



BASHKIA HIMARË

RELACION TEKNIK STUDIM, PROJEKTIM PËR
OBJEKTIN: “PROJEKTIM I RRUGËS SË ATHALIT,
HIMARË, BASHKIA HIMARË”.



Tiranë 2025

1.1. HYRJJE

Himara është një qytet bregdetar pittoresk i vendosur në jug të Shqipërisë, i njohur për plazhet e saj mahnitëse dhe trashëgiminë e pasur kulturore. E vendosur përgjatë Detit Jon, ajo ofron pamje mbresëlënëse dhe një klimë mesdhetare, duke e bërë atë një destinacion të popullarizuar për turistët që kërkojnë diell dhe det.

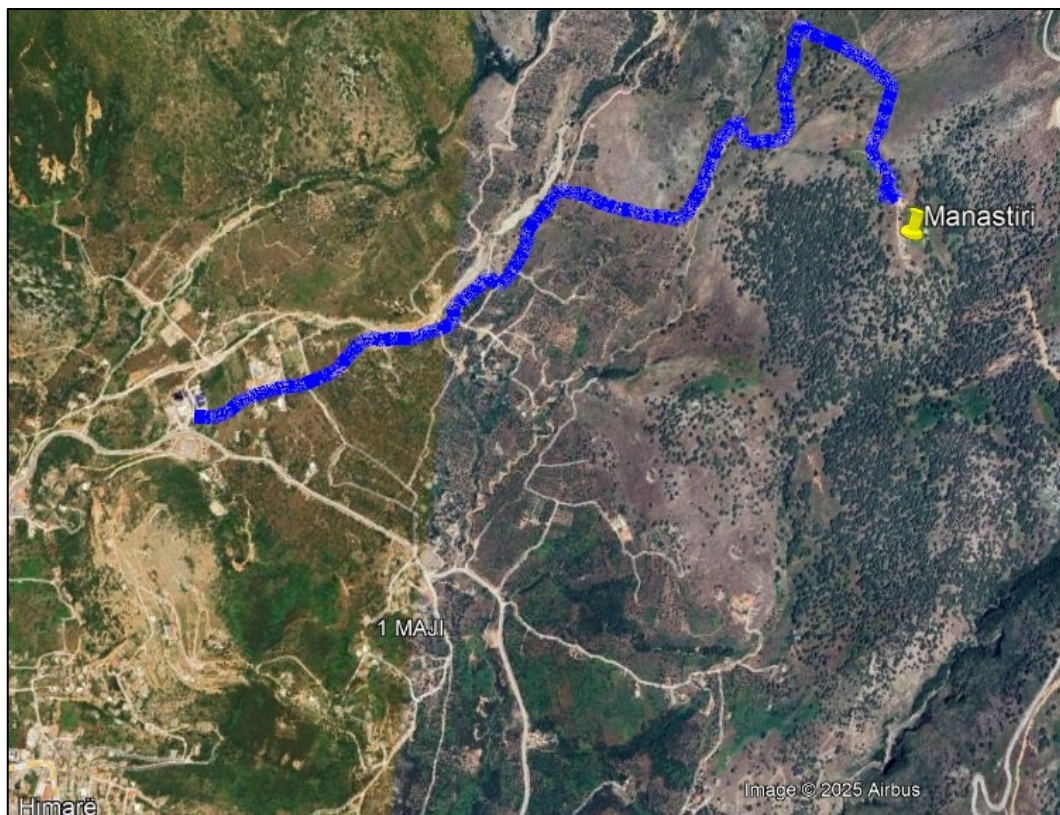
Qyteti ka një histori të ndryshme, me ndikime nga civilizime të ndryshme, përfshirë grekët, romakët, bizantinët dhe osmanët. Kjo përzierje kulturash pasqyrohet në arkitekturën, kuzhinën dhe traditat lokale. Monumentet historike të Himarës, si Kështjella e Himarës dhe kishat antike, ofrojnë një vështrim në të kaluarën e saj të pasur.

Sot, Himara festohet për komunitetin e saj të gjallë, ushqimin e shijshëm të detit dhe atmosferën mikpritëse, duke e bërë atë një vend që duhet vizituar për ata që eksplorojnë Rivierën Shqiptare.

Infrastruktura e Himarës është një përzierje elementesh tradicionale dhe moderne, duke pasqyruar zhvillimin e saj gjatë viteve të fundit. Qyteti ka pësuar përmirësime në rrjetet rrugore, por disa zona ende kërkojnë përmirësime për të akomoduar rritjen e turizmit dhe nevojat lokale. Rruga kryesore bregdetare ofron akses në qytetet dhe plazhet përreth, megjithatë disa rrugë rurale mund të jenë të ngushta dhe më pak të zhvilluara.

Përpyekjet vazhdojnë për të përmirësuar lidhjet e transportit dhe shërbimet publike, me qëllim që të rritet rritja ekonomike dhe të përmirësohet cilësia e jetës për banorët. Projektet e infrastrukturës, si ndërtimi i rrugëve, janë thelbësore për mbështetje turizmi dhe për lehtësimin e lidhjeve më të mira brenda rajonit.

1.2. POZICIONI I OBJEKTIT



Pozicioni gjeografik i rruges

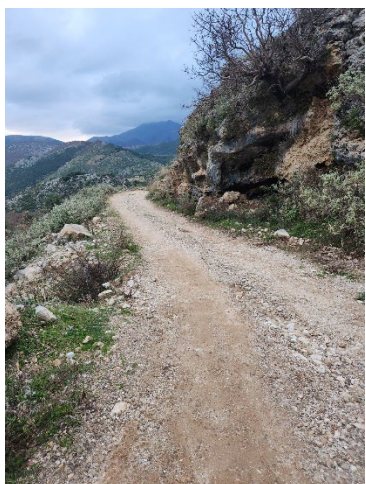
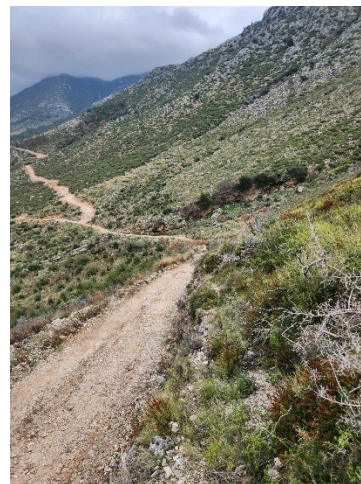
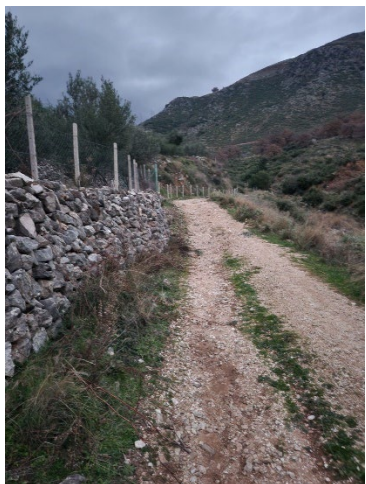
1.3. GJENDJA EKZISTUESE

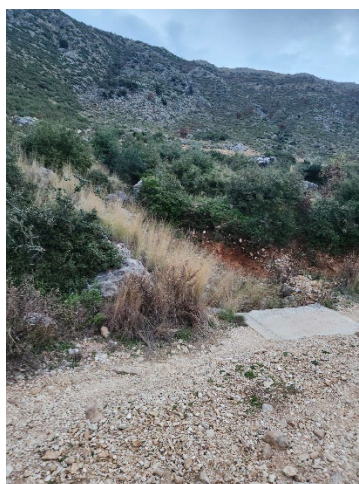
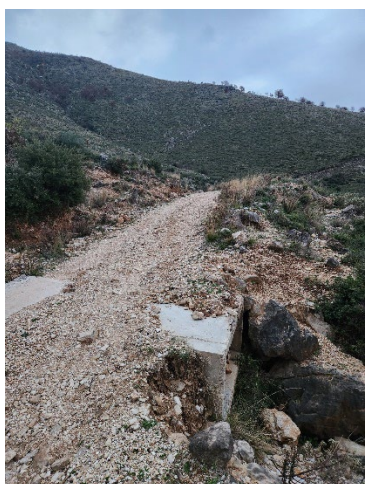
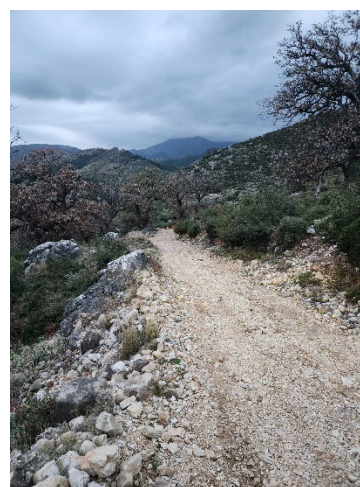
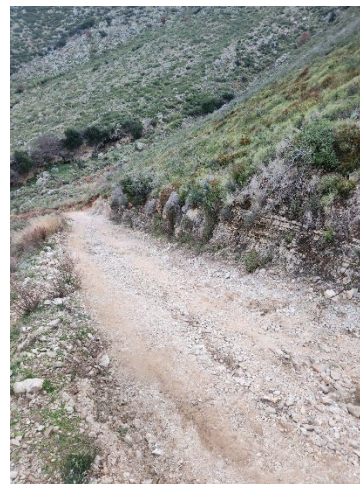
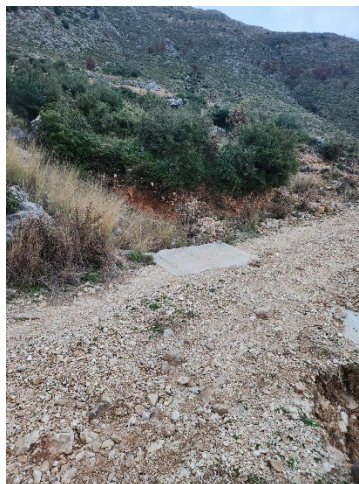
Në Himarë, ndërsa rrugët kryesore janë përgjithësisht të shtruara dhe në gjendje të mirë, shumë rrugë dytësore dhe rurale mbeten pa shtruar ose kanë nevojë për riparime. Këto rrugë të pa shtruara mund të jenë sfiduese, veçanërisht gjatë kushteve të këqija të motit. Planet e zhvillimit të infrastrukturës së qytetit prioritarizojnë përmirësimin e këtyre rrugëve për të përmirësuar aksesueshmërinë dhe sigurinë për banorët dhe vizitorët. Përmirësimi i rrjetit rrugor është thelbësor për mbështetje të turizmit dhe aktiviteteve ekonomike lokale.

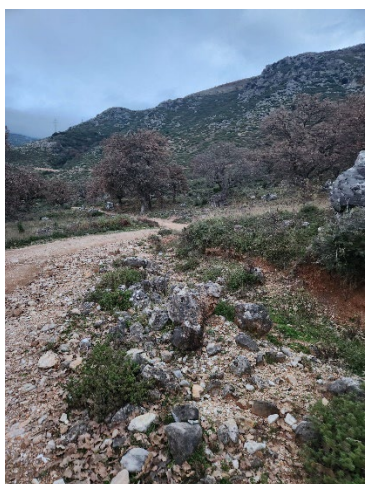
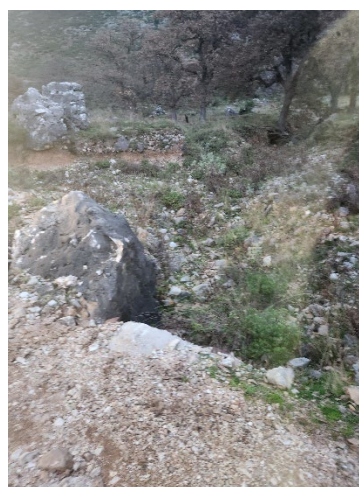
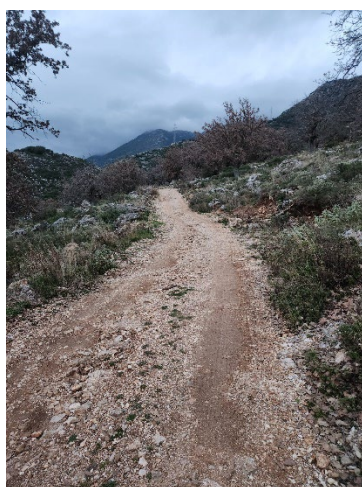
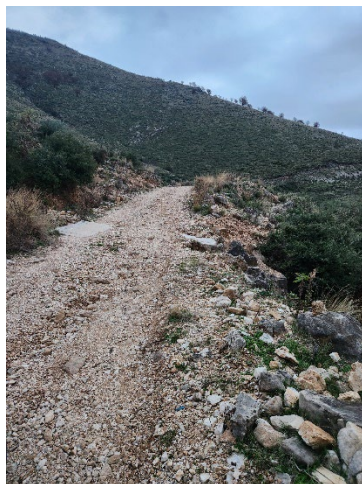
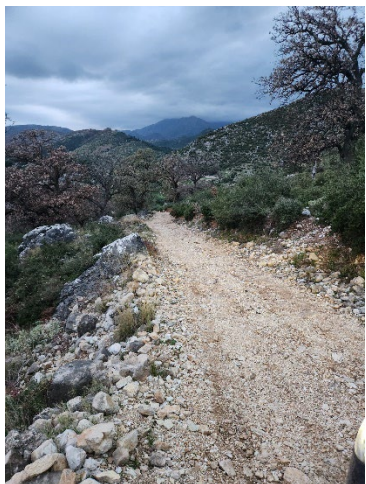
Infrastruktura rrugore e Himarës është e rëndësishme për lidhjen e plazheve të saj të bukura dhe vendeve kulturore. Autostrada kryesore bregdetare është mirëmbajtur, duke lehtësuar udhëtimin përgjatë Rivierës Shqiptare. Megjithatë, ndërsa turizmi rritet, kërkesa për

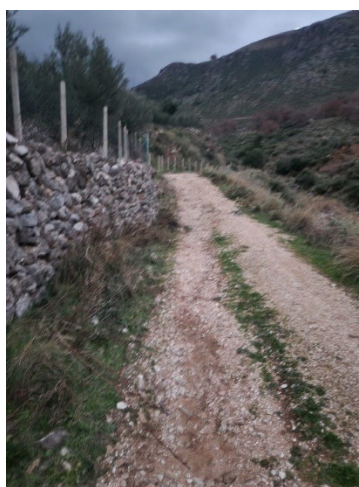
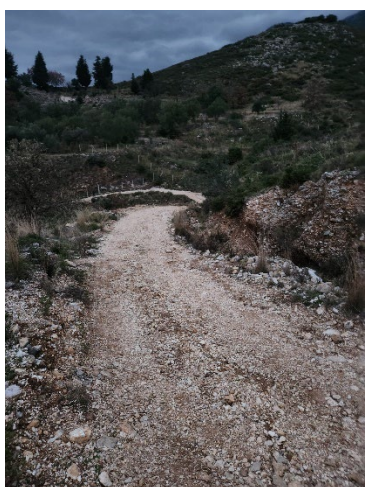
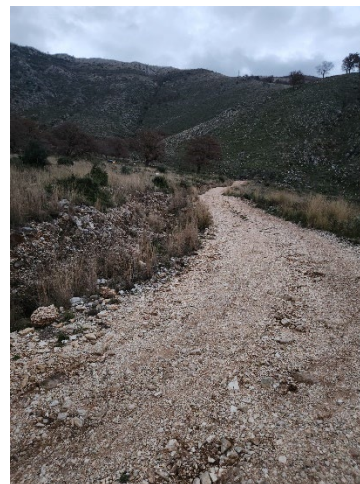
përmirësimin e kushteve të rrugëve është gjithnjë e më e madhe. Shumë rrugë më të vogla që çojnë në fshatra dhe zona të largëta janë të ngushta dhe u mungon shtrimi i duhur, çka mund të pengojë transportin dhe logjistikën.

Autoritetet lokale janë duke u fokusuar në projektet e infrastrukturës për të adresuar këto sfida, me qëllim përmirësimin e cilësisë së rrugëve dhe zgjerimin e rrjetit. Këto përmirësime pritët të rrisin turizmin, të lehtësojnë udhëtimet lokale dhe të mbështesin zhvillimin ekonomik duke ofruar akses më të mirë në tregje dhe shërbime.









1.4. RELACION TOPOGRAFIK

Në këtë kapitull janë përshkruar të gjitha punimet topogjeodezike të kryera në interes të përgatitjes së projektit për sistemimin e rrugës “Rruga e Selenices”.

Këto punime kanë filluar me ndërtimin e nje bazamenti Gjeodezik në plan dhe në lartësi, i cili do tëshërbeje për të mbështetur rilevimin topografik të zones, per studimin, projektimin dhe zbatimin e punimeve te ndertimit te kesaj rruge.

Ky material perfshin te dhenat e rrjetit mbështetes, metodat e aplikuara të matjeve si dhe tipet e instrumentave qe jane perdorur.

Rilevimi eshte kryer nga shoqeria”SIRE-ALB”sh.p.k dhe gjate ndertimit te bazamentit Gjeodezik dhe rilevimit te zones eshte perdorur marres GNSS (GPS) dhe Total Station.

Procedura standarte e studimit qe u ndoq, konsiston ne vendosjen me pare te Bazes ne nje pike referimi te rrjetit dhe me pas dy skuadra te veçanta filluan të punojne ne te dy drejtimet. Te

dhenat rregjistrohen ne memorien e instrumentit dhe me pas shkarkohen nepermjet programit per tuperpunuar. Nepermjet vleresimit te pare te te dhenave, ne rast te ndonje gabim te mundshem do te riperseritet studimi.

2.0 MATJET

Per vendosjen e centrave u shfrytezuan veprat e artit (tombino etj) si objekte me jetegjatesi te madhedhe vende te qendrueshme nga pikepamja gjeologjike.

Ne keto objekte u perdoren gozhde betoni.

Fiksimi i pikave te tjera u realizua me kunjja hekuri te cilat u ngulen ne thellesine 50 cm. Kunjat ehekurit u lyen me boje ne pjesen e siperme te tyre, si dhe u vendos numri per identifikimin e tyre.

Per kete projekt ne terren jane percaktuar tre pika te forta qe do te sherbejne ne vazhdim edhe perpiketimin e rruges me te dhena si me poshte:

Sistemi koordinativ UTM34-N(ËGS 84),EGM2008.

Vleresimi i rrjetit dhe parametrat e arritur te saktetise

Gabimi i realizuar ne percaktimin e pozicionit planimetrik ndermjet dy pikave te aferta te rrjetit gjeodezik arrin ne 2 – 4 cm. Pikat e ketij rrjeti sherbyen si pika reference per dendesimin e metejsheem te rrjetit.

Percaktimi i pozicionit naltimetrik dhe ne plan te pikave eshte bere duke shfrytezuar lidhjen me rrejtin AlbCors dhe kuotata jane absolute referuar gjeoidit EGM2008. Ne keto pika dhe ne te gjitha pikat e rrjetit mbeshtetes gjeodezik, jane kryer matje me GPS. Me keto te dhena jane kryer llogaritjet e disniveleve dhe transformimi ne sistemin shteteror. Gabimi i percaktimit te pozicionit naltimetrik te pikave arrin ne 2 – 5 cm.

Instrumentat e perdorur dhe karakteristikat e tyre

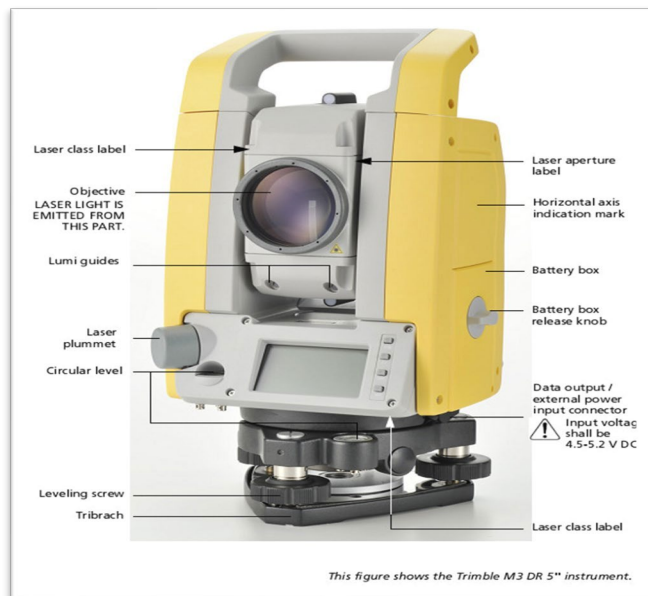
Per realizimin e punimeve topo-gjeodezike ne kete segment rrugore eshte perdorur marres

Leica Survey GPS GNSS Systems-G2 Survey



Per Total Station Trimble M3

Gabimi kendor $m_Q = 3$ ”



This figure shows the Trimble M3 DR 5" instrument.

TRIMBLE M3 TOTAL STATION

DISTANCE MEASUREMENT

Range, up to specified prism

Conditions:

Wavelength: 650 nm, 1.5 m to 5.0 m (2 x 2.5)

Wavelength: 905 nm, 1.5 m to 270 m (4.9 ft to 886 ft)
Wavelength: 1060 nm, 1.5 m to 390 m (4.9 ft to 1279 ft)

With single prism 6.25 m (20.5 ft)

Wavelength: 905 nm, 1.5 m to 300 m (4.9 ft to 984 ft)
Wavelength: 1060 nm, 1.5 m to 3,000 m (4.9 ft to 16,404 ft)

Reflectorless mode

1" ± 2"	Good	Normal	Difficult
3"	Good	Good	Difficult
CRS (90%)	350 m (1,148 ft)	250 m (820 ft)	250 m (820 ft)
CRS (50%)	500 m (1,640 ft)	400 m (1,312 ft)	250 m (820 ft)
Good	Good	Difficult	Difficult
CRS (12%)	250 m (820 ft)	200 m (656 ft)	150 m (492 ft)
Reflectorless	400 m (1,312 ft)	300 m (984 ft)	250 m (820 ft)

Accuracy

Standard Deviation based on ISO 17122-4:

Prism: ±0.2 ppm ± 0.5 mm
Reflectorless: ±0.2 ppm ± 0.5 mm

Minimum vertical error

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Reflectorless:

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Measuring vertical error

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Reflectorless mode

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Horizontal/vertical angle

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

ANGLE MEASUREMENT

ISO 17122 accuracy (Horizontal and vertical)

Reading system: 3" / 1.0 ± 0.5 mm
Horizontal/vertical angle: 3" / 1.0 ± 0.5 mm
Minimum instrument (Ergonomics, Sun, MS16502)

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

Leveling system

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m
±0.2 ± 3 ppm ± 0.1 mm ± 0.2 ppm ± 0.1 mm to 400 m

COMMUNICATIONS

Communication ports: 1 x serial (RS-232C), 2 x USB (Host and client)
Wireless communications: Integrated Bluetooth

POWER

Battery: 1.5 x AA (not included)

Output voltage: 3.0 VDC

1" ± 2" ± 3 ppm ± 0.1 mm

approx. 26 hours (distance/angle measurement every 20 seconds)
approx. 16 hours (distance/angle measurement every 30 seconds)

3" ± 5" ± 7" ± 9" ± 11" ± 13" ± 15" ± 17" ± 19" ± 21" ± 23" ± 25" ± 27" ± 29" ± 31" ± 33" ± 35" ± 37" ± 39" ± 41" ± 43" ± 45" ± 47" ± 49" ± 51" ± 53" ± 55" ± 57" ± 59" ± 61" ± 63" ± 65" ± 67" ± 69" ± 71" ± 73" ± 75" ± 77" ± 79" ± 81" ± 83" ± 85" ± 87" ± 89" ± 91" ± 93" ± 95" ± 97" ± 99" ± 101" ± 103" ± 105" ± 107" ± 109" ± 111" ± 113" ± 115" ± 117" ± 119" ± 121" ± 123" ± 125" ± 127" ± 129" ± 131" ± 133" ± 135" ± 137" ± 139" ± 141" ± 143" ± 145" ± 147"

NORTH AMERICA	EUROPE	ASIA-PACIFIC
Trimble Engineering & Construction Co. 5475 Millikenburg Road Dayton, Ohio 45424-1029 • U.S.A. 800-538-7800 (Toll free) +1-937-245-5151 Phone +1-937-231-9611 Fax	Am Prime Pte. Ltd. 65476 Rauburn • GERMANY +49-6342-2108-00 Fax +49-6342-2100-550 Fax	Trimble Navigation Singapore Pty Limited 80 Marina Parade Road #2-02-06, Parkway Parade Singapore 449209 • SINGAPORE +65-6348-2212 Phone +65-6348-2212 Fax



www.trimble.com

Çdo pikë e rrjetit gjeodezik të ndërtuar është shoqëruar me monografinë e saj, e cila jep informacion për vendndodhjen gjeografike të pikës, numrin dhe koordinatat e saj në sistemin shtetëror.

3.0 STUDIMI

Hyrje

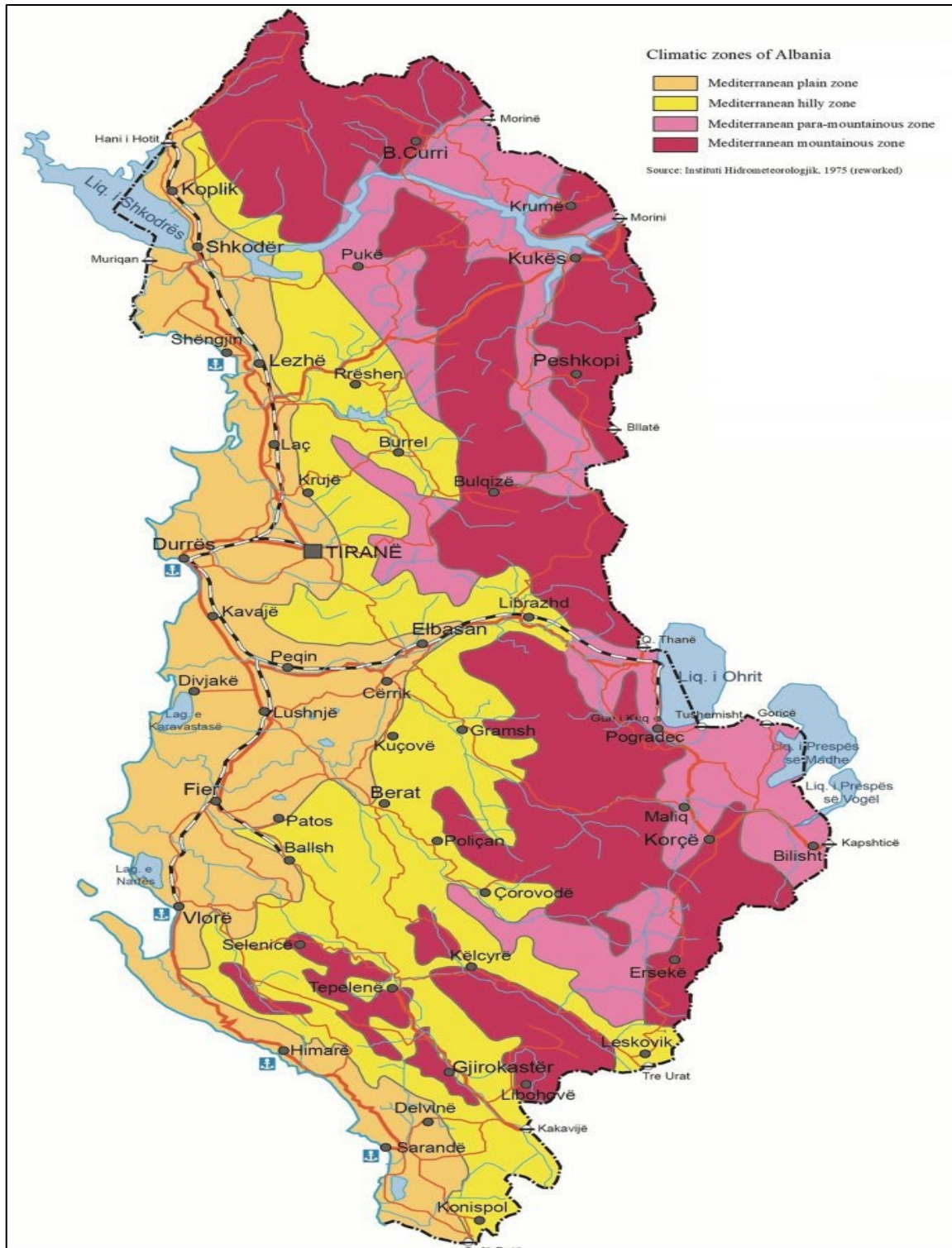
Në përgjithësi territori ku shtrihet objekti është territor fushor - kodrinor, ku lartësia maksimale nuk kalon (+800m m.n.d.).

Në aspektin klimatik zona në studim ndodhet në nënzonën klimatike mesdhetare fushore nën ndikimin e fuqishëm të detit Adriatik dhe Jon.

Temperatura mesatare e Janarit, muajt më të ftohtë të vitit, arrin deri në -5°C. Gjatë Korrikut dhe Gushtit temperatura mesatare e ajrit arrin deri në 28°C kurse temperatura mesatare shumëvjeçare arrin deri në 15°C.

Reshjet mesatare shumëvjeçare arrijnë deri 1000-1200 mm dhe reshjet maksimale kanë arritur deri 1500 mm në 24 orë. Të dhënat mbi reshjet janë marrë nga burimet arkivale të Institutit Hidrometeorologjik të Selenicës dhe botimet periodike të tij. Gjatë muajve të dimrit, kur reshjet e shiut janë mjaft të dendura, në Selenicë krijohet një përrua i përkohshëm (disa ditësh) që ka emrin Otima. Përroi krijohet si pasojë e ujit të shumtë që grumbullohet dhe zbret që nga Treblova në një zonë luginë-ngjashme.

Nga ana gjeologjike kodrat janë të përbëra nga formacione shkëmbore granitike dhe gnejs. Autorët e studimit kanë shfrytëzuar gjithë punimet ekzistuese dhe punimet e reja në rajonin dhe janë kryer matje gjatë periudhës së studimit të zonës dhe janë nxjerrë rezultate përfundimtare për llogaritjet hidrologjike.



REALIZIMI I PROJEKTIT

Projekti i arkitektonik dhe urbanistik

Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve, hapësirave publike midis objekteve, në përputhje me arkitektonikën e secilit objekt më vete por dhe me unifikimin e tyre dhe lidhje me zhvillimin që do të marrë zona me investimet që do të kryhen në implementimi i këtij projekti.

Në kushtet ekzistuese të zones lind nevoja që të riorganizohet territori për tu përdorur për rrugë automobilistike, rrugë këmbësore, ambiente pushimi me gjelbërim. Rruga do të ketë 2 korsi lëvizje, bankinë, kanale, kuneta dhe bordura, tombino, mure.

Projekti i infrastrukturës rrugore

Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike dhe specifikimet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve ekzistuese, në përputhje me planin detajuar vendor të përgatitur nga bashkia dhe në konformitet me kërkesat e veçanta për rrugët të përshkruara në detyrën e projektimit. Përveç planimetrisë së rrugëve, rrugëve këmbësore dhe trotuarëve jepen edhe profilat gjatësorë të tyre së bashku me kuotat përkatëse të niveletave si në pikat e intersektimit të tyre me rrugët ekzistuese ashtu edhe në vëndet e thyerjes së niveletave. Jepen gjithashtu edhe detajet e rrugëve nëpërmjet profilave tërthorë të tyre ku përveç komponentëve përbërës të trupit të rrugës me përmasat përkatëse jepen edhe detaje të nevojshëm për zbatim si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj.

Rrugët

Rrugët janë trajtuar në përputhje me zhvillimin urban qytetit, duke marrë parasysh ndertesat ekzistuese.

Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 4.0 m për pjesën brenda lagjes. Materialet që do të përdoren do të jenë të gjitha sipas kushteve teknike të rrugëve. Materiali kryesor ndërtimor për nënshtresat e rrugës do të jetë çakëlli, stabilizanti, kurse për shtresat e sipërme të rrugës do të jetë binderi dhe asfaltbetoni (shih profilat tërthorë të rrugëve si dhe specifikimet teknike përkatëse).

Në një anë të rrugës do të ketë kunetë ujëmbledhëse për grumbullimin e ujrave të shiut dhe për transportimin e tyre në pusët e ujrave të bardha. Prej andej ato transportohen në pusët e rrjetit të kanalizimeve të ujrave të zeza nëpërmjet rrjetit të tubacioneve të ujrave të bardha për t'u nxjerrë pastaj jashtë bllokut në drejtim të kolektorëve kryesorë të qytetit.

Shtresat e rrugës janë llogaritur dhe trajtuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë garanci për rrugën, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektivës. Për trashësinë e shtresave të ndryshme që përbëjnë pjesën kaluese të rrugës shih prerjet tërthore në fletët e vizatimi për çdo seksion të tyre, ndërsa mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore shih paragrafin “Llogaritja e trashësisë së shtresave rrugore” në fund të këtij relacioni teknik.

Skema e qarkullimit rrugor dhe sinjaletika horizontale dhe vertikale

Gjërësia e rrugëve i krijon kushtet pjesërisht edhe për lëvizje me dy kahje, dhe është e nevojshme që lëvizja në lagje të bëhet e orjentuar me tabela në 2 sense lëvizje-je.

4.0 LLOGARITJA E SHTRESAVE TË RRUGËS BAZA TEORIKE

Për rrugët, shtresat rrugore janë llogaritur veç për pjesën ekzistuese të rrugës dhe veç për pjesën e reja (zgjerimet e tyre). Për rrugët e reja dhe për zgjerimet e rrugëve ekzistuese janë marrë për bazë të dhënat gjeologo-inxhinierike dhe gjeoteknike të zonës duke përcaktuar trashësitë e shtresave me anë llogaritjesh. Për këtë rast rrugët do të bëhen të reja duke filluar nga germimi për krijimin e kasonetës së saj dhe duke krijuar trupin e rrugës me mbushje me shtresa të dhëna në profilet tërthore të rrugëve.

Llogaritjen e shtresave rrugore do ta bëjmë sipas metodologjisë AASHTO të projektimit të rrugëve.

Përvoja ka treguar nga krahasimi i disa metodave për projektimin e shtresave rrugore (metodat empirike tabelore apo metodat e deformacionit) se llogaritja sipas AASHTO-s është më e mira për Shqipërinë dhe duhet të përdoret për përcaktimin e trashësisë së shtresave.

Metoda e projektimit të AASHTO-se është fleksibile dhe projektimi sipas kësaj metode sjell ekonomizim duke minimizuar transportin e materialeve dhe kostot që e shoqërojnë.

Vlefshmëria e materialeve lokale të ndërtimit, si dhe kërkesat për mirëmbajtje të ardhshme merren parasysh në zgjedhjen e tipit dhe trashësisë së shtresave.

Për projektimin e shtresave rrugore marrim parasysh tre faktorë kryesorë :

- Trafiku
- Fortësia e tabanit të rrugës

- Materialet e shtresave

a) **Trafiku** shprehet në terma të numrit kumulativ ekuivalent të akseve standarde dhe kërkon njohjen e parametrave të mëposhtëm:

- Fluksi aktual i automjeteve tregtare

-Rritja e ardhshme e trafikut të mjeteve tregtare

- Shpërndarja e ngarkesës aksore të mjeteve tregtare gjatë gjithë jetës ekonomike të rrugës

- Efektet dëmtuese relative të ngarkesave aksore të ndryshme

b) Fortësia e tabanit të rrugës

Vlerësimet e fortësisë së tabanit të rrugës bazohen në njohjen e tipit të dheut dhe se si dheu i reagon ndryshimeve të përmbajtjes së lagështisë në kushte ambientale të veçanta dhe kundrejt ngjeshjes. Ngakjo njohuri është bërë një vlerësim i fortësisë së tabanit të rrugës në lidhje me përmbajtjen e lagështisë dhe gjendjen e ngjeshjes që ka mundësi të ndodhe në terren.

c) Materialet e shtresave

Cilësia e materialeve të shtresave merret në përputhje me specifikimet teknike.

Për llogaritjen sipas metodologjisë AASHTO, duhet të kemi parasysh disa koncepte si kapaciteti struktural (numri struktural), treguesi CBR në përqindje (kapaciteti mbajtës kalifornian) që shpreh fortësinë e tabanit.

Kapaciteti struktural shprehet në numër. Numri struktural është një numër abstrakt që shpreh fortësinë strukturale të shtresës dhe konvertohet me anën e koeficienteve në trashësi, si në trashësi të shtresës qarkulluese, shtresës baze granulare dhe nënshtresës.

Numri struktural $SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3$ Ku D_1 – trashësia e shtresës qarkulluese

D_2 – trashësia e shtresës baze granulare D_3 – trashësia e shtresës nënbazë

a_1, a_2, a_3 janë koeficienta ku vlerat varen nga cilësitë e materialeve dhe jepen në tabelë.

Koeficienti	Përshkrimi i shtresës	Vlera
a_1	Shtresë sipërfaqe prej asfalto-betoni	0,4
a_2	Shtresë baze është konglomerat bitumi	0,4
a_3	Shtresë baze me gurë të thërrmuar	0,14
a_4	Shtresë sub-baze, zhavorr, çakëll natyral	0,11

Në mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore me metodën e AASHTO-s përdorim vlerat e CBR, ku midis vlerave të CBR dhe modulit resilient për tabanin ekzistojnë lidhje korelative.

CBR në % përcaktohet ekzaktesisht me prova laboratorike sipas një procedure. Me anë të saj gjykojmë nëse një bazament është i përshtatshëm ose jo.

5.0 RRUGA E ATHALIT

Rruga e Athalit ka një gjatësi totale prej 3.24 km dhe është projektuar me një gjerësi asfaltike 4.0 m dhe bankine / kunete anësore sipas profilit tip përkatës.

Kjo është një rrugë e kategorisë F- rrugë lokale rurale.

Pjerrësia terthore e rrugës është projektuar me pjerrësi terthore të njanshme me 2.0%, kurse pjerrësia terthore e kunetës është marrë 6.0%. Elementet gjeometrike të rrugës janë llogaritur për një shpejtësi levizje 25-30 km/h referuar standartit AASHTO 2011 Metric e Max 4% .

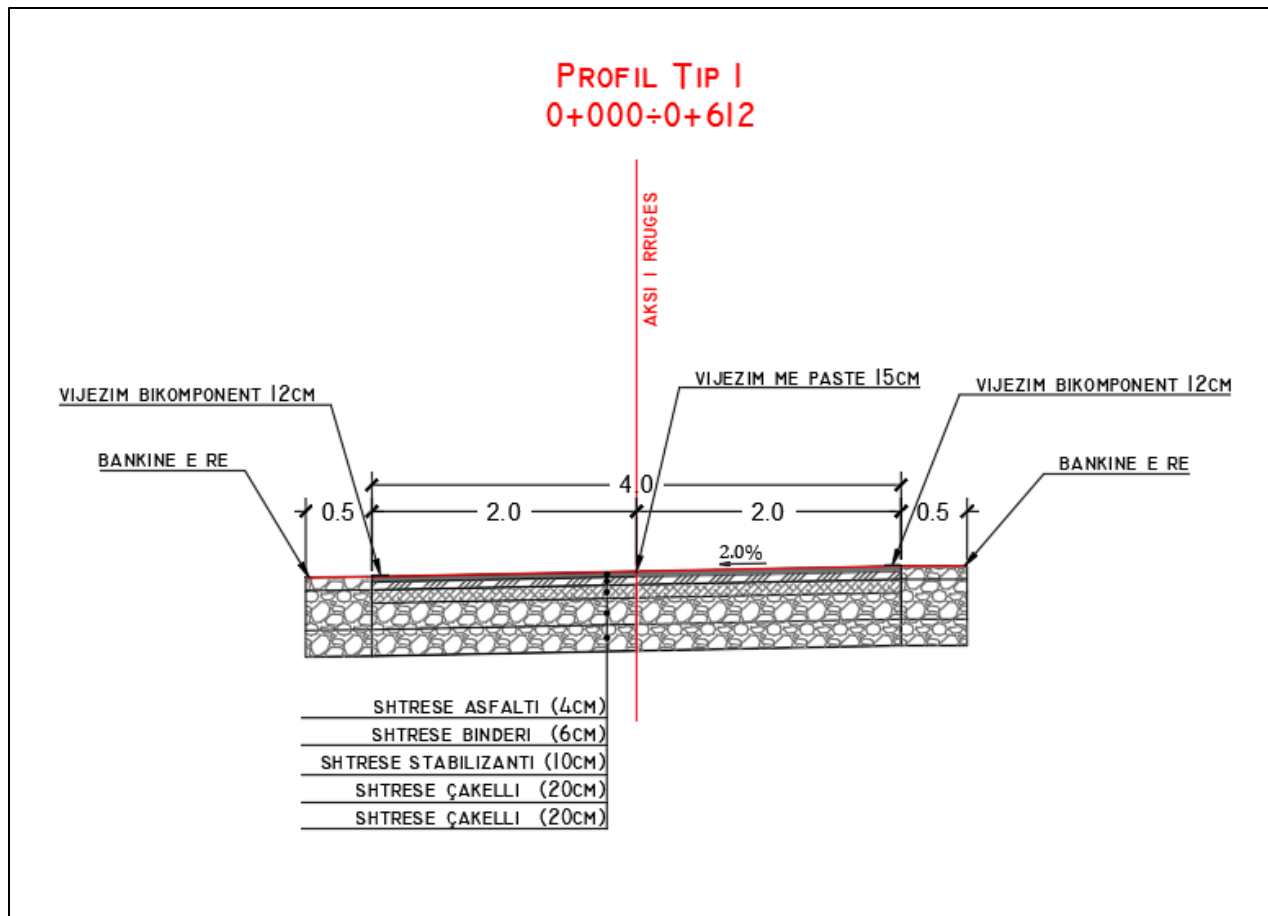
Është patur parasysh lidhja e aksit kryesor të rrugës me kalime dytesore me gjatësi rreth 7-10 m secili, të cilat përveç rakordimit të rrugës me daljet anësore e mbrojnë këto rrugë dhe nga demtimet e ndryshme për shkak se rrugët dytesore janë të pashtuara.

Projekti parashikon ndërhyrjen në rrugën ekzistuese duke e germuar atë dhe ndërtimi i trupit të rrugës sipas shtresave të mëposhtme:

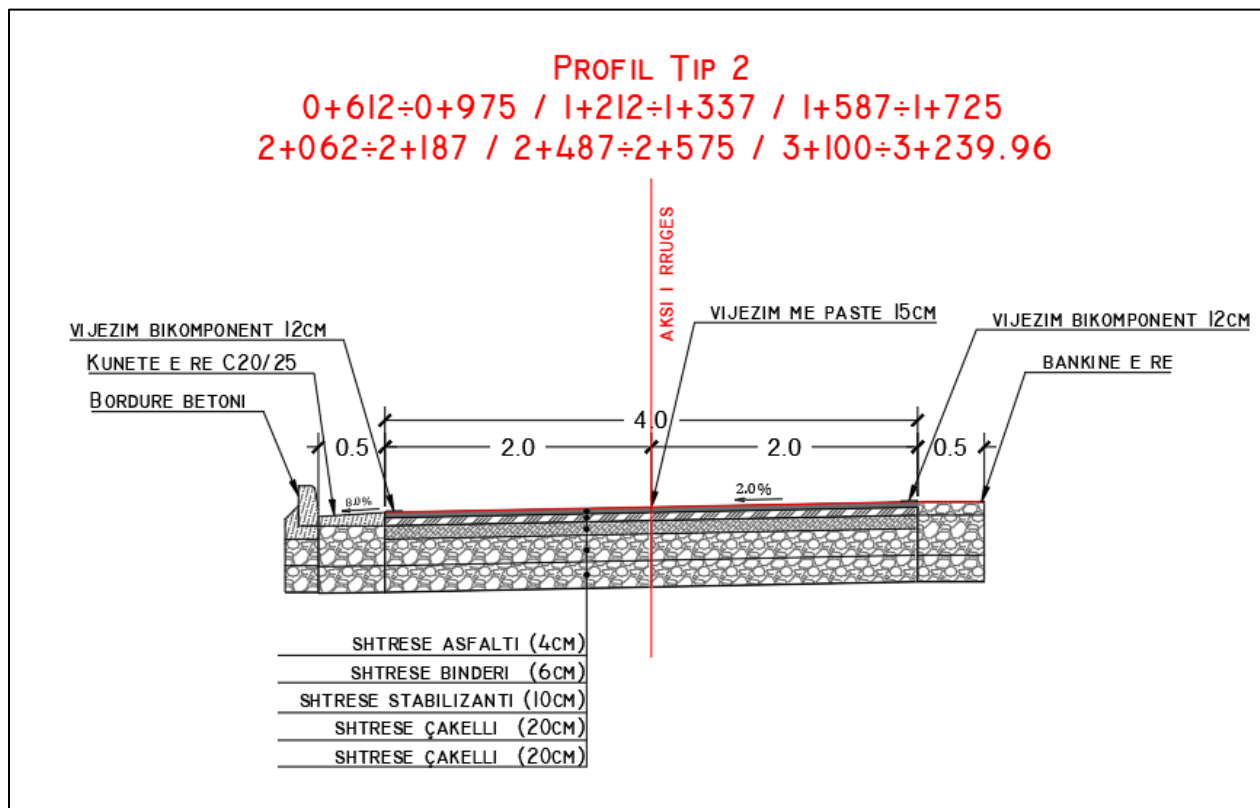
- ✓ *Gjatesia totale e rrugës* -3239.96 metra
- ✓ *Asfaltobeton* -4cm
- ✓ *Binder* -6cm

- ✓ Stabilizant -10cm
- ✓ Shtrese Çakelli -20cm
- ✓ Shtrese Çakelli -20cm

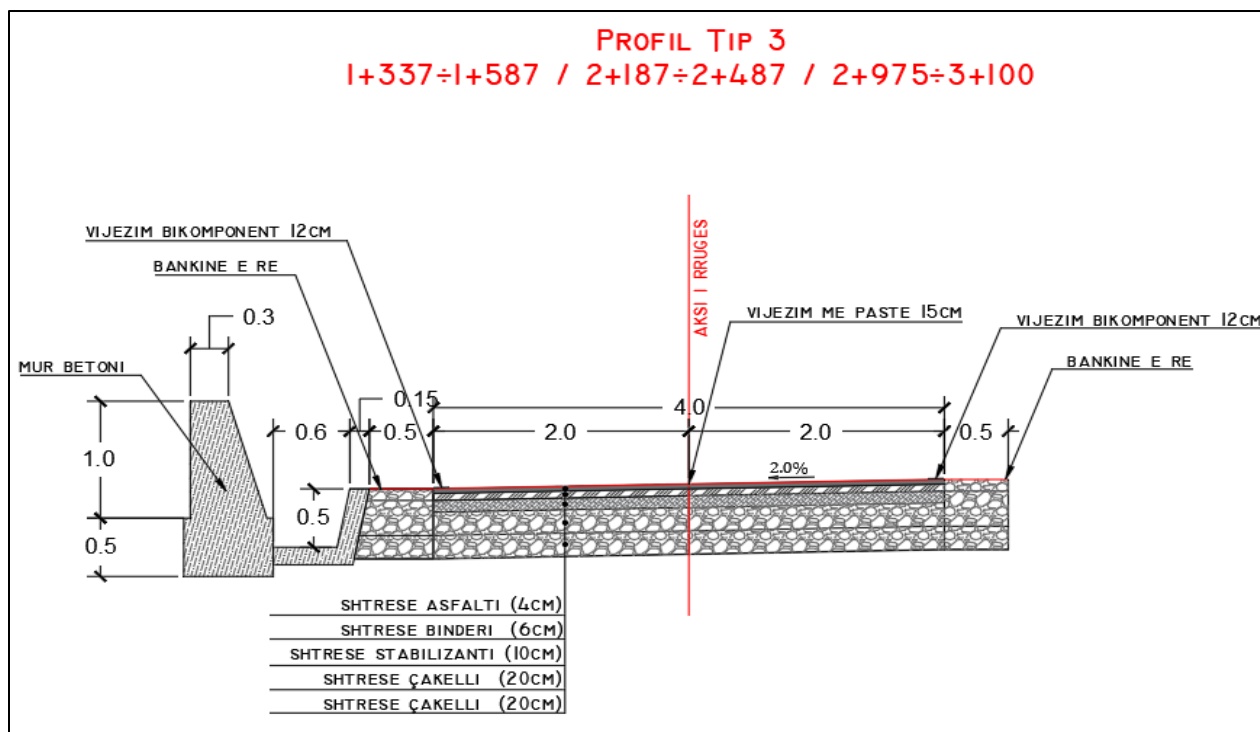
Profilet tip të rrugës janë:



Profili tip 1

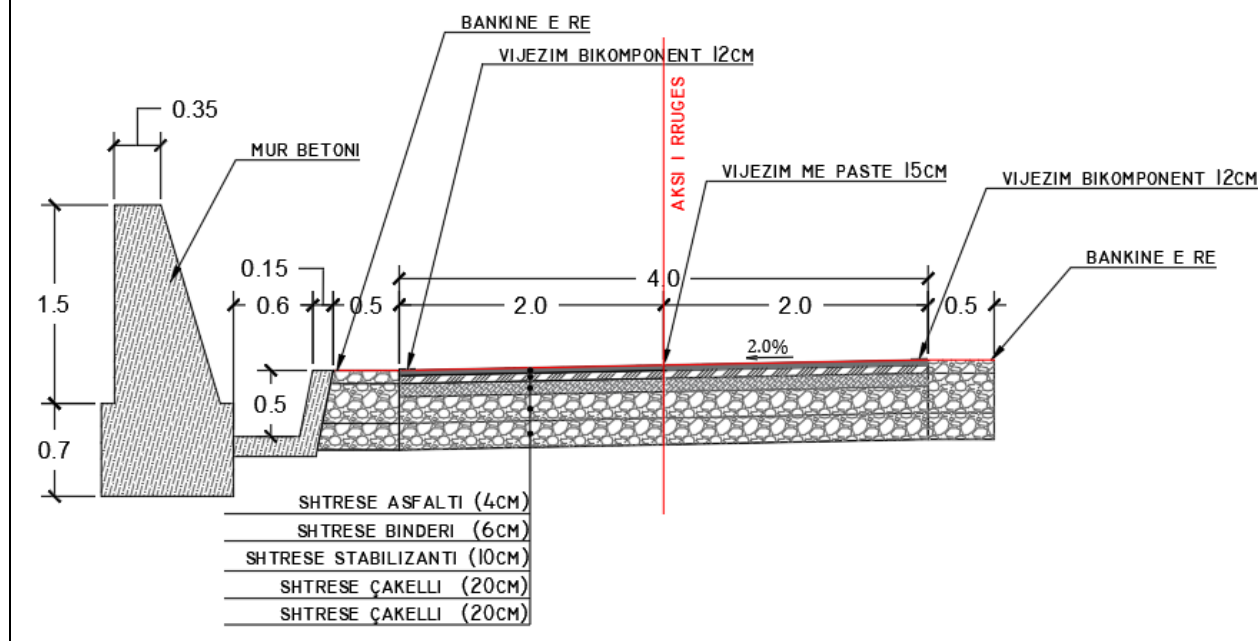


Profili tip 2



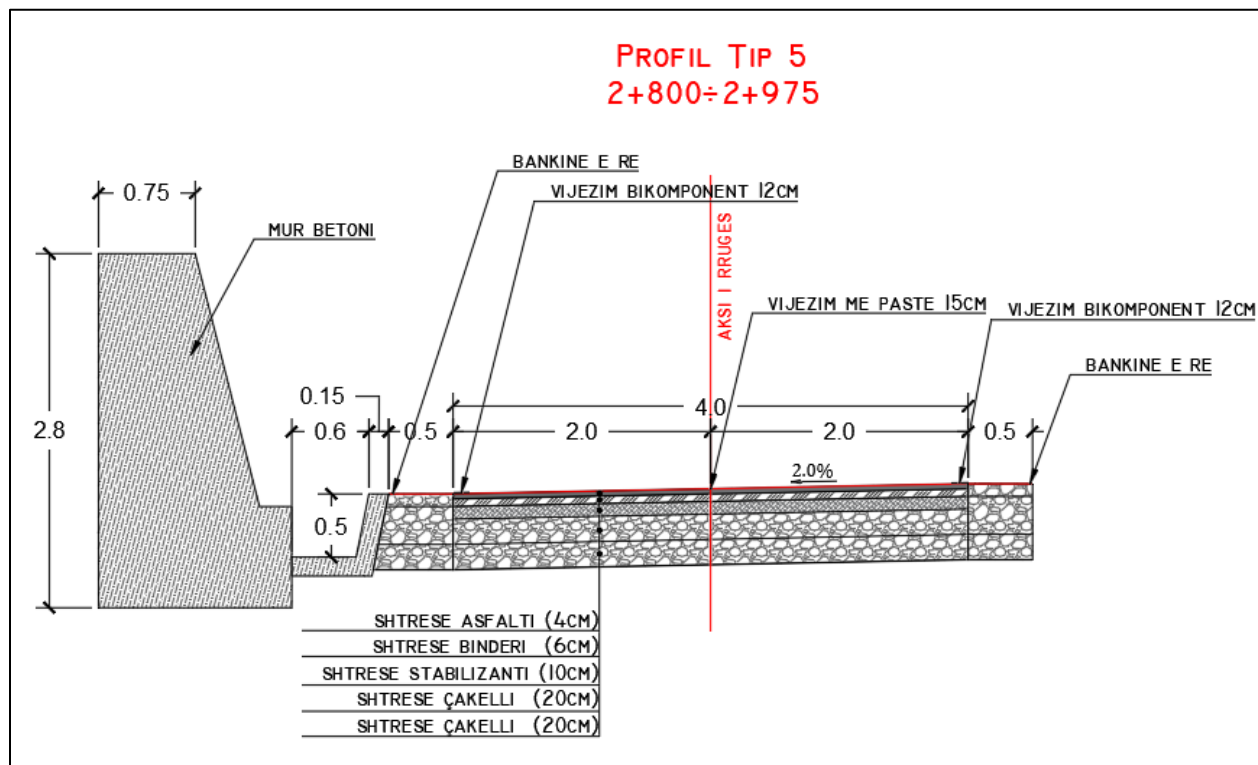
Profili tip 3

PROFIL TIP 4
1+725÷1+826 / 2+000÷2+062

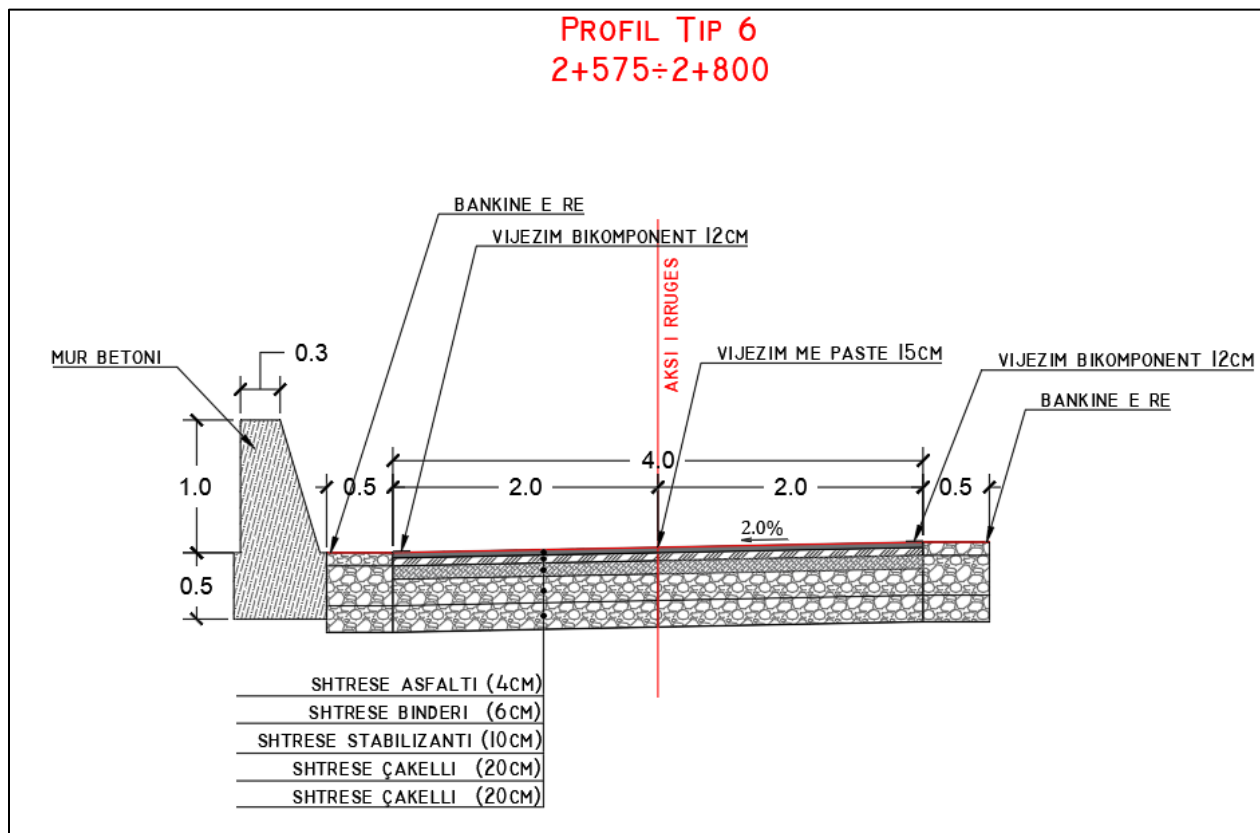


Profili tip 4

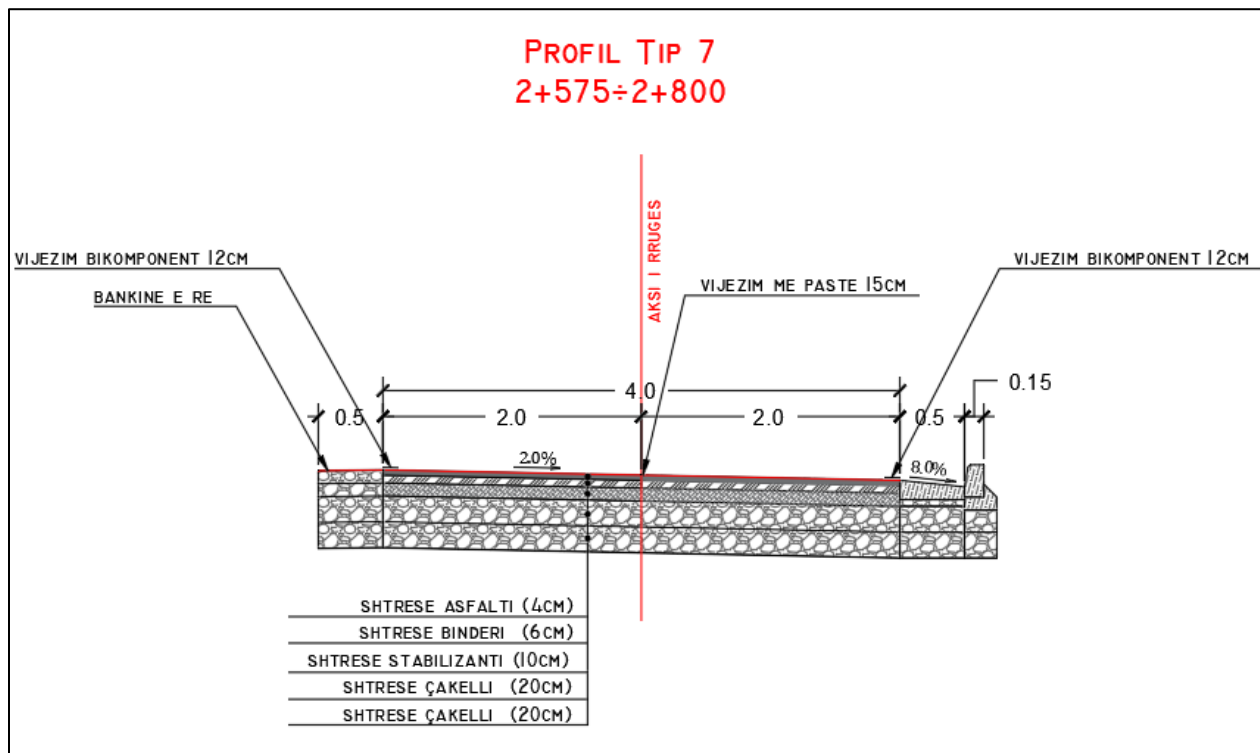
PROFIL TIP 5
2+800÷2+975



Profili tip 5



Profili tip 6



Profili tip 7

Bordurat dhe Kinetat

Trupi i rrugës do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat me përmasa 20x30cm të fiksuara me beton C16/20. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës.

Kunetat do të jenë me Beton C16/20 me gjerësi 50cm. Kuneta do të ketë trashësi mesatare 10cm (me këtë realizohet pjerrësia tërthore e kunetës).

Rrjeti i KUB

Projekti parashikon ndertimin e një rrjeti të vecantë të ujerave të bardha.

Llogaritjet për dimensionimin e linjave të shkarkimit të ujerave të bardha janë bërë duke marrë në konsideratë sipërfaqet perkatese të pellgjeve (sipërfaqet e pjesës së rrugës) për secilin linjë.

Prurjet janë llogaritur duke marrë koeficientin e rrjedhës $k = 0.9$.

Në tërë gjatësinë e rrugës do të ndertohet sistemi i kullimit të ujërave të shiut. Ai do të përbehet nga kunetat prej betoni C16/20 të vendosura në një anë të rrugës përgjatë gjithë segmentit

6.0 KONSULTA ME PUBLIKUN

Gjatë gjithë fazës së përgatitjes së Projekt Zbatimit "LC-LINK" sh.p.k. & ka qenë në kontakt të vazhdueshëm me Bashkinë Vlorë dhe Autoritetet e Pushtetit Lokal ku ndodhet kanali.

Janë kryer disa takime në zyrat e Pushtetit Lokal ku kalon ky kanal dhe disa vizita në terren me përfaqësues të ndryshëm të Autoriteteve të lartpërmendura.

Gjatë hartimit dhe përgatitjes së Projekt Zbatimit janë marrë në konsideratë të gjitha opinionet dhe mendimet e shprehura nga Autoritetet e lartpërmendura.

7.0 PREVENTIVI

Ne baze te Detyres se Projektimit, Preventivi eshte rishikuar duke përdorur në maksimum zërat e punimeve sipas manualit teknik te cmimeve në fuqi, dhe per zerat qe nuk jane ne manual jane hartuar analizat per keto zera pune, duke u mbështetur ne cmimet e materialeve, makinerive dhe fuqise punetore ne kete manual.

**Per “LC-LINK”sh.p.k
Administratori
Edmond Xhuvli**