

*“Përmirësimi Sigurisë Rrugore në segmentet me rrezik të lartë të rrjetit
rrugor kombëtar”*

RAPORT TEKNIK

- **SEGMENTI SKURAJ – BURREL – PESHKOPI**
- **SEGMENTI QAFË MALI – FIERZ**
- **SEGMENTI B.CURRI – VALBONË**
- **SEGMENTI PERMET - ÇARSHOVË**

HYRJE

Rrjeti Rrugor Kombëtar në Shqipëri është rreth 3,945 km, për ndërtimin, rehabilitimin, rikonstrukcionin dhe mirëmbajtjen e të cilit, institucioni përgjegjës është Autoriteti Rrugor Shqiptar. Sipas rëndësisë dhe funksionit dhe destinacionit këto ndahen në:

- Rrugë kryesore/primare = 1184 km
- Rrugë kryesore/sekondare = 359 km
- Rrugë dytësore = 2,058 km
- Si dhe rrugë të ardhura nga FZSH = 344 km

Kjo sasi ndryshon rast pas rasti si rezultat i Vendimeve të ndryshme të Qeverisë sipas te cilave disa segmente kalojnë në administrim nga Autoriteti drejt Bashkive ose anasjelltas dhe si rezultat i segmenteve rrugore që kalojnë nga Fondi i Zhvillimit Shqiptar drejt ARRSH-së pas përfundimit të punimeve.

Rrjeti rrugor kombëtar lidh të gjithë qytetet me qendrat kryesore turistike, me pikat kufitare me fqinjët si dhe përballon volumin më të madh të trafikut të mallrave në vend.

Situata aktuale e rrjetit rrugor është përmirësuar dukshëm këto vitet e fundit, dhe në mënyrë të qëndrueshme, ku më shumë se 75% e rrjetit rrugor është rikonstruktuar plotësisht, por mbetet akoma për tu bërë.

Zhvillimi i Rrjetit Rrugor Kombëtar

Gjatë 25 viteve të fundit disa programe të mëdha kanë përfunduar ose janë në përfundim e sipër, të rrjetit primar dhe aktualisht synohet përmirësimi i mëtejshëm i disa prej segmenteve të Rrjetit Dytësor Kombëtar Rrugor të Shqipërisë. Këto programe kryesore janë financuar gjerësisht nga Buxheti i Shtetit por edhe nga agjencitë e mëdha ndërkombëtare financiare nëpërmjet skemave financuese bilaterale ose granteve. Rrugët që janë rikonstruktuar ose janë duke u përmirësuar përmes këtyre programeve në vazhdimësi të Korridoreve kryesore siç janë Korridori Lindje– Perëndim, Korridori Veri – Jug dhe Durrës – Kukës - Morinë, janë dhe segmente rrugore dytësorë të financuar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Fondi Shqiptar i Zhvillimit. Ky i fundit në vecanti ka investuar nëpërmjet investimeve të huaja në shumë segmente të rinj të cilët më pas janë transferuar në rrjetin kombëtar të ARRSH-së.

Këto investime kanë sjellë zhvillime të rëndësishme në përmirësimin e gjendjes së rrugëve në rrjetin dytësor, duke përmirësuar ndjeshëm lidhjen nëpërmjet qarqeve dhe rretheve që më parë ishin të izoluara. Gjithashtu kanë ndikuar në rritjen e aktiviteteve të tyre në jetën e përditshme dhe lidhjen e tregjeve, të cilat kontribuojnë për shfrytëzimin e burimeve ekonomike, industrinë e minierave, dhe turizmin në veçanti. Autoriteti Rrugor Shqiptar po implementon projektin e “Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore” në Akset Kryesore Kombëtare në bashkëfinancim me Bankën Botërore për periudhën 2017-2021. Pjesë e këtij projekti, përveç rregjimit të përmirësuar të mirëmbajtjes me bazë performance, është përmirësimi i sigurisë rrugore në akset që janë pjesë përbërëse e projektit.

Autoriteti Rrugor Shqiptar për më tepër, gjatë 4 vjeçarit të fundit ka ndërhyre me projekte të drejtepërdrejta në përmirësimin dhe rifreskimin e sinjalitikes vertikale/horizontale dhe në elemente të tjerë të sigurisë rrugore në Akset Kryesore dhe Dytësore Rrugore.

Siguria Rrugore

Rritja e trafikut rrugor, si pasojë e rritjes së inventarit të automjeteve në mënyrë të konsiderueshme, të shoqëruara me lëvizjet e mëdha demografike, ka nëdiktuar nevojën për përmirësimin e rrjetit rrugor dhe infrastrukturës përkatëse. Pavarësisht progresit të ndodhur

Gjatë viteve të fundit në rrugët kombëtare, numri i aksidenteve rrugore është përsëri në shifra të larta në raport me numrin e popullsisë.

Në këtë kontekst, zbatimi i dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe të akteve nënligjore që rrjedhin prej tij ka qenë dhe mbetet një prioritet.

Në lidhje me këtë drejtim, hapa të rëndësishëm janë ndërmarrë në fushën e organizimit institucional, plotësimi me akte nënligjore (duke përfshirë edhe aderimin në disa konventa), si dhe zbatimin e tyre në lidhje me përmirësimin e komponentëve të sigurisë rrugore.

Gjatë kësaj periudhe, kanë përfunduar rishikimi dhe propozimi i ndryshimeve në legjislacion, vendimet dhe rregulloret, duke marrë parasysh përafrimin me legjislacionin evropian në fushën e sigurisë rrugore në kuadër të Marrëveshjes së Stabilizim Asociimit.

Gjatë vitit 2014, një inspektim me fokus në sigurinë rrugore, u realizua nga një grup ekspertësh të Autoritetit Rrugor, Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (sot MIE) dhe Institutit të Transportit në 19 akset kryesore të rrjetit primar rrugor kombëtar.

Nga inspektimi u evidentuan problemet kryesore, që kryesisht konsistojnë në

- Gjeometrinë e rrugës
- Shtresat
- Sinjalistikën vertikale/horizontale
- Akseset e paligjshme
- Vendkalimet e kembësorëve
- Transporti publik e tjerë.

Shumica e problemeve të evidentuara, u përmirësuan nëpërmjet zbatimit të disa projekteve të përmirësimit dhe rifreskimit të sigurisë rrugore në disa akse kryesore.

Ulja e numrit të Pikave të zeza (Black Spoteve), është një nga prioritetet e Qeverisë Shqiptare.

Për të reduktuar numrin e aksidenteve rrugore në planine veprimit të strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore, janë parashikuar që deri në vitin 2020 të merren masa për vendosjen e barrierave anësore, minimizimin e mundësisë së parakalimeve të automjeteve, eliminimin e ndërthurjeve të rrugëve sekondare me rrugët kryesore, ndriçimin e rrethotullimeve në rrugëtkombëtare, kompletimin e të gjithë rrjetit rrugor me sinjalistikë bashkëkohore, ndërhyrjen për eliminimin e njollave të zeza e tjerë.

Objekte të realizuar me ndërhyrje në sinjalistike dhe siguri rrugore, si dhe nevojat.

ARRSH gjatë pesë viteve të fundit ka ndërhyrë me projekte të drejtpërdrejta në përmirsimin dhe rifreskimin e sinjalistikës rrugore dhe të sigurisë në rrugë në disa akse kryesore kombëtare. Po kështu gjatë viteve 2017-2018 i ka zgjeruar më tej këto ndërhyrje duke u mbështetur dhe në zbatim të Strategjisë Kombëtare për sigurinë rrugore. Këtë gjë është parashikuar ta vazhdojë dhe në këto vite në vijim.

Masat e Nderhyrjes

Nga vlerësimi në terren, ku u bë një vlerësim në elementet e ndryshme të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore. Ndër më kryesoret parashikohen:

- **Per Barrierat Mbrotjese** i është referuar standartit European 1317-1 – 7 i cili parashikon tippet N2, H1 dhe H2 për urat, kjo përzgjedhje është bërë në bazë të tipologjisë së rrugës, veprave të artit dhe trafikut. Nderkohe që në shumë pjesë duhet të përdoren barrierat që montohen në struktura monolite. Zonat e vendosjes së guardreleve është studiuar mirë me qëllim planifikimin e vendosjes së tyre në vendet me problematike, ku parashikohet edhe bazuar në kriteret e sigurisë rrugore, duke eliminuar në maksimum vendosjen e tyre në vendet që nuk e kanë të nevojshme. Këto planifikime të vendosjes janë bërë duke patur parasysh që vetë guardrelet janë një rrezik në anë të rrugës nëse nuk instalohen aty ku duhet edhe ashtu si duhet. Eksperiencat botërore kanë treguar se 13 % e shkaktesave të aksidenteve janë vendosja pa kriter të tyre.

- Gjithashtu, është parashikuar të bëhet rifreskimi i vijezimit gjatësor në disa prej segmenteve aty ku rruga ofron kushte të përshtatshme për aplikim, kjo duke patur parasysh rëndësinë e sinjalistikës vertikale me ato horizontale. Prioriteti është dhënë vendkalimeve të këmbeve dhe trajtimit të sinjalistikës së duhur horizontale në kryqezime si edhe në kthimet majtas. Për nga ana e materialeve që do të përdoren vlerësohet për përdorim Vijezimi Termoplastik për vijat gjatësore, anësore dhe të mesit si dhe do të përdoret vijezimi Bi- komponent për kalimet e këmbeve.

- në segmentet e përzgjedhur nga grupi I projektimit nuk ka asnjë pikë të Zezë bazuar në raportin përfundimtar të Institutit të Transportit për Pikat e Zeza

Standartet e Projektimit

Grupi i projektimit për hartimin dhe realizimin e projektit është bazuar në standartet e mëposhtme:

Për projektimin;

- Rregulli teknik për projektimin e rrugëve 2015 (RrTPRr, Vëllimi 6 “Sinjalistika Rrugore”)
- Kodin Rrugor Shqiptar
- Rregulloren në Zbatim Kodit Rrugor Shqiptar
- Manualin e Sinjalizimit

Ndërsa përsa të perkete zbatimit, standartet tek të cilët duhet bazuar janë:

- Rregulli Teknik për ndërtimin e rrugëve (RrTNRr, 2015) (SNR Nr 6 “Pajisjet rrugore”).
- Kodin Rrugor Shqiptar
- Rregulloren në zbatim Kodit Rrugor Shqiptar
- Manualin e Sinjalizimit
- Skemat e sinjalizimit të përkohshëm për kryerjen e punimeve në rrugë.

Elementet mbrojtës të sigurisë/Barrierat Mbrojtëse.

Mundësi e përdorimit të barrierave mbrojtëse është e kufizuar, nisur nga fakti që bëhet fjalë për rrugë ekzistuese dhe barrierë ekzistuese të vendosura. Për arsye mirembajtje dhe konformitet të rrugës do të përdoren barrierë të ngjashme. Megjithatë shumë rrugë kanë Barrierë Mbrojtëse të Tipit N2 (me kembe çdo 4 m), në vlerësojmë për përdorim Barrierë të Tipit N2 (w4), H1 (w3) e cila ka përputhshmëri në format me ekzistuese por është me hap kembesh çdo 2 m dhe për rrjedhojë me nivel sigurie më të lartë, si dhe H2 (w4) për Urat.

Projekti i Zbatimit

Grupi i projektimit ka parë të arsyeshme rifreskimin e vijezimit horizontal vetëm në ato segmente ku është e nevojshme. Shenjat rrugore horizontale ekzistuese apo të reja do të plotësohen me vijezim gjithashtu.

Keto elemente të sigurisë janë të thjeshtë dhe të shpejta për tu realizuar duke krijuar një efekt të menjehershëm në përmirësimin e situatës në rrugë dhe në uljen e menjeherëshme të aksidenteve përgjatë këtyre akseve të rëndësishme, 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 si dhe janë përgatitur projektet specifike, që janë pasqyruar në “Projekt Zbatimin” për secilin segment rrugor.

Koordinimi me projektet që po realizohen nga ARRSH-ja për eliminimin e pikave të zeza:

Pas vlerësimit të bërë dhe informacioneve të marra nga ARRSH-ja për pikat e Zeza që po implementohen në projektin “Punime ndërtimi për eliminimin e Pikave të Zeza në rrugë (Bashkëfinancim IPA 2013, Siguria Rrugore)” është vlerësuar që nuk kemi ndërthurje me ato pika të zeza pjesë e këtij projekti. Nderkohe sipas inventarit të fundit të “Pikave të Zeza” të përcaktuara nga ARrSh, në segmentet që janë marrë në konsideratë në këtë projekt nuk kemi asnjë pikë të zeze.

VENDNDODHJA E SEGMENTEVE DHE PERSHKRIMI TYRE

Keto jane segmente kryesisht dytesore, pervec Segmentit Skuraj – Burrel – Peshkopi, te cilet mund te kalojne dhe ne qendra te banuara, si pjese e Rrjetit Rrugor Kombetar te adminstruar nga ARrSh.

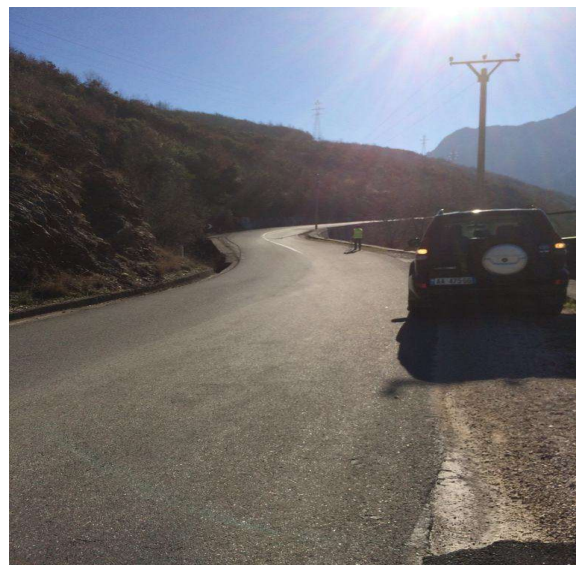
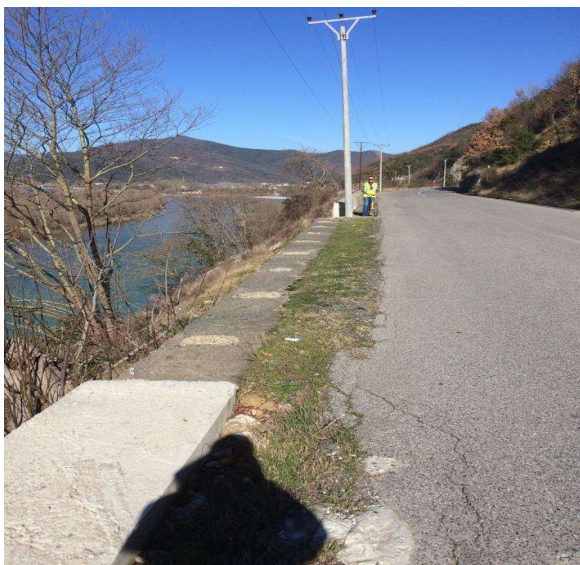
1. Segmenti Skuraj-Burrel-Peshkopi është rrugë Interurbane Dytësore kategoria C, me indeksin Sh 6 me gjatësi 118 km

Trafiku i saj është i shumëllojshëm përsa i përket llojit të mjeteve dhe ka një numer të konsiderueshëm veçanarisht në periudhen e verës që frekuentohet shumë nga pushuesit pasi qarku i Dibres ka pika të shumta turistike dhe kurative.

Në këtë rrugë kemi dhe prezencën e trafikut të rëndë pasi është një ndër zonat më të mëdha mineralmbajtëse në shfrytëzim në Shqipëri.

Trafiku luhetet nga 1850 - 2250 në 24 orë dhe në periudhen e verës deri në 3300 mjete në 24 orë.

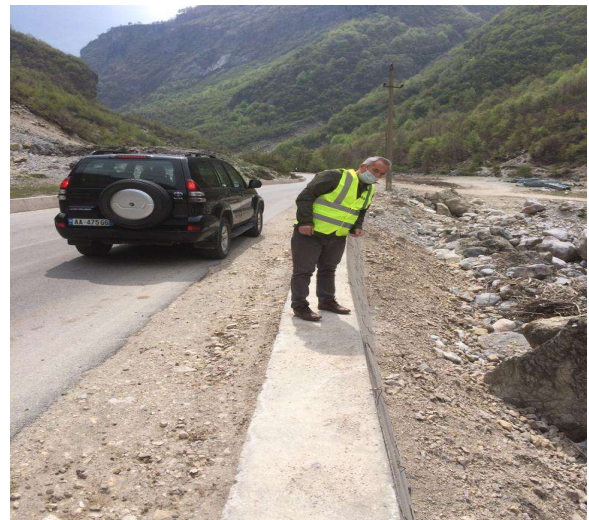
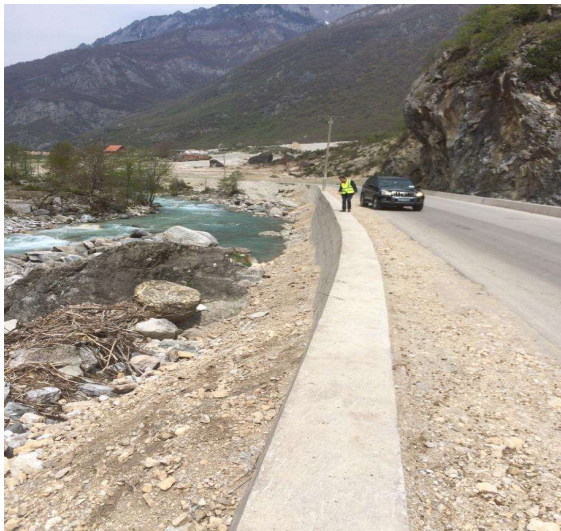
Rruga Skuraj – Burrel – Peshkopi ka gjerësi që leviz nga 5 – 8 m, sipas segmenteve të ndryshme, kryesisht me bankina të pashtuara, është rrugë kryesisht malore me kuotë deri në 700 m mbi nivelin e detit. Është për tu theksuar që përgjatë këtij aksi shtrihet dhe parku kombëtar i Korabit dhe shume zona te tjera me potencial turistik për rajonin. Segmenti në pjesën më të madhe të tij është me karakter malor dhe me kthesa të forta gjë që duhet patur në konsideratë përsa i përket sigurisë rrugore. Gjendja e shtresave rrugore rrugor është shume e mirë në pjesën më të madhe të tij duke qenë se është ndërtuar në vitet e fundit, megjithatë në zona të caktuara, përshkak të reshqitjeve të dherave dhe cedimeve të rruges, gjendja e rruges është e dobët. Si në të gjitha akset dhe në këtë aks është ndërhyrë në vite në përmirësimin e sigurisë rrugore, por pozicioni topografik dhe kushtet klimaterike të zonës bëjnë të domosdoshme ndërhyrjet për kompletimin e këtij aksi problematike me elementë të sigurisë rrugore siç janë instalimi i barrierave mbrojtëse metalike, Barrierat metalike mbrojtëse që do përdoret në këtë segment është e tipit H1W3 për vendosje në bankine ndërsa për urat do përdoret tipi H2W4 Ure i cili ofron një nivel mbrojtje më të lartë.



2. Segmenti Bajram Curri – Valbone eshte rruge Interurbane Dytesore Kategoria C me gjatesie 27 km

Ky segment ka rendesi shume te madhe turistike, dhe jo vetem per turistat Shqiptar por edhe per te huaj, pasi lidh qytetin e Bajram Currit me parkun Kombetar te Valbones. Trafiku ne kete segment eshte kryesisht i lidhur me turizmin qe ofron kjo zone dhe eshte i shperndare me ngarkese te njetjte si gjate veres ashtu dhe gjat dimrit. Gjeresia e kesaj rruge eshte 6 m dhe shtresat asfaltike jane ne gjendje te mire si pasoje e investimeve te kryera gjate viteve te fundit.

Relievi neper te cilin kalon ky segment, dhe pse eshte malor, eshte i nje natyre te bute, me pjese te drejta ose me pjese me kthesa te buta dhe ne Fashatin e Valbones arrin deri ne 1000 m mbi nivelin e detit dhe per shkak te pozicionit gjeografik ndodhet nen prezencen e rreshjeve te bores gjate dimrit. Ajo qe vlen per tu theksuar eshte se ne gjysmen e gjatesise se tij ky segment shtrihet paralelisht me lumin e Valbones me nje disnivel nga trupi i rruges qe variona nga 2-3 m deri ne mbi 50 m dhe per kete arsye rritet ndjeshem rreziku ne qarkullimin e mjeteve sidomos ne periudhen e dimrit, prandaj eshte shume e nevojshme vendosja e barrierave metalike mbrojtese ne keto zona. Persa i perkete sigurise rrugore ne kete aks nuk ka patur nderhyrje te meparshme, gjithashtu si pasoje e disa punimeve qe po kryhen pergjate pankines se rruges B. Curri – Valbone, ka patur demtime te vijeimit gjatesor. Bazuar ne arsyet e mesiperme eshte e nevojshme nderhyrja per permiresimin/riparimin e sinjalistikes horizontale si dhe permiresimin e sigurise rrugore ne kete segment. Per shkak te karakteristikave qe ka kjo rruge eshte parashikuar perdorimi i bojës termoplastike per vijeimet gjatesore (perfshi dy vijat anesore dhe ate te aksit), bojës bikomponente per kalimet e kembesoreve si dhe barrierave mbrojtese te tipit H1W3, gjithmon bazuar ne tipologjine e rruges.



3. Segmenti Qafe Mali – Fierze eshte rruge Interurbane Dytesore Kategoria C me gjatesie 57 km me indeksin Sh 5.

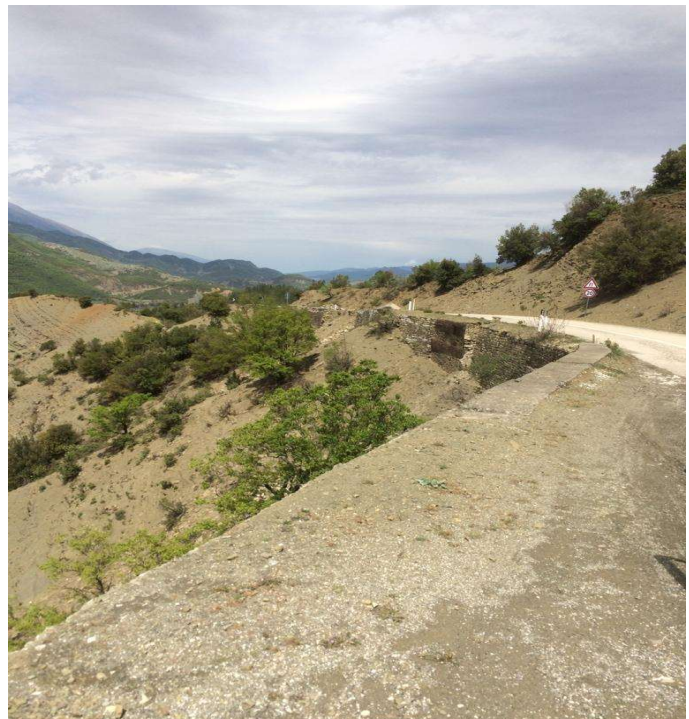
Segmenti Qafe Mali – Fierze ka nje gjeresi kaluese 4.5 m me shtresa asfaltike ne gjendje te mire te cilat jane ne mirembajtje te vazhdueshme. Trafiku ne kete segment eshte relativisht i ulet, kryesisht per te lidhur zonat e banuara pergjate tij si dhe per te shfrytezuar potencialin turistik qe ofrone kjo zone. Ky segment ka nje karakter te theksuar malor, me kthesa te shumta dhe te forta. Pozicioni gjeografik ne te cilin kalon ky segment si dhe lartesia mbi nivelin e detit, qe shkon ne mbi 1000 m nga niveli detit, ben qe dimri te jete i ashper me ngrica dhe me rreshje te shumta bore. Ne pjesen me te madhe te rruges kemi nje disnivel te theksuar dhe te menjehershem midis trupit te rruges dhe zones perreth. Gjithashtu, ne kete segment rrugor nuk ka patur investime te merparshme ne fushen e sinjalistikes. Te gjitha faktoret e permendur me siper bejne qe nderyrja per permiresimin e sigurise rrugore ne kete segment te jete teper e nevojshme. Persa i perket tipit te barrierave, nisur dhe nga kategoria e rruges si dhe trafiku qe ajo ka, eshte parashikuar perdorimi i barrierave te tipit N2W4 per vendosjen ne bankine dhe tipi H1W3 per vendosjen ne tombino/ura, duke qene se neper veprat e artit nevojitet nivel me i lart mbrojtje. Ndersa per vijejimet, eshte parashikuar boja termoplastike vetem ne ato pjese te rruge ne te cilat shtresat asfaltike jane te pershtatshme per vijezim. Aplikimi do te kryhet vetem per vijat anesore



4. Segmenti Permet – Carshove është rrugë Interurbane Dytesore Kategoria C me gjatësi 27.8 km me indeks Sh 75.

Segmenti Permet – Carshove është një segment me gjatësi 27.8 km dhe me gjerësi 4.5 m. Gjendja e shtresave rrugore nuk është e optimale pasi ka gropa, rrjetezime si dhe në kontaktin e rrugës me përkrahoren ka dëmtime të shumta. Ky segment ka një potencial të madh turistik pasi lidh qytetin e Permetit me zonën e llixhave në Benjë si dhe potencial ekonomik pasi shkon në pikën e kalimit kufitar të 3 Urave. Relievi nëpër të cilin kalon ky segment është i ndryshueshëm pasi në zonat e caktuara paraqet karakter fushor ndërsa në zonat e tjera karakter malor të theksuar me këthesa të forta dhe në lartësi të mëdha mbi nivelin e detit. Pjesa fushore karakterizohet nga shtrirja në luginën e lumit Vjosa dhe shpesh herë rruga shtrihet paralelisht me lumin duke iu afruar se tepërmi. Ky fakt duhet marrë parasysh në konsideratë përpara se të përkete sigurisë rrugore. Në këtë aks ka patur dhe ndërhyrje të mëparshme në fushën e sinjalistikës dhe sigurisë rrugore, por duke patur parasysh edhe karakteristikat e pozicionit gjeografik ku kalon dhe shtrirjes së tij përgjatë lumit Vjosa është e nevojshme për ndërhyrje të mëtejshme në mënyrë që të gjithë segmenti të konsiderohet i kompletuar përpara se të përkete aspektit të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.

Është parë e nevojshme që të ndërhyet për përmirësimin e sigurisë rrugore me vendosjen e të barrierave metalike të tipit H1W3. Nuk do të ketë ndërhyrje në sinjalistike horizontale për shkak të gjendjes së shtresave rrugore.



AFATI I PUNIMEVE

Bazuar ne volumet e punes, afati i nevojshem per kryerjen e punimve eshe 6 muaj i shperndqar sipas grafikut te punimeve si me poshte:

GRAFIKU I PUNIMEVE																											
Permireshim i Sigurise Rrugore ne Segmentet me Rrezik te Larte te Rrjetit Rrugor Kombetar																											
Nr.	Perskrimi	Koha ne JAVE																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	Guardrail- N2 anesore me 2 valez. ne 1 ane, W4 + aksesoret	X	X	X	X	X																					
2	Guardrail- H1 anesore me 2 valez. ne 1 ane, W3 + aksesoret						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
3	Guardrail- H2 anesore per Ure me 2 valez. ne 1 ane, W4 + aksesoret																				X	X					
4	Fundore guardrail me 2 valez																						X	X			
5	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 15 cm. Termoplastike (sprajt)																								X	X	
6	Boje bikomponente (paste) per shigjeta dhe ishuj trafiku																										X

Sasi e guardrail sipas segmenteve:

1. Segmenti Skuraj – Burrel

Guardrail Pjese e Projektit					
Km	Pozicioni	Sasia	Km	Pozicioni	Sasia
1+100	d	148	9+850	m	28
1+300	d	228	9+900	d	104
1+450	m	32	10+370	d	60
1+900	d	252	10+880	d	92
2+500	d	52	9+980	m	20
2+500	m	40	11+950	m	176
3+370	d	40	12+400	d	184
3+550	d	24	12+570	m	32
4+260	d	88	13+400	d	80
4+630	m	36	13+500	m	32
5+070	m	20	13+540	d	88
5+930	d	120	13+860	d	32
6+030	m	32	13+860	m	28
6+400	d	88	15+180	m	56
6+500	d	44	17+050	d	32
6+520	m	32	17+050	m	12
6+730	d	72	17+080	m	32
6+880	m	24	17+230	m	36
6+960	d	220	17+300	d	16
7+400	d	136	27+900	m	92
7+800	d	36	28+300	m	68
7+890	d	44	28+300	d	36
8+000	d	100	28+590	d	88
8+200	d	132	28+850	m	44
8+530	d	60	28+850	d	36
8+620	m	32	29+300	d	80
9+500	d	60	31+400	m	28
9+600	m	32	31+400	d	40
9+650	d	72	31+500	m	92
9+700	m	20	32+360	m	48
9+850	d	28	TOTAL		4,136

Guardrail Ekzistues		
Km	Pozicioni	Sasia
1+250	d	52
2+300	d	99
3+000	d	95
3+570	d	30
3+850	d	96
4+150	d	81
5+780	d	81
6+800	d	84
6+900	d	60
7+190	d	132
8+100	d	112
8+670	d	135
9+050	d	90
9+980	d	60
10+430	d	111
11+200	d	52
11+860	d	120
13+050	d	93
13+200	d	66
13+930	d	174
15+550	m	48
15+690	m	45
15+880	m	72
17+500	m,d	76
17+660	m	120
19+880	m	40
28+000	d	186
28+350	d	30
30+660	m	24
32+300	m	28
Total		2,492

2. Segmenti Klos – Bulqize

Guardrail Pjese e Projektit		
Km	Pozicioni	Sasia
1+560	d	400
3+850	d	80
4+060	d	244
5+050	d	16
5+140	d	40
5+550	d	60
5+660	m	212
5+670	d	80
5+970	m	36
6+080	d	20
6+200	d	260
6+400	m	48
6+530	d	40
6+690	m	472
7+210	m	76
7+340	m	344
7+710	m	88
7+860	m	200
7+970	d	32
7+100	m	48
7+120	d	28
7+390	m	88
7+480	d	132
9+000	d	624
9+810	d	1040
13+250	d	68
14+240	d	132
14+950	d	220
TOTAL		5,128

Guardrail Ekzistues		
Km	Pozicioni	Sasia
5+600	d	48
6+000	m	18
6+100	d	64
6+450	d	84
7+700	m	18
7+800	m	54
9+750	d	69
10+760	d	240
11+170	d	126
11+500	d	42
11+570	d	108
11+900	d	105
12+100	d	98
12+420	d	75
12+700	d	72
Total		1,221

3. Segmenti Rreth Rrotullimi Shupenze – Peshkopi

Guardrail Pjese e Projektit		
Km	Pozicioni	Sasia
0+050	d	76
0+320	d	52
5+340	d	80
6+540	d	560
7+100	d	80
7+100	m	80
15+510	m	40
17+150	m	84
17+670	m	76
17+870	m	100
18+090	m	160
18+360	m	60
20+300	m	88
24+850	m	100
TOTAL		1,636

Guardrail Ekzistues		
Km	Pozicioni	Sasia
11+850 - 14+500	m,d	3640
20+950	d	129
21+500	m	36
TOTAL		3,805

4. Segmenti Permet – Carshove

Guardrail Pjese e Projektit		
Km	Pozicioni	Sasia
4+200	m	148
4+800	m	100
7+400	m	48
9+200	m	40
9+300	m	52
9+400	m	28
10+700	m	100
13+400	m	120
13+900	m	100
16+500	m	36
16+500	d	136
16+690	m	100
20+000	d	36
20+100	d	20
20+400	d	268
20+900	d	388
21+520	d	144
22+400	d	688
23+300	d	1296
24+900	d	52
TOTAL		3,900

Guardrail Ekzistues		
Km	Pozicioni	Sasia
1+200	m	140
1+400	m	96
3+620	m	572
5+020	m	212
7+600	m	78
7+600	d	78
7+880	m	268
8+240	m	124
8+660	m	482
11+000	m	172
12+640	m	120
12+700	d	72
15+940	m	492
18+380	d	68
18+400	m	20
21+720	d	68
25+120	d	96
TOTAL		3,158

5. Segmenti Bajram Curri – Valbone

Guardrail Pjese e Projektit		
Km	Pozicioni	Sasia
3+920	m	36
3+990	m	40
4+150	m	40
4+980	m	180
5+300	m	144
5+850	m	64
6+000	m	28
6+040	m	196
6+650	m	212
6+900	m	52
7+350	m	44
7+740	m	240
8+250	m	268
8+600	m	20
8+700	m	248
9+000	m	84
9+400	m	144
11+800	m	120
12+000	m	56
12+000	d	52
12+200	m	242
13+000	m	52
13+300	m	188
14+900	m	150
TOTAL		2,900

Guardrail Ekzistues						
Km	Pozicioni	Sasia		Km	Pozicioni	Sasia
0+000	m	108		11+150	d	16
1+500	d	48		11+150	m	153
1+640	d	321		11+340	m	60
1+970	d	120		11+420	m	318
2+650	d	591		12+440	m	432
3+220	m	27		13+810	m	40
3+250	d	366		13+820	d	24
4+800	m	120		14+230	m	516
5+110	m	180		15+250	m	822
5+440	m	120		16+210	m	642
5+790	m	60		16+900	m	117
5+910	m	72		17+050	m	525
6+850	m	48		17+630	m	342
7+090	m	236		17+790	d	76
7+390	m	64		18+000	m	114
7+480	m	84		18+500	m	92
7+590	m	132		18+630	m	174
8+020	m	72		18+800	d	24
9+560	m,d	24		19+220	m	471
9+620	m	8		19+850	m	42
9+620	d	183		19+960	m,d	64
9+850	d	456		20+090	m	174
10+350	d	318		20+800	d	56
10+690	d	432		21+000	d	48
11+130	m	8		21+400	m	480
				22+450	d	124
				22+650	d	304
				22+800	m	16
				23+500	d	92
				25+300	m,d	168
				TOTAL		10,724

6. Segmenti Qafe Mali – Fierze

Guardrail Pjese e Projektit									Guardrail Ekzistues		
Km	Pozicioni	Sasia	Km	Pozicioni	Sasia	Km	Pozicioni	Sasia	Km	Pozicioni	Sasia
1+500	d	40	17+570	d	64	40+120	d	172	1+500	d	12
1+860	d	32	17+800	d	100	40+390	d	68	6+850	d	32
1+950	d	32	18+100	d	32	41+100	d	52	13+550	d	32
2+080	d	60	19+450	d	32	41+300	d	84	18+400	d	32
2+200	d	52	19+450	m	20	41+750	d	58	18+700	d	40
2+300	d	24	19+940	d	40	41+890	d	58	22+250	d	68
2+300	m	24	20+260	d	56	42+330	d	92	25+150	d	64
2+400	d	68	20+720	d	24	42+790	d	68	25+360	d	88
2+550	d	56	21+040	d	40	43+700	d	160	27+430	d	72
2+950	d	24	24+360	d	36	43+980	d	232	27+630	d	200
2+950	m	20	25+050	d	24	45+770	d	36	28+010	d	72
3+020	d	48	25+050	m	16	46+800	d	148	29+550	d	86
3+100	d	20	26+250	d	64	46+900	d	60	30+040	d	68
4+090	d	40	26+360	d	44	47+320	d	72	31+250	d	90
4+180	d	28	27+880	d	40	48+300	d	72	31+410	d	72
4+240	d	76	28+250	d	120	48+430	d	28	31+540	d	72
4+500	d	136	29+350	d	40	48+850	d	48	33+710	d	70
4+860	d	244	29+350	m	16	49+280	d	48	35+950	d	180
5+650	d	32	31+100	d	140	49+500	d	60	36+240	d	104
5+650	m	28	31+340	d	68	56+810	d	32	37+400	d	144
7+420	d	40	31+470	d	60	TOTAL		7,220	41+430	d	84
7+420	m	28	31+600	d	52				43+030	d	72
8+350	d	52	31+700	d	40				44+600	d	104
8+590	d	40	33+010	d	72				51+750	d	408
9+650	d	16	33+300	d	68				52+200	m	135
9+650	m	28	33+490	d	200				53+650	d	51
10+200	d	20	34+190	d	364				53+710	d	63
10+600	d	40	34+880	d	164				53+950	d	87
11+600	d	36	35+550	d	60				55+050	d	90
11+840	d	24	36+200	d	28				55+400	d	60
13+100	d	20	36+800	d	100				55+570	d	123
13+940	d	40	36+910	d	468				55+740	m	123
14+280	d	44	37+540	d	900				55+920	m	75
14+570	d	120	38+760	d	40				56+060	d	156
15+550	d	20	39+730	d	148				56+620	d	36
17+030	d	84	39+960	d	56				56+850	d	61
									Total		3,326

PREVENTIV

Objekti: Permiresim i Sigurise Rrugore ne Segmentet me Rrezik te Larte te Rrjetit Rrugor Kombetar

Nr	Analiza	Pershkrimi	Njesia	Sasia	Cmimi	Vlera
1	An3	Guardrail- N2 anesore me 2 valez. ne 1 ane, W4 + aksesoret	ml	6,920	4,373	30,261,160
2	An4	Guardrail- H1 anesore me 2 valez. ne 1 ane, W3 + aksesoret	ml	18,000	6,189	111,402,000
3	An18	Guardrail- H2 anesore per Ure me 2 valez. ne 1 ane, W4 + aksesoret	ml	200	9,051	1,810,200
4	An39	Fundore guardrail me 2 valez	cope	350	4,813	1,684,550
5	An130	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 15 cm. Termoplastike (sprajt)	ml	177,500	296	52,540,000
6	An143	Boje bikomponente (paste) per shigjeta dhe ishuj trafiku	m2	100	7,045	704,500
Shuma I						198,402,410
FONDI REZERVE 5%						9,920,121
SHUMA						208,322,531
TVSH 20%						41,664,506
TOTAL						249,987,037

Segmentet Skuraj-Burrel, Klos-Bulqize, Shupenze-Peshkopi 78.7 Km

An4	Guardrail-H1 anesore me 2 valz.e ne 1 ane , W3 + aksesoret	ml	10,900	6,189	67,460,100
An18	Guardrail- H2 anesore per Ure me 2 valez. ne 1 ane, W4 + aksesoret	ml	200	9,051	1,810,200
An39	Fundore guardrail me 2 valez	cope	120	4,813	577,560

Segmenti Permet -Carshove 27.8 km

An4	Guardrail-H1 anesore me 2 valz.e ne 1 ane , W3 + aksesoret	ml	3,900	6,189	24,137,100
An39	Fundore guardrail me 2 valez	cope	50	4,813	240,650

Segmenti Bajram Curri - Valbone 27 km

An4	Guardrail-H1 anesore me 2 valz.e ne 1 ane , W3 + aksesoret	ml	2,900	6,189	17,948,100
An39	Fundore guardrail me 2 valez	cope	70	4,813	336,910
An130	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 15 cm. Termoplastike (sprajt)	ml	68,500	296	20,276,000
An143	Boje bikomponente (paste) per shigjeta dhe ishuj trafiku	m2	100	7,045	704,500

Segmenti Qafe Mali - Fierze 57 km

An3	Guardrail-N2 anesore me 2 valz.e ne 1 ane , W4 + aksesoret	ml	6,920	4,373	30,261,160
An4	Guardrail-H1 anesore me 2 valz.e ne 1 ane , W3 + aksesoret	ml	300	6,189	1,856,700
An39	Fundore guardrail me 2 valez	cope	110	4,813	529,430
An130	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 15 cm. Termoplastike (sprajt)	ml	109,000	296	32,264,000

Shenim: Keto sasi jane indikative sipas Vleresimit te bere nga terreni nga ARRS. Ato mund te ndyshohen brenda segmentit ne pikat qe stafi mund te vleresoje si te domosdoshme ne rast nevojje.

Pergatitur nga:

Isuf Duka

Astrit Zenelaj

Altin Sula

Artan Zenelaj

Donika Shehu