



NG Structures

TABELË PËRMBLEDHËSE

1	TË PËRGJITHSHME	1
1.1	Rikonceptimi dhe rikonstruksuoni i rruges SALARI - DUKAJ.....	Error! Bookmark not defined.
1.2	Rishikim i alternativave të propozuara (korridoret).....	2
1.3	Përshkrim i shkurtër i alternatives të propozuar.....	Error! Bookmark not defined.
2	KRITERET E PROJEKTIMIT TË RRUGËVE	3
2.1	Standardi i Rrugëve në Shqipëri	3
3	KONKLUSIONE	7



1 TË PËRGJITHSHME

Zona e Salarisë është një nga zonat e thella të qarkut Gjirokastrë dhe të bashkisë së re të Tepelenës, një nga zonat me ndikim të madh në luftën klimatarë të zonës por edhe të trojeve të tjera shqiptare.

E pozicionuar në brendësi të maleve dhe luginave krijuar prej tyre, Salaria ka një terren mjaft të thyer dhe të eger reliefi është kryesisht kodrinor-malor, ku lartësia mesatare është afërsisht 750m mbi nivelin e detit.

Pika më e lartë në Tepelene gjendet në majën e Këndrevicës 2122 m, ndërsa më e ulëta 105 metra në luginën e Vjosës.

Litologjia e Tepelenës më së shumti përfaqësohet nga gëlqerorët, të cilat herë shfaqen pllakë e herë masive kompakte. Në këto të fundit, janë të zhvilluara pusët, shpellat dhe format e tjera karstike, mbi të nën tokësore me një interes të veçantë në fushën e turizmit dhe speleologjisë turistike e studimore. Sizmika në rreth është tepër aktive. Fuqia sizmike e hasur në 1920 ka arritur në magnitudë 5,8 dhe intensitet 9 ballë. Tërmete të tjera ka pasur dhe në vitet 1963, 1969 dhe 1978. Rrethi i Tepelenës ndodhet në zonën e klimës mesdhetare kodrinore e malore. Temperatura mesatare vjetore është 15.3 gradë celsius, ndërsa mesatarja vjetore e reshjeve është 1426 mm. Ujërat sipërfaqësore përfaqësohen nga ato të lumit Vjosa dhe të degëve të tij (Drino-Bençe-Luftinjë). Ujërat nëntokësore përfaqësohen nga burimet masive karstike si Uji i Ftohtë Tepelenë, Hormova, Lekel, Bença, Gurra në Progonat, Bambulli në Dukaj.

Duke qenë se Salaria është pjesë e këtij rajoni edhe Salaria merr karakteristikat e përmendura më lart.

Salaria për nga largësia me qendrën e bashkisë është afërsisht 16km, por terreni duke iu afruar qendres së fshatit bëhet tepër malor dhe i vështirë.

Rruga egzistuese që sot është e përdorshme është në një gjendje tepër të keqe, duke u bazuar me sipër terreni malor, kushtet klimatike kanë bërë që në këtë rrugë të mos vihet dore asnjë herë seriozisht, duke e lënë në një gjendje që banorët e zonës kanë vështirësi ta jashtëzakonisht në furnizim me ushqimore dhe lende të tjera të parë, por edhe në transportimin e njerzve në nevojë apo të semurë drejt spitaleve me të specializuara të Tepelenës apo dhe të Tiranës. Vështirësi këto që bëjnë jetën më të rëndë dhe me ndryshimet ligjore dhe reformat administrative-territoriale, ku shumë komuna u bënë pjesë të territoreve të bashkisë mendohet që kjo rrugë të rikonstruhet duke u bazuar në standartet Europiane ku në po punojmë të antarsohemi.

Qëllimi i këtij dokumenti është që të aprovohen konceptet e projektimit, zgjidhjet konstruktive dhe korridoret e mundshme, para se të fillohet me punimet e projektimit.

1.1 Rishikim i alternativave të propozuara (korridoret)

Katër alternativa kryesore janë analizuar dhe studiuar në projektin paraprak:

- **Alternative** Blu dhe e Kuqe— korridori malor;

Një pamje e përgjithshme në plan e alternativave paraqitet si më poshtë:

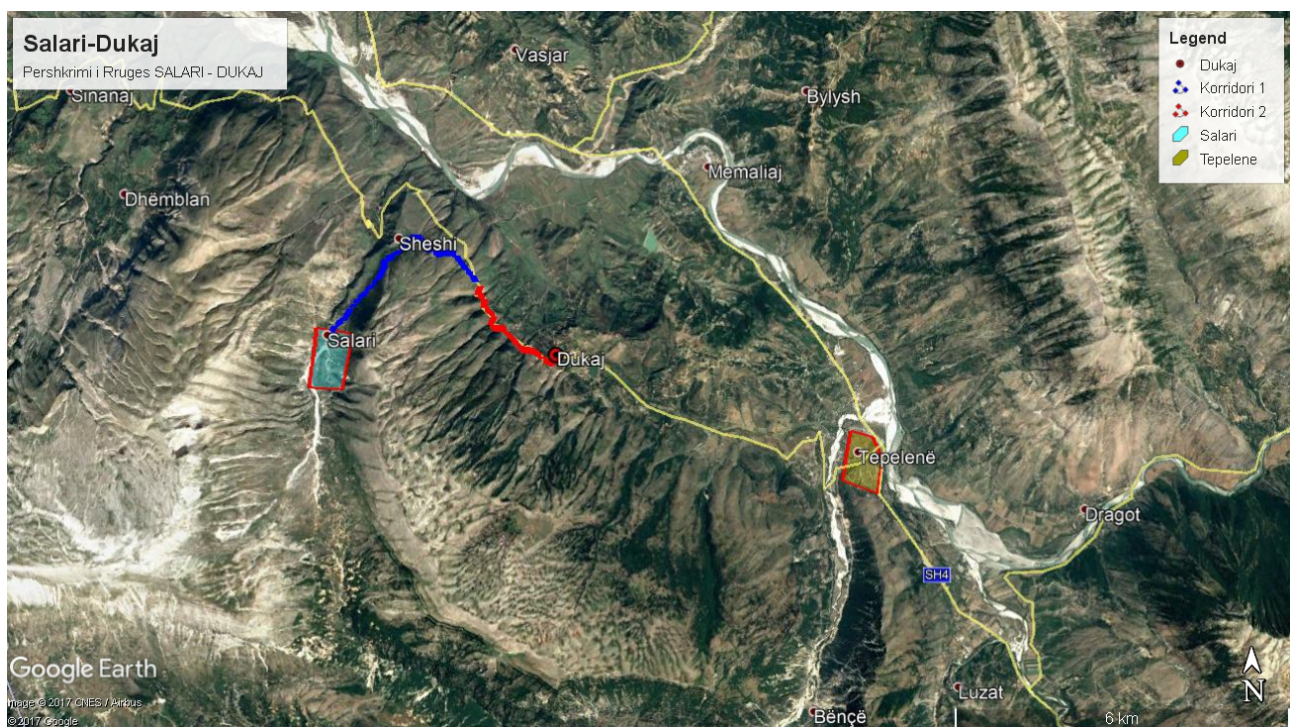


Figure 1 - pamje e përgjithshme e alternativës të propozuar

Linja e blu dhe e kuqe është rruga egzistuese e këtij korridori ku një pjesë e saj rreth 3km (linja e kuqe) do jete pjesë e rruges lidhese Tepelene-Vlore një nga rruget me te rendesishme te rajonit te jugut te shqiperise duke lidhur rajonet ne brendesi te territorit te shqiperise me bregun e detit Jon.



2 KRITERET E PROJEKTIMIT TË RRUGËVE

Kriteret e Projektimit të Rugëve që duhet të zbatohen për projektin janë sipas “

“Kushtet teknike te projektimit të rrugëve automobilistike KTP-No.22-2002”

2.1 Standardi i Rugëve në Shqipëri

Standardet aktuale të projektimit të rrugëve në Shqipëri janë specifikuar në “Kushtet teknike te projektimit të rrugëve automobilistike KTP-No.22-2002”. Ky dokument paraqet specifikimet teknike në lidhje me projektimin e rrugëve të reja dhe rikonstruksionin e rrjetit rrugor ekzistues të Republikës së Shqipërisë.

Seksioni tërthor standard i kësaj rruge do të jetë **Cat V, Class C3** me një **gjerësi karrexhate 3.50 m dhe bankina 0.50 m** në njerën anë dhe në anën tjetër me kanal në formë kunete. Intensiteti i trafikut pritët të jetë shumë i lehtë dhe nuk pritët asnjë mjet apo transport i veçantë.

Seksion Tërthor Karakteristik

Seksionet tërthore tip të rrugës janë paraqitur më poshtë:

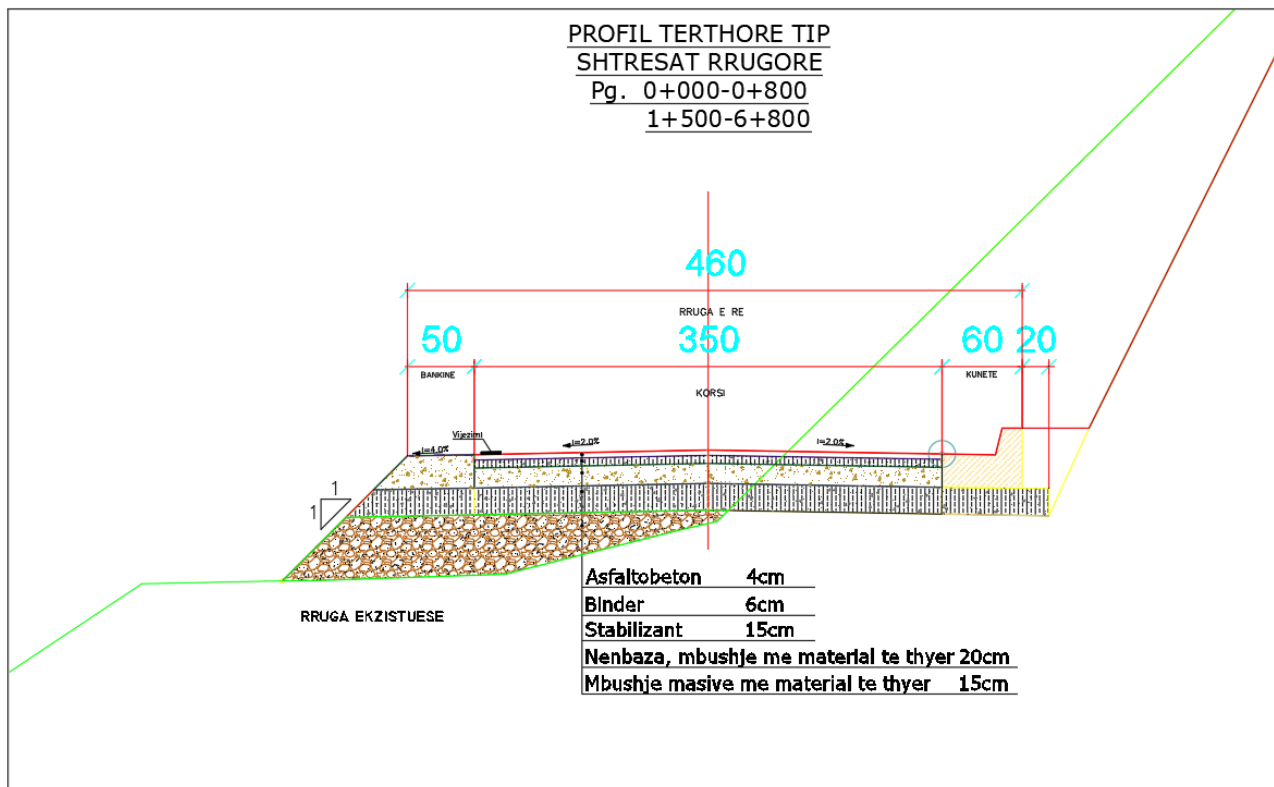




Figura 1 - Seksion Tërthor Tip ne vije te drejte në gërmim dhe mbushje.

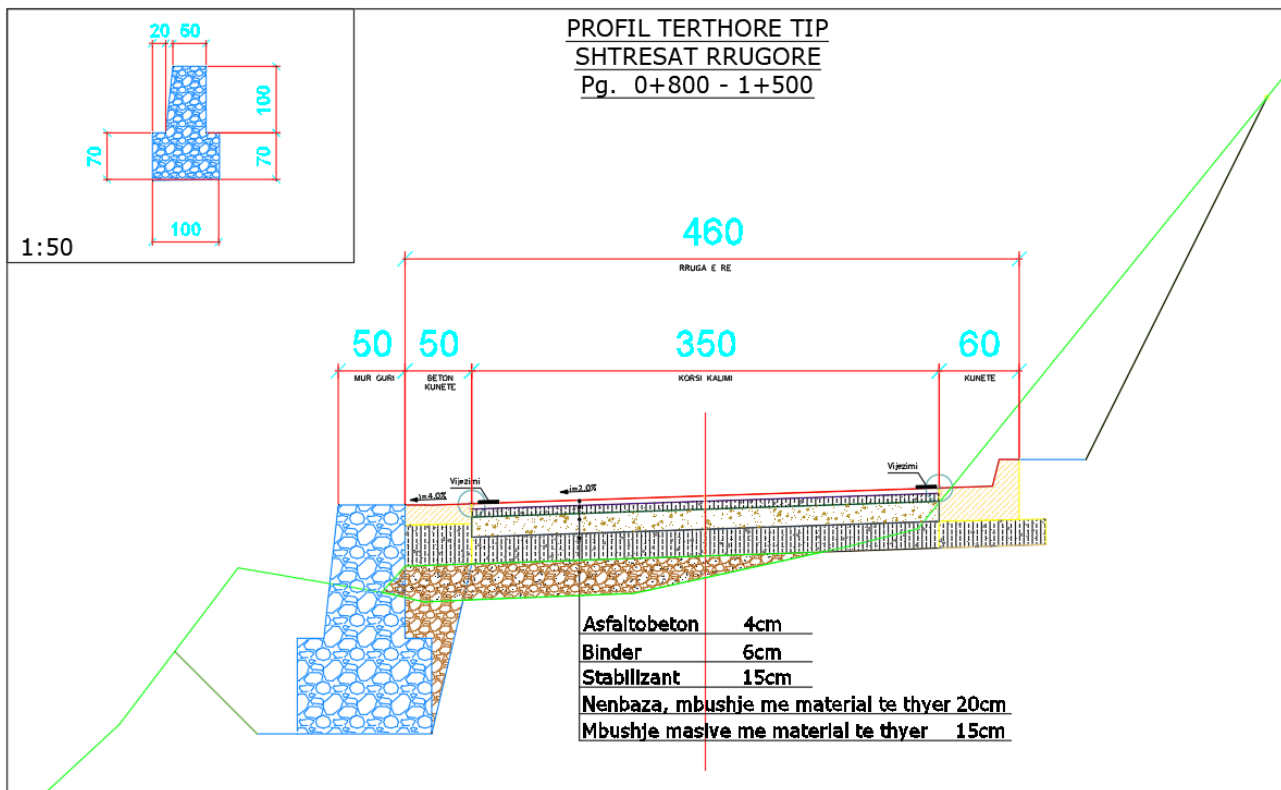


Figura 2 - Seksion Tërthor Tip ne vije te drejte në gërmim dhe mbushje me skarpata dhe mur mbajtës nga ana e majte.

Me karakteristikat e mëposhtme:

- Numri i korsive = 2;
- Gjerësia e korsisë = 2.2 m;
- Pjerrësia tërthore e korsisë = 2.0% (me dy pjerrësi)
- Gjerësia e bankinës = 0.60 m;
- Pjerrësia e bankinës = 4%

Bankinat nuk janë të asfaltuara.

Pjerrësia e skarpave ne mbushje: 3V:1H

Pjerrësia e gërmimit: 2V:1H deri në 3V:1H (në varësi të kushteve gjeologjike)

Barrierat e sigurisë janë parashikuar kur lartësia e mbushjes është më e madhe se 3.00 m ose në pikat kritike. Barrierat e sigurisë janë parashikuar përgjatë urave, mureve mbajtëse dhe tombinove.



Në seksionet në gjërmim, është parashikuar një kanal (tip kunetë) i paveshur 0.60 m (0.30 m i thellë me pjerrësi të brendshme 1:3) dhe pjerrësia mesatare do të jetë 1:1.

Shpejtësia e Projektimit

Shpejtësia e projektimit është shpejtësia maksimale me të cilën një mjet mund të udhëtojë i sigurtë në pjesën më të vështirë të rrugës, në një sipërfaqe të lagësht por të pastër, e cila përcakton parametrat teknikë të lejuar për rrugën (ose një pjese të saj).

Sipas KTP-Nr.22-2002, shpejtësia e projektimit është:

Kategoria e rrugës dhe simboli	Shpejtësia e projektimit në km/h		
	Terren fushor	Terren kodrinor	Terren malor
V-C ₃	40	30	25 (20)

Shpejtësia e projektimit do të jetë 25(20) ose më e mira e mundshme për të gjitha alternativat.

Shtrirja Horizontale (Planimetria)

Për kushte të ekuilibruara në projektimin e rrugës, gjithë elementët gjeometrikë duhet të përcaktohen në mënyrë që të sigurojnë një përdorim të sigurtë dhe të vazhdueshëm të rrugës në shpejtësinë e projektit. Prandaj, duhet të arrihet një marrëdhënie e përshtatshme ndërmjet shpejtësisë së projektimit dhe kurbave. Përveç kësaj, përgjatë zonës së kthesave duhet të përcaktohet nevoja për një mbingritje. Mbingritja është term i përgjithshëm i përdorur për të përshkruar pjerrësinë tërthore të sipërfaqes rrugore aplikuar për të ndihmuar kalimin e automjeteve në kthesat e rrugës pa pasur nevojë për të reduktuar shpejtësinë.

Së pari duhet të vlerësohen kufizimet praktike të masës së mbingritjes. Automjetet që udhëtojnë me shpejtësi më të vogël se ajo e projektimit nuk duhet të ndikohen negativisht nga masa e mbingritjes së aplikuar. Për këtë arsye, norma maksimale praktike e mbingritjes që do të përdoret është përcaktuar nga kodet. Për rrugën e projektit është marrë një mbingritje maksimale prej 7%.

Në varesi të mbingritjes maksimale dhe shpejtësisë së projektimit, rrezja minimale e kthesave, në aspektin e sigurisë dhe komfortit të shoferit, mund të përcaktohet nga formula:

$$R_{min} = \frac{V^2}{127 (f + j)}$$

Nga një këndvështrim tekniko-ekonomik, lejohet të përdoren rrezet minimale të kthesave sipas tabelës së mëposhtme:



Shpejtësia e projektit V_{II} në km/h	50	40	35	30	25
Rrezja më e vogël në "m" R_{min}	75	45	30	25	20

Rrezja më e vogël do të jetë 20 ose më e mira e mundshme për të gjitha alternativat.

Shtrirja vertikale (Profili Gjatësor)

Profili gjatësor përbëhet nga një seri pjerrësish (niveletash) të lidhura nga kurba parabolike vertikale. Ai përdoret për të përcaktuar kuotat e të gjitha elementeve.

Profili gjatësor i rrugës do të projektohet për të përmbushur standardet e kërkuara dhe për të minimizuar koston e punimeve të dherave.

Profili Gjatësor(Niveletat)

Rrugët duhet të projektohen për të siguruar një funksionim uniform në të gjithë gjatësinë. Shpejtësia e projektimit e zgjedhur sikurse përmendet më lart, është parametri përfaqësues nga i cili varen korrelacionet e karakteristikave të ndryshme gjeometrike të rrugës. Duke pasur parasysh relievin e zonës së projektit, pjerrësia gjatësore maksimale sipas standartit për projektin e rrugës mund të merret **12 %** sikurse specifikohet në *KTP-Nr.22-2002*.

Gjithsesi **në zona te veçanta të një terreni tejet të thyer**, pjerrësia gjatësore mund të arrijë vlera deri në **13% për një gjatësi që nuk i kalon 500 m** në mënyrë që të minimizohen punimet e dherave (germim mbushje) dhe kostot e ndërtimit.

Kurbat Vertikale

Kurbat Vertikale (të mysëta dhe të lugëta) në përgjithësi duhet të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

- Distancën e shikueshërisë të nevojshme për ndalim
- Komfortin e drejtuesit të automjetit
- Kontrollin e drenazhimit (ku është e aplikueshme)
- Pamjen estetike
- Aspektin Ekonomik



Forma gjeometrike e përdorur për kurbat vertikale është parabola, e cila ka vetinë që raporti i ndryshimit të pjerrësisë kundrejt gjatësisë është konstant. Për këtë arsye distanca e shikueshmërisë së një shoferi që po udhëton përgjatë një kurbe të mysët (konvekse) është konstante gjatë gjithë gjatësisë së kurbës.

Rrezja më e vogël e kurbës vertikale të mysët (konvekse) përcaktohet në bazë të formulës:

$$R_{\min}^{\text{conv}} = 0.25 L_2^2$$

ku: L_2 – distanca e shikueshmërisë e ndalimit.

Rrezja më e vogël e kurbës së lugët (konkave) përcaktohet në bazë të formulës:

$$R_{\min}^{\text{conc}} = 2/3 R^{\text{conv}} \quad \text{ku:} \quad R^{\text{conc}} - \text{rrezja e kurbës së lugët të mëpasme (konkave)}$$
$$R^{\text{conv}} - \text{rrezja e kurbës konvekse (e mysët)}$$

3 KONKLUSIONE

Ky Raport i Projektit është përgatitur për të nënvizuar:

- Panoramën e alternativave të mundshme (korridoreve).
- Kriteret dhe Standardet e zgjedhura për projektimin;