



BASHKIA KAMEZ
DREJTORIA E PROJEKTEVE DHE INVESTIMEVE

RELACION TEKNIK
PER PROJEKTIN E ZBATIMIT

OBJEKTI :

Ndertim Blloku 1 Paskuqan: "Hasan Tahsin + Hasan Gerxhaliu+Haxhi Isuf Banka+Inajete Dumi+Asim Aliko 1+Asim Aliko 2",
Bashkia Kamez

PUNUAN :

Ing. DENIS PRENÇI

Ing. HAJREDIN MURGU

Drejtores e Projekteve dhe Investimeve

Ing. Flora Muça

MIRATOI
Rakip SULLI

KRYETAR



Permbajtja

HYRJE	3
1. KRITERET E PROJEKTIMIT	5
1.1 Parametrat e projektimit	5
1.2 Kodet, standardet dhe dokumentet teknike	5
2. KONSIDERATAT PËR PROJEKTIMIN E RRUGËS	7
2.1 Gjendja ekzistuese	7
2.2 Projektimi Gjeometrik	16
2.3 Shtresat rrugore	19
3. KONSIDERATA PËR LARGIMIN E UJERAVE TË SHIUT	19
4. INFRASTRUKTURA INXHINIERIKE ELEKTRIKE DHE SISTEMI I NDRIÇIMIT	20
Kodet dhe Standardet	20
REFERENCAT	21

HYRJE

Projekti “Ndertim Blloku 1 Paskuqan - Hasan Tahsin + Hasan Gerxhaliu + Haxhi Isuf Banka+Inajete Dumi+Asim Aliko 1+Asim Aliko 2” është pjese e programit per zhvillimin e zones se Paskuqanit, e nisur nga Bashkia Kamez dhe zbatohet nga vete ajo. Ky projekt synon zhvillimin urban dhe permiresimin e kushteve infrastrukturore per gjithëpërfshirjen e zones dhe të territorit përreth, nëpërmjet krijimit të permiresimit te infrastrukture të cilat ofrohen shërbime dhe produkte bujqësore dhe agroturistike, si edhe territore e zonime në shërbim të zones, të cilat do të shërbejnë për permiresimin e jetes edhe do të ofrojnë kushte për zhvillimin e ekonomisë lokale dhe cilësinë e jetesës për banorët lokal.

Rrugët te cilat do te zhvillohen jane: “Hasan Tahsin”, “Hasan Gerxhaliu”, “Haxhi Isuf Banka”, “Inajete Dumi”, “Asim Aliko 1” si dhe “Asim Aliko 2”. Te gjitha keto segmente janë degëzime të rrugëve kryesore “Halim Xhelo” dhe “Isa Boletini”. Gjurnat e ketyre rrugeve jane:

1. Hasan Tahsin – 310 m
2. Hasan Gerxhaliu – 310 m
3. Haxhi Isuf Banka – 280 m
4. Inajete Dumi – 160 m
5. Asim Aliko 1 dhe 2 – 600 m

Totali i këtyre rrugëve është **1660 m**.

Për këto segmente rrugore është kërkuar përgatitja e projekt zbatimit.



Rendesia e ndertimit te ketyre akseve rrugore, favorizon disa nga aspektet me kryesore qe kane te bejne me rendesine e ndertimit:

- Leverdishmerine ekonomike rezulton se ndertimi i ketyre akseve rrugore eshte me leverdishmeri te madhe ekonomike dhe finaciare.

- Rrugët e reja përmirësojnë lidhjen midis pjesëve të ndryshme të zonës. Ky rrjet i përmirësuar mund të reduktojë kohën e udhëtimit, të rrisë aksesin dhe t'ua bëjë më të lehtë njerëzve arritjen e destinacioneve të tyre.

- Rrjedha e trafikut dhe reduktimi i bllokimit: Rrugët e projektuara mirë ndihmojnë në optimizimin e rrjedhës së trafikut, zvogëlimin e mbipopullimit dhe minimizimin e vonesave. Kjo mund të çojë në transport më efikas dhe lëvizshmëri të përmirësuar si për banorët ashtu edhe për bizneset.

- Siguri: Rrugët e reja shpesh vijnë me karakteristika moderne të sigurisë si sinjalet e trafikut, vendkalimet për këmbësorë dhe ndriçimi. Këto përmirësime kontribuojnë në një mjedis më të sigurt si për shoferët ashtu edhe për këmbësorët.

- Rritja e vlerës së pronës: Qasja në rrugë të mirë-projektuara dhe të mirëmbajtura ndikon pozitivisht në vlerat e pronës. Mund ta bëjë zonën më tërheqëse për banorët dhe bizneset, duke çuar në rritjen e kërkesës për pasuri të paluajtshme.

- Nxitja e ekonomisë lokale: Infrastruktura e përmirësuar e transportit mund të stimulojë zhvillimin ekonomik duke e bërë më të lehtë për bizneset transportin e mallrave dhe njerëzve. Kjo, nga ana tjetër, mund të tërheqë biznese të reja dhe të kontribuojë në rritjen e atyre ekzistuese.

- Rinovimi urban dhe përmirësimet estetike: Peizazhet e reja të rrugëve shpesh shoqërojnë projektet e rinovimit urban, duke kontribuar në tërheqjen e përgjithshme estetike të një zone. Kjo mund ta bëjë mjedisin më të këndshëm, të inkurajojë aktivitetet në natyrë dhe të tërheqë vizitorë

- Mbështetje për transportin publik: Rrugët e reja mund të projektohen për të akomoduar mënyra të ndryshme transporti, duke përfshirë edhe transportin publik. Kjo mbështetje për transportin publik mund të inkurajojë përdorimin e tij, duke reduktuar varësinë nga automjetet individuale dhe duke lehtësuar bllokimin e trafikut.

- Infrastruktura për rritje të ardhshme: Planifikimi dhe zbatimi i rrugëve të reja merr parasysh rritjen dhe zhvillimin e ardhshëm. Infrastruktura e projektuar siç duhet mund të strehojë rritje të popullsisë, aktiviteteve të biznesit dhe trafikut të automjeteve me kalimin e kohës.

1. KRITERET E PROJEKTIMIT

1.1 Parametrat e projektimit

Për nga rëndësia dhe intesiteti parashikohet të jenë rrugë kryesisht për trafik të tonazhit të lehtë dhe të mesëm, por janë marr masa gjatë projektimit të shtresave rrugore në këto faze të projektit dhe për një trafik të rëndë të mundshëm, por me frekuencë normale kalimi pasi me ndërtimin e këtyre akseve rrugore janë parashikuar investime të tjera strategjike në zonat që preken nga këto akse rrugore.

Këto akse rrugore do të kenë njëkohësisht disa funksione:

- 1- Do të shërbejnë zonës ndërmjet rrugëve “Halim Xhelo” dhe “Isa Boletini”
- 2- Do të shërbejnë zhvillimit social të zonës
- 3- Do të shërbejnë rritjes dhe zhvillimit të mëtejshëm të ekonomisë në këto zona.

1.2 Kodet, standardet dhe dokumentet teknike

Projektimi i rrugëve do të bëhet në përputhje me “Rregullin Teknik për Projektimin e Rrugëve” të miratuar me Vendim të Këshillit të Ministrave Nr. 628, datë 15.7.2015.

Projektimi gjeometrik i rrugëve do të kryhet në përputhje me “Rregullin teknik për projektimin e rrugëve (RrTPRr-2) – Projektimi gjeometrik”

Projektimi i shtresave rrugore do të kryhet në përputhje me “Rregullin teknik për projektimin e rrugëve (RrTPRr-3) – Projektimi i dyshemesë” dhe “AASHTO (Guide for Design of Pavements Structures 1993)”

Projektimi i sinjalistikës rrugore do të kryhet në përputhje me “Rregullin teknik për projektimin e rrugëve (RrTPRr-6) – Sinjalistika rrugore” dhe në përputhje me “Kodin Rrugor” në fuqi dhe Rregulloren e Zbatimit të tij.

EN 1990 Eurokodi 0: Bazat e projektimit strukturor.

EN 1991 Eurokodi 1: Veprimet në struktura.

EN 1992 Eurokodi 2: Projektimi i strukturave të betonit.

EN 1993 Eurokodi 3: Projektimi i strukturave prej çeliku.

EN 1997 Eurokodi 7: Projektimi gjeoteknik.

EN 1998 Eurokodi 8: Projektimi i strukturave për rezistencë nga tërmeti

KTP 2-78 Kushtet Teknike të projektimit për ndërtimet në zona sizmike (norma teknike përprojektimin në zonat sizmike) - Kodet Shqiptare

KTP N.2-89 Kushtet Teknike projektimi për ndërtimet antisizmike (Norma Teknike për projektimin.)

1.3 Parametrat e projektimit

Sipas Kat. V-te KTP - 2002, simboli C3:

- 2 x 2.25m (pjesë e asfaltuar) + 1 bankina x 0.5m të pa asfaltuara = 6.50 m gjerësi totale

- Elementet e tjera të rruges:

shpejtësi projektimi; rreze minimale; pjerresi gjatësore dhe terthore do të mbahen ato të Kat.V-te,

simboli C3 sipas standartit Shqiptar KTP - 2002.

Elementet e tjere jane:

Shpejtesia e projektimit sipas terenit:

- teren fushor $V_{proj}=50$ km/ore
- teren kodrinor $V_{proj}=35$ km/ore
- teren malor $V_{proj}=30(20)$ km/ore Rrezet minimale:
- teren fushor 75 m $V_{proj}=50$ km/ore
- teren kodrinor 30 m $V_{proj}=35$ km/ore
- teren malor 25 m $V_{proj}=30(20)$ km/or

Bazuar ne sa me siper rrezja minimale e kurbave ne rruge per shpejtesi llogaritese 20 - 25 km/ore duhet

te jete 20 m, jane respektuar ne te gjithë gjatesine e rruges.

Koeficienti i Ferkimit-Mbilartesimi -9

Koeficienti i ferkimit per llogaritjen e mbilartesimit eshte marre ne Tabelen 8 te KTP 2002 i barabarte me

0.215.

* Kurbat kalimtare

Ne te gjitha rastet ku kemi kurba eshte patur parasysh perdorimi i kurbave kalimtare, Klotoida.

* Zgjerimi në Kthesë

Zgjerimi në kthesë është patur parasysh për të gjitha kurbat rrezja e të cilave është më e vogël se 300m.

* Fushepamja

Sipas Tabeles 12 te KTP 2002, per shpejtesine 25 – 30 km/ore distance minimale e fushepamjes duhet te

jete 30 - 40 m, qe respektohet gjate gjithë gjatesise se rruges ne studim.

* Aksi Vertikal

Meqense Niveletat vertikale kane distance te vogla dhe rrugët janë gjatë gjithë kohës në ngjitje , është marrë parasysh zbutja e thyerjes së niveletave nëpërmjet kurbave vertikale.

* Serpentinat dhe Kthesat

Ruajtur gjurmat ekzistuese të rrugëve

➤ 1.4 Konkluzion

Bazuar ne sa me siper , gjurmët e propozuara nga pikepamja gjeometrike respektojnë parametrat e një rruge fushore te kategorise se V C3 me shpejtesi min $V=25$ km/ore dhe max $V=50$ km/ore

Hartimi i Projekt – Zbatimit u bazua ne Studimin Gjeologjik, Studimin Topografik, Studimin Hidrologjik, Studimin e Ndikimit ne Mjedis dhe Studimin per Rritjen e Trafikut.

Parametrat e rrugëve :

Shpejtësia e Projektimit:	30 km/h
Pjerrësia gjatësore maksimale:	0.7 %
Pjerrësia tërthore:	2%
Periudha e Projektimit:	20 vjet

2. KONSIDERATAT PËR PROJEKTIMIN E RRUGËS

2.1 Gjendja ekzistuese

Rruget ne totalin e tyre kane nje gjatesi rreth 1645 m. Keto rruge nuk kane qene ndonjehere te asfaltuara dhe pergjithesisht gjurmet e tyre jane me zhavor, toke natyrale dhe vegjetacion. Ne vende te caktuara ka dhe shtresa betoni, te shtruara kryesisht nga banoret e zones. Ne te dy anet e rrugeve nuk ka trotuare dhe nuk jane as te ndricuara. Gjithashtu duhet permendur dhe mungesa e infrastruktures siperfaqesore dhe nentokesore per largimin e ujerave siperfaqesore.

Rruget nuk permbushin asnje nga standartet per qarkullim te rregullt ne to. Ne keto kushte lindi e nevojshme hartimi i projektit te zbatimit per rruget e Bllokut Paskuqan 1.

Me poshte jane vendosur fotot e gjendjes ekzistuese te rrugve:

1- Rruga “Hasan Tahsin”

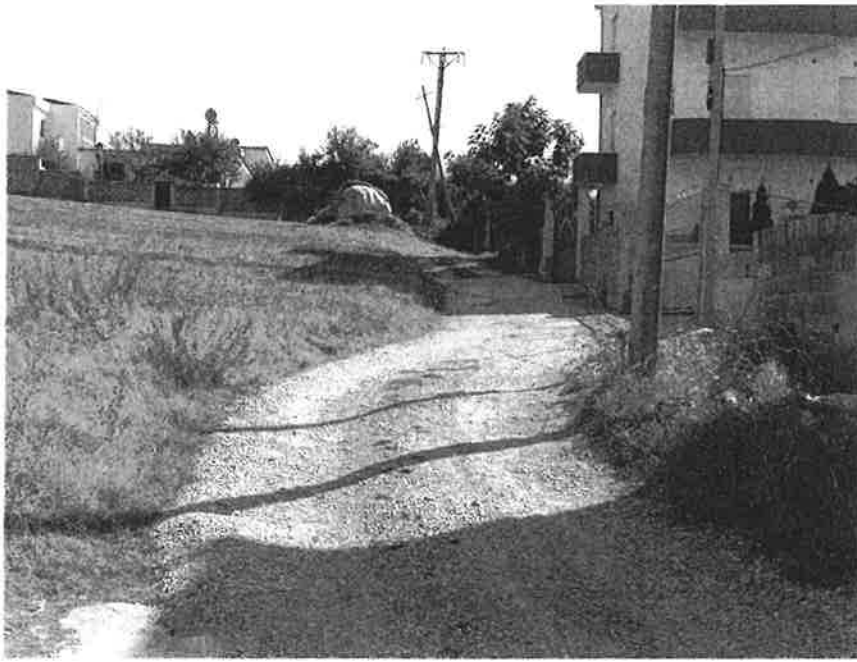






2- Rruga "Hasan Gerxhaliu"









3- Haxhi Isuf Banka

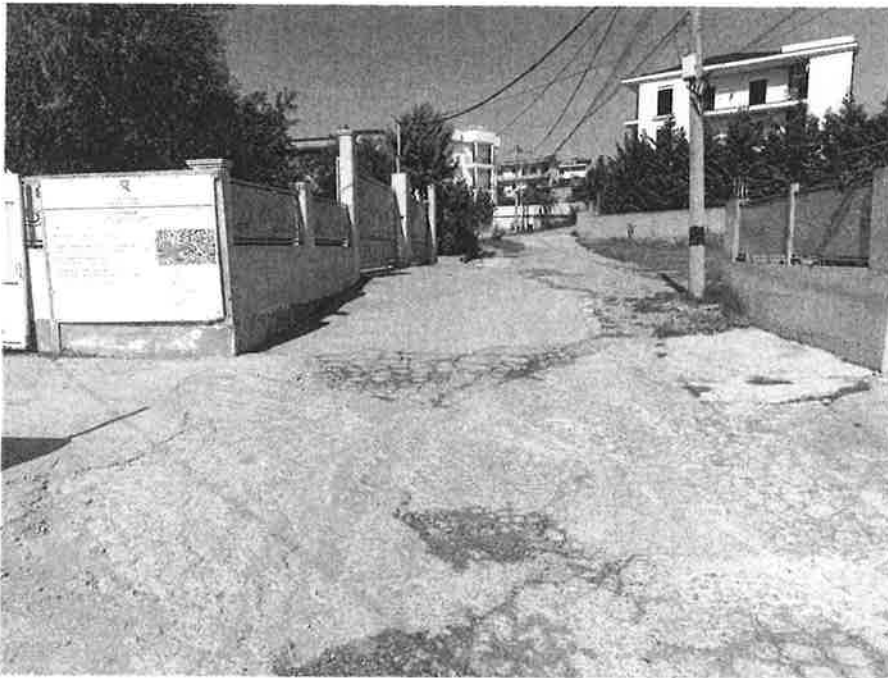




4- Asim Aliko 1







5- Asim Aliko 2

