



RELACION TEKNIK

PROJEKT ZBATIMI

OBJEKTI: “RIKONSTRUKSION I RRUGËS PIQERAS–SHKALLË”.

Porositës: Bashkia Himarë

Viti: 2026

Faza: Projekt Zbatimi

1. TË PËRGJITHSHME

Qëllimi i projektit është rikonstruksioni dhe përmirësimi i kushteve të lëvizjes në aksin rrugor Piqeras–Shkallë, duke parashikuar një konstruksion rrugor të përshtatshëm për kushtet e terrenit dhe trafikun e pritshëm, përmirësimin e drenazhimit të ujërave të shiut, realizimin e elementeve të sigurisë rrugore dhe ndërhyrjet e nevojshme në zona ku rruga kërkon vepra mbajtëse apo kalime të ujërave.

Zgjidhja teknike është zhvilluar mbi bazën e profileve tip të projektit, të cilat përcaktojnë mënyrën e trajtimit të rrugës në funksion të progresivave përkatëse.

2. OBJEKTI I NDËRHYRJES

Objekti i ndërhyrjes përfshin rikonstruksionin e aksit rrugor Piqeras–Shkallë, duke trajtuar në mënyrë të diferencuar segmentet e rrugës sipas kushteve të terrenit dhe konfigurimit të seksionit rrugor.

Sipas dokumentacionit grafik, aksi është trajtuar me **9 profile tip**, të cilat aplikohen në progresiva të ndryshme përgjatë gjatësisë së rrugës. Profilet përcaktojnë elementët kryesorë të seksionit rrugor, përfshirë korsinë e kalimit, bankinat, kunetat dhe shtresat e konstruksionit rrugor.

3. PROFILET TIP

Në projekt janë parashikuar nëntë profile tip, të cilat aplikohen sipas progresivave të mëposhtme:

PROFIL TIP 1

Aplikohet në segmentet:

- Prog. 0+000.00 – 0+042.00
- Prog. 0+989.00 – 1+000.00
- Prog. 1+055.00 – 1+119.00
- Prog. 1+943.00 – 1+953.00

Në këtë profil parashikohet seksioni rrugor me elementët përkatës të bankinës, korsisë së kalimit dhe kunetës me shtresë betoni C16/20.

PROFIL TIP 2

Aplikohet në:

- Prog. 0+042.00 – 0+168.00
- Prog. 0+698.00 – 0+989.00

PROFIL TIP 3

Aplikohet në:

- Prog. 0+168.00 – 0+580.00
- Prog. 1+953.00 – 1+996.00
- Prog. 2+275.00 – 2+325.00

PROFIL TIP 4

Aplikohet në:

- Prog. 0+580.00 – 0+698.00
- Prog. 1+818.00 – 1+943.00
- Prog. 2+325.00 – 2+405.00

PROFIL TIP 5

Aplikohet në:

- Prog. 1+000.00 – 1+055.00

PROFIL TIP 6

Aplikohet në:

- Prog. 1+119.00 – 1+254.00

PROFIL TIP 7

Aplikohet në:

- Prog. 1+430.00 – 1+818.00

PROFIL TIP 8

Aplikohet në:

- Prog. 1+254.00 – 1+430.00

PROFIL TIP 9

Aplikohet në:

- Prog. 1+996.00 – 2+275.00
- Prog. 2+405.00 – 2+730.00

4. SHITESAT RRUGORE

Për të gjitha profilet tip të paraqitura në dokumentacionin grafik është parashikuar i njëjti paketim bazë i konstruksionit rrugor.

Nga lart-poshtë, shtresat janë:

1. **Asfaltobeton – 4 cm**
2. **Binder – 6 cm**
3. **Stabilizant – 10 cm**
4. **Cakëll – 20 cm**
5. **Cakëll – 20 cm**

Trashësia totale e paketës së shtresave rrugore rezulton **60 cm**. Këto shtresa janë të përcaktuara në mënyrë të njëjtë në profilet tip 1 deri në 9.

Shtresat do të realizohen mbi bazamentin e përgatitur dhe të ngjeshur, duke respektuar kërkesat teknike për materialet, lagështinë optimale dhe shkallën e ngjeshjes.

4.1. Asfaltobetoni

Shtresa përfundimtare e veshjes së rrugës do të realizohet me asfaltobeton me trashësi **4 cm**.

Kjo shtresë do të sigurojë sipërfaqen përfundimtare të lëvizjes, rregullsinë e saj dhe kushtet e nevojshme për sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të rrugës.

4.2. Binderi

Nën shtresën e asfaltobetonit parashikohet shtresë binderi me trashësi **6 cm**.

Binderi shërben si shtresë lidhëse dhe kontribuon në shpërndarjen e ngarkesave të trafikut drejt shtresave të poshtme.

4.3. Stabilizanti

Në konstruksion është parashikuar shtresë stabilizanti me trashësi **10 cm**.

Stabilizanti duhet të realizohet me material të përshtatshëm dhe të ngjeshet në mënyrë të kontrolluar për të siguruar një bazë të qëndrueshme për shtresat e sipërme.

4.4. Shtresat e cakëllit

Në pjesën e poshtme të konstruksionit janë parashikuar dy shtresa cakëlli, secila me trashësi **20 cm**.

Shtresat do të vendosen në mënyrë të njëpasnjëshme dhe do të ngjeshen përpara vendosjes së shtresës pasardhëse.

5. BANKINAT DHE KUNETAT

Në profilet tip janë evidentuar elementët anësorë të seksionit rrugor, përfshirë **bankinën** dhe **kunetën me shtresë betoni C16/20**.

Kunetat do të shërbejnë për mbledhjen dhe përcjelljen e ujërave sipërfaqësore përgjatë aksit të rrugës, duke kufizuar depërtimin e ujërave në trupin e rrugës dhe duke rritur jetëgjatësinë e konstruksionit.

Shtresa e betonit të kunetave do të realizohet me beton të klasës **C16/20**, sipas detajit përkatës të projektit.

6. DRENAZHIMI DHE TOMBINO

Një element i rëndësishëm i projektit është menaxhimi i ujërave të shiut dhe kalimi i tyre në pikat ku rruga ndërpritet nga rrjedhje natyrore.

Në dokumentacionin e projektit janë paraqitur detaje tip për realizimin e tombinove, duke përshtatur pusetat dhe portalet e hyrje-daljes sipas konfigurimit të terrenit dhe pozicionit të tombinos.

Detajet tip aplikohen për rastet e vendosjes së tombinove në varësi të gjerësisë së rrugës. Në rastet kur tombinoja vendoset e inklinuar ndaj aksit të rrugës, puseta dhe portali i daljes përshtaten sipas kushteve konkrete të vendit.

Portalet në hyrje dhe dalje, si dhe veshja e tubacionit, parashikohen të realizohen me **beton C16/20**.

Në funksion të dimensionimit dhe pozicionimit të tyre, tombinot duhet të zbatohen sipas planimetrisë, profileve gjatësore dhe tërthore dhe detajeve konstruktive të projektit.

7. MURET PRITES DHE MBAJTES

Në zona të caktuara të aksit rrugor janë parashikuar vepra mbështetëse për sigurimin e trupit të rrugës dhe stabilitetin e skarpatave.

Dokumentacioni grafik përfshin **tre detaje tip të mureve**, të emërtuara A1, A2 dhe A3. Muret do të realizohen sipas dimensioneve, armaturës dhe detajeve konstruktive të paraqitura në fletët përkatëse të projektit. Përmasat dhe konfigurimi i tyre ndryshojnë sipas kushteve të terrenit dhe lartësisë së nevojshme të mbajtjes.

Gjatë zbatimit duhet të respektohen me rigorozitet dimensionet, klasat e materialeve, pozicionimi i armaturës dhe detajet e ankorimit të përcaktuara në projekt.

8. SINJALISTIKA RRUGORE

Për garantimin e sigurisë së përdoruesve të rrugës, projekti përfshin edhe detajet e sinjalistikës rrugore.

Në dokumentacion janë paraqitur shenja të ndryshme të sinjalistikës, ndër të tjera:

- shenja kufizimi shpejtësie;
- ndalim parakalimi;
- fundi i kufizimit të shpejtësisë;
- vendkalim këmbësorësh;
- shenja rreziku;
- shenja përparësie;
- sinjale drejtimi;
- shenja për kthesa dhe kryqëzime.

Dimensionet e shenjave, mënyra e realizimit dhe vendosjes së tyre do të jenë në përputhje me detajet grafike të projektit.

Sipas shënimeve teknike të projektit, shenjat rrugore duhet të përputhen, për nga forma, madhësia, ngjyra dhe reflektiviteti, me kërkesat e **Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë**.

Materiali praparefektiv duhet të ketë jetëgjatësi të përcaktuar në projekt për klasën përkatëse, ndërsa simbolet duhet të realizohen me bojë të përshtatshme për ruajtjen e karakteristikave praparefektive.

9. ELEMENTET E SIGURISË RRUGORE

Në zonat ku kushtet e terrenit, pjerrësia e skarpave apo konfigurimi i rrugës e bëjnë të nevojshme, do të parashikohen elemente mbrojtëse sipas dokumentacionit të projektit.

Në detajet teknike është përcaktuar se **guard-raili** do të aplikohet në rastet kur ai është parashikuar në fletët e tjera të projektit, përfshirë planimetrinë dhe profilet tërthore.

Vendosja e këtyre elementeve do të kryhet në përputhje me pozicionet e përcaktuara në projekt dhe me kushtet konkrete të terrenit.

10. KËRKESA PËR ZBATIMIN E PUNIMEVE

Punimet e rikonstruksionit të rrugës do të realizohen në mënyrë të organizuar dhe sipas një radhe teknologjike të përshtatshme.

Në mënyrë të përgjithshme, procesi i punimeve do të përfshijë:

1. Organizimin dhe piketimin e kantierit;
2. Përcaktimin e aksit dhe kuotave të projektit;
3. Përgatitjen e trupit të rrugës;
4. Punimet e gërmimit dhe sistemimit të terrenit;
5. Realizimin e veprave të drenazhimit dhe tombinove;
6. Realizimin e mureve mbajtëse sipas detajeve;
7. Përgatitjen dhe ngjeshjen e bazamentit;
8. Vendosjen e shtresave të cakëllit;
9. Realizimin e shtresës së stabilizantit;
10. Realizimin e shtresës së binderit;
11. Shtrimin e asfaltobetonit;
12. Realizimin e bankinave dhe kunetave;
13. Vendosjen e sinjalistikës rrugore;
14. Realizimin e elementeve të tjera të sigurisë rrugore;
15. Pastrimin dhe sistemimin përfundimtar të zonës së ndërhyrjes.

Çdo shtresë e konstruksionit rrugor duhet të kontrollohet për trashësinë, kuotën, nivelimin dhe ngjeshjen përpara vijimit me shtresën pasardhëse.

11. KONTROLLI I CILËSISË

Materialet e përdorura në ndërtimin e rrugës duhet të jenë të përshtatshme për përdorimin e parashikuar dhe të plotësojnë kërkesat teknike të projektit.

Gjatë zbatimit duhet të kryhen kontrolle për:

- cilësinë e materialeve të shtresave rrugore;
- granulometrinë e materialeve;
- trashësinë e shtresave;
- nivelimin dhe kuotat;
- shkallën e ngjeshjes;
- cilësinë e betonit;
- cilësinë e asfaltobetonit dhe binderit;
- realizimin korrekt të drenazhimit;
- pozicionimin e sinjalistikës;
- përputhjen e punimeve me projektin e zbatimit.

Çdo ndryshim nga zgjidhja e projektuar duhet të bëhet vetëm pas verifikimit teknik dhe miratimit nga strukturat përgjegjëse të projektit.

12. PËRFUNDIME

Projekti i rikonstruksionit të rrugës **Piqeras–Shkallë** parashikon trajtimin e aksit rrugor në një gjatësi **2.8 km**, duke përdorur profile tip të ndryshme në varësi të progresivës dhe konfigurimit të rrugës.

Zgjidhja kryesore e konstruksionit rrugor përbëhet nga:

- 4 cm asfaltobeton;
- 6 cm binder;
- 10 cm stabilizant;
- 20 cm cakëll;
- 20 cm cakëll.

Pra, konstruksioni rrugor ka trashësi totale **60 cm**.

Në kuadër të projektit janë trajtuar gjithashtu elementet e drenazhimit, tombinot, veprat mbështetëse dhe sinjalistika rrugore, me qëllim sigurimin e funksionalitetit, qëndrueshmërisë dhe sigurisë së aksit rrugor.

Zbatimi i punimeve duhet të kryhet në përputhje të plotë me projektin e zbatimit, profilet tip, detajet konstruktive dhe sinjalistike, si dhe me kërkesat teknike përkatëse.

Në përfundim të punimeve, aksi rrugor duhet të paraqesë një konstruksion të qëndrueshëm, të drenazhuar dhe të sigurt për përdoruesit, duke garantuar funksionimin normal të rrugës dhe jetëgjatësinë e investimit.

HARTOI:

B.O.E. “HYDRO-ENG CONSULTING” sh.p.k
& “ENGINEERING CONSULTING GROUP” sh.p.k
& “SIRE-ALB” sh.p.k

INVESTIRORI: BASHKIA HIMARË