

RAPORTI TEKNIK

**“RIKONSTRUKSIONI I RRUGEVE NE FSHATRA-
MIREMBAJTJA E TYRE ”,**

INVESTITOR : BASHKIA MALLAKASTER

2019

Rruget ku do te rehabilitohen jane si me poshte :

- 1- RRUGA: LAPIDARI I GJERBESIT ÇERRILE E RE,*
- 2- RRUGA: LAPIDARI I ÇERRILES LAGJA MUSHONJE*
- 3- RRUGA: KRYQEZIMI PER KAPAJ – KAPAJ*
- 4- ARANITAS QENDER*

PËRMBAJTJA E RAPORTIT

1. - TË PËRGJITHSHME

- Hyrje
- Pozicioni i objektit
- Gjëndja Ekzistuese
- Studimi Topografik
- Studimi Hidrologjik

2. - ZGJIDHJA E PROJEKTIT

- Projekti i Rrugeve
- Konkluzione

3. - PREVENTIVI I PUNIMEVE

1. - TË PËRGJITHSHME

1.1 - HYRJE

Rrethi i Mallakastrës, i lokalizuar ne pjesën JP të Shqipërsë, përfaqëson një njësi krahinore tepër të rëndësishme. Ajo kufizohet me krahinën e Labërisë në Jug, Toskëria në Lindje, Shpiragu në VL dhe Myzeqeja në V dhe P. E gjithë krahina e Mallakastrës ka një sipërfaqe rreth 757 km² ose 2.6 % të sipërfaqes së vendit tonë. Ka një gjatësi V-J 44 km dhe gjatësi L-P 31.6 km. Shtrihet në kufinjte :

$$\varphi_v = 40^\circ 51' 40''$$

$$\varphi_j = 40^\circ 20' 36''$$

$$\lambda_l = 19^\circ 31' 05''$$

$$\lambda_p = 19^\circ 57' 24''$$

Mallakastra me një relief kryesisht kodrinor, gjendet midis fushave në perëndim dhe vargjeve malore në lindje dhe jug. Pozita gjeografike e një territori të tillë, i jep një karakter të moderuar klimës, ku relievi luan një rol të padiskutueshëm. Fakti që lartësia e relievit vjen gradualisht duke u rritur në drejtim të lindjes dhe jugut, tregon se masat ajrore që qarkullojnë në territorin e saj, janë kryesisht me origjinë detare sesa kontinentale, për pasojë klima paraqitet më tepër detare.

1.2 - POZICIONI I OBJEKTIT

1.3 – GJENDJA EKZISTUESE

Gjendja e objektit paraqitet:

Objektet e ketij studimi jane:

- 1- Segmenti Aksi Kryesor nga Lapidari i Fshatit Gjerbes – Çerrile e re
L= 10.102 km**
- 2- Segmenti Aksi kryesor Lapidari i Çerriles – Lagja Mushonje L=
600 m**
- 3- Segmenti Kryqezimi per fshatin Kapaj – Kapaj . L= 2793 m**
- 4- Segmenti Qendra e fshatit Aranitas .**

Rruget jane tejet te amortizuara, gje qe shkakton probleme te medha ne levizjen e mjeteve, nje pjese e ketyre segmenteve jan te pa aksesueshme pasi jane segmente qe jan perdorur vetem per qellime bujqesore, pra rrug qe mund te kalojne vetem mjetet bujqesore.

Keto segmente kanë gjeresi ekzistuese e cila varion nga 2 m deri në 3 m, duke sjelle karakteristika gjeometrike ne plan jo te rregullta. Ne altimetri, segmenti rrugor ka pjerresi shume te theksuar. Kjo ka sjelle qe ne ato segmente rrugore te lindin probleme ne levizjen normale te mjeteve levizese.

1- Segmenti Aksi Kryesor nga Lapidari i Fshatit Gjerbes – Çerrile e re

L= 10.102 km

Ky segment ka nje gjatesi prej 10.102 km ku fillon nga lapidari ne fshatin Gjerbes dhe vazhdon deri ne Çerrilen e re , gjeresia e tij mesatarisht varjon nga 2m ne 3m.

Gjendja e ketij segmenti rrugor eshte teje i amortizuar. Ky segment nuk eshte trajtuar asnjehere per miremebajtje dhe e gjithe gjatesia eshte e pa trajtuar me material mbushes, dhe rruga eshte e trajtuar ne token natyrale vetem e germuar me makineri. Aktualisht eshte e pa aksesueshme, pasi nuk ka kanale anesore dhe reshjet kan krijuar rreke gjat rruges dhe kan mare formen e kanaleve te medhenj gje e cila pengon levizjen normale te mjeteve ne kete segment.







2- Segmenti Aksi kryesor Lapidari i Çerriles – Lagja Mushonje L= 600 m

Ky segment ka nje gjatesi prej 600 m, ne progresiven 0+600 qe do te realizohet ne aksi kryesor per ne lagjen Mushonje, gjersia e tij varjon mesatarisht nga 3 m ne 3.5 m.

Gjendja e ketij segmenti rrgor eshte teje I amortizuar. Ky segment eshte trajtuar pjesisht me mbushje, dhe me kalimin e kohes rruga ka ardhur drejt degradimit total pasi nuk ka pasur sherbim mirembajtje.

Materialet e ngurta kan bllokuar kanalet ansore te rruges, gjate reshejeve te shirave, ujrat siperfaqsores kane demtuar rrugen dhe kane marre materielin mbushes duke e bere rrugen pothuajse te pa kalueshme.





3- Segmenti Kryqezimi per fshatin Kapaj – Kapaj . L= 2793 m

Ky segment ka nje gjatesi prej 2793 m dhe me gjeresi rruge afersisht 3m. Gjendja e ketij segmenti rrugor eshte teje i amortizuar. Ky segment nuk I eshte nenshtruar trajtimit te mirembajtjes per nje kohe te gjate dhe ne disa pjese te tij levizja eshte e pamundur me mjete te vogla. Degradimi ka ardhur pasi materialet e ngurta kan bllokuar kanalet anesore te rruges, dhe gjate reshejeve te shirave, ujrat siperfaqesore kane demtuar rrugen dhe kane marre materialin mbushes duke e bere rrugen pothuajse te pa kalueshme. Reshjet kan krijuar rreke gjat rruges dhe kan marre formen e kanaleve te medhenj gje e cila pengon levizjen normale te mjeteve ne kete segment.







4-Segmenti ARANITAS QENDER - L= 130 m

Ky segment ka nje gjatesi prej 130 m dhe gjeresia e tij mesatarisht varjon nga 2.5 m ne 3m.

Gjendja e ketij segmenti rrugor eshte totalisht i amortizuar. Ky segment nuk eshte trajtuar asnjehere per miremebajtje dhe e gjithe gjatesia eshte e pa trajtuar me material mbushes, dhe rruga eshte e trajtuar ne token natyrale dhe eshte e aksesueshme vetem nga mjetet bujqesore. Ne fillim te segmentit rruga intersektohet nga qendra e fshatit dhe vazhdon me tej , gje qe veshtirson levizjen e mjeteve. Aktualisht eshte e aksesueshme me veshtiresi te madhe, pasi nuk ka kanale anesore dhe reshjet kan krijuar rreke gjat rruges dhe kan mare formen e kanaleve te medhenj gje e cila pengon levizjen normale te mjeteve ne kete segment.

1.4 – STUDIMI TOPOGRAFIK

Punimet Gjeodezike

Punimet gjeodezike dhe topografike per objektin **“Rikonstruksioni i Rrugeve ne fshatra”**, u kryen mbi bazen e kerkesave teknike te pergjitheshme dhe specifike te parashikuara nga Investitori. Grupi i Topografeve organizoi punen dhe zhvilloi punimet ne baze te pervojës se perfituar ne punimet e meparshme te kesaj natyre. Para fillimit te punimeve topografike u siguruan materialet e nevojshme hartografike, gjeodezike si dhe paisjet perkatese.

Rilevimi eshte bere ne sistemin nderkombetar me projeksionin UTM me ellipsoid EGS84. Duke patur parasysh zonen dhe ritmin e zhvillimit qe ajo ka, do te ishte me frytedhense nese do te perdorej dhe ky sistem. Me kete sistem mund te

percaktohen lehtesisht kordinatat gjeodezike per cdo pike mbi siperfaqen tokesore nepermjet perdorimit te GPS.

Gjate rikonicionit ne terren u vendosen pikat e triangulacionit dhe markat e nivelimit ne pikat e fiksuara ne teren. Pikat e fiksuara ne teren u pajisen me koordinata ne projeksionin UTM ellipsoid WGS84 dhe kuota. Para fillimit te rilevimit u krye rikonicioni i detajuar i terrenit, i cili sherbeu per percaktimin e sakte te metodikes se punes, menyren e ndertimit te rrjetit gjeodezik, poligonometrise se rilevimit, nivelimit teknik si dhe organizimit te punes.

Fiksimi ne terren i pikave te rilevimit u krye me gozhde betoni te ngulura ne objekte betoni dhe kunja hekuri. Ato jane vendosur ne vende te dukeshme dhe te pa levizeshme. Identiteti i tyre eshte fiksuar me boje te kuqe te shkruajtur ne afersi te pikes fikse ne vende te dukeshme nga rruga ekzistuese ose terreni. Ato jane vendosur ne vende te qendrueshme, ne ane te rruges ose afer saj, duke siguruar ne kete menyre lidhjen dhe vazhdimesine e punes nga faza e projektimit ne ate te zbatimit te tij.

Çdo pike e fiksuar ne terren ka numrin, koordinatat te saj, si dhe lartesine te perftuar nepermjet nivelimit gjeometrik e gjeodezik (shih planimetrite e objekteve ku gjenden koordinatat tre dimensionale te pikave mbeshtetese). Keto te dhena sigurojne gjetjen e tyre me lehtesi ne terren.

Pikat fikse te terrenit jane te percaktuara ne planimetrine e segmenteve rrugore qe perfshihen ne projekt.

Matjet u kryen me GPS Trimble,



Rilevimi

Duke u mbeshtetur ne pikat e poligonometrise u zhvillua procesi i matjeve topografike

Eshte rilevuar ne menyre te plote e gjithë siperfaqja e zones ku shtrihet objekti si dhe e nje brezi perimetral qe e qarkon ate. Ne relief jane pasqyruar ne menyre te plote te tere elementet perberes te tij, kanale, puseta, platforma betoni, shtylla ndricimi ose tensioni, bunkere, tombino, trotuare, ura, ndertesa, objekte te ndryshem, rruge kryesore e dytesore, perrenj, nje numer i dendur pikash detaje etj. Punimet topogjeodezike te kryera jane mbeshtetur ne shkallen e plote te pergatitjes profesionale, ne perdorimin e teknologjive bashkekohore per matjet fushore dhe perpunimin kompjuterik e te dhenave, per te plotesuar kerkesat teknike te parashtruara nga projektuesit. Çdo pike e mare ne teren ka koordinata tre dimensionale, te paraqitura ne projekt.

Perpunimi i materialit topografik ne zyre eshte bere me programin TBC (Trimble Bussiness Center), CIVIL 3D nga ku eshte perftuar rilievi tre dimensional i objektit. Ky relief sherbeu per hartimin e projektit te zbatimit me saktesine dhe cilesine e kerkuar ne termat e references nga investitori.

Ne materialin grafik te projektit jepet planimetria e pikave poligonale dhe tabela e koordinatave te pikave te vendosura ne terren.

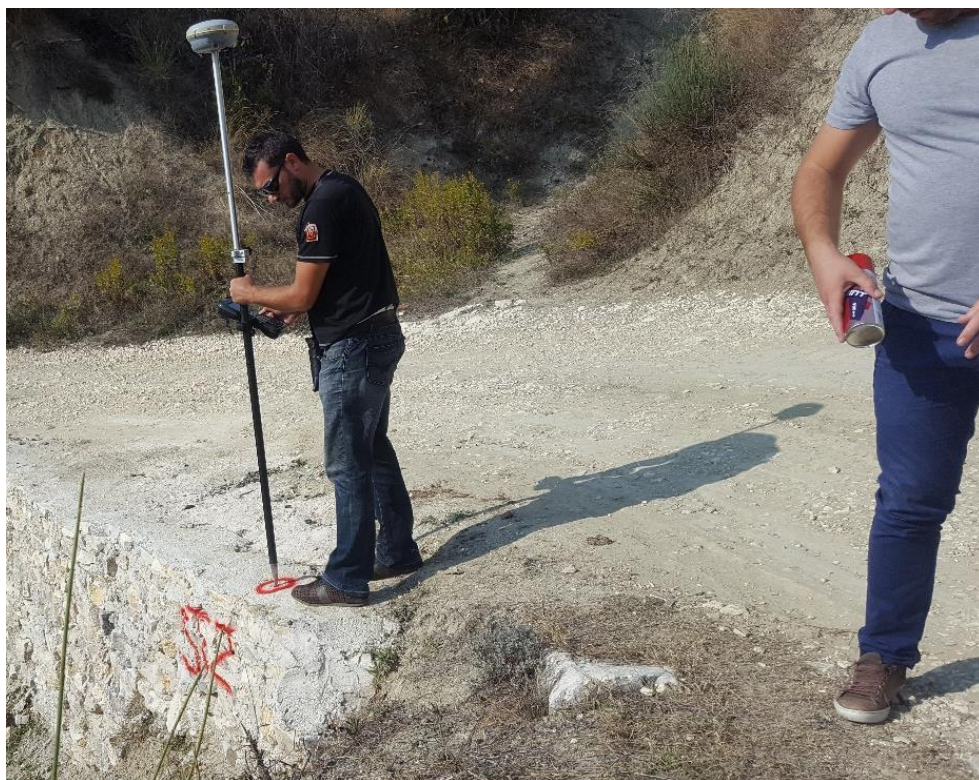
Pershkrimi i punes ne terren.

Per mbeshtetjen e punimeve fillimisht u krijua bazamenti gjeodezik ne formen e nje poligoni te hapur (pika te forta) te cilat jane te mjaftueshme per marrjen (matjen) e pikave detaje te rilevimit. Matja e ketyre pikave u kryen me metoden statike duke qendruar ne pike rreth 40 min ne intervalin 1 sek duke siguruar saktesi milimetrike te koordinatave te pikave.

Prania e marresit baze ne largesi te kufizuar siguron saktesi me te larte te matjeve ne interval kohe me te shkurter. Keshtu per pikat deri ne 1km nga marresi baze u perdor intervali 10 sek me matje per çdo sekonde ndersa per largesi me te madhe deri ne 2 km intervali 15 sek.

Element kryesor ne matjen ‘stop&go’ eshte mos humbja e lidhjes se fazes bartese gje e cila prish zgjidhjen perfundimtare. Kjo mund te realizohet duke shmatur futjen ne zona hije te sinjalit ose zona me reflektim te madh sinjali. Ne kete rast marresit TRIMBLE R6 japin nje sinjal i cili lajmeron matesin se duhet te rifilloje matjen nga nje pike matur paraprakisht, duke siguruar saktesine e kerkuar.

Bashkangjitur kemi paraqitur Katalogun e Skicave te Pikave Poligonale per te ndihmuar gjetjen e tyre lehtesisht gjate zbatimit te projektit.



- RAPORTI MBI MATERIALET E NDERTIMIT

Per ndertimin e rrugeve jane te domosdoshme materialet qe do te sherbejne per mbushjet e rruges. Materialet per prodhime e shtreave granulare, per prodhimn e betoneve dhe te asfalteve. Jane studiuar te dy tipet e materialeve dhe jane vleresuar dhe sasite e tyre.

Ne studimin e karierave jane patur parasysh disa pika te rendesishme si:

1. Qe vendet e tyre te jene sa me prane objektit qe do te ndertohet qe eshte **"Rikonstruksioni i rrugeve ne Fshatra"**.
2. Te shfrytezohen ne maksimum karierat ekzistuese qe jane prane këtyre rrugeve.
3. Gjate shfrytezimit te karierave te ruhet ambienti nga ndotja dhe te mos priset peisazhi natyror.
4. Materialet te plotesojne cilesite teknike sipas standartit qe jane projektuar rruget.
5. Jane bere studime per materialet qe do te krijohen nga germimet per ndertimet e rrugeve dhe dy kariera shkembore.

- Karierat qe do te perdoren per mbushjet e trupit te rruges.

Zona ku eshte kryer studim eshte e pasur me materiale ndertimi. Per mbushjet e ndryshme te trupit te rruges jane studiuar materiale qe jane te zones per rreth.

1.6 – STUDIMI HIDROLOGJIK

1. Hyrje

Hidrografia e Mallakastrës karakterizohet nga pasuri e ujërave sipërfaqësore dhe varfëri në rezervat e ujërave nëntokësorë. Një tregues i tillë është kushtëzuar nga përbërja gjeologjike, litologjia, klima, faktori topografik, etj.

Per studimin hidrologjik kemi marre ne konsiderate :

- Ujërat sipërfaqësore

Këto përfaqësohen nga një sërë rrjedhjesh ujore, basenesh dhe burime të ndryshme, të cilat janë të shpërndarë në mënyrë jouniforme në Mallakastër. Lumenjtë. Mallakastra dallohet për një rrjet të dendur lumenjsh, përrrenjsh dhe rrëkesh. Shpërndarja e tyre jouniforme është kushtëzuar nga ndërtimi gjeologjik, ku dendësi më të madhe kanë ujërat sipërfaqësorë tek shkëmbinjtë terrigenë. Për dendësi të madhe të rrjetit hidrografik, dallohen territoret në rrjedhën e sipërme të Gjanicës, ndërsa përreth Shpiragut vihet re e kundërta. Edhe relievi ka pasur një rol të rëndësishëm në rrjedhjet

sipërfaqësore që kalojnë në territorin e Mallakastrës, të cilat karakterizohen nga gjatësi e vogël dhe pellgjet ujëmbledhës me sipërfaqe jo të mëdha. Sipas përmasave dhe prurjes së lëngët, lumenjtë e kësaj zone janë të vegjël. Shumica e rrjedhjeve ujore janë të përkohshme. Vartësia e tyre e drejtpërdrejtë nga reshjet dhe shumë pak nga ujërat nëntokësore, ka bërë të mundur që përrrenjtë të kenë ujë gjatë periudhës së lagësht të vitit, ku vihen re edhe plotat, ndërsa gjatë stinës së verës ato kanë prurje minimale, për të mos thënë që thahen fare. Përjashtim bën Vjosa, ku ujërat nëntokësore mbajnë një peshë të rëndësishme në prurjet e lëngta të saj. Në mjediset karstike të Mallakastrës, prezenca e ujërave sipërfaqësore është tepër e pakët dhe kohëzgjatja e tyre varion në disa orë ose ditë (në vartësi të reshjeve), duke krijuar defiçite të mëdha hidrike. Duhet theksuar se prurjet e rrjedhjeve ujore në Mallakastër janë të paparashikueshme, pasi sasia e reshjeve dhe intesiteti i tyre është i tillë (karakteristikë e klimës mesdhetare). Kështu përrrenjtë në momente të caktuara duken si lumenj të vërtetë, duke sjellë sasira të mëdha të prurjeve të ngurta dhe të lëngëta, gjithashtu dallohen për një aktivitet të fuqishëm eroziv, ndërsa kur nuk kanë ujë duken si shtretër të thatë të dikurshëm. Këto kontraste kaq të mëdha krijojnë rreziqe natyrore (gjatë periudhës së reshjeve) si, rrëshqitjet, rrëzimet, erozioni, dëmtimi i tokave, përmbytje, etj, duke lënë pasojë në mjedis dhe aktivitetin human. Lumenjtë kryesorë që kalojnë në territorin e kësaj zone janë: Vjosa Gjanica, Povla, ndërsa të tjerët janë të vegjël dhe përfshihen në grupin e përrrenjve.

Në periudhën e lagësht të vitit, tetor - maj, bien rreth 86 - 93% të rreshjeve, ndërsa muajt me të lagësht janë janar - mars, ku bien rreth 10.7-18.5 % e rreshjeve vjetore. Në verë prurjet janë minimale, për shkak të sasisë së vogël të rreshjeve. Muajt më të thatë janë korrik-shtator, me rreth 4 - 8 % të rreshjeve vjetore. Edhe për prurjet e ngurta vihet re e njëjta tendencë. Kështu prurja e ngurtë e aluvioneve pezull në Poçem, shkon 190kg/sek, vëllimi vjetor shkon deri 5.96*10⁶ ton²²⁷, ndërsa rrjedhja e ngurtë totale arrin vlerën, përafërsisht 3080-5550*10³m³ /ton/vit²²⁸. Gjatë periudhës së lagësht të vitit kalon pjesa më e madhe e rrjedhjes së ngurtë, rreth 90% në Dorëz. Muaji me më shumë rrjedhje të ngurtë është dhjetori, me 20.1-25.9% të rrjedhjes vjetore, ndërsa muaji me rrjedhje të ngurtë më të vogël është gushti, me 0.1-1.0% të rrjedhjes vjetore²²⁹. Vjosa, në vjeshtë sjell një sasi më të madhe të rrjedhjes së ngurtë, sesa në pranverë. Kjo dukuri lidhet me sasinë më të madhe të reshjeve gjatë muajve tetor-nëntor, e cila korespondon me rritjen e prurjeve të lëngëta, dhe për pasojë atyre të ngurta

- Ujërat nëntokësore

Mbi gjendjen dhe përhapjen e ujërave nëntokësore, jemi bazuar në të dhënat e burimeve natyrore dhe puseve të hapura nga banorët e kësaj zone. Përhapja e gjerë e depozitimeve terrigjene dhe grada e tyre ujëmbajtëse shumë e dobët, nuk ka favorizuar grumbullimin e ujërave të shumtë

nëntokësorë. Kjo gjë reflektohet qartë në numrin e burimeve natyrale dhe në prurjet e pakta të tyre, mesatarisht 0,01 l/sek deri në 0,1 l/sek. Kushte më të përshtatshme, për grumbullimin e ujërave nëntokësorë, ekzistojnë kryesisht tek konglomeratët, ranorët dhe depozitimet konglomerato-ranore. Në këta shkëmbinj vihet re dalja e ujërave nëntokësore në formë burimesh natyrale ose puse të hapura nga fshatarët. Pasqyra e ujërave nëntokësore, ose nivelet statike të ujit të puseve, lëviz nga 8-8,5m në kodra. Regjimi i burimeve dhe i puseve është i paqëndrueshëm, me luhatje të mëdha gjatë stinëve të vitit, por edhe nga njëri vit në tjetrin. Ato kanë më shumë ujë në stinën e dimrit dhe më pak në stinën e verës, çka tregon varësinë e tyre të drejtpërdrejtë nga reshjet. Ujërat nëntokësorë, grumbullohen edhe atje ku haset gërshetimi i shkëmbinjve gëlqerorë me terrigjenët. Kur shtresat e shkëmbinjve me përshkueshmëri të ndryshme dalin në sipërfaqe, krijohen kushte për formimin e burimeve karstike.

2. - ZGJIDHJA E PROJEKTIT

2.1 – PROJEKTI I “Rikonstruksioni i rrugeve ne Fshatra”

Objekti **“Rikonstruksioni i rrugeve ne Fshatra”**, ndodhet në zonën e Mallakastres. Rruga paraqeset rëndësi për lëvizjen e banorëve të zonës ku shtrihet,.

“Rikonstruksioni i rrugeve ne Fshatra”, me gjatesi totale rreth 13630 m, kanë gjerësi ekzistuese e cila varion nga 2 m – 2.5 m deri në 3 m, duke sjelle karakteristika gjeometrike ne plan jo te rregullta. Ne altimetri, segmenti rrugor ka pjerresi te theksuar qe varion 5-20 %.

Rruga, eshte pergjithesisht ne gjendje te keqe dhe me mungese te shtresave rrugore.

Terreni ku shtrihet ky segment perfshin relievin e disa kodrave ku rruga kalon ne kreshten e tyre. Kalimi i segmenteve rrugor ne kreshte sjell qe rruga te kete thyerje te theksuar te niveletes duke kaluar nga ngjitje ne zbritje.

Duke u mbeshtetur ne studimin per prespektiven e zhvillimit te zones, eshte dhene zgjidhje ne realizimin e rrugeve, me gjerësi nga 3 m deri ne 3.5 m. Kjo zgjidhje do kerkoje te behen zgjerime te rruges ekzistuese ne menyre qe te plotesohen parametrat e kerkuar.

Meqënëse te gjithë segmentet si ne projekt rikonstruktohen ose rehabilitohen dhe do mirembahen terësisht, në zgjidhjen e projektit janë patur parasysh:

1. Zgjidhja në anën Planimetrike të rrugës.
2. Zgjidhja në anën Altimetrike të rrugës.
3. Elementet sociale të rrugës.

■ Zgjidhja Planimetrike.

Në zgjidhjen Planimetrike është patur parasysh permisimi i dhe dhe shmangia e disa kthesave duke ndikuar ne gjeometrin e rruges dhe duke e permisuar ate.

Rëndësi i është kushtuar veçanërisht dhe intersektimeve te rrugeve dytesore qe krijojn kryqzime me aksin kryesor. Te gjithë kryqëzimet si kryesore ashtu dhe dytësore, duhet te trajtohen dhe te sillen ne gjendje optimale njelloj si aksi kryesor.

■ Zgjidhja Altimetrike.

Nga ana altimetrike relievi faktik eshte shume i thyer, duke sjelle qe niveleta e saj te pesoje thyerje sipas gjendjes faktike te relievit.

Meqenëse segmenti rrugor ndërtohet pothuajse nga e para nga ana jone eshte munduar te ndertojme nje nivelet sa me pranë asaj ideale, por duke respektuar edhe kuotat e hyrjeve te objekteve ekzistuese. Gjithashtu eshte bere rakordimi ne kuote me rrugen ekzistuese.

■ Profili Gjatësor

Profili gjatësor perfaqëson prerjen e rrugës sipas aksit të saj në drejtimin vertikal.

Profili gjatësor është hartuar në shkallë Horizontale 1:100 dhe shkalle Vertikale 1:100.

Në të janë paraqitur:

- ✚ Vija e Terrenit
- ✚ Vija e Projektit
- ✚ Vija e Gërmimit
- ✚ Disnivelet e Vijes së Projektit
- ✚ Disnivelet e Vijës së Gërmimit
- ✚ Numri i Piketës (Seksionit)
- ✚ Kuota e Terrenit
- ✚ Kuota e Projektit
- ✚ Kuota e Gërmimit
- ✚ Distancat Pjesore

- ✚ Distanca Progressive
- ✚ Pjerrësite e Niveletës
- ✚ Kilometrazhi

■ **Profilat Tërthorë**

Profilat tërthorë përfaqësojnë prerje të rrugës tërthor me aksin e saj në drejtimin vertikal. Profilat tërthorë janë hartuar në shkallë 1:100 (e njëjtë për dy drejtimet Vertikal dhe Horizontal)

Në profilat Tërthorë janë paraqitur:

- ✚ Numri i Profilatit
- ✚ Distanca Progressive
- ✚ Sipërfaqja në Mbushje dhe Gërmim
- ✚ Vija e Terrenit
- ✚ Vija e Projektit
- ✚ Vija e Gërmimit
- ✚ Disnivelet e Vijës së Projektit
- ✚ Disnivelet e Vijës së Gërmimit
- ✚ Numri i Piketës (Seksionit)
- ✚ Kuotat e Terrenit
- ✚ Kuotat e Projektit
- ✚ Distancat pjesore nga Aksi
- ✚ Distancat e përgjithshme nga Aksi.

■ **Profilat Tip dhe Detajet**

Në Profilat Tip, janë paraqitur në mënyrë të detajuar:

- ✚ Shtresat Rrugore
- ✚ Dimensionet e tyre
- ✚ Vendosja e tyre
- ✚ Distanca
- ✚ Zona ku aplikohet Profili Tip

Llogaritja e Shtresave të Rrugës

Nisur nga eksperimente në projektimin e rrugëve, studimi i trafikut të zones dhe prespektivën e zhvillimit, studimi gjeologjik, vlerësimi i gjendjes aktuale, rezultoi se në këto pjesë të rrjetit rrugor, janë të destinuara kryesisht për mjete të tonazhit të lehtë dhe të mesëm.

Rruga rrugore do të gërmohet teresisht në formë kasonete.

Shtresat Rrugore

Shtresat Rrugore të dala nga llogaritjet dhe të diktuar për të rritur nivelin mesatar të rrugës në lidhje me terrenin, do të jenë:

Per rruget kryesore te kontrates:

- 1- Mbushje me cakell e gur gurore ne trupin e rruges, perhapur e ngjeshur me makineri
- 2- Shtrese çakelli mbeturine kave $t=10\text{cm}$, perhapur e ngjeshur me makineri
- 3- Dhe ne rrugen me te shkurter ne fshatin Aranitas do te kete :

Stabilizant - 5 cm

Binder - 4 cm

Asfaltobeton - 3 cm

Shënim: shtresa e poshtme e cakellit (Mbushje me cakell e gur gurore) shërben dhe për profilim për të kapur kuoten e fillimit të shtresës së cakullit.

■ Në trupin e rrugës kasoneta pas gërmimit duhet detyrimisht të cilindrohet. Nëse gjatë gërmimit në ndonjë pjesë nuk arrihet heqja plotësisht e shtresës së sipërme, (vërehet ndryshimi i formacionit), në atë pjesë të vashdojë gërmimi, dhe të mbushet . Gjithashtu gërmimi do vazhdojë edhe nëse në trup të rruges gjendet ndonjë kanal apo gropë septike e vjetër. Gjatë realizimit të shtresave, detyrimisht të respektohet cilësia e materialeve dhe kërkesat për kompaktësim, në përputhje me specifikimet teknike.

Kanalet, ato do vendosen paralel me rrugën. (me këtë realizohet pjerrësia tërthore rruges.

Plan-Organizimi i Punimeve të Ndertimit

Para fillimit të punimeve, nga ana e kontraktorit do të paraqitet tek supervizori i objektit Plan-Organizimi për kantierin në fjalë. Në këtë fazë nuk është paraqitur Plan-Organizimi, pasi dokumenti në fjalë ndryshon nga disponibiliteti i shoqërisë ndertimore (kontraktorit) në lidhje me makinerite, fuqinë punëtare, teknologjitë ndertimore, etj..

KONSULENTI

Bashkia Mallakaster

MIRATOI :

KRYETARI I BASHKISE