



RAPORTI TEKNIK

“Rikonstruktion i rrugëve në Njësinë Administrative Katund i Ri”

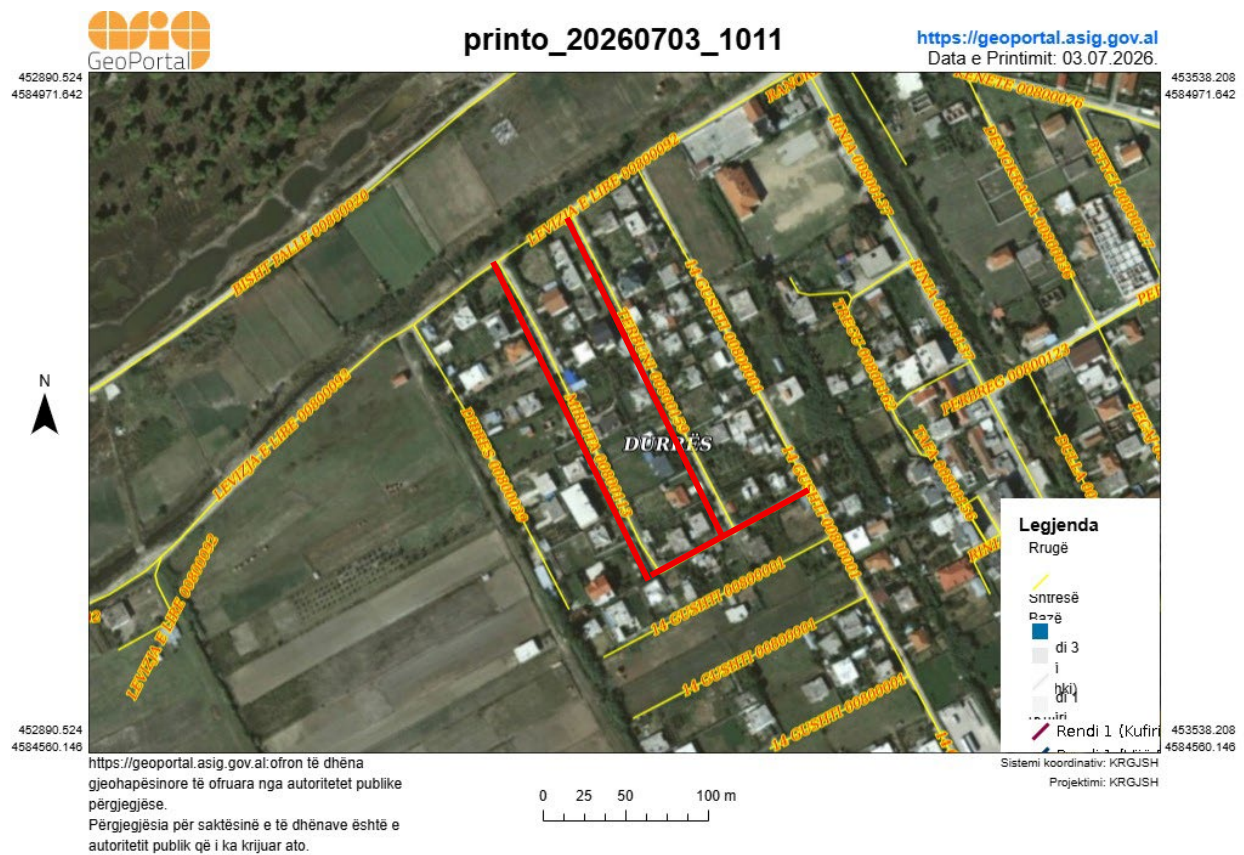
1. TË PËRGJITHSHME

1.2 Hyrje

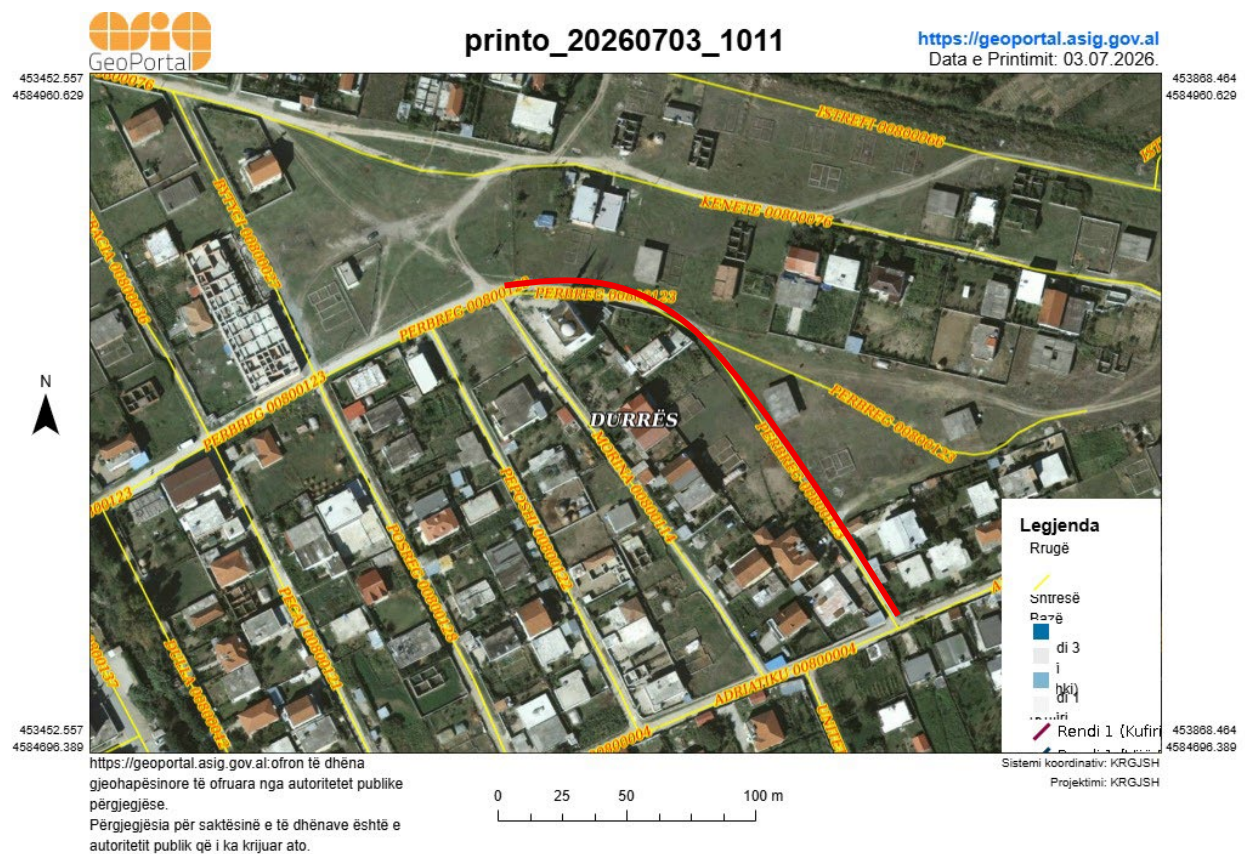
Bashkia Durrës kërkon të realizojë projektin e zbatimit me objekt “ Rikonstruksion i rrugëve në Njësinë Administrative Katund i Ri”

1.3 Pozicioni i rrugëve

- Rruga Mirdita, Rruga Terbuni gjatesi 531 m



- **Rruga Perbreg gjatesi 215 m**



- **Rruga Malesia gjatesi 661 m**



- Rruga Konika gjatesi 154 m



- **Rruga Pranë Ambulancës Fshatit Erzen gjatesi 111 m**



Qëllimi i projektit:

- Paraqitja e një projekti të plotë, cilësor dhe bashkëkohor
- Hartimi i projektit sipas legjislacionit në fuqi
- Ndërtimi i korsive të automjeteve
- Projektuesi duhet të kryejë disa vizita në objekt për të bërë konstatimin e të gjithë problematikave në mënyrë që projekti i zbatimit të jetë i plotë.

1.4 Analiza e detyrës së projektimit

Në detyrën e projektimit, investitori ka paraqitur shkurtimisht gjendjen ekzistuese të zonës si dhe ka parashtruar kërkesat e përgjithshme dhe të veçanta për hartimin e projektit. Nga analiza e detyrës së projektimit evidentohen këto probleme.

- Keto segmente rrugore janë të pashtuara

Nga grupi i projektimit u hartua 1 variant zgjidhje për problematikën e sipërpërmenduar.

2. GJENDJA EKZISTUESE DHE ZGJIDHJA E PROJEKTIT

1. **Rikonstruksion “Rruga Mirdita, Rruga Terbuni gjatesi”** është e pashtuar dhe e patrajtuar më parë

Fig 1, 2, 3: Foto të gjendjes ekzistuese



Zgjidhja e projektit

Bazohet në Detyrën e Projektimit që kemi marre nga Titullari i Autoritetit Kontraktor. Sipas variantit të miratuar, ndërhyrja në rrugë do të jenë si më poshtë:

Rruget rezultojne te pashtuara më parë dhe kërkojne të ndërhyhet duke përfshirë shtresat e cakullit, stabilizantin, binderin dhe shtrim me asfalt.

Gjerësia e rrugëve parashikohen të jenë 4 m.

Ndërhyrja ne keto rruge konsistojnë si më poshtë

Germim e shtreses se dobet te rruges

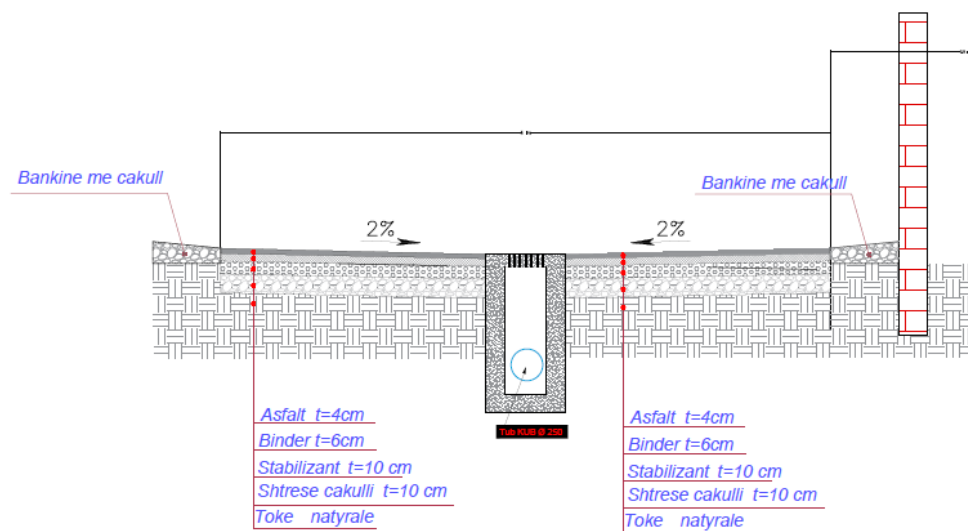
Sistemimin e rruges me shtresa cakulli 10 cm, te lagura e ngjeshura me rrul

Shtresë stabilizanti 10 cm

Shtresat binderi 6 cm dhe asfalti 4 cm

Shtrimi i linjës KUB Ø250 dhe puseta shimbledhëse

Rr. Mirdita, Rr. Terbuni Profili terthor tip



2. Rikonstruksjon “Rruga Perbreg”

Fig 4, 5, 6: Foto të gjendjes ekzistuese



Zgjidhja e projektit

Bazohet në Detyrën e Projektimit që kemi marrë nga Titullari i Autoritetit Kontraktor. Në projektin final të zbatimit janë reflektuar sugjerimet e diskutimet që kemi pasur gjatë kësaj kohe me projektuesit. Sipas

variantit të miratuar, ndërhyrja në rrugë do të jenë si më poshtë:

Rrugët rezultojnë të pashtuara më parë dhe kërkojnë të ndërhyhet duke përfshirë shtresat e cakullit, stabilizantit, binderin dhe shtrim me asfalt.

Gjerësia e rrugës parashikohet të jetë 3.5 m ~ 4 m.

Ndërhyrja në këtë rrugë konsiston si më poshtë

Germim e shtresës së dobët të rrugës

Sistemimin e rrugës me shtresë cakulli 10 cm, të lagura e ngjeshura me rrul

Shtresë stabilizanti 10 cm

Shtresat binderi 6 cm dhe asfalti 4 cm

Shtrimi i linjës KUB Ø250 dhe puseta shimbledhëse dhe kunetë betoni

Për trotuarin nga njëri krah i rrugës:

Cakull 10 cm

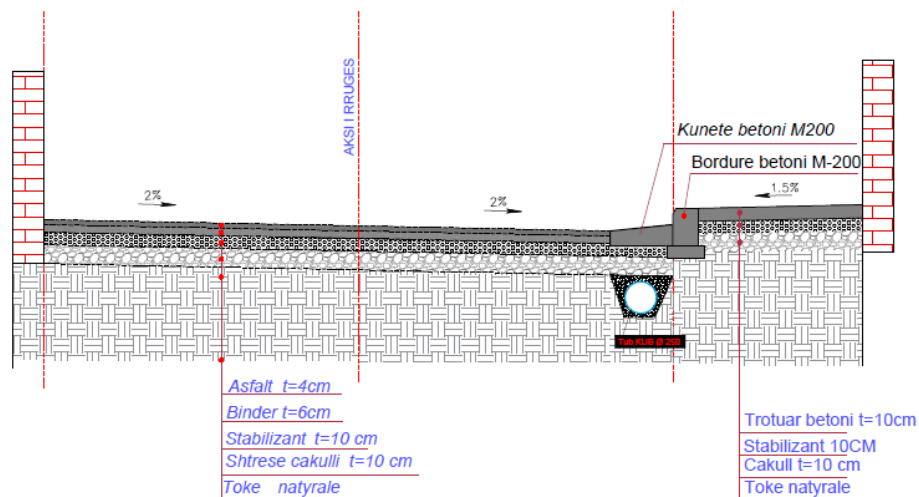
Stabilizant 10 cm

Trotuar betoni parashikohet të jetë me gjerësi 1 m:

Bordurë betoni betoni 12*15 cm.

Rr. Perbreg

Profili terthor tip



3. Rikonstruktion “Rruga Malesia”

Fig 7, 8, 9: Foto të gjendjes ekzistuese



Zgjidhja e projektit

Bazohet në Detyrën e Projektimit që kemi marrë nga Titullari i Autoritetit Kontraktor Sipas variantit të miratuar, ndërhyrja në rrugë do të jenë si më poshtë:

Rruga rezulton të pashtuar më parë dhe kërkon të ndërhyhet duke përfshirë shtresat e cakullit, stabilizantin, binderin dhe shtrim me asfalt.

Gjerësia e rrugës parashikohet të jetë 4 m.

Ndërhyrja në këto rrugë konsistojnë si më poshtë

Germim e shtresës së dobët të rrugës

Sistemimin e rrugës me shtresë cakulli 10 cm, të lagura e ngjeshura me rrul

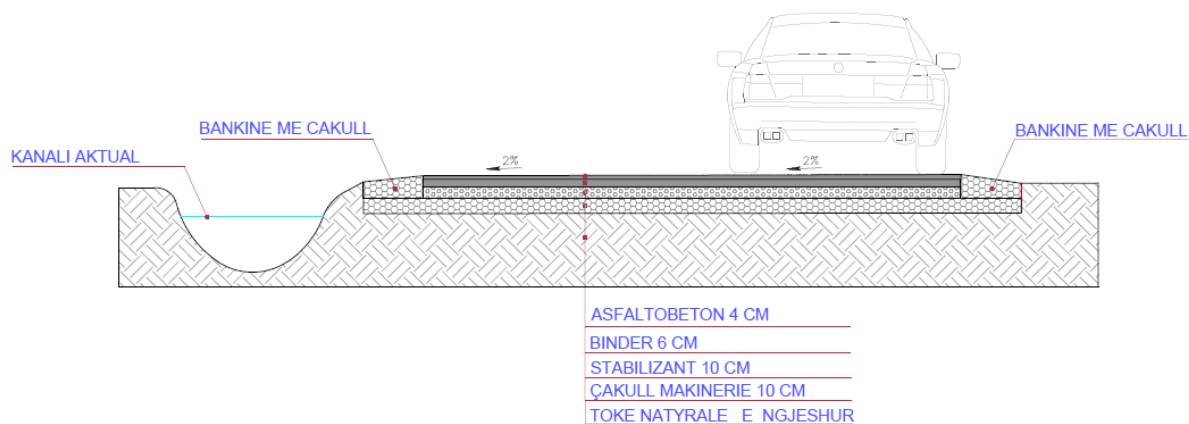
Shtresë stabilizanti 10 cm

Shtresat binderi 6 cm dhe asfalti 4 cm

Drejtimi i ujërave me pendence nga kanali aktual

Rr. Malesia

Profili terthor tip



4. Rikonstruktion Rruga Pranë Ambulancës Fshatit Erzen

Fig 10, 11, 12, 13: Foto të gjendjes ekzistuese



Zgjidhja e projektit

Bazohet në Detyrën e Projektimit që kemi marrë nga Titullari i Autoritetit Kontraktor. Në projektin final të zbatimit janë reflektuar sugjerimet e diskutimet që kemi pasur gjatë kësaj kohe me projektuesit. Sipas variantit të miratuar, ndërhyrja në rrugë do të jenë si më poshtë:

Rruget rezultojnë të pashtuara më parë dhe kërkojnë të ndërhyhet duke përfshirë shtresat e çakullit, stabilizantit, binderin dhe shtrim me asfalt.

Gjerësia e rrugës parashikohet të jetë 3.5 m ~ 4 m.

Nderhyrja ne kete rruge konsistojnë si më poshtë

Germim e shtreses se dobet te rruges

Sistemimin e rruges me shtresa cakulli 10 cm, te lagura e ngjeshura me rrul

Shtresë stabilizanti 10 cm

Shtresat binderi 6 cm dhe asfalti 4 cm

Trotuar parashikohet deri tek ambulanca do të jete me gjeresi 1 m nga njëri krah i rrugës sipas projektit:

Shtresë betoni 10 cm

Bordurë betoni

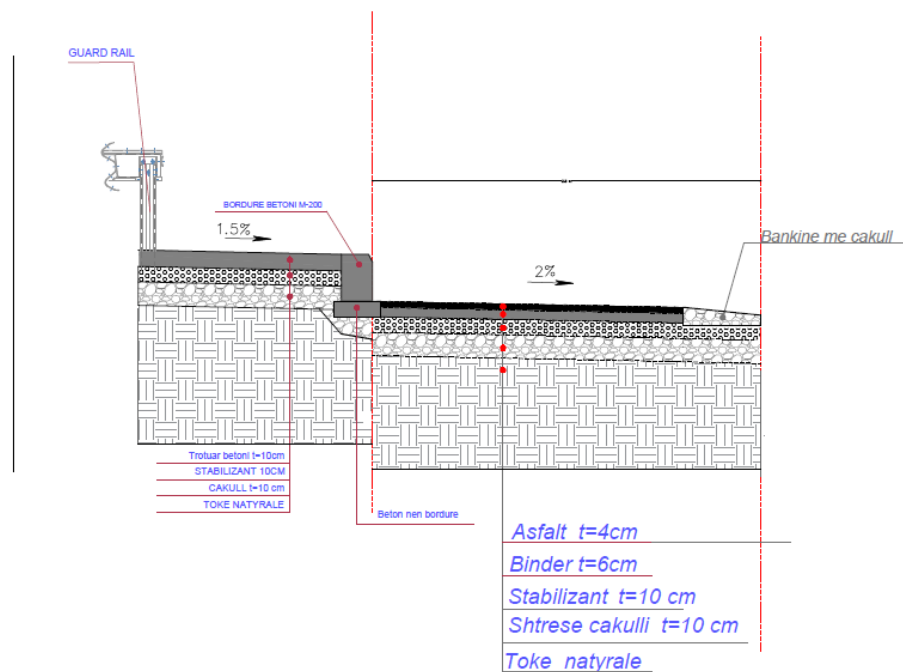
Guardrail

Stabilizant 10 cm

Cakull 10 cm

Rr. e Ambulances fshati Erzen

Profili terthor



5. Rikonstruksjon “Rruga Konika”

Fig 14, 15: Foto të gjendjes ekzistuese



Zgjidhja e projektit

Bazohet në Detyrën e Projektimit që kemi marrë nga Titullari i Autoritetit Kontraktor. Në projektin final të zbatimit janë reflektuar sugjerimet e diskutimet që kemi pasur gjatë kësaj kohe me projektuesit. Sipas variantit të miratuar, ndërhyrja në rrugë do të jenë si më poshtë:

Rruget rezultojnë të pashtuara më parë dhe kërkojnë të ndërhyhet duke përfshirë shtresat e cakullit, stabilizantin, binderin dhe shtrim me asfalt.

Gjerësia e rrugës parashikohet të jetë 4 m.

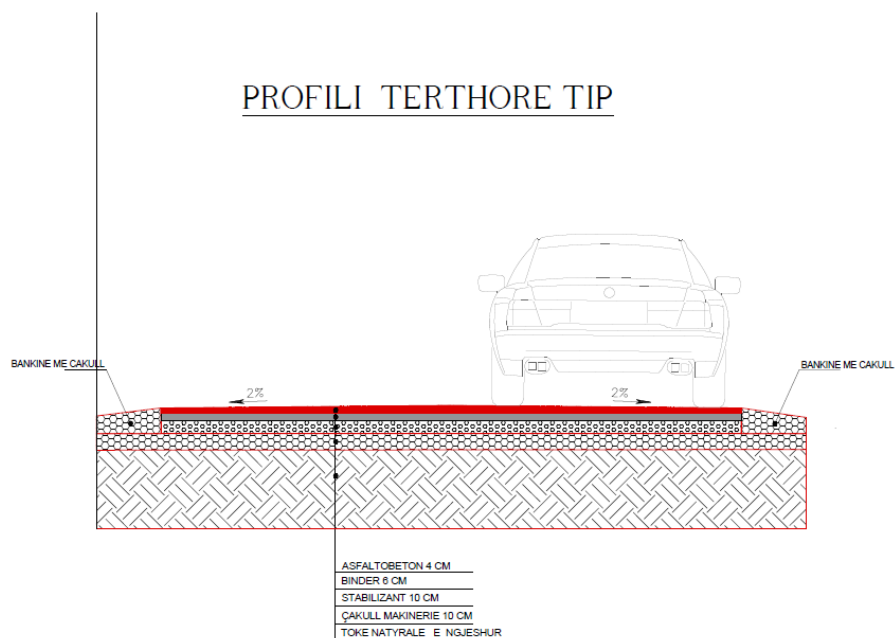
Ndërhyrja në këtë rrugë konsiston si më poshtë

Germimi e shtresës së dobët të rrugës

Sistemimi i rrugës me shtresë cakulli 10 cm, të lagura e ngjeshura me rrul

Shtresë stabilizanti 10 cm

Shtresat binderi 6 cm dhe asfalti 4 cm



6. Nderhyrje emergjente rehabilituese-perforcuese per rreshqitjen e terrenit Rr. Koder, Katundi Ri

Fig 16, 17, 18, 19: Foto të gjendjes ekzistuese





Projekt zbatimi për këtë aks rrugor ku ka ndodhur rrëshqitja është hartuar nga studio projektuese “Grama” shpk me inxhinierët e saj.

Gjendja ekzistuese

Zona objekt studimi ndodhet në Njësinë Administrative Katund i Ri, Bashkia Durrës, në një segment të rrjetit rrugor lokal që siguron lidhjen e zonave të banuara me sipërfaqet bujqësore përreth. Gjatë inspektimeve në terren u konstatua se kalimi ekzistues i ujërave nëpërmjet tombinos nën rrugë është dëmtuar rëndë dhe nuk garanton më funksionimin e sigurt hidraulik dhe strukturor. Si pasojë e proceseve erozive dhe rrëshqitjes progresive të skarpave anësore, është cenuar stabiliteti i trupit të rrugës, duke krijuar rrezik për qarkullimin e automjeteve dhe për vazhdimësinë e funksionimit të infrastrukturës. Gjithashtu, u evidentua se kanali kullues paraqet depozitime aluvionale, vegjetacion të zhvilluar dhe seksion të reduktuar hidraulik, ndërsa tombinoja dytësore anësore kërkon pastrim për rikthimin e kapacitetit të saj funksional. Gjendja ekzistuese e objektit imponon marrjen e masave rehabilituese dhe përforcuese për stabilizimin e zonës dhe garantimin e funksionimit afatgjatë të sistemit të kullimit dhe infrastrukturës rrugore.

ZGJIDHJET TEKNIKE TE PROPOZUARA

Në përfundim të analizës së gjendjes ekzistuese, verifikimeve në terren, rievimeve topografike dhe vlerësimit të problematikave hidraulike e gjeoteknike të evidentuara në zonën objekt studimi, është hartuar një zgjidhje teknike e integruar, e cila synon eliminimin e shkaqeve që kanë sjellë degradimin e infrastrukturës ekzistuese dhe garantimin e stabilitetit afatgjatë të segmentit rrugor. Nga analiza rezultoi se tombinoja ekzistuese nuk plotëson më kërkesat hidraulike dhe strukturore për përballimin e prurjeve të kanalit kullues, ndërkohë që proceset e erozionit kanë shkaktuar degradimin e skarpave dhe rrëshqitjen progresive të trupit të rrugës. Për këtë arsye është parashikuar zëvendësimi i saj me një urë automobilistike, e cila siguron një seksion të lirë hidraulik, redukton shpejtësinë e rrjedhës pranë elementëve mbajtës dhe shmang krijimin e pengesave gjatë kalimit të prurjeve të larta. Zgjidhja e propozuar nuk kufizohet vetëm në ndërtimin e urës, por përfshin edhe rehabilitimin e plotë të kanalit kullues në zonën e ndërhyrjes, me qëllim rikthimin e funksionimit normal hidraulik dhe mbrojtjen e infrastrukturës nga proceset e ardhshme erozive. Në kuadër të kësaj ndërhyrjeje janë parashikuar këto punime kryesore:

- Prishja dhe largimi i plotë i tombinos ekzistuese së bashku me elementët e dëmtuar konstruktivë.
- Ndërtimi i një ure automobilistike prej betoni të armuar, e dimensionuar sipas ngarkesave të projektimit dhe kushteve hidraulike të kanalit.
- Ndërtimi i strukturave mbajtëse të urës, përfshirë themelet, ballnat dhe shpatullat anësorë, të projektuara për të garantuar stabilitetin e veprës dhe mbrojtjen e trupit të rrugës.
- Veshja me beton e kanalit kullues në një gjatësi prej 5.00 m në hyrje dhe 5.00 m në dalje të urës, me qëllim mbrojtjen e shtratit nga erozioni, stabilizimin e seksionit hidraulik dhe drejtimin e rrjedhës së ujit.

- Pastrimi i seksionit të kanalit në një gjatësi prej 15.00 m para urës dhe 15.00 m pas urës, duke larguar depozitimet aluvionale, vegjetacionin dhe materialet e grumbulluara që pengojnë rrjedhjen normale.

- Pastrimi dhe rehabilitimi i tombinos ekzistuese anësore, me qëllim rikthimin e kapacitetit të saj funksional dhe sigurimin e shkarkimit të ujërave sipërfaqësore.

- Sistemimi dhe profilizimi i skarpatave përreth veprës, duke garantuar lidhjen e qëndrueshme ndërmjet kanalit, urës dhe trupit të rrugës.

- Rikonstruksioni i shtresave rrugore në zonën e ndërhyrjes dhe rikthimi i segmentit në parametrat e projektimit.

Me realizimin e këtyre punimeve sigurohet përmirësimi i ndjeshëm i funksionimit hidraulik të kanalit, eliminimi i faktorëve që kanë shkaktuar rrëshqitjen e terrenit, mbrojtja e trupit të rrugës nga erozioni, si dhe rritja e sigurisë dhe jetëgjatësisë së infrastrukturës.

Punoi:

Drejtorja e Projekteve , Infrastrukturës Publike dhe Transportit Publik:

Drejtor: Alda Zyferi

Përgjegjës Sektori i Projekteve Publike: Bianka Madhi

Ing. Eni Turkeshi

Ark. Nevian Mançe

Ark. Tea Dajti

Ing.Gjeod . Emiljan Musai