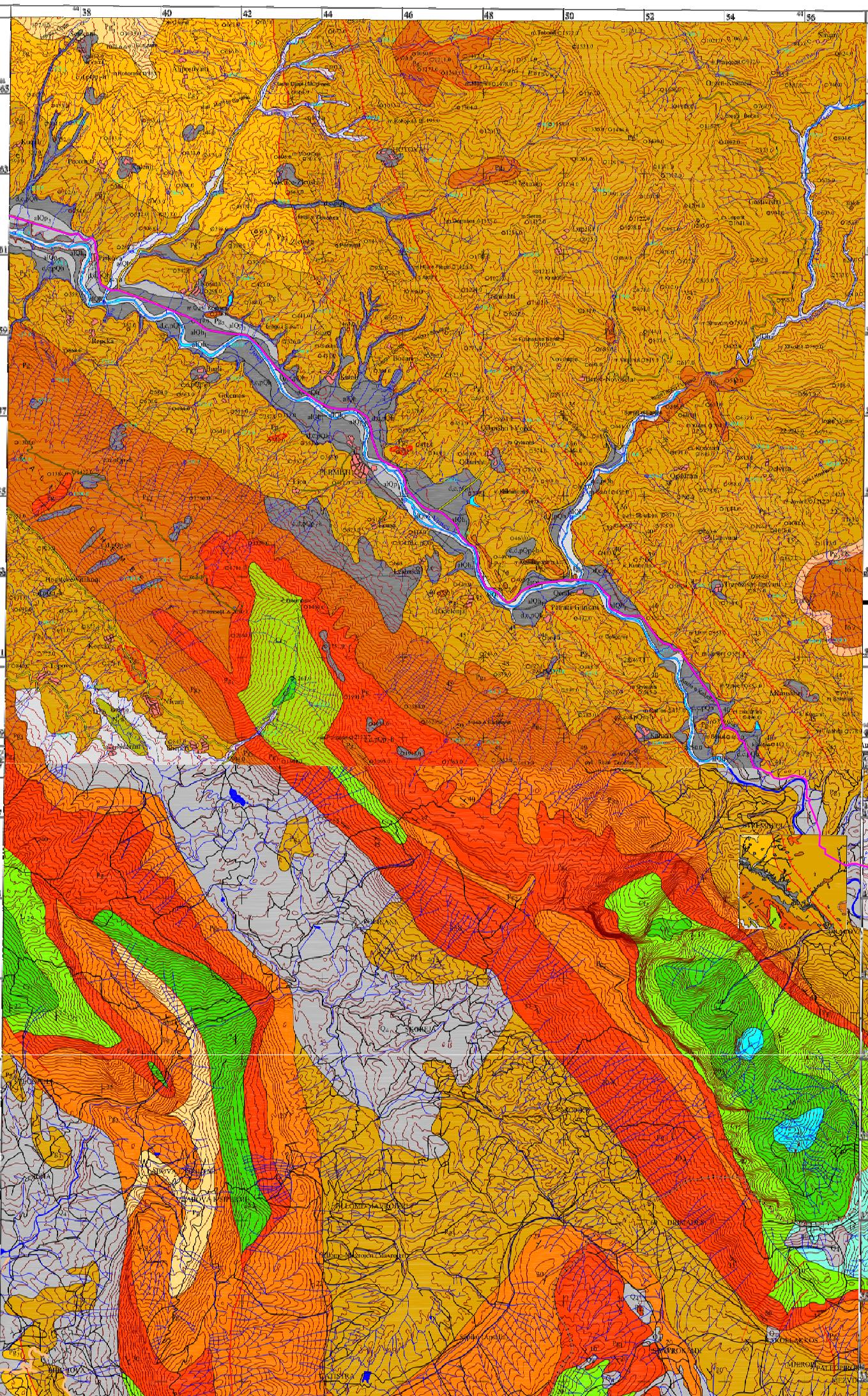
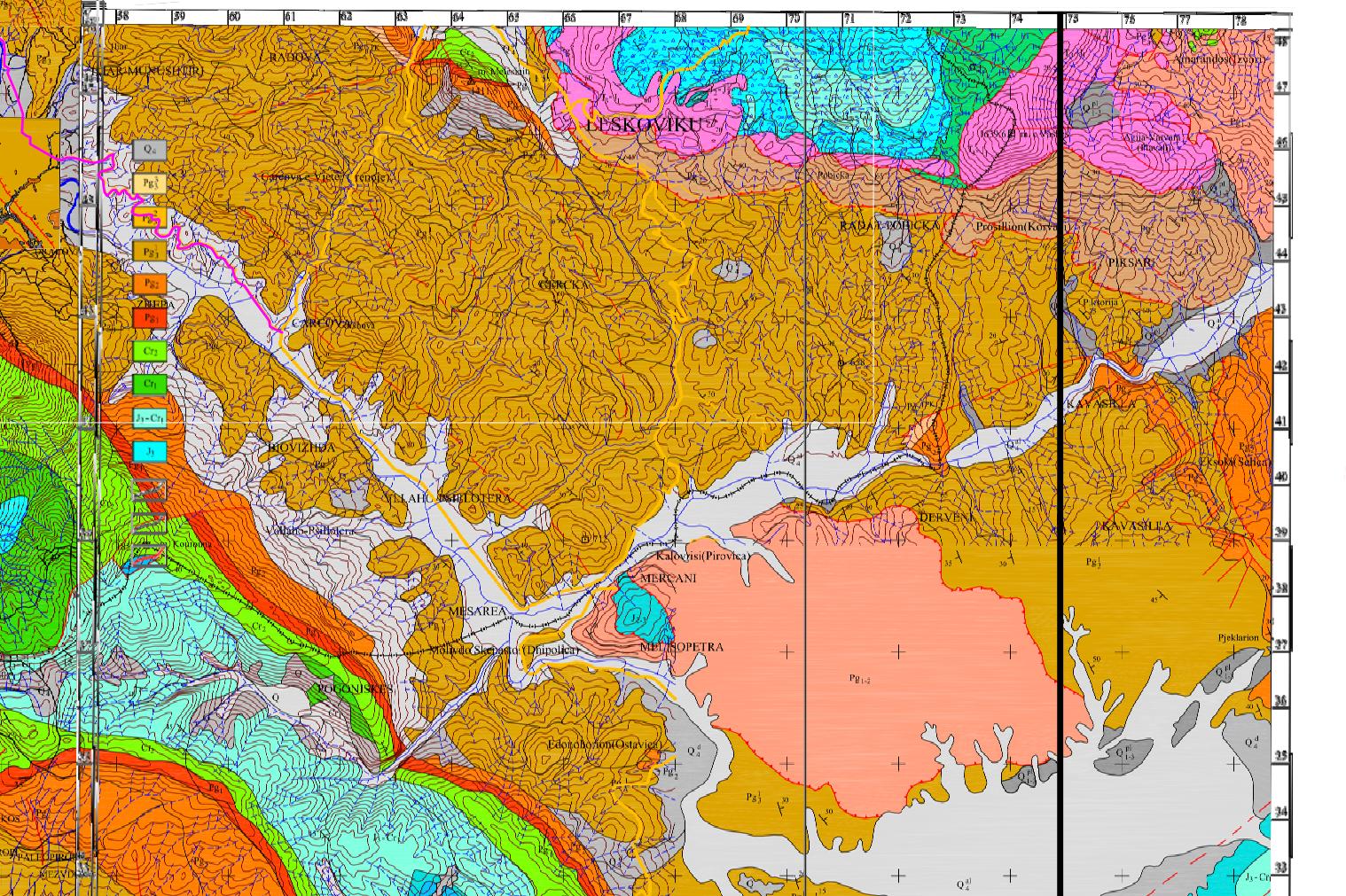


HARTA GJEOLLOGJKE PERGJATE RRUGES PERMET-ÇARSHOVE



Legjenda

- alQh₂ Depozitime te shtratit te lumbit perbehen nga suargjila, surera, rera dhe zhavore. Jane pak deri mesatarisht te ngjeshura
- alQh₁ Depozitime te vjetra aluviale, perbehen nga suargjila, surera, rera, zhavore dhe konglomerate. Jane te ngjeshura. Perfaqesojne terracen I
- alQp₃ Depozitime te vjetra aluviale, perbehen nga suargjila, surera, rera, zhavore dhe konglomerate. Jane shume te ngjeshura Perfaqesojne terracen II
- cdOp₋₁ Depozitime te fundit te shpateve ne dy anet e lugines se Vjoses, perbehen nga suargjila zhavorore, surera dhe zhavore
- Pg₃ Oligocen i poshtem, nderthurje argjilitesh, alevrolite dhe ranore
- Pg₂ Eoceni gelqerore me shtresa stralli, jane me çarje te forte
- Cr₂ Cretaku i Siperim, gelqerore, te forte me çarje
- Kufi moshor
- Shkeputje tektonike
- Rreshqitje dhe biloqe gravitative
- Rruga Permet-Çarshove



GEO - DHAME

JV

GEOENG

GJEOLLOGJI – INXHINIERIKE, GJEOTEKNIKE, HIDROGJEOLLOGJI

Rr: "Brigada 8" Pall. 8/1, shk. 1/11, Tel: 00 355 4 242 531, Mobil: 068 20 16667,

E-mail: geo_dhame@yahoo.co.uk

TIRANE

Autoret:

Dr. Lili DHAME



GJEOTEKNIKE - HIDROGJEOLLOGJI
GEO - DHAME
TEL: 04 242 531
Tirana - Albania

Ing.Ledian LIMANI

RAPORT **GJEOLGO - INXHINIERIK**

MBI KUSHTET GJEOLGO INXHINIERIKE TE RRUGES
PERMET - ÇARSHOVE

Porositës: S.D.C sh.p.k



Tiranë, Gusht 2020

RAPORT MBI KUSHTET GJEOLOGO-INXHINIERIKE TE RRUGES

PERMET - ÇARSHOVE

(PROJEKTI IDE PARAPRAKE)

Per vleresimin gjeologo-inxhinierik te rruges Permet Carshove per fazen e projekt idese paraprake, ne muajin Gusht 2020 ,u kryen rikonjucionet inxhinierike ne terren se bashku me stafin projektues te Studios S D C sh.p.k. Tirane.

Gjate punes ne terren u percaktuan pozicionet e demtuara dhe problematike ne gjithe gjatesine e rruges dhe u be klasifikimi I tyre.

Demtimet e rruges jane kryesisht cedime te pjeses se jashtme te saj, me shume ne terren kodrinor, edhe brenda mureve mbajtese.

U konstatuan edhe disa segmente me rreshqitje active nga ana e jashtme e trasese te rruges.

Gjithashtu u evidentuan edhe disa pjese te skarpateve te larta me erozion siperfaqsor dhe me prurje materiali ne rruge,gjate rreshjeve intensive.

Relacioni gjeologo-inxhinierik ka permbytje si me poshte:

I. VLERESIME TE PERGJITHESHME

- I.1- Pozicioni ,relievi**
- I.2 –Gjeomorfologjia,gjeologjia**
- I.3- Hidrogjeologjia**
- I.4 –Sizmiciteti**

II. KUSHTET GJEOLOGO INXHINIERIKE

- II.1- Vleresime per cedimet ne trasene e rruges**
- II.2 -Vleresime per zonat me rreshqitje aktive**
- II.3 – Vleresime per zonat me erozin siperfaqsor**
- II.4 – Segmente te rruges me rrezime murresh mbajtese**
- II.5 –Planimetria gjeologoinxhinierike e rruges**

III. KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

I .VLERESIME TE PERGJITHESHME

I.1- Pozicioni,relievi

Rugua Permet Carshove pershkoni shpatin e djathë verilindor te lugines se lumenit Vjosa.

Relievi eshte eshte kryesisht fushor per gjate teracave aluviale te lugines se lumenit Vjosa ,dhe pjeserishrt ne shpate kodrinore.

Trualli I rruges eshte terresisht ne formacion rrenjesor flishor me moshe gjeologjike Oligocen (Pg3).

I.2 – Gjeomorfologjia, gjeologjia

Trualli I rruges Permet Carshove, nga pikpamja gjeomorfologjike, pershkoni kryesisht makroforma erozionale aluviale te shpatit te djathë te lumenit Vjosa.

Nga pikpamja gjeologjike trualli I rruges perbehet kryesisht nga ndershtresa flishore te perbera nga alevrolite, ranore dhe me pak conglomerate.Mosha gjeologjike e shtresave flishore eshte Paleogjenike (oligoceni Pg3).

Ne terrenin fushor teracor,ndeshen mbulesa metrike aluviale me perberje zhavorore pjeserisht te cimentuara.Aluvionet jane me fraksione te trasha deri poplore.

Ndersa shtresat flishore jane me shkalle te mesme deri te larte litifikimi dhe klasifikohen si formacione gjysem shkembore(Semi rock).

I.3 – Hidrogeologjia

Shtresat flishore klasifikohen si formacione me kapacetet te ulet ujembajtes. Ujrat nentoksore ne shtresat flishore jane per gjithesisht ne thellesi mesatare deri te madhe te pasqyresstatike.

Ne mbulesat deluvialo-koluviale dhe ne aluvionet teracore ndeshen nivele te ceketa te ujrave me kapacetet mesatar ujedhenes.

Ujrat nentoksore te cekta nuk kane ndikim te dukshem ne kushtet gjeologo-inxhinierike te trasese se rruges, kjo vlen ne rast se fonksionojne kanalat dhe tombinot shkarkuese te ujrave te rreshjeve ne te gjithe gjatesine e trasese.

I.4 – Sizmiciteti

Ne baze te rajonizimit sizmik te Shqiperise (viti 1980), zona Permet Carshove eshte me intensitet te lekundjeve sizmike 7 balle (MKS-1964).

Trualli i rruges klasifikohet I kategorise se dyte me koeficent te intensitetit sizmik K E = 0,11.

II.- KUSHTET GJEOLGO-INXHINIERIKE

Rruja Permet – Carshove eshte per gjithesish ne kushte te mira gjeologo-inxhinierike te truallit.Rruja pershkoni shpatin e djathte veriulindor te lugines se lumi Vjose.

Ne terrenin fushor tarracor me depozitime aluviale pjeserisht te cimentuar, nuk ka probleme dhe fenomene per tu evidentuar.Ne kete zone verehen demtime te pjeseshme ne shtresat e rruges ekzistuese per arsyte te trajtimit te dobet te tyre ne kohen kur eshte ndertuar rruja.

Problematika kryesore ne aksin rrugor ekzistues verehen ne segmentin km.19-km25, si cedimet e shpeshta ne trupin e rruges, rreshqitjet aktive ne pjeset e jashtme te saj , disa skarpata me erozion siperfaqsor qe sjellim material te shumte argilo-copzor ne trupin e rruges,gjate periudhes me rreshje si dhe disa mure mbajtese te shembura.

II.1-Vleresime per cedimet ne trasene e rruges

Cedimet ne trasene e rruges jane per gjithesish nga ana e jashtme e saj dhe me shume ne terrene te pjerreta. Keto cedime jane krijuar ne kohe te gjate shfrytezimi te rruges.Mendojme se ne kete rruge nuk ka patur punime mirembajtje te mjaftueshme.

Cedimet kane ndodhur kryesisht ne pjeset me mbushje te trasese dhe te mbrojtur me mure mbajtese .Keto mbushje nuk jane trajtuar me ngjeshje te plote ne Kohen e ndertimit ose zgjerimit te trasese me mure dhe per rrjedhoje kane pesuar ulje (cedime) te diferencaj me pjesen tjeter te rruges.Edhe materiali mbushes ne trupin e rruges (ne pjeset me cedime) me sa duket nuk ka qene I pershatashem, mund te jete perdorur materiali I germuar per zgjerimin e trasese se rruges.

Keto konkluzione dalin edhe per faktin se muret mbajtese ne per gjithesi nuk kane deformime dhe jane te pademtuar.

Cedime te rruges ka edhe ne segmente te pambrojtura me mure mbajtese ,te cilat duhen trajtuar ne kete projekt.

Segmente te rruges te demtuara me cedime me te dukshme jane si me poshte :

Ne segmentin rrugor Km.0+000 – km. 18+000

- Ne km 10+600,km 15+300-km 15+600,

Ne segmentin rrugor Km. 18+000 – Km. 24+400

- km 18+688, km 19+043,Km.19+694,km.19+797,km.19+834 km 20+100 (mur I shembur),km20+330 (muri shembur),km. 20+900 deri21+220 (jane cedime te shpeshta),km 21+350 -km 21+420, 22+216,km 22+420, km22+660, km 22+780,

km 22+870, km 22+950, km 23+070, km 23+140, km 23+350, km 23+460, km 23+550, km 23+760, km 23+887, km 23+930, km 24+000 – km. 24+060 (rreshkitje), km 24+360.

Autoret sugjerojne qe demtimet e trupit te rruges me cedime te trajtohen me germime dhe me rimbushje me material te granular cakellor ose zhavoror.

II.2 Vleresime per segmentet e rruges me rreshqitje aktive.

Gjate rikonjucionit gjeologo inxhinierik ne rrugen Permet – Carshove jane konstatuar disa rreshqitje aktive nga ana e jashtme e rruges. Planet e rreshqitjes kane aktivizuar deri gjysmen e traseze ekzistuese, ndersa gjysma tjeter eshte e pademtuar ose jashte pjeses rreshqitese, kjo pjese e pademtuar perballon trafikun e rruges me nje kalim ose me ngushtim te detyruar te rruges.

Jane evidentuar dy rreshqitje te natyres se siperpermendur qe jane me problematike, ajo ne km. 20+330 dhe ne km. 24+00 – km. 24 +090. Autoret sugjerojne qe keto dy rreshqitje te kalohen me devijim – zgjerimin e traseze ne anen e skarpates.



Foto : Rreshqitje e rruges ne km 20+330



Foto : Rreshqitje e rruges ne km 24+000 deri 24+090

Ndersa rreshqitjet e tjera ne km 10+320-10+410,km18+640-18+700 dhe ne km19+910 , jane me ulje te theksuara te trasese se rruges dhe mund te klasifikohen edhe si cedime te medha.



Foto : Rreshqitje e rruges ne km 10+320



Foto Rreshqitja km. 18+640



Foto Rreshqitja Km. 19+910

Autoret sugjerojne qe demtimet e rruges nga keto rreshqitje te kalohen me trajtimin e ri te bazes dhe shtresave asfaltike te rruges.

II.3 Vleresime per skarpatat e larta dhe me erozion siperfaqesor.

Skarpatat e larta dhe skarpata te tjera ne shtresat flishore me erozion siperfaqesor jane problematike per perdoruesit e rruges ne periudha me rreshje, pasi sjellin material te ngurta ne rruge , ndonjehere duke zene me shume se gjysmen e saj (sipas te thenave te banoreve).Ne gjithe aksin e rruges Permet Carshove nuk ka mure pritese, kjo eshte mangesi ne vite nga mirembajtja e dobet e saj.

Ne keto rrethana duhen masa shtese per mbrojtjen e rruges nga prurjet erozionale siperfaqesore te skarpatave te larta.

Segmente me erozion te theksuar dhe me pjerresi te madhe te skarpates jane ne km 2+940 deri km 3+720, km.10+290-km10+500 se dhe ne km 15+250 deri km 16+160 etj, ku pjerresia ne disa pjese eshte shume e madhe deri ne 60-70 grade.

Autoret sugjerojne mbrojtje te rruges ne keto raste me ndertimin e mureve pritese, lartesia e tyre te varet nga lartesia e skarpatave.Ne rast se ka mundesi financiare ,keto skarpata mund te trajtohen edhe me veshje mbrojtese ne te gjithe siperfaqen e tyre.

II.- 4 Segmente te rruges me rezime te mureve mbajtese

Jane verejtur edhe rezime te ralla te mureve mbajtese ne anet e poshtme te rruges ne zona me cedime dhe ne zonat me rreshqitje, si ne km 20+090,km 20+330 dhe ne segmentin rreshqites km.24+010 –km. 24+090.

Keto mure jane ndertuar me mangesi ne themelet e tyre dhe pa parashikuar plotesisht presionet tangenciale.Keto segmente te rruges mund te kalohen me germime duke zhvendosur aksin e rruges nga ana e skarpatave.

IV. –KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

-Autoret vleresojne qe cedimet anesore te rruges ne segmentin km.19-km.25, jane si rrjedhoje e disa mangesive te trajtimeve inxhinierike qe ne fazen e ndertimit te saj.

- Ne keto segmente traseja e rruges nuk eshte plotesisht mbi shtresat flishore ose mbi shtresat e tjera te mbulesave eluvialo-deluviale te parashikuara.Traseja e rruges eshte ndertuar edhe mbi mbushje anesore te patrajtura plotesisht me teknollogji ngjesheze.

-Pergjate rruges jane konstatuar dhe demtime (shembje) te mureve mbajtese ekzistuese. Keto mure jane ndertuar me mangesi ne themele dhe pa parashikuar presionet tangenciale.Keto segmente te rruges mund te kalohen me germime duke zhvendosur aksin e rruges nga ana e skarpatave.

- Gjithashtu autoret konstatojne se ne kete rruge ka patur mangesi te theksuara te mirembajtjes.Kanalizimet anesore jo funksionale dhe bllokime te tombinove nder vite jane bere shkak per demtimin e kesaj rruge ne per gjithesi, dhe ne segmente te vecante qe trajtohenne kete relacion.

- Sugjerojme qe ne funksion te mundesive ekonomike, te trajtohet rruga me kanalizime,tombino,mure mbajtese dhe pritese ,si dhe trajtime te skarpatave te larta kunder erozionit siperfaqesor te tyre.

- Meqenese cedimet ne rruge ne segmentin km.19-km.25 jane te shpeshta dhe me siperfaqe te medha, sygjerojme qe ne gjysmen e rruges, krahу I djathte, shtresat rrugore te perforcohen deri ne shtresat baze. Trajtimi vetem i gjysmes se rruges ne kete menyre do te krijonte diferenca ne sjelljen e trupit te rruges ndaj ngarkesave te levizeshme, prandaj sugjerojme, qe per te ekuilibruar keto presione, te trajtohen edhe shtresat rrugore te gjysmes se majte te rruges, sigurisht jo ne nivelin e krahut te djathte, duke skarifikuar asfaltin egzistues dhe ndertuar shtresen e bazes granulare e pastaj shtresat asfaltike te reja. Kjo te realizohet ne te gjithe gjatesine e ketij segmenti rrugor.