

RELACION TEKNIK

*Objekt: “Rikualifikim i rrugeve te brendshme ne zonen Turizem-
Kanali Çukes , Sarande”*

Permbajtja

1	Informacion i përgjithshëm mbi projektin e propozuar	2
2	Rikualifikim i rrugeve te brendshme ne zonen Turizem –Kanali Çukes, Sarande	5
3	Shtresat rrugore	9

Rikualifikim i rrugeve te brendshme ne zonen Turizem –Kanali Çukes, Sarande

Ne kete projekt jane parashikuar tre rruge te cilat kane nje shtrirje ne total prej 350 ml dhe gjeresi 5 ml sipas terrenit egzistues te rruges. Rruget ndodhen ne nje zone urbane, ne te dy anet rruga kufizohet me mure rrethues te avllive. Ne gjendjen ekzistuese rruga paraqitet e amortizuar dhe e degraduar ne pjesen me te madhe te saj.

Keto rruge ndodhen ne zonen e quajtur Turizem-Kanali Çukes, Sarande.

Projektimi i rruges te brendshme ne Turizem-Kanali Çukes perfshin nderhyrje ne infrastrukturën rrugore.

Qëllimi i projektit konsiston ne përmirësimin e mjedisit urban, krijimin e hapësirave me miqesore per funksionimin e kësaj rruge si infrastrukture e mirefillte bashkekohore dhe kthimin e saj ne shërbim te komunitetit, duke qene se eshte nje rruge qendrore me impakt te drejtperdrejte ne turizem.

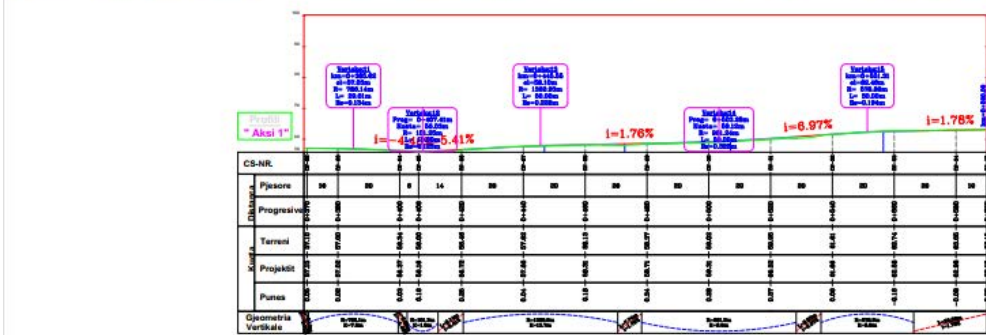
Përfituesit direkt te projektit janë banoret e zonës dhe pushuesit e huaj dhe vendas qe zgjedhin te kalojne pushimet e tyre ne keto zona turistike.

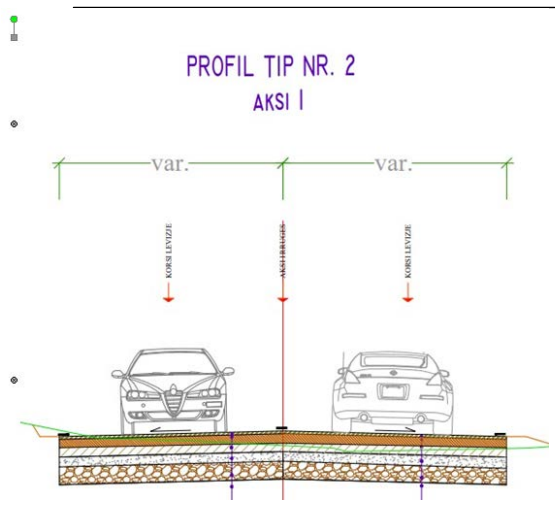
Pershkrimi gjurmes se rruges Aksi 1: Ne kete segment rreth 1460ml parashikohet ndertimi i nje rruge me gjeresi 3ml dhe 5ml, me shtrese asfalti binder 6cm. Shtresat egzistuese te rruges perbehen nga shtresa e betonit, stabilizant, shtrese cakulli etj.

Per shkak te degradimit te nje pjese te konsiderueshme te shtreses se betonit egzistues, nje zgjidhje optimale per kthimin ne funksionalitet te plote te rruges eshte shtrimi me asfaltobeton me granil guri kave prej 3cm dhe binder 6cm. Kjo do te jepte nje zgjidhje perfundimtare me kushtet optimale te gjithe frekuentuesve te kesaj rruge.

Ne baze te matjes se trafikut ne kete rruge eshte bere nje dimensionim i shtresave rrugore si me poshte:

- Asfalt 3cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 10cm
- 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 rrugeve te brendshme ne Turizem-Kanali Çukes, Sarande.

Vendndodhja: Bashkia Sarande, Turizem-Kanali Çukes

Pozicioni gjografik: Nje nga zonat e ndërhyrjes eshte pergjate rrugeve te brendshme ne Turizem-Kanali Çukes , Sarande.

Qëllimi i projektit të propozuar: Qëllimi i projektit: “Rikualifikim urban i rrugeve te brendshme ne Turizem-Kanali Çukes, Sarande ” konsiston ne rikualifikimin e infrastruktures rrugore si dhe infrastrukturen e mirefillte bashkekohore dhe kthimin e saj ne sherbim per komunitetin dhe pushuesve te huaj dhe vendas qe frekuentojne keto zona turistike.

Ky studim synon te beje te mundur sigurinë e lëvizjes mbi kete rruge te kembesoreve dhe te mjekteve si dhe do te ndihmoje ne shmangien e problemeve ne te ardhmen. Studimi do te mundesoje analizimin e problemeve ekzistuese si dhe dhënien e zgjidhjes opsionale. projekti synon:

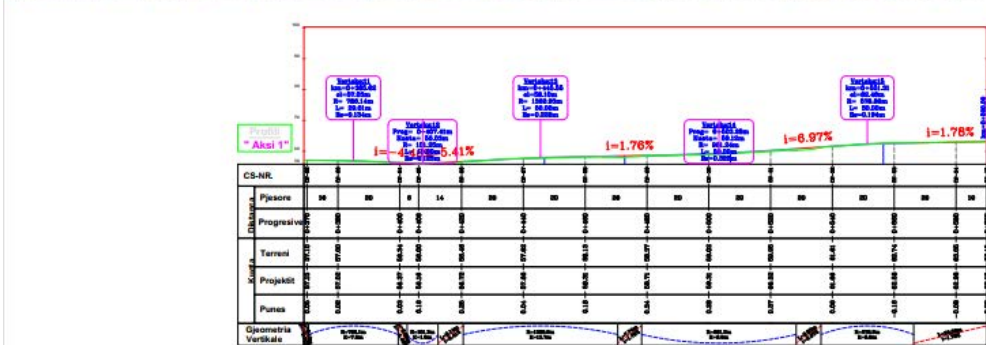
Ndërtimin e kësaj rruge me parametra europiane.
Pershtatjen e saj me rrjetin rrugor kryesor te qytetit.

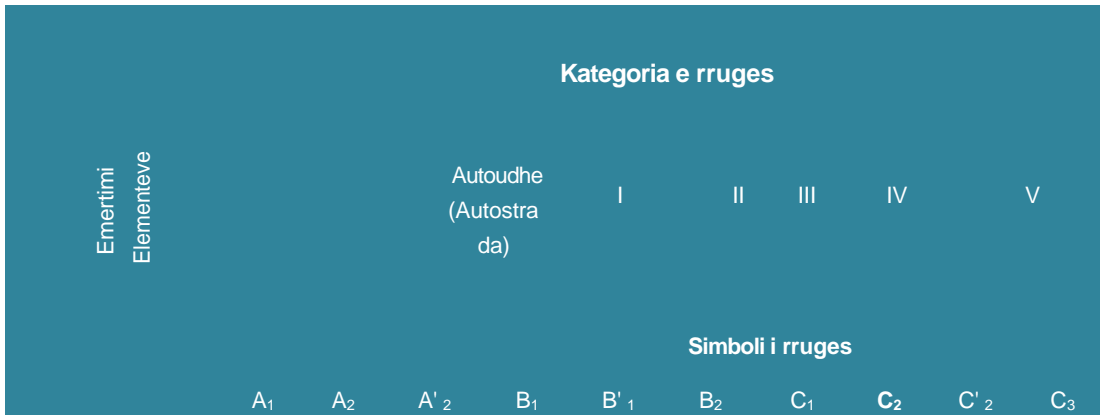
Qellimi kryesor i projektit eshte te permiresoje mjedisin urban, te krijojte hapësira miqesore per funksionimin e ketij blloku banimi si infrastrukture e mirefillte bashkekohore dhe kthimin e sa ne sherbim te komunitetit.

Do te hartohet projekti ne teresine e vet duke perfshire infrastrukturen siperfaqesore.

Perfituesit direkt te projektit janë banoret 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 gjurmëve të 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 em: i nda: e - Terren fushor	4.00 3.00	4.00 3.00	3.00 1.00	-	-	-	-	-	-	-
Gjerësia e bankinave - Terren 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 kurorës së rrugës - Terren 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 gjurmëve (korsisë) së kalimit dhe elementeve të tjera të kurorës në “m” sipas KTP 2001

Tabela 2. Tabela e Shpejtësive Ilogaritese të Levizjes sipas KTP 2001

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

I-B ₁ ;B' ₁	100	80 – (70)	60 – (50)
II-B ₂ ;	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 llogaritesë 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)

Pjerrësitet 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 rrugës;
- Ulja elastike e lejuar;
- Moduli i kerkuar elastik minimal,

Mjeti njesi është mjeti me ngarkesë në aksin e mbrapem 10 ton ngarkesë boshtore (për njërin metodë dhe 8.16 ton për metodën 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 rrugës (base and subbase) në rastin e themeleve të rij parashikohen me këte përberje:

- Nenthemeli
- 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
- 3 cm asfaltobeton