

# RELACION TEKNIK

*Objekt: "Rikualifikim urban i rrugeve te brendshme ne Lagjen  
nr.3, Sarande"*

## **Permbajtja**

1	Informacion i përgjithshëm mbi projektin e propozuar	2
2	Rikualifikim urban i rrugeve te brendshme ne Berdenesh dhe Manastir, Sarande	5
3	Shtresat rrugore	9

### **Rikualifikim urban i rrugëve të brendshme në Lagjen Nr.3, Sarandë**

Ne këtë projekt janë parashikuar tre rrugë të cilat kanë një shtrirje në total prej 692 m dhe gjatësi variabël sipas terrenit ekzistues të rrugës. Rrugët ndodhen në një zonë urbane, në të dy anët rruga kufizohet me mure rrethues të avllive. Në gjendjen ekzistuese rruga paraqitet e amortizuar dhe e degraduar në pjesën më të madhe të saj.

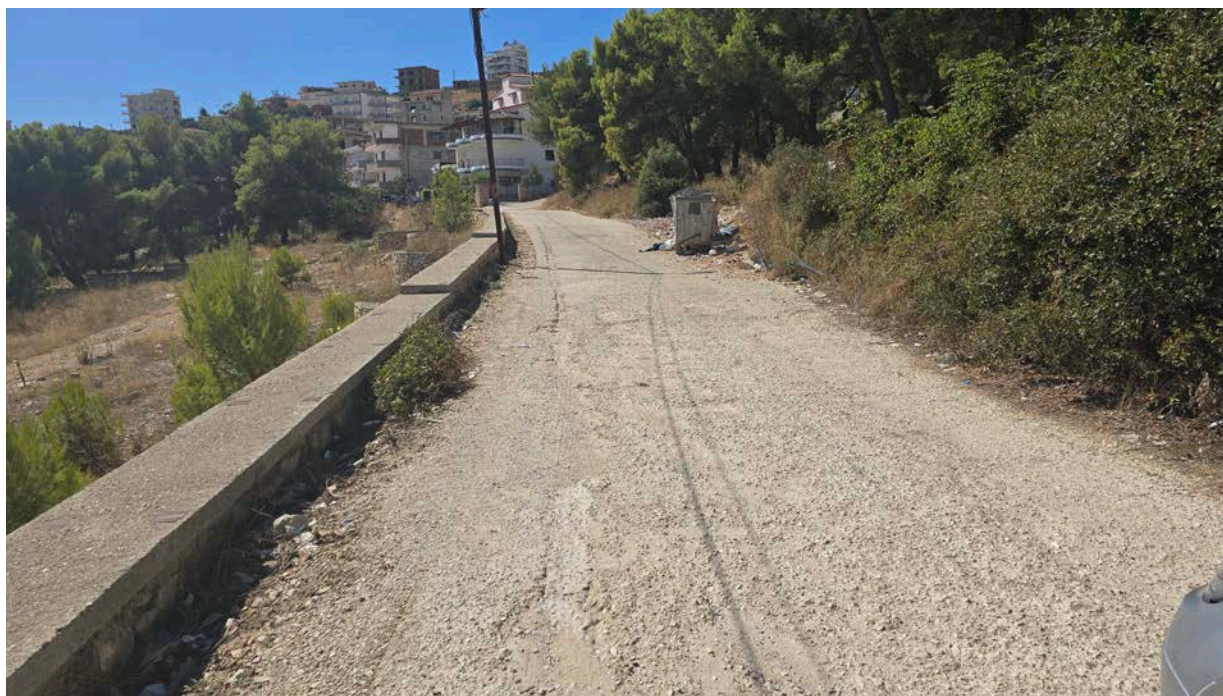
Një nga zonat e ndërhyrjes është degëzimi i rrugës “Rr. Mesdheu” përgjatë rrugëve të brendshme në Berdenesh dhe degëzimi i rrugës për në plazhin Pasqyra, Manastir.

Keto rrugë ndodhen në zonat e quajtura Berdenesh dhe Manastir, Sarandë.

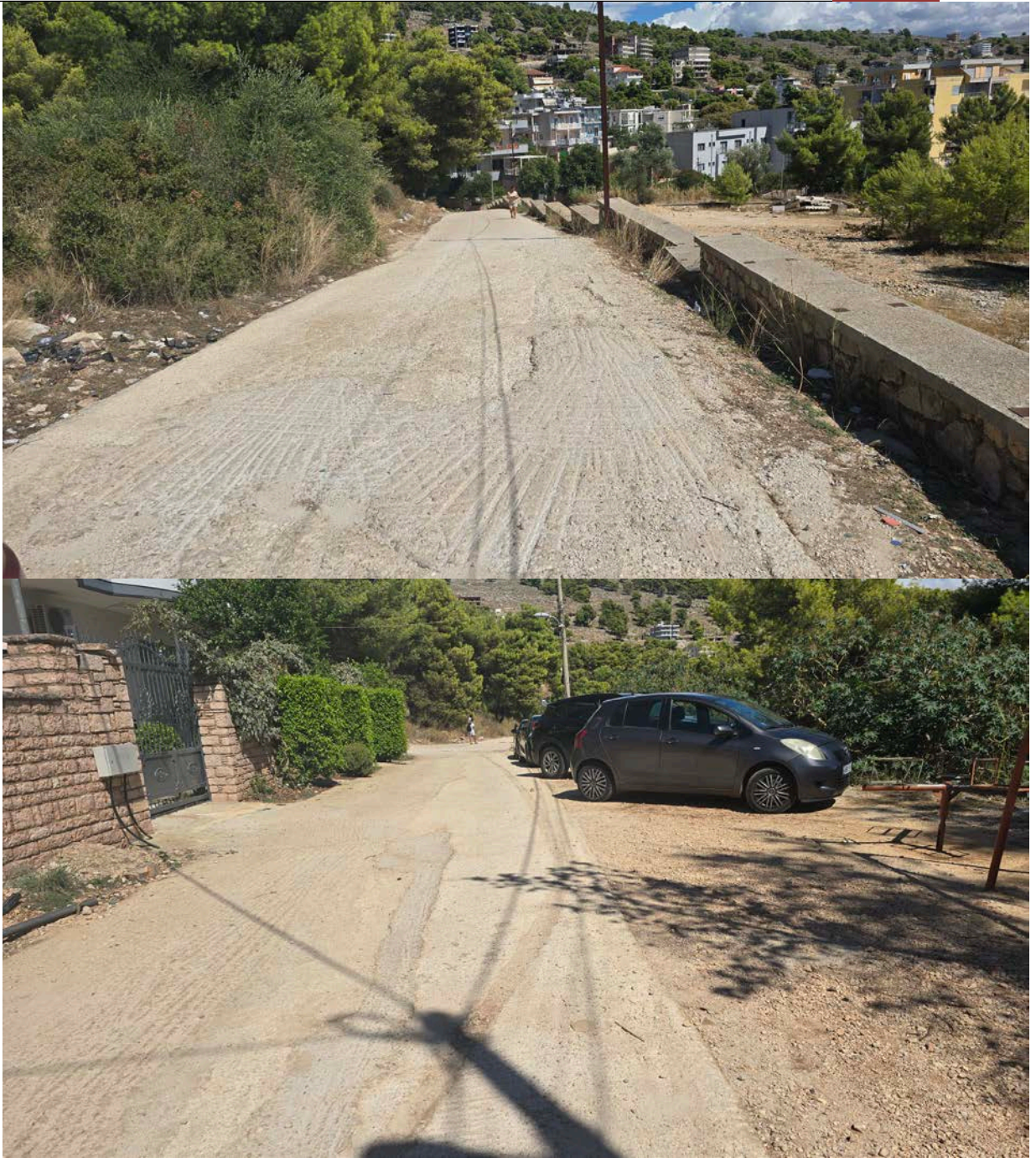
Projektimi i rrugës të brendshme në Berdenesh dhe Manastir përfshin ndërhyrje në infrastrukturën rrugore.

Qëllimi i projektit konsiston në përmirësimin e mjedisit urban, krijimin e hapësirave më miqësore për funksionimin e kësaj rrugë si infrastrukture e mirefillte bashkëkohore dhe kthimin e saj në shërbim të komunitetit, duke qenë se është një rrugë qendrore me impakt të drejtperdrejtë në turizëm.

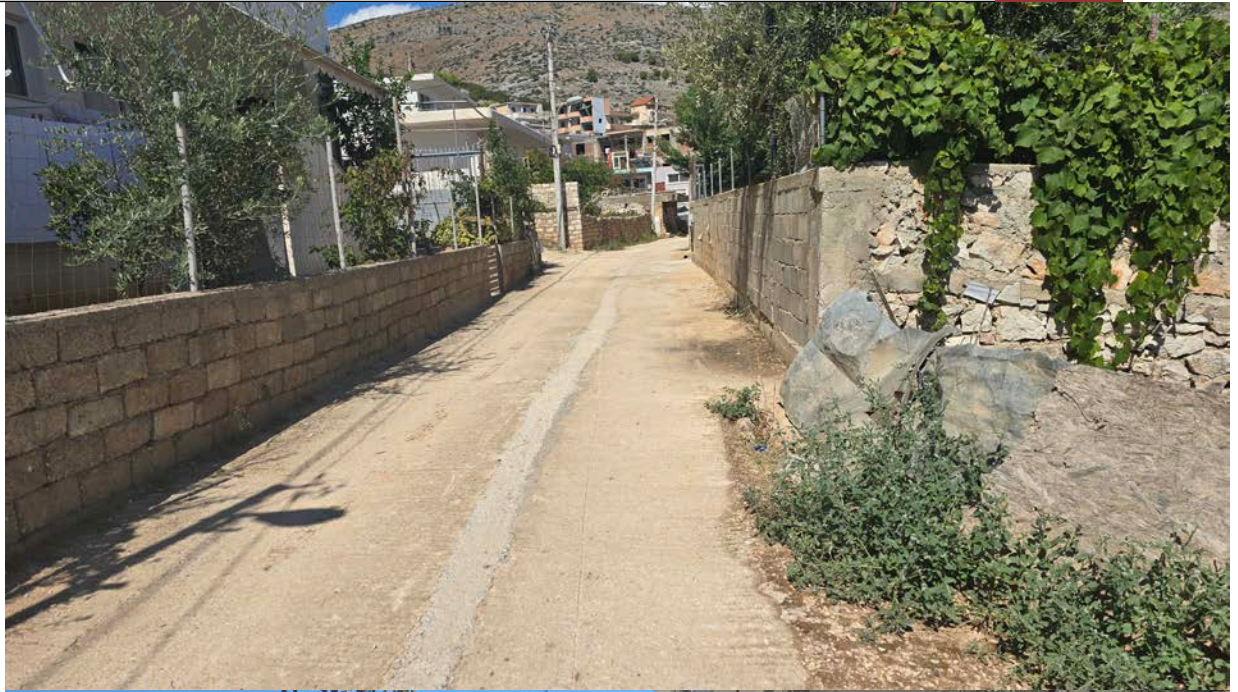
Përfituesit direkt të projektit janë banorët e zonës dhe pushuesit e huaj dhe vendas që zgjedhin të kalojnë pushimet e tyre në këtë zonë turistike.







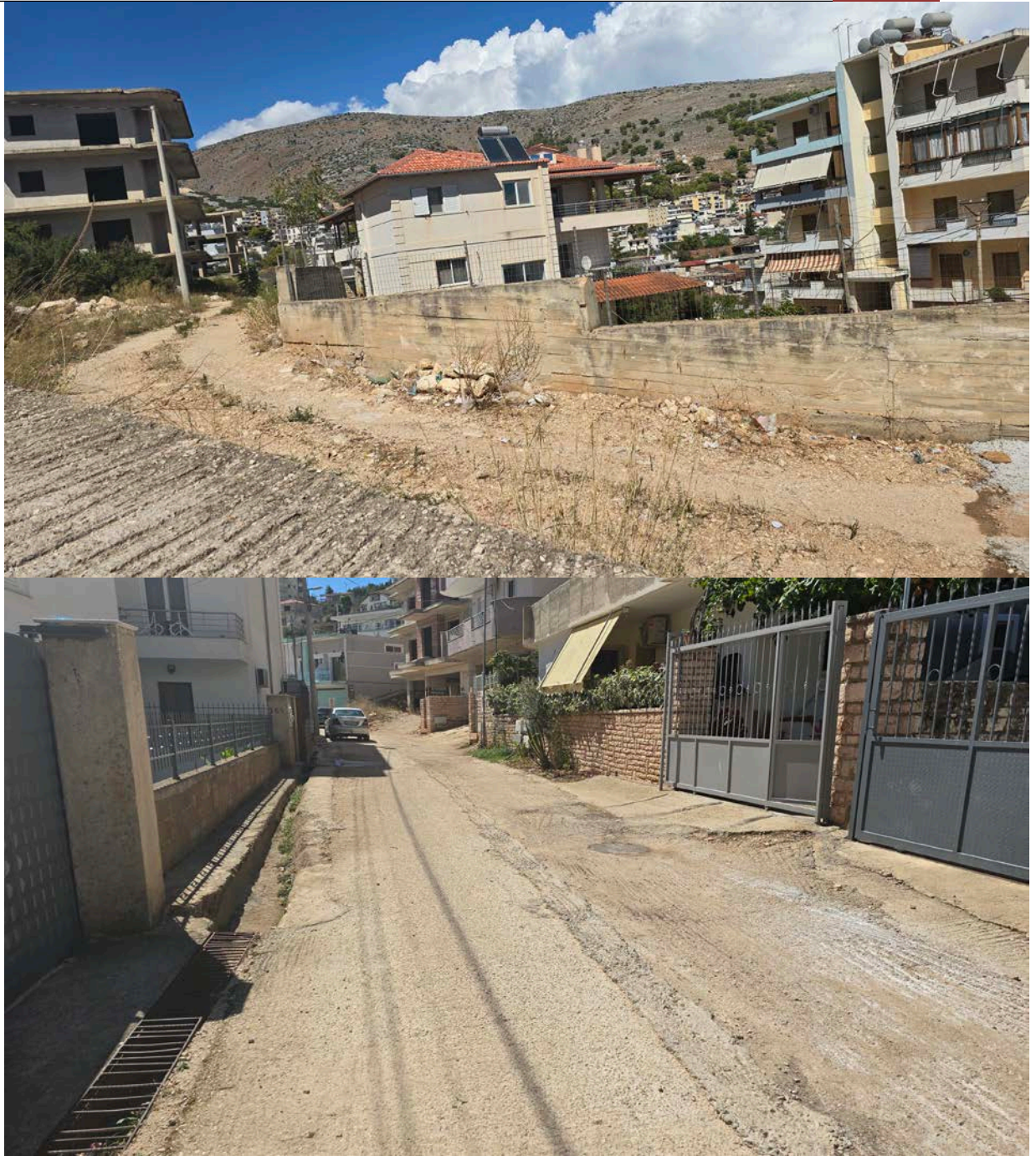












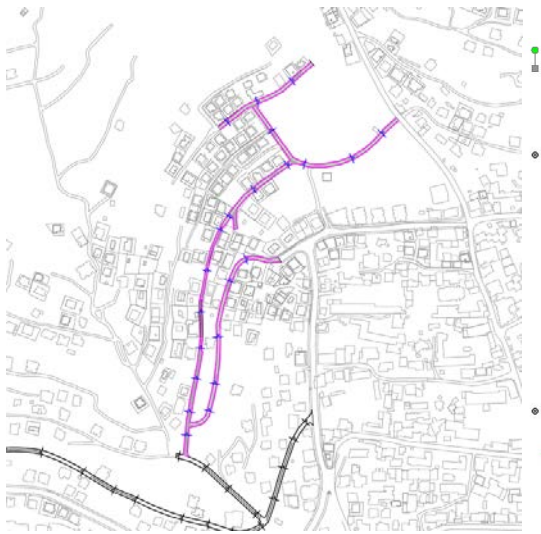
Gjendja ekzistuese

**Pershkrimi gjurmës së rrugës Aksi 1:** Në këtë segment rreth 490m parashikohet ndërtimi i një rrugë me gjerësi variabël, me shtresë asfalti 6cm. Shtresat egzistuese të rrugës përbehen nga shtresa e betonit, stabilizant, shtresa çakulli etj.

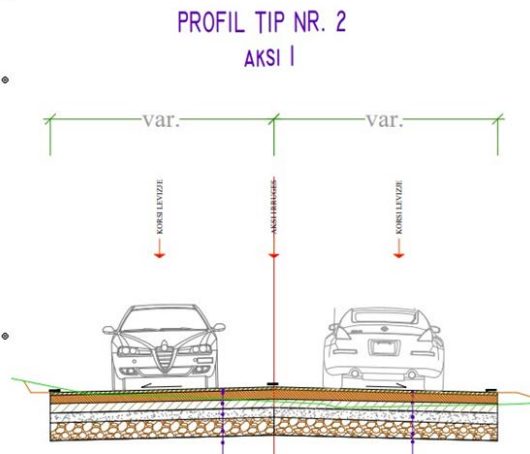
Për shkak të degradimit të një pjese të konsiderueshme të shtresës së betonit egzistues, një zgjidhje optimale për kthimin në funksionalitet të plote të rrugës është shtrimi me asfaltobeton me granit guri kave prej 6cm. Kjo do të jepte një zgjidhje përfundimtare me kushtet optimale të gjithë frekuentuesve të kësaj rrugë.

Në bazë të matjes së trafikut në këto rrugë është bërë një dimensionim i shtresave rrugore si më poshtë:

- Asfalt 6cm
- Shtresa egzistuese



Planimetria



Profil terthor tip



## **1 Informacion i përgjithshëm mbi projektin e propozuar**

Projekti do të hartohet në përputhje me të gjitha normat dhe standartet për projektim që parashikon legjislacioni në fuqi. Projektimi duhet të sigurojë respektimin e standarteve, madje edhe atyre gjatë zbatimit. Është përgjegjësi e projektuesit saktësia dhe respektimi i të gjitha standarteve dhe normave. Projektuesi mund të rekomandojë edhe prezantimin e standarteve të reja për përcaktimin me normat e BE-së, si dhe të praktikave më të mira ndërkombëtare në projektim dhe zbatim. Rekomandimet duhet të përmbajnë elemente të fizibilitetit dhe realizueshmërisë me praktiken shqiptare dhe limitimet për financimin e veprës

*Objekti:* Rikualifikim urban i rrugëve të brendshme në Lagjen Nr.3, Sarandë.

*Vendndodhja:* Bashkia Sarandë, Lagjia nr.3.

*Pozicioni gjografik:* Një nga zonat e ndërhyrjes është degëzimi i rrugës “Gjergj Araniti” përgjatë rrugëve të brendshme në Lagjen Nr.3, Sarandë.

Qëllimi i projektit të propozuar: Qëllimi i projektit: “Rikualifikim urban i rrugëve të brendshme në Lagjen Nr.3, Sarandë” konsiston në rikualifikimin e infrastrukurës rrugore si dhe infrastrukurën e mirefillte bashkëkohore dhe kthimin e saj në shërbim për komunitetin dhe pushuesve të huaj dhe vendas që frekuentojnë këtë zonë turistike.

Ky studim synon të bëjë të mundur sigurinë e lëvizjes mbi këto rrugë të këmbesoreve dhe të mjeteve si dhe do të ndihmojë në shmangien e problemeve në të ardhmen. Studimi do të mundësojë analizimin e problemeve ekzistuese si dhe dhënien e zgjidhjes opsionale. Projekti synon:

Ndërtimin e kësaj rruge me parametra europiane.  
Pershtatjen e saj me rrjetin rrugor kryesor të qytetit.

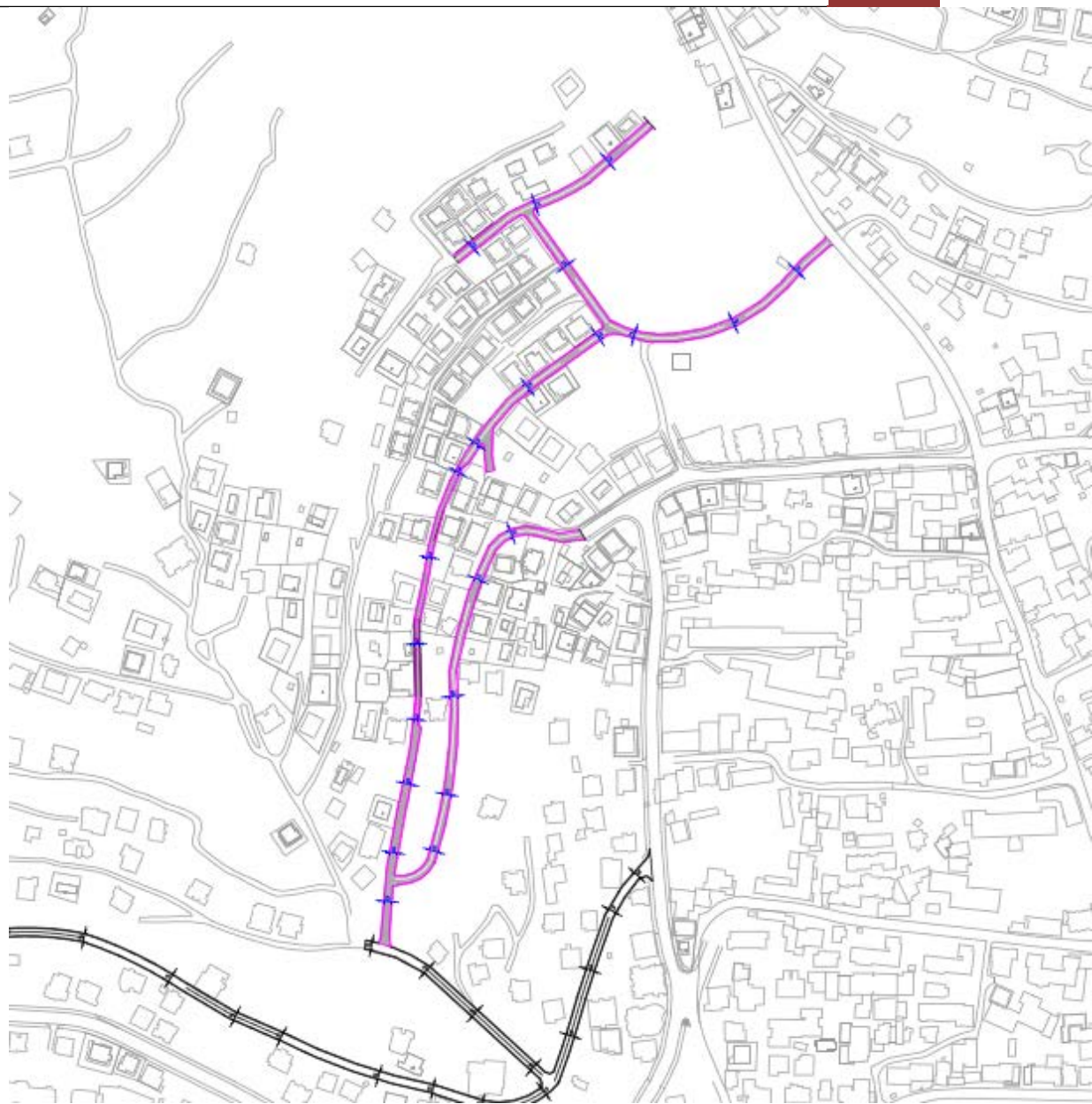
Qellimi kryesor i projektit është të përmirësojë mjedisin urban, të krijojë hapësira miqësore për funksionimin e këtij blloku banimi si infrastrukture e mirefillte bashkëkohore dhe kthimin e saj në shërbim të komunitetit.

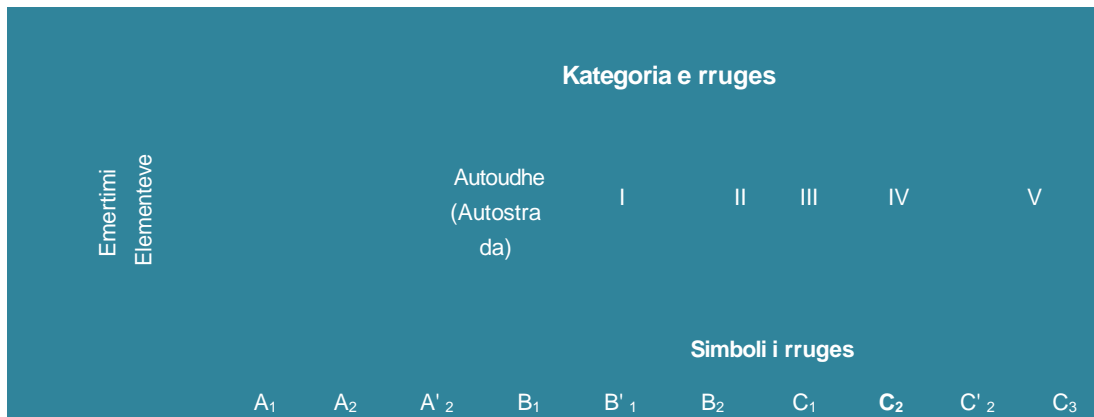
Do të hartohet projekti në teresinë e vet duke përfshirë infrastrukturen sipërfaqësore.

Perfituesit direkt të projektit janë banorët dhe frekuentuesit e zonës.

- Planvendosja e rrugës









Numuri i gjurmëve të kalimit	3+3	2+2	2+2	2	2	2	2	2	1	1
Gjerësia e gjurmës së kalimit - Terren	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
Gjerësia e shiritit për ndalim të detyruar - Terren fushor	2.50 2.50	2.50 2.50	2.50 2.50	1.75 1.75	-	-	-	-	-	-
Gjerësia e shiritit udhëzues - Bordurë dhe zhytur	4x0.25 5	4x0.25	4x0.25	2x0.25	2x0.25	2x0.25*	2x0.25	-	-	-
Gjerësia e brezit me i madës - Terren fushor	4.00 3.00	4.00 3.00	3.00 1.00	-	-	-	-	-	-	-
Gjerësia e bankinave fushor - Terren kodrinor/	1.50 1.50	1.50 1.00	1.00 0.75	1,50	1.75	1,25	1,0	0.75	0.75	0.75
Gjerësia e kurores së rrugës fushor - Terren kodrinor	35.50 34.50	28.00 26.50	26.00 22.50	14.50 13.80	11.50 11.00	10.00 10.00	8.50 8.50	7.50 7.50	5.50 5.50	5.00 4.50

Tabela 1: Gjerësia e gjurmës (korsisë) së kalimit dhe elementeve të tjera të kurores në “m” sipas KTP 2001

Tabela 2. Tabela e Shpejtësive llogaritese të levizjes sipas KTP 2001

Kategoria e rrugës dhe simboli	Shpejtësia e projektuar në km/ore		
	Terrren fushor	Terrren kodrinor	Terrren malor
Autoudhe			
Tipi A <sub>1</sub>	140	120	110
Tipi A <sub>2</sub> A <sub>2</sub> '	120	110	90

I-B <sub>1</sub> ;B' <sub>1</sub>	100	80 – (70)	60 – (50)
II-B <sub>2</sub> ;	80	60	50 – (40)
III-C1	60	50	35
IV-C2;C'2	50	35	30 (20)
V-C3	40	30	25 (20)

**Tabela 3:** Elementet baze gjeometrike (Vprojektimit - R minimale)

Shpejtësi llogaritëse $V_{log}$ Km/h	140	120	100	80	70	60	50	40	35	30	25
Rrezja min në “m” ( $R_{min}$ )	1000	650	450	250	180	120	75	45	30	25	20

**Shenim:** Me ngjyre kategoria që sugjerohet sipas Standartve shqiptare

Elementet e tjere jane:

Shpejtësia e projektimit sipas terrenit:

- teren kodrinor Vproj=35 km/ore)
- teren malor Vproj=30 (20) km/ore)
- Rrezet minimale:
- teren kodrinor 25 m (Vproj=30 km/ore)
- teren malor 20 m (Vproj=25 km/ore)

Pjerresite maksimale në %:

- teren kodrinor 7 %
- teren malor 9 %

## 2 Shtresat rrugore

Dimensionimi i shtresave rrugore parashikohet të bëhet mbi bazën e teorisë së elasticitetit me metodën AASHTO bazuar në “Guide for Design of Pavement Structures”-1993, si dhe me metodën e Deformacioneve, metode që kontrollojnë me mirë nderjet në terheqje në fibrat e poshtme të shtresave të sipërme të mbulesave rrugore dhe nderjet në prerje në tabanin e dheut dhe në shtresat e poshtme të rrugës. Metodatat procedojnë me modulet e elasticitetit të tabaneve dhe të shtresave dhe me ekuivalentet e tyre CBR, duke patur parasysh se kemi të bëjmë me mbulesa rrugore elastike.

Duke patur parasysh se këto rajonet ku kalon rruga kanë kushte gjeologjike të njëjta të dhëna në raportin gjeologjik është llogaritur vetëm një profil terthor tip.



Sic u tha dhe më lart dimensionimi i shtresave dhe verifikimi i tyre bazohet në:

- Metoden AASHTO “Guide for Design of Pavement Structures”-1993
- Metoden gjysem empirike të Deformacioneve

Karakteristikat paraprake baze janë:

- Trafiku kumulativ i konvertuar AADT në jetegjatesinë 15-20 vjeçare të rruges;
- Ulja elastike e lejuar;
- Moduli i kerkuar elastik minimal,

Mjeti njësi është mjeti me ngarkesë në aksin e mbrapem 10 ton ngarkesë boshtore (për njëren metode dhe 8.16 ton për metoden tjetër) si dhe ngarkesë  $P=5$  ton në çiftin e rrotave dhe presion specifik  $p=0.6$  Mpa dhe sipërfaqe kontakti të përafërt rëthore me diametër  $D=32.6$  cm.

Shtresat e reja me asfalt dimensionohen në baze të teorise së elasticitetit me deformim elastik të lejuar nën rrotën e automobilin që dimensionohet.

Deformimi elastik i lejuar nën rrotë me peshe  $P=5$  ton përcaktohet me formulën empirike:

$$S_{5lej} = \frac{0.285}{lg R_{15} + 1} \text{ cm}$$

ku  $R_{15}$  është intensiteti dimensionues i trafikut për periudhën 15 deri 20 vjeçare.

Kompozimi i mëtejshëm i shtresave rrugore mendohet të jetë:

- ➔ Nenshtresa (subgrade)

Kjo parashikohet të përbehet si më poshtë :

- ➔ Në rastin e mbushjeve

Kur këto janë ndertuar me zhavorë lumorë, mund të konsiderohet vetë traseja si nenshtresë me kushtin që të plotësojë kondicionet teknike të ngjeshjes të shtresës së sipërme (95%).

Kur janë ndertuar me dhëra nga germimet apo dhëra të tjera çfardo, do të jetë të pakten 30 cm trashësi shtrese me material cakell guror ose cakell natyral malor apo zhavorr lumor, me përmbajtje argjile jo më shumë se 10%  $E=200-300$  Mpa.

Themeli dhe nënthemeli i rruges (base and subbase) në rastin e themeleve të rij parashikohen me këte përberje:

- Nënthemeli
- Themel: 20 cm (2x20 cm) cakell, material guror i thyer dhe fraksionuar 0-40mm ( $E=350-450$ Mpa)
- Themel: 20 cm stabilizant 0-31.5 mm me modul 500-550 Mpa

- 6 cm binder
- 4 cm asfaltobeton