikuar të gjitha markat e materialeve që do të përdoren për ndërtimin e tyre, sipas standardeve Shqiptare në fuqi.

Mbeshtetur në këto kritere, grupi projektimit është mbështetur në përgaditjen e planimetrise, profileve gjatësor dhe seksioneve tërthor të veprave të artit etj., dhe bënë të mundur realizimin e një projekti optimal, të mundshëm për nga perspektiva e sigurisë, shfrytëzimit, dhe efektivitetit të kostos.

Vlerat e kritereve të projektimit kanë qenë të domosdoshme për të arritur rezultate që përmbushin nevojat e shërbimit të transportit dhe të sigurisë, si dhe kërkesat mjedisore, panoramike, estetike, kulturore, dhe komunitare.

5 Përfundime:

Në hartimin e projekt zbatimit (Draft), gjurma e rruges kalon në pjesën më të madhe të saj në gjurmen e rruges ekzistuese, në segmente të veçuara, rruga kalon jashtë trupit të rruges ekzistuese (kryesisht në zonat ku ka kthesa të forta apo kthesa dyfishe).

Në Projekt zbatim (draft), janë parashikuar të gjitha rregullimet planimetrike dhe altimetrike, për të përmirësuar kushtet e levizjes. Traseja e rruges ekzistuese, sipas mendimit të tonë, është gjurma më e mirë e mundshme. Kjo gjurmë ka pjerresë gjatësore dhe zhvillimin planimetrik brenda kushteve teknike për kategorinë që kishte rruga, me disa përjashtime, ku një pjesë e të cilave kanë ardhur dhe nga zbatimi jo i saktë i projektit. Gjurma e rruges në përgjithësi ka ndjekur formën e relievit, për t'i lidhur ato në rrugën më të shkurtër të mundshme.

Në hartimin e projekt zbatimit (draft) u përcaktuan, paketa e shtresave rrugore, veprat e artit (tombinot, urat kuti), tipet e mureve mbajtës e prites sipas zonave perkatese të terrenit ku kalon rruga.

Në materialin grafik të këtij projekti janë paraqitur të gjitha masat inxhinierike të nevojshme, në përputhje me kërkesat e DS dhe kushteve teknike të projektimit për kategorinë perkatese të rruges.

6 Pershkrimi i projekt zbatimin (Draft), varianti i miratuar.

Per hartimin dhe plotesimin sipas kerkesave te DS), Konsulenti ka kryer punimet dhe studime shtese te nevojshme, si me poshte:

Punime Topografike shtese me matje ne terren. Te gjitha keto kane sherbyer per hartimin e projekt zbatimit (Draft).

Eshte hartuar raporti perfundimtar i Vleresimit Mjedisor te zones ku kalon rruga.

Studimet e mesiperme te kompletuara, kane qene mjaft te vlefshme per hartimin e Projekt zbatimit (Draft). Keto jane pjese e ketji Raporti Teknik dhe jane paraqitur ne ankese te veçante.

Ne variantin e miratuar, parashikohet rikonstrukcioni i rruges ekzistuese.

Projekt zbatimi (Draft), konsiston ne plotesimin e kerkesave te DS dhe kushteve teknike per kategorine Rruge rurale lokale - F2 te rruges, me shpejtesi te projektuar te levizjes se mjeteve 25 km ore (ne pjesen kodrinore te saj) dhe 60 km/ore, pjesen me te madhe te rruges, afersisht 80 % te gjatesise se saj.

Gjatesia e rruges eshte, $L=464.3$ m. Gjeresia e kurores se trupit te rruges eshte me gjeresi, $B=3.5$ m, ku pjesa e asfaltuar eshte $B=3$ m dhe kuneta anesore me gjeresi $b=1 \times 0.50$ m. E gjithë rruga pothuajse zhvillohet kryesisht ne terren kodrinor.

Gjithashtu jane bere dhe zgjerimet ne kthesa dhe rakordimet e tyre me kurba kalimtare. Ne te gjithë rrugen eshte parashikuar riparimi i mureve ekzistues ato qe jane gjendje te mire dhe ngritja e kokave te tyre. Ne zonat ku ka mure, ose bordura deri ne 60 cm jane parashikuar te ndertohet kunete betoni M-200, gjithashtu eshte parashikuar kanali veshur. Mure do te ndertohen ne zonat ku ka rreshqitje dhe qendrueshmeri te ulet te skarpatave.

Veprat e artit ekzistuese eshte parashikuar qe te pastrohen dhe te zgjaten sipas faktit dhe termave te References.

Per te gjitha tombinot ekzistuese, eshte parashikuar ndertimi i pusetave dhe portaleve ne hyrje dhe dalje me beton M-250, po keshtu dhe te atyre qe do te realizohen te reja.

Ne disa raste eshte pare e nevojshme zevendesimi i tombinove ekzistuese me tombino te reja per shkak te amortizimit te tyre. Po keshtu eshte bere llogaritja edhe per te gjitha tombinot ekzistuese qe nuk do te zevendesohen por do te riparohen.

Ne projekt eshte parashikuar lidhja e te gjitha rrugeve sekondare me aksin e rruges kryesore ne nje gjatesi prej 6 m.

Po keshtu eshte parashikuar spostimi i linjave te elektrikut , ose ruajtja e te gjitha atyre linjave ekzistuese qe ndodhen ne trupin e rruges pa i demtuar ato.

Per sigurimin e levizjes se mjeteve, kembesoreve ne rruge, eshte parashikuar te vendoset sinjalistika e nevojshme vertikale, horizontale, ndersa ne muret mbajtese, ne ura dhe tombino jane parshikuar te vendosen mbrojtese metalike.

Ne zonat ku kemi demtime jo te medha te shtresave ekzistuese jane parashikuar te ndertohen shtresa te reja shtese. Paketa e shtresave eshte dhene ne lidhje te vecante:

7 Siguria dhe Sinjalistika Rrugore:

Ne projekt zbatimin (Draft) eshte paraqitur rruga, i cila ne pjesen me te madhe kalon ne terren kryesisht shkembor, prandaj siguria e levizjes ne kete rruge merr nje rendesi te veçante.

Ne projekt jane parashikuar te gjitha masat e nevojshme per sigurimin normale te levizjes ne rruge. Per kete eshte parashikuar sinjalistika e nevojshme vertikale me tabela rrugore dhe horizontale me vizime me boje. Ne te gjitha kryqezimet dhe zonat e banuara, jane vendosur tabelat e sinjalizimit dhe vizimet e veçanta me boje.

Per sigurine e levizjes, ne anen e poshtme te rruges (ne mbushjet e larta mbi 2 m), ne zonat me pjerresi te madhe te shpatit dhe ne te gjitha veprat e artit, kemi parashikuar te vendosen mbrojtese anesore metalike. Ne zonat e banuara, ne tombino, jane parashikuar gjithashtu mbrojtese metalike.

Gjate kohes se kryerjes se punimeve ne rruge, pervec masave te sigurimit teknik, do te merren masat e sigurise se levizjes ne rruge, duke vendosur sinjalistiken e perkoheshme te nevojshme, ne perputhje me kodin rrugor dhe specifikimet teknike qe do te kete projekti.

8 Infrastruktura Nentokesore:

Ne segmente te veçanta te rruges kalojne linja elektrike ajrore te tensionit te ulet Linjat qe ndodhen brenda trupit te rruges, do te spostohen jashte trupit te rruges dhe do te vendosen ne vende te pershtatshme qe do te percaktohen nga perdoruesi i objektit dhe investitori. Per

linjat qe ndodhen jashte trupit te rruges, por qe do te demtohen gjate kryerjes se punimeve, nga ana e jone eshte gjykuar qe ato te riparohen plotesisht.

9 Organizimi Punimeve:

Bazuar me termat e references te dhena nga Drejtoria e pergjithshme e Rrugeve per projektin e rruges **“Rikonstruksioni I rruges Demir Gripshi, Peqin”**, konsulenti ka percaktuar dhe nje menyre te zbatimit te punimeve ne kete aks rrugor ne perputhje me kerkesat teknike.

Kerkesa konsistojne:

Se Pari: Rradha e zbatimit te punimeve.

Per nje organizim te mire te zbatimit te punimeve eshte e domosdoshme qe punimet e parashikuara te kryhen sipas kushteve teknike te zbatimit. Punimet duhen zbatuar ne kohe si sipas rubrikave te punimeve, punime germim seksion i lire dhe i detyruar (kasonete), mbushje me shtresa shkembore ose zhavore, periudhat e asfaltimit dhe rregullat e zbatimit te tij.

Se dyti: Sigurimin mosperseritjes se trafikut, zhvillimi i panderprere i trafikut si dhe per çdo aks tjetër rrugor eshte nje element i rendesishem dhe qe duhet respektuar nga sipermarresi i punimeve. Ne projekt ne perputhje me zgjidhjen e dhene nga konsulenti kemi disa raste te zhvillimit te punimeve, rruga ne pergjithesi zgjerohet ne njeran ane (krahu i majte), duke ruajtuar te paprekur anen e djathte te rruges. Kjo krijon mundesine e caktimit te nje regjimi te zhvillimit te trafikut. Kjo gje kushtezon qe trafiku te zhvillohet ne korsine ekzistuese deri ne fazen e asfaltimit te rruges dhe punimet te zhvillohen pa pengesa. Veprat e artit qe do te ndertohen, te nderpriten me fuge ne drejtimin terthor per te krijuar mundesine e plotesimit te tyre ne fazen e rindertimit te shtresave rrugore ne korsine ekzistuese. Theksojme se duhet bere shume kujdes ne fazen e ndertimit te tombinove , per ngjeshjen e materialit te mbushjes dhe cuarjen ne kuoten e duhur. Ne keto kushte zhvillimi i trafikut do te behet ne trasene ekzistuese ndersa zhvillimi i punimeve ne trasene qe do te zgjerohet pa penguar ketu njera tjetren.

Veçori perben ketu situata ne segmentet ku kemi shmangie nga aksi ekzistues, ku per nje periudhe kohe punimet kryhen ne menyre krejtesisht te pavarur dhe mbetet problem vetem per periudhen e mbylljes se shtresave asfaltike.

Se Treti: Fazat e krijimit te shtresave rrugore.

Kujdesi duhet te tregohet ne ndertimin dhe te kontrollit te shtresave rrugore. Ne segmentet ku eshte parashikuar forcimi i tabanit, punimet e hapjes te kasonetes dhe ato te ndertimit te

shtresave perforcuese duhet te kryhen ne dy intervale te njepasnjeshme kohore, shtresat duhet ruajtur nga ndotja dhe agjentet atmosferike duke krijuar kushte optimale per ndertimin e shtresave te tjera mbi te.

Punimet rrugore ne degezimet e rrugeve sekondare do te qe perfshijne shtresat rrugore dhe ndertim tombino te vogla prej celiku dhe duhet te jene perfunduar para perfundimit te shtresave asfaltike te vete rruges.

Se Katerti: Ndertimi i Veprave te Artit.

Theksojme se eshte e rendesishme te zbatohet radha e punimeve lidhur me to, ku dihet se asnje punim shtresash rrugore nuk mund te behet pa ndertuar me pare te gjitha veprat e artit. Ne rastin e mureve mbajtes ato duhet te ndertohen njekohesisht me hapjen

Se Pesti: Punimet rrugore duhet te perfundojne me vendosjen e guardrails (parrakeve mbrojtjes) dhe riparimi i te gjitha mureve ekzsitues mbajtes te trasese se vjeter me qellim mbrojtjen e metejshme te trupit te rruges.

Pas perfundimit te te gjitha punimeve ndertimore, do te realizohet dhe ndertimi i sinjalistikes vertikale dhe horizontale, kjo faze do te jete dhe faza e perfundimit te punimeve, dhe objekti eshte i gatshem per shfrytezim.

Per ndertimin e rruges, jane parashikuar qe materialet e ndertimit te merren ne korrierat qe gjenden afer. Çakulli rifjuto do te prodhohet ne guroret e trajtuara me larte. Hapja e karierave dhe marrja e materialeve te ndertimit dhe qe do te perpunohen duhet te behen ne bashkepunim te ngushte me autoritetet lokale dhe shfrytezimi i tyre do te behet ne perputhje me rekomandimet e studimit ambiental.

Te gjithë dherat e dala nga germimet jane parashikuar te transportohen ne vende te posaçme, qe do te percaktohen ne bashkepunim me autoritetet lokale.

Mund te shfrytezohene dhe nyjet ekzistuese te prodhimit te inerteve, betoneve dhe asfalteve.

KONSULENTI

SHOQERIA “ERSI/M” SH.P.K.

PERFAQESUES LIGJOR

ING. GEZIM GOXHAI