

RELACION TEKNIK

STUDIM PROJEKTIM PER OBJEKTIN:

“SISTEMIM - ASFALTIM RRUGA TARONINE - ZHULAT”

L = 5 464 M

PROJEKT ZBATIMI

Punoi:

Ing. Aristotel Noni



Ing. Farold Mene



TE PERGJITHSHME DHE RENDESIA E NDERTIMIT TE RRUGES

Rruga Taronine – Zhulat është një rrugë shumë e rëndësishme. Kjo rrugë lidh fshatin Zhulat me rrugën nacionale Kardhiq – Delvine. Zhulati është një fshat me histori të lashtë prej me shumë se 1000 vjet. Historiani turk, Evlia Çelebi, shkruan se Zhulati ndodhet në një zonë të thellë malore, ka 200 shtëpi të vendosura pranë një fortifikimi natyror tepër mbrojtës. Shpatet e maleve dhe kodrave përreth tij ishin të mbuluara me vreshta. "Banorët e tij merren me shkëmbime të produkteve të zejtarisë me qytete të tjera brenda dhe jashtë krahinës... Kështjellën e Zhulatis e ka themeluar mbreti i Spanjës, kur këta banorë ishin aleatë të tij. Ajo ngrihet drejt qiellit në mënyrë madhështore... Kështjellë e pashembullt në bukuri, të cilës mund t'i përngjasë ajo e Kordusit ose ajo e Benefshes në Peloponez". Zhulati është zemra e Laberise, i rrethuar nga malet e egra dhe pejsazhet hyjnore. Vendi i traditave dhe kodeve të nderit, që ndër vite është shquar për historinë, trimërinë dhe mikpritjen e ngrohtë. Një oaz ku natyra dhe njeriu kanë gjetur paqen e plote me njëri – tjetrin. Gjurmët e kalasë panoramike, stanet malore, ujevarat spektakolare, renojat arkeologjike, pyjet dhe shpatet e maleve, ngjyrat e pejsazheve, jeta baritore, gojedhenat dhe tregimet e bëjnë kohën të ndalojë duke krijuar një mjedis surreal. Zhvillimi i ekoturizmit dhe turizmit të aventurës bazuar në pasuritë natyrore janë detyrueshëm potencial kryesor i fshatit. Rehabilitimi i infrastrukurës rrugore, i hapësirës publike të fshatit dhe krijimi i një kendi muzeal për Kanunin e Laberise mbeten ndërhyrjet kryesore për këtë fshat që prej kohësh ka hapur dyet e tij për vizitorët që duan të njohin natyrën, historinë dhe kulturën labë. Përveç vlerave historike dhe turizmit ndertimi i kësaj rruge i shërben edhe aspektit social – ekonomik pasi në këtë zonë jeton një numër i konsiderueshëm banorësh dhe shumë biznese kryesisht me drejtim blegtoral. Thëksojmë se në Zhulat ndodhet numri më i madh i bagetive të imta të zonës së Laberise.

VENDNDODHJA DHE GJENDJA EKZISTUESE

Fshati Zhulat është një fshat që i përket Bashkisë së Gjirokastrës. Është një fshat kodrinor – malor me histori të lashtë. Koordinatat e qendrës së fshatit janë:

E – 400710, N – 195905

Qendra e fshatit është 445 m mbi nivelin e detit.

Ortofoto 1 Ortofoto e fshatit Zhulat



Lartësia mbi nivelin e detit e zones që zhvillohet rruga është nga 290 m deri 370 m. Kjo konsiderohet një zone kodrinore deri malore.

Fshati Zhulat ndodhet në perëndim të qytetit të Gjirokastrës rreth 22 km larg saj. Lidhja me rrugën Kardhiq - Delvinë ndodhet në luginën e përroit të Çullanarëve në një lartësi rreth 340 m mbi nivelin e detit. Rruga fillon në afersi të rruges Kardhiq - Delvinë në hyrje të fshatit Taronine, kalon poshtë fshatit Taronine dhe del në afersi të lumit të Kardhiqit. Pastaj vazhdon në krah të lumit, kalon me urë në anën tjetër të lumit dhe perseri me urë përfundon në hyrje të fshatit Zhulat.

Kjo është një rrugë ekzistuese e paasfaltuar në gjendje tepër të amortizuar. Është thjesht një gjurmë kalimi pa parametra teknike, pa shtresa rrugore, pa sinjalistike dhe pa vepra arti me përjashtim të dy urave të mëdha të lumit të Kardhiqit. Parametrat planimetrike të rruges ekzistuese janë krejtësisht të disfavourshme. Rruga është me gjerësi 2 – 4 m zhvillohet pjesërisht me këthesa të forta dhe një pjesë e madhe e rruges zhvillohet në krah të lumit të Kardhiqit me gjerësi minimale. Kur lumi ka prurje të rrembyeshme shkeput pjesërisht trupin e rruges dhe rruga bllokohet deri në renien e prurjeve ujore dhe realizimin e punimeve të riparimit. Nga pikpamja altimetrike rruga paraqitet me parametra përgjithësisht të pranueshme. Kemi niveleta me pjerësi deri në 8% që nuk paraqesin vështirësi të theksuara për qarkullimin e automjeteve. Shtresat rrugore janë plotësisht të amortizuara. Nga pikpamja hidrologjike rruga paraqet probleme shumë të mëdha. Rruga nderpritet nga perrenj të rrembyeshëm pothuajse në të gjithë gjatësinë e saj. Por problemet më të mëdha ndeshen me lumin e Kardhiqit që shumë here i ka shkaktuar dëmtime, gërryerje masive dhe ka bllokuar totalisht rrugën për disa ditë.

Përjashtim nga gjendja e sipërpermendur përben një segment prej 720 m i cili është rikostruktuar dhe është ndërtuar një hapësirë e re drite tek ura e parë mbi lumin e Kardhiqit.





OBJEKTIVAT QE ZGJIDH PROJEKTI

Ky projekt zgjidh keto objektiva kryesore:

1. Zgjidh problemin e gjeometrise se rruges pasi me projektin e ri sigurohet nje gjeresi e pranueshme 5 m nga e cila 4 m eshte gjeresi e asfaltuar dhe 1m (0.5 + 0.5) eshte bankine. Aktualisht rruga eshte me gjeresi 2 – 4 m.
2. Zgjidh problemin e shtresave rrugore pasi do te ndertohen shtresa dhe nenshtresa te reja rrugore. Aktualisht shtresat rrugore jane inekzistente.
3. Zgjidh problemin e permbytjeve te demtimit te rruges dhe bllokimit te saj, pasi projekti parashikon shume vepra arti, si tombino te medha, mure mbajtese e pritesa etj.
4. Zgjidh problemin e sigurise rrugore pasi projekti parashikon standarte bashkekohore si nga pikpamja planimetricke edhe nga pikpamja altimetrike si dhe parashikohet sinjalistike rrugore vertikale e horizontale.
5. Zgjidh problemin estetik te rruges pasi do te jete nje rruge panoramike .

ZGJIDHJET TEKNIKE TE PROJEKTIT

Rruga Taronine – Zhulat ka nje gjatesi prej 5 464 m. Rruga fillon ne afersi te rruges Kardhiq - Delvinë ne hyrje te fshatit Taronone, kalon poshte fshatit Taronine dhe del ne afersi te lumit te Kardhiqit. Pastaj vazhdon ne krah te lumit, kalon me ure ne anen tjetër te lumit dhe perseri me ure perfundon ne hyrje te fshatit Zhulat. Rruga perbehet nga 3 segmente si me poshte :

Segmenti i pare : gjatesia 2 329 m, km – 0.000 deri km – 2.329. Ky segment fillon ne rrugen e re te Fushe Bardhes ne nje largesi 400 m nga aksi rrugor Kardhiq – Delvine dhe perfundon ne afersi te Lumit te Kardhiqit. Eshte nje rruge ekzistuese e paasfaltuar ne gjendje teper te amortizuar. Eshte thjesht nje gjurme kalimi pa parametra teknike, pa shtresa rrugore, pa sinjalistike dhe pa vepra arti. Rruga eshte me gjeresi 2 – 4 m. Ne planimetri rruga paraqitet me parametra pjesisht te disfavorshme, ka nje kthese te dyfishte shume te forte dhe disa kthesa te buta. Nga pikpamja altimetrike rruga paraqitet me parametra pergjithesisht te pranueshme. Kemi niveleta me pjeresi deri ne 8% qe nuk paraqesin veshtiresi te theksuara per qarkullimin e automjeteve. Shtresat rrugore jane plotesisht te amortizuara. Nga pikpamja hidrologjike rruga paraqet probleme te medha. Rruga nderpritet nga perrenj te rrembyeshem pothuajse ne te gjithe gjatesine e saj. Ne kete segment rrugor jane parashikuar punime germimi, punime mbushjeje, punime ndertimi veprash arti ku parashikohen 4 tombino D=80 cm, 4 tombino kuti b/a 2X2 m dhe nje mur prites me gjatesi 120 m dhe H=1 m. Ne pikat ku kemi prurje te medha ujore jane parashikuar tombinot katrore 2X2 m kurse ne pikat me prurje ujore me te vogla jane parashikuar tombino rrethore D=80 cm. Ne vazhdim parashikohen nenshtresa dhe shtresa rrugore te reja, shtrese cakelli mbeturine kave 15 cm, shtrese cakelli makadam 15 cm, shtrese stabilizanti 10 cm, shtrese binderi 6 cm, shtrese asfaltbetoni 4 cm dhe ndertimi i bankinave me trashesi 10 cm. Se fundi parashikohen punime sinjalistike vertikale dhe horizontale, vendosje barrierash mbrojtese metalike, vendosje tabelash me shenja rrugore, vendosje pervijuesish anesore, vijezim me dy shirita gjatesore etj.

Segmenti i dyte : gjatesia 720 m, km – 2.329 deri km – 3.049. Ky segment rrugor prej 720 m eshte rikostruktuar ne vitin 2023 dhe eshte ndertuar nje hapesine e re drite tek ura e pare mbi lumin e Kardhiqit. Fillon ne afersi te Lumit te Kardhiqit nga drejtimi jugor dhe perfundon ne anen tjeter te lumit ne drejtimin verior. Eshte ndertuar trupi i rruges dhe nje pjese e nenshtresave. Ne projekt parashikohen nenshtresa dhe shtresa rrugore te reja : shtrese stabilizanti 10 cm, shtrese binderi 6 cm, shtrese asfaltbetoni 4 cm dhe ndertimi i bankinave me trashesi 10 cm. Se fundi parashikohen punime sinjalistike vertikale dhe horizontale, vendosje barrierash mbrojtese metalike, vendosje tabelash me shenja rrugore, vendosje pervijuesish anesore, vijezim me dy shirita gjatesore etj.

Segmenti i trete : gjatesia 2 415 m, km – 3.049 deri km – 5.464. Ky segment fillon ne drejtimin verior te lumit te Kardhiqit vazhdon ne krah te lumit dhe me ure perfundon ne hyrje te fshatit Zhulat. Eshte nje rruge ekzistuese e paasfaltuar ne gjendje teper te amortizuar. Eshte thjesht nje gjurme kalimi pa parametra teknike, pa shtresa rrugore, pa sinjalistike dhe pa vepra arti. Rruga eshte me gjeresi 2 – 3 m. Ne planimetri rruga zhvillohet me parametra teknike te te kenaqshme. Nga pikpamja altimetrike rruga paraqitet me parametra pergjithesisht te pranueshme. Kemi niveleta me pjeresi deri ne 6% qe nuk paraqesin veshtiresi te theksuara per qarkullimin e automjeteve. Shtresat rrugore jane plotesisht te amortizuara. Nga pikpamja hidrologjike rruga paraqet probleme te medha. Rruga nderpritet nga perrenj te rrembyeshem pothuajse ne te gjitha gjatesine e saj. Por problemi me i madh ne kete segment eshte me lumin e Kardhiqit qe shume here i ka shkaktuar demtime, gerryerje masive dhe ka bllokuar totalisht rrugen per disa dite. Ne kete segment rrugor jane parashikuar punime germimi, punime mbushjeje, punime ndertimi veprash arti ku parashikohen 3 tombino D=80 cm, 2 tombino kuti b/a 2X2 m, mure prite me gjatesi te pergjithshme 1900 m dhe H=1 m. Gjithashtu per te mbrojtur rrugen nga gerryerjet e lumit jane parashikuar mure mbajtese prej betoni me gjatesi te pergjithshme 780 m dhe me lartesi 3m, 4 m dhe 6 m sipas llogaritjeve. Ne pikat ku kemi prurje te medha ujore jane parashikuar tombinot katror 2X2 m kurse ne pikat me prurje ujore me te vogla jane parashikuar tombino rrethore D=80 cm. Ne vazhdim parashikohen nenshtresa dhe shtresa rrugore te reja, shtrese cakelli mbeturine kave 15 cm, shtrese cakelli makadam 15 cm, shtrese stabilizanti 10 cm, shtrese binderi 6 cm, shtrese asfaltbetoni 4 cm dhe ndertimi i bankinave me trashesi 10 cm. Se fundi parashikohen punime sinjalistike vertikale dhe horizontale, vendosje barrierash mbrojtese metalike, vendosje tabelash me shenja rrugore, vendosje pervijuesish anesore, vijezim me dy shirita gjatesore etj.

KLASIFIKIMI I RRUGES

Sipas KTP 2001 dhe kerkesave te punedhensesit, kjo rruge te klasifikohet si rruge dytesore e klases “D2”, si nje ne nje rruge me dy kalime.

Ndersa sipas “Rregullave te Projektimit dhe Ndertimit te rrugeve” VKM Ne 628 date 15.07.2015 rruga klasifikohet si Rruge Nderurbane Dytesore C3.

KRITERET E PROJEKTIMIT

Kriteret e projektimit jane elementet e meposthem te projektimit te cilet kane qene udhezues ne hartimin e projektit;

Emertimi Elemente ve	Kategoria e rruges									
	Autoudhe			I	II	III	IV	V		
	Simboli i rruges									
	A ₁	A ₂	A' ₂	B ₁	B' ₁	B ₂	C ₁	C ₂	C' ₂	C ₃
Numuri i gjurmeve te kalimit	3+3	2+2	2+2	2	2	2	2	2	1	1
Gjeresia e gjurmes se kalimit -Terren fushor -Terren kodrinor/malor	3.75 3.75	3.75 3.75	3.75 3.50	3.75 3.50	3.75 3.50	3.50 3.50	3.00 3.00	3.00 3.00	4.00 4.00	3.50 3.00
Gjeresia e shiritit per ndalim te detyruar -Terren fushor -Terren kodrinor/malor	2.50 2.50	2.50 2.50	2.50 2.50	1.75 1.75	-	-	-	-	-	-
Gjeresia e shiritit udhezues Bordure e zhytur ose brez i ngjyrosur	4x0.30	4x0.30	4x0.30	2x0.30	2x0.30	2x0.30*	2x0.25	2x0.25	-	-
Gjeresia e brezit te mesem ndares -Terren fushor -Terren kodrinor	4.00 3.00	4.00 3.00	3.00 1.00	-	-	-	-	-	-	-
Gjeresia e bankinave -Terren fushor -Terren kodrinor/malor	1.50 1.50	1.50 1.00	1.00 0.75	1,50	1.75	1,50	1,0	0.75	0.75	0.75
Gjeresia kurores se rruges -Terren fushor -Terren kodrinor	35.70 34.70	28.20 26.70	26.20 22.70	14.60 13.90	11.60 11.10	10.00 10.00	8.50 8.50	8.00 8.00	5.50 5.50	5.00 4.50

- Lehtesimi levizjes
- Siguria e levizjes
- Zhvillimi social ekonomik i zones dhe i turizmit te zones

Keto kritere kerkojne respektimin e parametrvete te projektimit si;

- gjerësia e korsisë;
- gjerësia e kunetes;
- pjerrësia gjatësore;

- kurbatura horizontale;
- distanca e shikimit për ndalim;
- hapësira e lirë horizontale;
- hapësira e lirë vertikale;
- pjerrësia tërthore e karrexhatës;
- niveli i shërbimit;
- kontrolli i hyrje-daljeve (aksesit);

Te gjitha keto parametra jane te varura nga;

- klasifikimi i rrugës;
- volumet e trafikut;
- shpejtësia e operimit;
- terreni (fushor, kodrinor, malor);
- dendësia e ndërtimeve dhe e përdorimit të tokës;
- lloji i projektit (p.sh. rindërtim).

Mbeshtetur ne keto kritere, grupi i projektimit eshte mbeshtetur ne përgatitjen e planimetrise, profileve dhe seksione tërthor. etj. qe ben te mundur ne finalizimin e nje projekti optimal, të mundshëm për nga perspektiva e sigurisë, shfrytezimit, dhe efektivitetit të kostos.

Vlerat e kritereve të projektimit kane qene te domosdoshme per të arritur rezultate që përmbushin nevojat e shërbimit të transportit dhe të sigurisë, si edhe kërkesat mjedisore, panoramike, estetike, kulturore, dhe komunitare.

Analiza paraprake mbi strukturen e shtresave rrugore.

Nje studim i kushteve te shtreses dhe trashesite per shtresen ekzistuese u krye, se bashku me nje inventar te te gjithë karakteristikave pergjate gjurmes se rruges ekzistuese

- Projektimi i Shtresave
- Shtresat do te projektohen ne perputhje me udhezuesit e njohur nderkombetare te projektimit te shtresave.
- Metodat e projektimit te shtreses ne vazhdim jane perfituar fillimisht nga studimet empirike te kryera ne Ameriken e Veriut dhe Evrope. Nje periudhe 20-vjecare projektimi eshte specifikuar ne ToR dhe kjo eshte konsideruar e pershtatshme per Projektimin e nje Rruge.
- Me fleksibilitetin e metodes AASHTO te projektimit, shtresat mund te projektohen ekonomikisht duke minimizuar kostot e materialeve te ndertimit dhe te transportit dhe kerkesat e mirembajtjes ne te ardhmen do te merren ne konsiderate ne zgjedhjen e tipit te shtreses dhe trashesise se struktures se shtreses.

Propozimi per Shtresat e Reja

Udhëzuesi AASHTO për Projektimin e Shtresave.

Projektimi i Trashësisë së Shtresave: Shtresat e Asfaltit për Rruget dhe Rruget e qyteteve.

- Projektimi i Shtresave do të kryhet mbi të gjitha vlerat e ndryshueshme, në mënyrë që të sigurohet projekti me ekonomik të trashësisë së shtresës së shtruar.
- Metodologjia AASHTO e Projektimit të Shtresave:
- Periudha e Projektimit = 20 Vjet
- Ekuacioni i mëposhtëm është përdorur për të vendosur trafikun (W_{18}) në korsinë e projektuar.
- $$W_{18} = D_D \times D_L \times W_{18}$$

K_u , D_D = Faktori i drejtim shpërndarjes, i shprehur si një raport, që llogarit shpërndarjen e vlerave njësi të ESAL.

- D_D është zakonisht 0.5 por mund të variojë nga 0.3 deri në 0.7 varet mbi cilin drejtim është vendosur. Nga të dhënat e qarkullimit të trafikut, $D_D = 0.5$.
- D_L = Faktori i shpërndarjes së korsisë, shprehur si një raport që llogarit shpërndarjen e trafikut kur dy apo më shumë korsitë janë të disponueshme në një drejtim. Sidoqoftë, për një korsitë në çdo drejtim përqindja e 18 Kip ESAL në korsinë e marrë për projektim është 100%.
- W_{18} = Vlerat kumulative të dy drejtimeve të njësisë 18 - Kip ESAL të parashikuara për seksionin e rrugës gjatë periudhës 20-vjeçare të projektimit.
- $W_{18} = 0.5 \times 1.0 \times (45,38 \times 10^6) = 22,69$ milion 18 Kip ESAL
- (Efektet Ambientale.)
- Ambienti mund të ndikojë në mënyrë të ndryshme në sjelljen e shtresës. Ndryshimet e temperaturës dhe të lagështisë mund të kenë një ndikim në fortësinë, qëndrueshmërinë dhe kapacitetin mbajtës të shtresës dhe të tabanit.
- Një tjetër ndikim i madh ambiental është efekti direkt i çdo fryrjeje të shtratit të rrugës i cili ndikon në çilësirinë e levizjes së automjetit dhe në shfrytëzimin e tij.
- Niveli i Sherbimit
- Niveli i Sherbimit të shtresave përcaktohet si aftësia për të shërbyer tipit të trafikut që do të përdoret rrugën. Masa kryesore e nivelit të sherbimit është 'Indeksi Aktual i Nivelit të Sherbimit' (PSI) i cili varion nga 0 (rruge të shumta e keqja) deri 5 (rruge të shumta e mira).
- Përzgjedhja e nivelit më të ulët të lejuar të PSI apo 'Indeksi i Nivelit të Fundit të Afatit të Sherbimit' (Pt) bazohet në indeksin më të ulët që mund të tolerohet

perpara se rehabilitimi, riveshja apo rindertimi te behen te nevojshme. Nje indeks 3 eshte sugjeruar nga AASHTO per projektimin e rrugeve te njejta me kete Projekt, te cilat kane 'Sasi te vogla trafiku'.

- Per me teper, koha ne te cilen 'struktura e shtreses' se dhene, arrin afatin e fundit te perdorimit, varet nga volumi i trafikut dhe nga niveli fillestar ose origjinal i sherbimit' (PO).
- Vlera (PO) e pare ne Testin AASHTO te Rruges ishte 4.2 per shtresa fleksibile. Ekuacioni i meposhtem aplikohet per te percaktuar ndryshimin total ne indeksin e nivelit te sherbimit.

$$\Delta \text{ PSI} = P_o - P_t = 4.2 - 3.0 = 1.2$$

- Karakteristikat e Materialeve per Projektimin e Strukturave)
- (Klauzola 2.3.1: Moduli Mbetes Efektiv i Shtratit te Rruges
- Eshte e rendesishme te theksohet se, gjithsesi termi 'Moduli i Elasticitetit' mund te aplikohet ne çdo tip materiali, shenimi i perdorur ne udhezuesin e projektimit AASHTO aplikohet vetem ne taban.
- Koeficientet e Shtreses
- Koeficientet AASHTO te strukures se shtreses jane vleresuar, sipas kerkeses per Standartin fleksibel te projektimit te struktures se shtreses. Jepet nje vlere per kete koeficient per cdo material ne strukturen e shtreses, ne menyre qe te konvertohet trashesia e shtreses aktuale ne nje numer struktural (SN). Ky koeficient i shtreses shpreh relacionin empirik midis SN dhe trashesise, dhe eshte nje mase e aftesise relative te materialit funksionojte si nje komponent strukturor i veshjes.
- Ekuacioni i pergjithshem qe vijon per numerin strukturor reflekton ndikimin relativ te koeficienteve te shtreses (a) dhe trashesise (D):
 - $SN = \sum a_i D_i$
 - Megjithese moduli i elasticitetit ka qene pershtatur si mase cilesie e materialit standard, eshte e nevojshme te identifikohen koeficientet e shtresave (korrespondues) per shkak te trajtimit te tyre ne perafrimin e numerit strukturor te projektuar.
 - Numri strukturor eshte nje numer abstrakt qe shpreh fortesine strukture te shtreses te kerkuar per kombinimin e dhene te aftesise mbajttese te tabanit (), te trafikut total te shprehur ne 18-Kip ngarkese aksore te vetme, nivelin e sherbimit terminal dhe ambjentit.

- Numeri i kerkuar strukturor mund te konvertohet ne trashesi aktuale te shtreses qarkulluese, te shtreses baze, te shtreses baze granulare dhe te nenbazes, me ane te koeficienteve te pershtatshem te shtresave qe paraqesin fortesine relative te materialeve te ndertimit. Vlera mesatare e koeficienteve te shtreses per Asfaltobetonin eshte 0.44, e perdorur nga Provat AASHTO
- Shtresa Asfaltobetoni e Siperfaqes: koeficienti strukturor i shtreses(a1) vleresohet ne baze te modulit te tij te elasticitetit = 450,000 PSI. Koeficienti strukturor i shtreses jepet = 0.44 dhe aplikohet jo vetem per shtresen qarkulluese por edhe per shtresen base bituminoze dhe shtresat granulare.
- (a2). Sidoqofte, rekomandohetqe koeficienti 0.40 te perdoret per materialin bituminoz te prodhuar ne Shqiperi
- Per nen-shtresen granulare:, koeficienti struktural i shtreses vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a2) jepet 0.13.
- Per nen-shtresen zhavor : koeficienti struktural i shtreses vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a3) jepet 0.11.
- Mbeshtetur ne studimin e projekt – idese te miratuara duke u mbeshtetur ne metodiken e me siperme jane dhene dimensionimi shtresave per CBR = 15% qe perben pjesen me te madhe te rruges

Δ Shtresat dhe trashesite e propozuara duke perdorur metoden e projektimit AASHTO, jepen ne shembullin e tabelës se meposhteme:

PROJEKTIMI I SHTRESAVE AASHTO:	
Seksioni i rruges me CBR =15%	
Shtresat	Trashesite (mm)
Shtresa e asfaltobetonit	40
Shtresa e binderit	60
Shtresa e konglomeratit.	-
Shtresa baze granulare (stabilizant)	100
Nenshtresa me cakell	2x150