

REPUBLIKA E SHQIPERISE
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

Objekti:

SISTEMIM ASFALTIM RRUGA QAFË BUALLI - MARTANESH

RAPORTI TEKNIKE

Faza:

PROJEKT ZBATIM

TIRANE 2023

PËRMBAJTJA

| | |
|--|---|
| 1.PËRSHKRIMI | 3 |
| 1.1 Të përgjishshme | 3 |
| 1.2 Vend ndodhja | 3 |
| 1.3 Gjendja ekzistuese..... | 4 |
| 1.4 Gjeologjia, Gjeodinamika dhe Sizmike | 4 |
| 1.5 Detyrat dhe objektivat | 4 |
| 2.PROJEKT ZBATIMI | 5 |
| 2.1 Planimetria..... | 5 |
| 2.2 Profili tërthor tip | 5 |
| 2.3 Shpejtësia e projektimit | 6 |
| 2.4 Rrezja minimale në kthesa..... | 6 |
| 2.5 Pjerrësia gjatësore e rrugës | 6 |
| 2.6 Pjerrësia tërthore e rrugës | 6 |
| 2.7 Zgjatja e veprave të artit | 7 |
| 2.8 Shtresat rrugore..... | 7 |
| 2.9 Sinjalistika Horizontale | 7 |
| 2.10 Sinjalistika Vertikale | 7 |
| 2.11 Barrierat mbrojtëse | 8 |
| 2.12 Menaxhimi i trafikut gjatë punimeve..... | 8 |
| 3.ANEKS | 9 |
| 3.1. Aneks 1 | 9 |
| 3.2. Aneks 2 | 9 |
| 3.2. Aneks 3 | 9 |

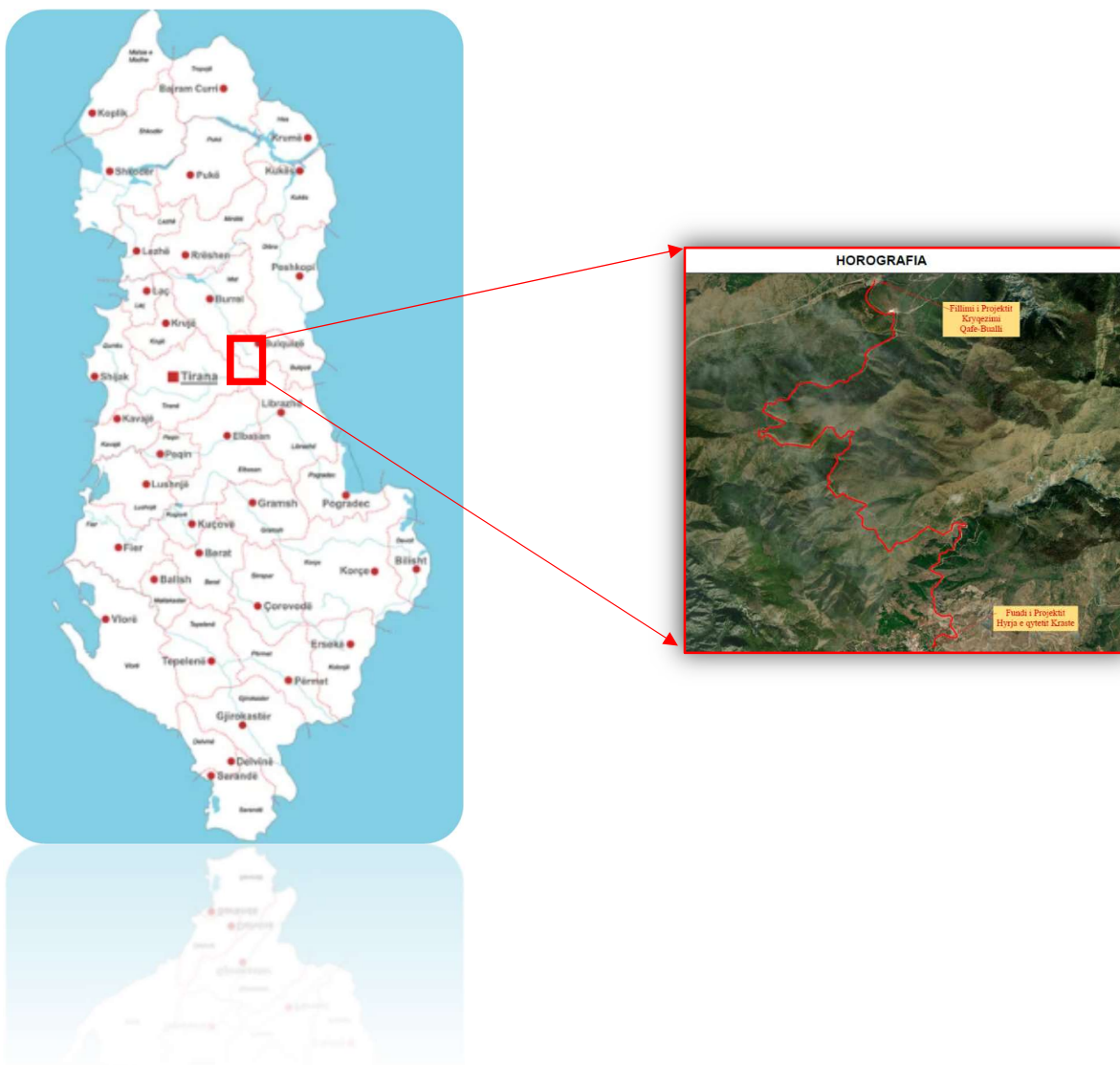
1. PËRSHKRIMI

1.1 Të përgjishshme

Zona ku zhvillohet aksi rrugor Qafë Bualli – Martanesh [SH50], i përket Bashkisë Bulqizë dhe ka një gjatësi prej 16.5km si dhe shtrihet në një terren të theksuar malor. Kuota mbi nivelin e detit në Qafë Bualli është rreth 1000m, ndërsa nga pjesa e fundit e projektit, në qytetin e Krastës shkon deri në 1250m mbi nivelin e detin. Kjo rrugë lidh qytetin e Krastës dhe zonën e Martaneshit me qytetin e Bulqizës dhe me gjithë rrjetin rrugor nacional. Rruga përbëhet nga 2 korsi të asfaltuara kalimi nga 3m secila, të cilat janë totalisht të amortizuara nga trafiku i mjeteve të tonazhit të lartë që frekuentojnë këtë aks rrugor.

1.2 Vend ndodhja

Hartat e lokalizimit të aksit rrugor Qafë Bualli – Martanesh.



1.3 Gjendja ekzistuese

Bazuar në informacionin dhe kërkesat e marra nga Bashkia Bulqizë të nxitur dhe në nevojat dhe ankesat e vazhdueshme të banorëve të zonës, për kushtet në të cilat gjendet ky aks rrugor, u morën masa për evidentimin në vend dhe zgjidhjen e problematikave të konstatuara.

Si pasojë e sasisë së lartë të kamionëve që kalojnë në këtë aks rrugor, pasi në këtë zonë ndodhen dhe janë në shfrytëzim disa miniera, shtresat e rrugës ekzistuese janë totalisht të amortizuara dhe në shumicën e rrugës, këto shtresa janë inekzistente.

Në këto kushte, rruga është gati e pa përdorshme për automjetet e vogla, duke penalizuar banorët e zonës dhe përkeqësuar kushtet e tyre të jetesës.

Rruga përbëhet nga 2 korsi kalimi me gjerësi 3m secila. Gjithashtu janë 2 bankina në të dy anët e rrugës të pa asfaltuara me gjerësi 50cm secila.

Rruga ka shumë vepra arti si tombino apo ura të vogla me mure guri, si dhe mure mbajtës e pritës prej guri apo betoni masiv.

1.4 Gjeologjia, Gjeodinamika dhe Sizmike

Bazuar në informacionin e projekteve të ngjashme tashmë të ndërtuara pranë zonës në situdim, si dhe pas vizitës në terren dhe invëstigimeve gjeolog-inxhinierike, grupi i konsulencës së projekt zbatimit, hartoj raportin gjeologjik që gjendet në Aneks 3.

1.5 Detyrat dhe objektivat

Pas vizitës në terren, bisedimit me banorët e zonës si dhe studimi duke ju referuar kodeve, rregulloreve dhe standardeve në fuqi, u konkludua se për zgjidhjen e problematikave, kjo pjesë e segmentit rrugor ka nevojë të plotësohet me element të sigurisë rrugore si më poshtë:

Detyra kryesore e grupit të projektimit është që të përzgjedh alternativën më të leverdisshme dhe të kryej projektin e plote të zbatimit të rrugës, me synim përmirësimin e lëvizje banorëve dhe mallrave në aksin rrugor Qafë Bualli – Martanesh. Ky aks rrugor do lidhin zonën me gjithë rrjetin rrugor nacional dhe duhet të ofrojë:

- Shërbim të cilësisë së lartë (lidhet me shpejtësinë e lëvizjes së mjeteve dhe sigurinë e përdoruesve në rrugë)
- Jetëgjatësi (lidhet me studimin e shtresave rrugore, strukturave, studimin hidraulik dhe studimin gjeologjik)
- Kosto ekonomike
- Rruajtje të mjedisit

2. PROJEKT ZBATIMI

Bazuar në standartin në fuqi dhe rregullat e projektimit të rrugëve, të viti 2015, si dhe në përshtatje më kërkesat dhe nevoja e zonës, kategoria e përzgjedhur e rrugës është:

- Kategoria C3, rrugë interurbane dytësore, e modifikuar.
- Gjerësia totale e rrugës është 8m dhe përbëhet nga (2x3.25)m korsi kalimi e asfaltuar dhe (2x0.75) bankinë e pa asfaltuar apo kunetë betoni.

Elementët më kryesore ku realizohen kriteret e aplikimit të rregullave të projektimit janë:

- Planimetria e rrugës
- Profili gjatësor i rrugës (i cili do ndjekë gjatësorin e rrugës ekzistuese)
- Profili tërthor tip i rrugës
- Veprat e Artit (ura, mure, tombino) etj,

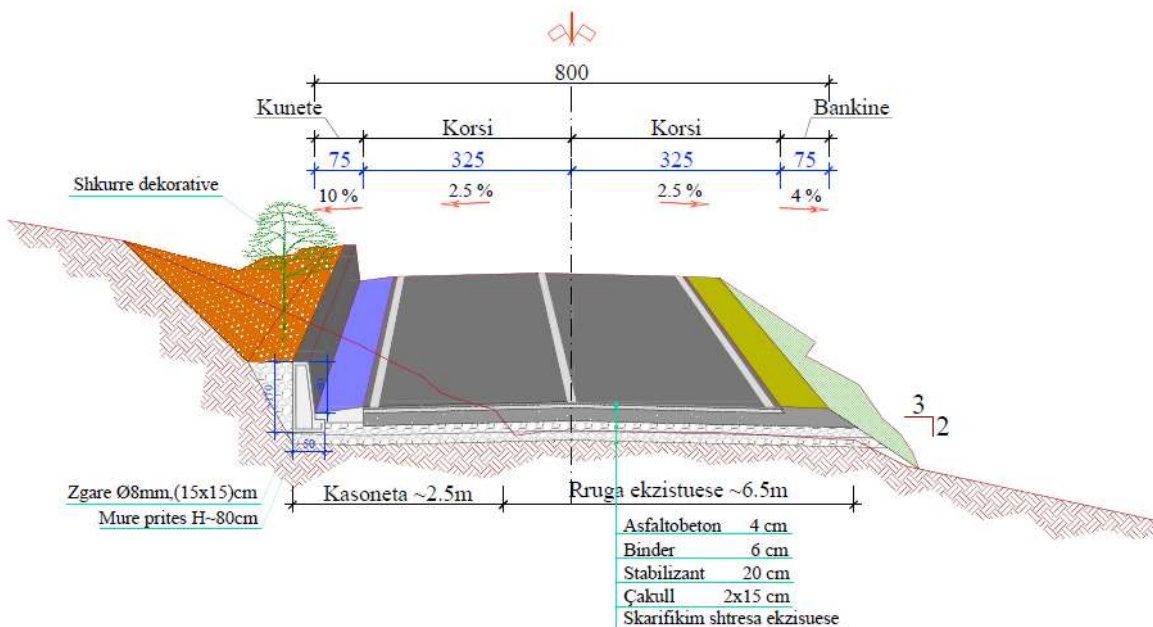
Projektimi i rrugës kryhet në funksion të këtyre elementeve kryesore dhe nën ndikimin e topografisë së terrenit, situatës hidrologjike, të karakteristikave gjeologjike e gjeoteknike, vlerësimit ekonomik të veprës dhe garancisë së sigurisë së operimit të mjetit nga përdoruesi i rrugës.

2.1 Planimetria

Në planimetrinë e rrugës paraqiten parametrat gjeometrik të cilët në funksion të kategorisë së rrugës, terrenit dhe shpejtësisë llogaritore përcaktojnë rrezet minimale në kthesa, distancën e shikimit dhe parakalimit duke ofruar kështu siguri e komoditet për përdoruesin e rrugës.

2.2 Profili tërthor tip

Projekti parashikon një kurorën të asfaltuar 6.5m (2x3.25) si dhe bankina apo kuneta betoni nga 75cm në secilën anë të rrugës.



2.3 Shpejtësia e projektimit

Për këtë klasifikim të rrugës shpejtësia e projektuar varion nga 40 – 60 km/orë dhe një shpejtësi mesatare prej 50 km/orë në zonën malore me kufizime shpejtësie në zonat ku ruajtja e rrezes minimale është e pa mundur apo shumë e kushtueshme.

2.4 Rrezja minimale në kthesa

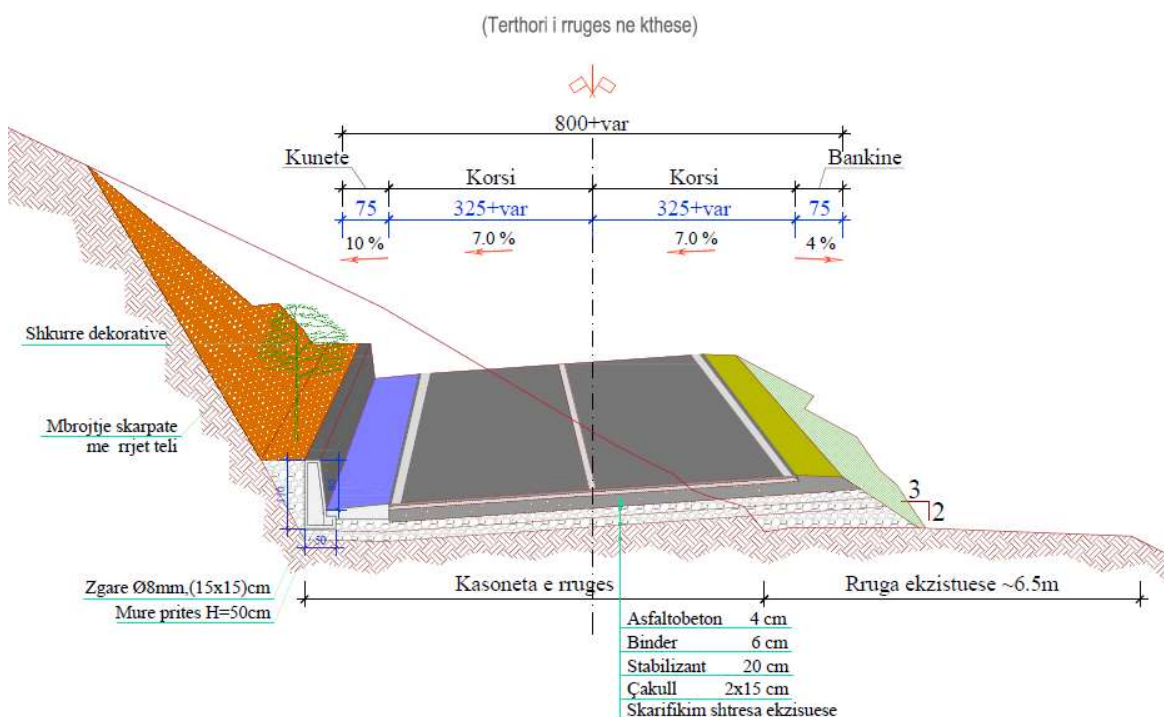
Rrezja minimale në kthesa është 45 m për shpejtësi llogaritëse 40 km/orë dhe aplikohet në pjesën më të madhe të rrugës, ndërsa në zona të vështira rrezja e kthesës është marrë edhe më e vogël sa parashikon standarti.

2.5 Pjerrësia gjatësore e rrugës

Është marrë aq sa ishte pjerrësia ekzistuese, pasi projekti nuk parashikon ndërhyrje në altimetri por vetëm ndërhyrje në rehabilitimin e shtresave rrugore dhe përmirësimin e kthesave.

2.6 Pjerrësia tërthore e rrugës

Në pjesët horizontale të kurorës së asfaltuar, pjerrësia normale tërthore e rrugës është -2.5%. Mbilartësimi në kthesa shkon nga + 2.5% deri në pjerrësinë maksimale +7% të cilat janë realizuar në projekt në varësi të rrezes së kthesës.



2.7 Zgjatja e veprave të artit

Të gjitha veprat e artit ekzistuese do të përshtaten me rrugën e re, që të jenë të sigurta dhe funksionale. Për llogaritjen e veprave të artit është përdorur skema e ngarkesës N-130 dhe K-600 e cila i përgjigjet Standartit për këtë kategori rruge.

2.8 Shtresat rrugore

Janë kryer të gjitha procedurat dhe llogaritjet e nevojshme për përcaktimin e trashësisë së shtresave rrugore. Sikurse dihet, dimensionimi i paketës së shtresave rrugore është një problem i ndërlikuar gjeoteknik, klimatik dhe varet na trafiku i mjeteve dhe ndikon drejtpërdrejt në cilësinë e shërbimit, jetëgjatësinë si dhe koston e objektit. Për këtë arsye janë marrë të gjitha masat për grumbullimin e të dhënave të nevojshme llogaritëse për përcaktimin dhe dimensionimin e paketës së shtresave rrugore.

Llogaritjet u kryen me ‘Metoden Empirike AASHTO’, e cila është një metode praktike e përdorur gjerësisht në hapësirën ndërkombëtare për kontrollin dhe përcaktimin e shtresave rrugore.

Llogaritjet e shtresave si dhe rekomandimet e komentet e nevojshme, shoqëruar me vizatimet dhe detajet përkatëse për të mundësuar ndërtimin e paketës së shtresave rrugore jepen të detajuara bashkëngjitur këtij Raporti (**Aneks 1**).

2.9 Sinjalistika Horizontale

Sinjalistika e përdorur është rigorozisht në përputhje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë aprovuar nga Kuvendi Popullor me ligj Nr. 8378 date 22.07.1998 dhe Rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor me V.K.M nr. 153 date 07.04.2000. Përputhja konsiston në tipin, formën, dimensionin, përmasat, ngjyrat etj.

Për nyjën në studim, është parashikuar të vendoset bandat zhurmuese, vijëzim anësor dhe vijëzim i vijave të mesit të rrugës, vijëzim i ishullit fantazmë të nyjës, sinjali i kufizimit të shpejtësisë edhe në trasenë e rrugës.

2.10 Sinjalistika Vertikale

Ashtu si dhe sinjalistika horizontale, po ashtu dhe sinjalistika vertikale e përdorur është rigorozisht në përputhje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë aprovuar nga Kuvendi Popullor me ligj Nr. 8378 date 22.07.1998 dhe Rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor me V.K.M nr. 153 date 07.04.2000. Përputhja konsiston në tipin, formën, dimensionin, përmasat, ngjyrat etj.

Për nyjën në studim, është parashikuar të vendoset sinjali i rrezikut, sinjale ndalim parkimi, sinjale ndalim qëndrimi, sinjale përparësie, sinjale orientuese, emërtimet e fshatrave, aty ku të drejton ky segment rrugor.

2.11 Barrierat mbrojtëse

Për gjithë gjatësinë e rrugës nga ana e shtatit që bie (a vale), si në anën e majtë apo në anën e djathtë të tij (sipas rastit), është parashikuar vendosja e barrierave mbrojtëse metalike (Guardrail). Përzgjedhur për këtë projekt është barriera N2 për pjesën më të madhe të rrugës, ndërsa në rastet ku rënje nga lartësitë si mure mbajtës apo vepra arti, është përdorur H2

2.12 Menaxhimi i trafikut gjatë punimeve

Që punimet të kryhen në kushte të sigurta, si për përdoruesit e rrugës ashtu dhe për punëtorët që realizojnë punimet, duhet që të respektohen me përpikëri masat mbrojtëse dhe menaxhimi i mirë i trafikut.

Kur kryhen punime në rrugë, përdoruesit e sajë duhet të informohen që më përpara mbi madhësinë dhe llojin e çdo pengese. Kjo vlen për të gjithë përdoruesit, këmbësorët, çiklistët, motoristët, karrocacat e kafshëve si dhe vetë drejtuesit e mjeteve.

Gjatë fillimit të punimeve rrugore, realizimit të tyre, si dhe gjatë largimit të pajisjeve të përdorura në kantier, kontraktori duhet të ndjek me rreptësi kërkesat e paraqitura në këto kushte teknike.

Shenjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregullorja e Zbatimit të Kodit Rrugorë, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcën vepruese ligjore. Mos zbatimi korrekt i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.

Më poshtë po sjellim skemën e menaxhimit të trafikut që do përdoret gjatë zbatimit të punimeve dhe që parashikon Kodi rrugor.



Skema e menaxhimit të trafikut për punime ndërtimi në një karrexhatë të njëfishtë.

3. ANEKS

Bashkangjitur këtij raporti teknik janë gjithashtu edhe:

3.1. Aneks 1

Llogaritja e shtresave rrugore.

3.2. Aneks 2

Llogaritja e mureve mbajtës dhe pritës

3.2. Aneks 3

Studimi gjeologjik, gjeodimanik dhe sizmik