



BASHKIA VLORË – DREJTORIA E URBANISTIKËS

LLOGARITJA E SHITESAVE RRUGORE

OBJEKTI: RIKONSTRUKSION I RRUGËS “MYSLYM GJOLEKA”, “AHMET LEPENICA” DHE “HYSNI MUKA”, VLORË.



Standarten

Projekti është hartuar sipas kodit Europian dhe në përputhje me standartin Italian si më poshtë :

D.M. 9 Janar 1996

“Standartet Teknike për llogaritjen, ekzekutimin dhe provat laboratorike në strukturat me beton armë të zakonshme, beton armë të parandëruar për strukturat metalike”

D.M. 4 Maj 1990

“Azhornimi I Standartit Teknik për projektimin , ekzekutimin dhe provat laboratorike në urat rrugore ”.

D.M. 14 Shkurt 1992

“Standartet Teknike për ekzekutimin e punimeve në beton armë të zakonshme dhe të parandëruar për strukturat metalike”

D.M. 16 Janar 1996

“Standartet Teknike në lidhje me kriteret për verifikimin e sigurisë të punimeve dhe ngarkesat e mbingarkesat”

Llogaritja e shtresave rrugore

Dimensionimi i shtresave rrugore parashikohet të bëhet mbi bazën e teorisë së elasticitetit me metodën AASHTO bazuar në “Guide for Design of Pavement Structures”-1993, si dhe me metodën e Deformacioneve, metode që kontrollojnë me mirë nderjet në tërheqje në fibrat e poshtme të shtresave të sipërme të mbulesave rrugore dhe nderjet në prerje në tabanin e dheut dhe në shtresat e poshtme të rrugës. Metodat procedojnë me modulet e elasticitetit të tabaneve dhe të shtresave dhe me ekuivalentet e tyre CBR, duke pasqyruar se kemi të bëjmë me mbulesa rrugore elastike.

Në zonën ku kalon segmenti rrugor në studim kemi disa njësi gjeomorfologjike. Rruga kalon në formacione argjilore.

Mbi këto formacione janë bazuar llogaritjet e shtresave rrugore. Është pasqyruar gjithashtu se këto formacione kanë dhe kushte gjeoteknike të ndryshme.

Dimensionimi i shtresave rrugore

1. Besueshmëria: **95%**
2. Devijimi i përgjithshëm standart **$S_0=0.44$**
3. Moduli resilent i tabaneve (duke marrë pasqyruar rastet me të disfavorshme)
4. Koeficienti konsumimit të rrugës **$\Delta PSI=2.2$**

Nga këto të dhëna, duke aplikuar në grafikun “**Guide for Design of Pavement Structures**” – **1993** në anketën e këtij raporti teknik janë paraqitur llogaritjet e shtresave me diagramat përkatëse. Metoda e llogaritjes është sipas AASHTO.

Trafiku llogaritet, nga matjet disa ditore të bërë rezultoi 60 deri 100 aut njësi/24 ore. Sic u tha dhe më lart dimensionimi i shtresave dhe verifikimi i tyre bazohet në:

- Metoden AASHTO “Guide for Design of Pavement Structures”-1993
- Metoden gjysem empirike të Deformacioneve

Karakteristikat paraprake baze janë:

- Trafiku komulativ i konvertuar AADT ne jetegjatesine 15-20 vjecare te rruges;
- Ulja elastike e lejuar;
- Moduli i kerkuar elastik minimal,

Mjeti njesi eshte mjeti me ngarkese ne aksin e mbrapem 10 ton ngarkese boshtore (per njeren metode dhe 8.16 ton per metoden tjetere) si dhe ngarkese $P=5$ ton ne ciftin e rrotave dhe presion specifik $p=0.6$ Mpa

Shtresat e reja me asfalt dimensionohen ne baze te teorise se elasticitetit me deformim elastik te lejuar nen rroten e automobilite qe dimensionohet.

Deformimi elastik i lejuar nen rrote me peshe $P=5$ ton percaktohet me formulen empirike:

$$S_{5lej} = \frac{0.285}{lg R_{15} + 1} \text{ cm}$$

ku R_{15} eshte intensiteti dimensionues i trafikut per periudhen 15 deri 20 vjecare.

Kompozimi i metejshem i shtresave rrugore mendohet te jete:

➡ Nenshtresa (subgrade)

Kjo parashikohet te perbehet si me poshte :

➡ Ne rastin e mbushjeve

Kur keto jane ndertuar me zhavore lumore, mund te konsiderohet vete traseja si nenshtrese me kushtin qe te plotesoje kondicionet teknike te ngjeshjes te shtreses se sipërme (95%).

Themeli dhe nenthemeli i rruges (base and subbase) ne rastin e themeleve te rij parashikohen me kete perberje:

- Nenthemeli
- Themel: 20 cm cakell, material guror i thyer dhe fraksionuar 0-100mm ($E=350-450$ Mpa)
- Themel: 15 cm stabilizant 0-31.5 mm me modul 500-550 Mpa
- 6 cm binder.
- 4 cm asfaltobeton.

BASHKIA VLORE

DREJTORIA E URBANISTIKËS