

Me projektin me
nr. 5944/3 prot. më
datë 14.10.2024.



BASHKIA HIMARË

RELACION TEKNIK

STUDIM, PROJEKTIM PËR OBJEKTIN:

“RRUGE AKSESI QEPARO FUSHE, NR.1 DHE 2”.

PROJEKT ZBATIMI

PROJEKTUES: “SIRE-ALB” SH.P.K.



1.1. HYRJE

Bashkia Himarë shtrihet përgjatë vijës bregdetare të detit Jon, duke filluar nga Llogaraja në veri deri në fshatin Nivicë pranë Sarandës. Është 50 km larg qytetit të Sarandës dhe 70 km larg qytetit të Vlorës. Në veri, lindje dhe juglindje është i rrethuar nga malet Acroceraunian me pikën më të lartë të tij, majën e Çikës, rreth 2045 metra mbi nivelin e detit. Është një zonë e pasur gjithashtu me kisha dhe manastire, pjesë e trashëgimisë kulturore dhe religjioze, të tilla si: Kisha e Ipapandisë, Kisha e Shën Stefanit, Kisha e manastirit të Shën Mërisë, Kisha e Shën Spiridhonit, etj. Një prej kalave që përbën interes të veçantë arkeologjik dhe historik është kalaja e Himarës, e cila gjendet mbi kodrën me lartësi 223m. Kjo kala daton në shek.IV-III p.K. Përgjatë shpateve perëndimore të Çikës zbritet në detin Jon, ku lumenjtë gjatë viteve kanë krijuar në deltën e tyre plazhe të shumta të llojeve të ndryshme. Gjiret kryesore në këtë zonë janë: Spile, Panorm (Porto-Palermo), Borsh, etj, ndërsa plazhet më të rëndësishme janë Palasë, Gjilekë, Jaliskar, Gjipe, Dhërmi, Jalë, Vuno, Livadh, Spile, Potam, Llaman, Plazhi Qeparo, Plazhi Borsh, Plazhi Bunec, Plazhi Lukove, Plazhi Kroreza dhe plazhi Kakome.

Himara është një bashki që shtrihet përgjatë të gjithë bregut të Jonit si dhe në malet e Labërisë në pjesën e ish-komunës Horë-Vranisht. Një bashki e pasur me burime ekonomike me përqendrim te turizmi, peshkimi, blegtoria dhe ullishtet. Bashkia e Himarës përveç burimeve të mëdha të turizmit detar disponon resurse të mëdha edhe në turizmin kulturor apo të natyrës. Resurset bujqësore dhe blegtorale të zonës janë shumë pak të shfrytëzuara për shkak të largimit masiv të popullsisë apo tërheqjes së popullsisë së mbetur në aktivitete me më shumë të ardhura si turizmi. Në mbarë krahinën e Himarës mbisundon klima Mesdhetare. Nga verilindja vargu i Karaburunit dhe i Çikës (malet Akrokeravne) e mbrojnë atë nga murlani dimëror. Me këtë pozicion klimaterik krahina e Himarës, në tërësi me toka të pakta bujqësore, ka kultivuar kurdoherë, përveç blegtorisë, dy kulturat kryesore mesdhetare: ullinjtë dhe agrumet, pa përjashtuar vreshtat. Himara ndodhet në faqen e vargmalit të Cikes dhe peisazhi i saj karakterizohet nga kurrizi ujendares dhe erozioni i kreshtes. Përceptimi është që mali ndodhet larg bregut të detit dhe vija bregdetare zgjerohet dhe gradualisht kalon nëpërmjet disa luginave, kodrave dhe qepeve të vegjël. Më konkretisht në këtë raport teknik do të trajtohet rruga në "Qeparo Fushë" nga qendra për në bregdet, Njësia Administrative Himarë, Bashkia Himarë.



1.2. POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti:“MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË”,*Njësia Administrative Himarë, Bashkia Himarë.*

Objekti “Mirëmbajtje dhe asfaltim rruge Qeparo Fushë, Bashia Himarë”. Qiparoi shpalos pamjen e vetë menjëherë pas gjirit të Panoramës (Palermos) shfaqet një pamje tjetër e mrekullueshme, lugina e Qeparoit, plazhi, fusha e gjelbër dhe fshati i ri Qeparo fushë, më lart Qeparoit, kalaja e Karosit dhe në thellësi fshati Kudhës. Emri i fshatit Qeparoi vjen nga bima e qiparisit. Plazhi i Skalomes, i veçantë për rërën e hollë dhe detin e cekët të shfaqet përpara.

Ne Qafen e Lerës shpaloset një pamje : deti i kaltër mes te cilit janë zhytur dy gadishuj, ai i Panormit mjaft i madh dhe i Palermos me i vogël te cilët përfshijnë midis tyre një hapësire deti dhe xhepa te qete natyrore për ankorimin e anijeve qe ne kohet e lashta.

1.3. GJENDJA EKZISTUESE

Infrastruktura rrugore që ndodhet në këtë vend është në një gjendje jo të mirë, është pak të thuhet e amortizuar dhe e dëmtuar, vështrëson lëvizjen e banorëve drejt qendrave të tjera sidomos në periudhat e ftohta dhe me rreshje shiu. Rruga Qeparo Fushë tregon një rrugë të brishtë të pashtuar. Makina të rënda sjellin materiale ndërtimore, gjë e cila duhet marrë parasysh. Infrastruktura e dobët rrugore ka ndikuar negativisht edhe në frekuentimin e shkollës nga nxënësit e fshatrave të bashkisë, në kushtet kur transporti publik, apo transporti i nxënësve është shërbim i dobët. Infrastruktura e dobët rrugore pengon edhe zhvillimin e bujqësisë në njësitë administrative por dhe zhvillimin kulturor dhe turistik të zonës. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore Plani Operacional i Zhvillimit Vendor 17 lidhëse ndërmjet qendrave të njësisë administrative dhe fshatrave, si dhe lidhjet rrugore mes fshatrave përbën një çështje prioritare dhe tepër urgjente për këtë bashki.

Gjatë inspektimit kemi dëgjuar ankesat e shumta te banoreve për gjendjen në të cilën ndodhet rruga.



1.4. RELACION TOPOGRAFIK

1.4.1 HYRJE

Në këtë kapitull janë përshkruar të gjitha punimet topogjeodezike të kryera në interes të përgatitjes së projektit për sistemin e rrugës "Rruga Qeparo Fushë, Njësia Administrative Himarë". Këto punime kanë filluar me ndërtimin e një bazamenti Gjeodezik në plan dhe në lartësi, i cili do të shërbejë për të mbështetur rëlevimin topografik të zones, për studimin, projektimin dhe zbatimin e punimeve të ndërtimit të kësaj rruge. Ky material përfshin të dhënat e rrjetit mbështetës, metodat e aplikuar të matjeve si dhe tipet e instrumentave që janë përdorur. Rëlevimi është kryer nga shoqëria "SIRE-ALB" sh.p.k dhe gjatë ndërtimit të bazamentit Gjeodezik dhe rëlevimit të zones është përdorur marres GNSS (GPS) dhe Total Station. Procedura standarte e studimit që u ndoq, konsiston në vendosjen me parë të bazës në një pikë referimi të rrjetit dhe me pas dy skuadra të veçanta filluan të punojnë në të dy drejtimet. Të dhënat rregjistrohen në memorien e instrumentit dhe me pas shkarkohen nëpërmjet programit për tu përpunuar. Nëpërmjet vlerësimit të parë të të dhënave, në rast të ndonjë gabimi të mundshëm do të ripërsëritet studimi.

1.4.2 MATJET

Për vendosjen e centrave u shfrytëzuan veprat e artit (tombino etj) si objekte me jetegjatesi të madhe dhe vende të qëndrueshme nga pikepamja gjeologjike. Në këto objekte u përdoren gozhdë betoni. Fiksimi i pikave të tjera u realizua me kunjë hekuri të cilat u ngulën në thellësi 50 cm. Kunjtë e hekurit u lye me bojë në pjesën e sipërme të tyre, si dhe u vendos numri për identifikimin e tyre. Për këtë projekt në terren janë përcaktuar tre pika të forta që do të shërbejnë në vazhdim edhe për piketimin e rrugës me të dhëna si më poshtë:

Sistemi koordinativ UTM34-N(EGS 84),EGM2008.

Vlerësimi i rrjetit dhe parametrat e arritur të saktësisë

Gabimi i realizuar në përcaktimin e pozicionit planimetrik ndërmjet dy pikave të afërta të rrjetit gjeodezik arrin në 2 – 4 cm. Pikat e këtij rrjeti shërbyen si pika referencë për dendësimin e mëtejshëm të rrjetit. Përcaktimi i pozicionit naltimetrik dhe në plan të pikave është bërë duke shfrytëzuar lidhjen me rrejtin AlbCors dhe kuotata janë absolute referuar gjeoidit EGM2008. Në këto pika dhe në të gjitha pikat e rrjetit mbështetës gjeodezik, janë kryer matje me GPS. Me këto të dhëna janë kryer llogaritjet e disniveleve dhe transformimi në sistemin shtetëror. Gabimi i përcaktimit të pozicionit naltimetrik të pikave arrin në 2 – 5 cm.

Instrumentat e përdorur dhe karakteristikat e tyre



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

Per realizimin e punimeve topo-gjeodezike ne kete segment rrugore eshte perdorur marres

Leica Survey GPS GNSS Systems-G2 Survey

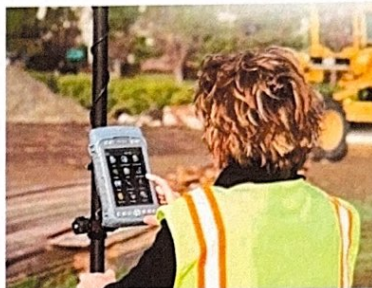


Fig.4

Gabimi ne pozicion planimetrik $\pm 2-3\text{cm}$

Gabimi ne kuote $\pm 2-3\text{cm}$

Per Total Station Trimble M3

Gabimi gjatesor MI = $2\text{mm} + 2\text{ppm}$ per brinje nga 400 – 1000 m

Gabimi kendor mQ = $3''$

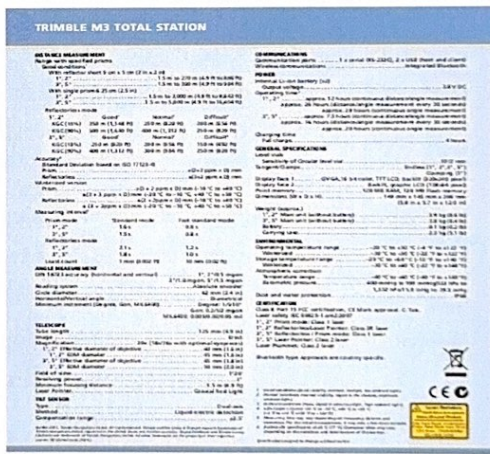
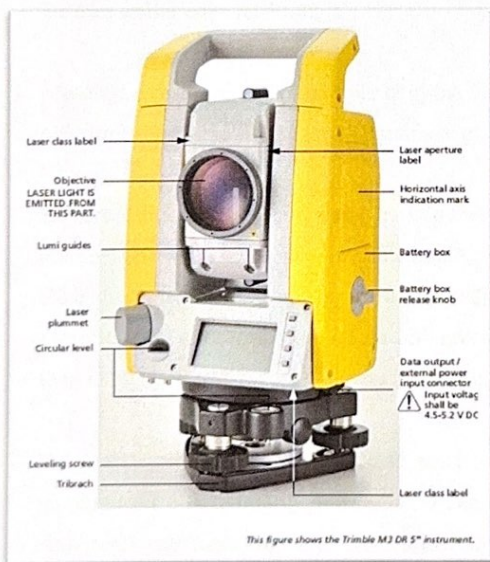


Fig.5



e-mail: sire-alb@outlook.com

MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

Çdo pikë e rrjetit gjeodezik të ndërtuar është shoqëruar me monografinë e saj, e cila jep informacion për vendndodhjen gjeografike të pikës, numrin dhe koordinatat e saj në sistemin shtetëror.

1.5. STUDIMI

Hyrje

Në përgjithësi territori ku shtrihet objekti është territor bregdetar, ku lartësia mesatare deri në (+200m m.n.d.).

Në aspektin klimatik zona në studim ndodhet në zonën klimatike mesdhetare nën ndikimin e fuqishëm të detit Jon.

Temperatura e muajit më të ftohtë të vitit, arrin deri në -10°C . Temperatura mesatare shumëvjeçare arrin deri në 15°C në Vjeshtë dhe Dimër dhe $20-25^{\circ}\text{C}$ gjatë Pranverës dhe Verës. Temperatura më e lartë ka arritur edhe në $40-42^{\circ}\text{C}$.

Mesataja e reshjeve në Himarë për të gjithë vitin është rreth 800 mm. Kjo do të thotë se Himara ka një klimë të përmbajtjes së lartë të reshjeve gjatë gjithë vitit.

Himarë është një qytet bregdetar që ndodhet në juglindje të Shqipërisë. Gjeologjikisht, kjo zonë ndodhet në pjesën jugore të Gjirit të Himarës, një zonë e cila është karakterizuar nga një topografi e shkëputur bregdetare. Guret kryesore që përbëjnë sipërfaqen e Himarës janë guri kalcikristal dhe guri i jeshilë. Këta gure janë pjesë e formacioneve gjeologjike që formohen nën presion dhe temperaturë të lartë në thellësi të tokës së përzier me qelqin dhe krijesat e tjera minerale.

Himara ka një histori gjeologjike të pasur dhe interesante, siç dëshmojnë edhe kështjellat dhe monumentet e lashta që gjenden në këtë zonë. Gjeologjia e Himarës është gjithashtu ndikuar nga aktivitetet tjetërsuese natyrore, si për shembull tërmetet dhe proceset e erozionit bregdetar.

Bimësia në fshatin Sasaj mund të shihet si pjesë e një mjedisit rural me bimësi tipike të kultivuar dhe bimësi natyrore të përhapura në zonën rurale. Në përgjithësi, bimësia në këtë fshat mund të përfshijë



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

kopshte, livadhe, fidane, pemë frutore dhe pemë pyjore. Bimësia natyrore mund të jetë pjesë e pyjeve vendase dhe bimeve të egra që rriten në rajon.

Në fshatrat e vogla si Sasaj, bimësia është pjesë integrale e jetës së përditshme dhe ekonomisë së banorëve. Kopshtaria dhe bujqësia janë aktivitete të rëndësishme në këto zona dhe shpeshherë bimësitë janë të përdorura për të prodhuar ushqime të freskëta dhe të shëndetshme për komunitetin lokal.



e-mail: sire-alb@outlook.com

MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

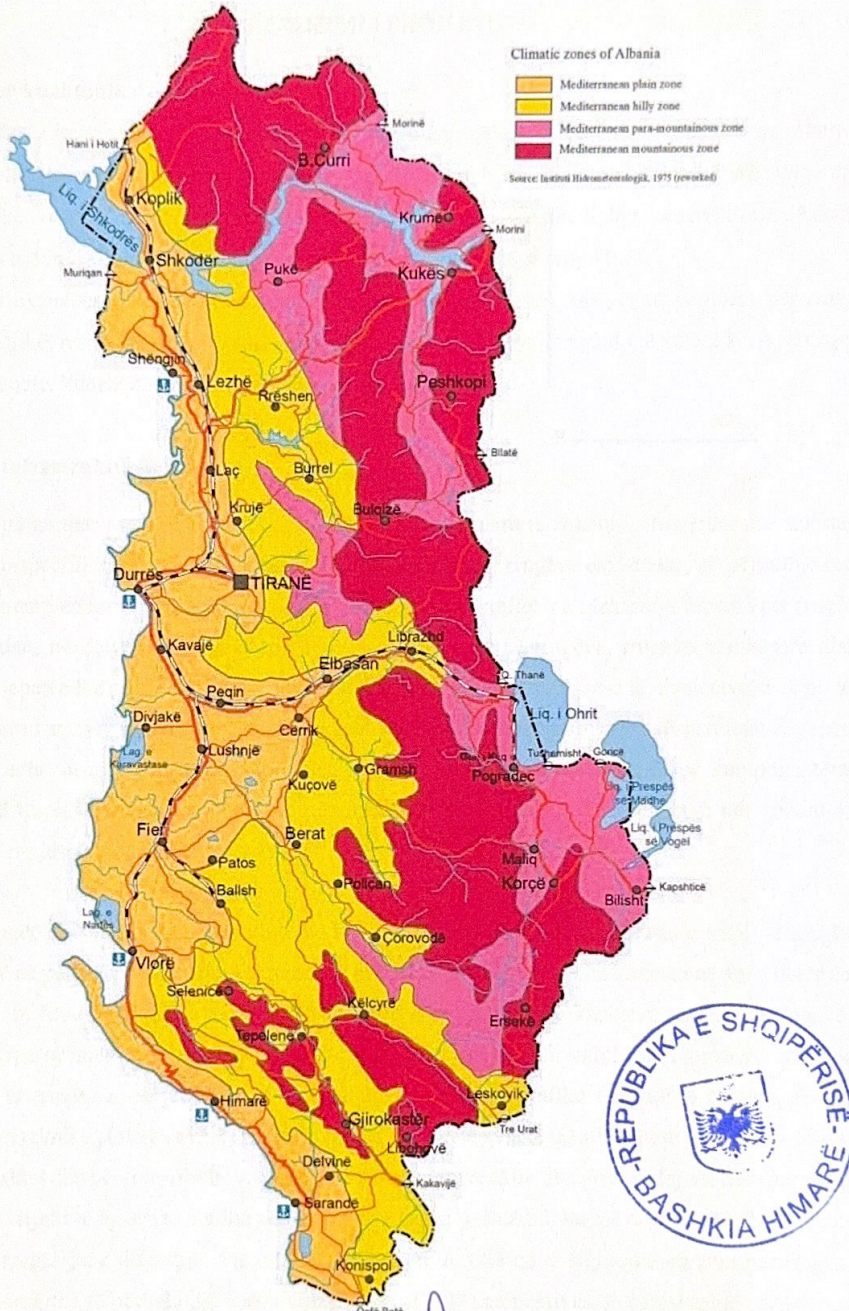


Fig.6 Zonat dhe nënzonat klimatike të Shqipërisë



e-mail: sire-alb@outlook.com

REALIZIMI I PROJEKTIT

Projekti i arkitekturik dhe urbanistik

Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve, hapësirave publike midis objekteve, në përputhje me arkitekturikën e secilit objekt më vete por dhe me unifikimin e tyre dhe lidhje me zhvillimin që do të marrë zona me investimet që do të kryhen në implementimin e këtij projekti.

Në kushtet ekzistuese të zones lind nevojë që të riorganizohet territori për tu përdorur për rrugë automobilistike, rrugë këmbësore, ambiente pushimi me gjelbërim. Rruga do të ketë 2 korsi lëvizje, bankinë, kanale, kuneta dhe bordura, tombino, mure.

Projekti i infrastrukturës rrugore

Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike dhe specifikimet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve ekzistuese, në përputhje me planin detajuar vendor të përgatitur nga bashkia dhe në konformitet me kërkesat e veçanta për rrugët të përshkruara në detyrën e projektimit. Përveç planimetrisë së rrugëve, rrugëve këmbësore dhe trotuarëve jepen edhe profilat gjatësorë të tyre së bashku me kuotat përkatëse të niveletave si në pikat e intersektimit të tyre me rrugët ekzistuese ashtu edhe në vëndet e thyerjes së niveletave. Jepen gjithashtu edhe detajet e rrugëve nëpërmjet profilave tërthorë të tyre ku përveç komponentëve përbërës të trupit të rrugës me përmasat përkatëse jepen edhe detaje të nevojshëm për zbatim si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj.

Rrugët

Rrugët janë trajtuar në përputhje me zhvillimin urban të fshatit. Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 3.5 m bashkë me bankinën dhe kunetën në anën tjetër do të jetë 4.5 m. Materialet që do të përdoren do të jenë të gjitha sipas kushteve teknike të rrugëve. Materiali kryesor ndërtimor për nënshtresat e rrugës do të jetë çakëlli, stabilizanti, kurse për shtresat e sipërme të rrugës do të jetë binderi dhe asfaltbetoni (shih profilat tërthorë të rrugëve si dhe specifikimet teknike përkatëse). Në një anë të rrugës do të ketë kunetë ujëmbledhëse për grumbullimin e ujrave të shiut dhe për transportimin e tyre në pusetat e ujrave të bardha. Prej andej ato transportohen në pusetat e rrjetit të ujrave të bardha për t'u nxjerrë pastaj jashtë bllokut në drejtim të kolektorëve. Shtresat e rrugës janë llogaritur dhe trajtuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë garanci për rrugën, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektivës. Për trashësinë e shtresave të ndryshme që përbëjnë pjesën kaluese të rrugës shih prerjet tërthore në fletët e vizatimit për çdo



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

seksion të tyre, ndërsa mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugorë shih paragrafin “Llogaritja e trashësisë së shtresave rrugore” në fund të këtij relacioni teknik.

Skema e qarkullimit rrugor dhe sinjaletika horizontale dhe vertikale

Gjërësia e rrugëve i krijon kushtet pjesërisht edhe për lëvizje me dy kahje, dhe është e nevojshme që lëvizja në lagje të behet e orjentuar me tabela në 2 sense lëvizje-je.

Ndriçimi i rrugëve është faktori kryesor për të garantuar sigurinë dhe komoditetin e përdoruesve të rrugëve. Siguron një ambient më të sigurt për qarkullim dhe ndihmon në reduktimin e aksidenteve rrugore. Në këtë artikull, do të shqyrtojmë disa këshilla të rëndësishme për ndriçimin e rrugëve dhe zgjedhjen e ndricuesve të duhur.

1.6. LLOGARITJA E SHTRESAVE TË RRUGËS

BAZA TEORIKE

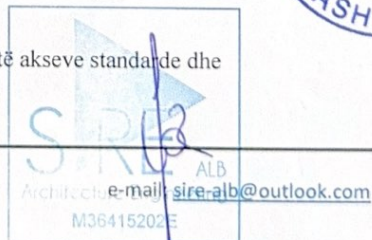
Për rrugët, shtresat rrugore janë llogaritur veç për pjesën ekzistuese të rrugës dhe veç për pjesën e reja (zgjerimet e tyre). Për rrugët e reja dhe për zgjerimet e rrugëve ekzistuese janë marrë për bazë të dhënat gjeologo-inxhinierike dhe gjeoteknike të zonës duke përcaktuar trashësitë e shtresave me anë llogaritjesh. Për këtë rast rrugët do të bëhen të reja duke filluar nga gërmimi për krijimin e kasonetës së saj dhe duke krijuar trupin e rrugës me mbushje me shtresa të dhëna në profilet tërthore të rrugëve. Llogaritjen e shtresave rrugore do ta bëjmë sipas metodologjisë AASHTO të projektimit të rrugëve. Përvoja ka treguar nga krahasimi i disa metodave për projektimin e shtresave rrugore (metodat empirike tabelore apo metodat e deformacionit) se llogaritja sipas AASHTO-s është më e mira për Shqipërinë dhe duhet të përdoret për përcaktimin e trashësisë së shtresave. Metoda e projektimit të AASHTO-se është fleksibile dhe projektimi sipas kësaj metode sjell ekonomizim duke minimizuar transportin e materialeve dhe kostot që e shoqërojnë.

Vlefshmëria e materialeve lokale të ndërtimit, si dhe kërkesat për mirëmbajtje të ardhshme merren parasysh në zgjedhjen e tipit dhe trashësisë së shtresave.

Për projektimin e shtresave rrugore marrim parasysh tre faktorë kryesorë :

- Trafiku
- Fortësia e tabanit të rrugës
- Materialet e shtresave

a) *Trafiku* shprehet në terma të numrit kumulativ ekuivalent të akseve standarde dhe kërkon njohjen e parametrave të mëposhtëm:



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

- Fluksi aktual i automjeteve tregtare
- Rritja e ardhshme e trafikut të mjeteve tregtare
- Shpërndarja e ngarkesës aksore të mjeteve tregtare gjatë gjithë jetës ekonomike të rrugës
- Efektet dëmtuese relative të ngarkesave aksore të ndryshme

b) *Fortësia e tabanit të rrugës*

Vlerësimet e fortësisë së tabanit të rrugës bazohen në njohjen e tipit të dheut dhe se si dheu i reagon ndryshimeve të përmbajtjes së lagështisë në kushte ambientale të veçanta dhe kundrejt ngjeshjes. Nga kjo njohuri është bërë një vlerësim i fortësisë së tabanit të rrugës në lidhje me përmbajtjen e lagështisë dhe gjendjen e ngjeshjes që ka mundësi të ndodhe në terren.

c) *Materialet e shtresave*

Cilësia e materialeve të shtresave merret në përputhje me specifikimet teknike.

Për llogaritjen sipas metodologjisë AASHTO, duhet të kemi parasysh disa koncepte si kapaciteti struktural (numri struktural), treguesi CBR në përqindje (kapaciteti mbajtës kalifornian) që shpreh fortësinë e tabanit.

Kapaciteti struktural shprehet në numër. Numri struktural është një numër abstrakt që shpreh fortësinë strukturale të shtresës dhe konvertohet me anën e koeficienteve në trashësi, si në trashësi të shtresës qarkulluese, shtresës baze granulare dhe nënshtresës.

Numri struktural $SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3$

Ku D_1 – trashësia e shtresës qarkulluese

D_2 – trashësia e shtresës baze granulare

D_3 – trashësia e shtresës nënbazë

a_1, a_2, a_3 janë koeficienta ku vlerat varen nga cilësitë e materialeve dhe jepen në tabelë.



e-mail: sire-alb@outlook.com LB

Architectural Engineering

M36415202E

MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

Koeficienti	Përshkrimi i shtresës	Vlera
a ₁	Shtresë sipërfaqe prej asfalto-betoni	0,4
a ₂	Shtresë baze është konglomerat bitumi	0,4
a ₃	Shtresë baze me gurë të thërrmuar	0,14
a ₄	Shtresë sub-baze, zhavorr, çakëll natyral	0,11

Në mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore me metodën e AASHTO-s përdorim vlerat e CBR, ku midis vlerave të CBR dhe modulit resilent për tabanin ekzistojnë lidhje korelative. CBR në % përcaktohet ekzaktesisht me prova laboratorike sipas një procedure. Me anë të saj gjykojmë nëse një bazament është i përshtatshëm ose jo.

RRUGA QEPARO FUSHË”, HIMARË

Rruga Qeparo Fushë drejt bregdetit ka një gjatësi totale prej 500 m dhe është projektuar me një gjerësi asfaltike 3.5 m dhe bankine / kunetë anësore sipas profilit tip perkates. Kjo është një rrugë e kategorisë F- rrugë lokale rurale. Pjerrësia terthore e rrugës është projektuar me pjerrësi tërthore të njëanshme me 2.0%, kurse pjerrësia terthore e kunetes është marre 6.0%. Elementet gjeometrike të rruges janë llogaritur për një shpejtësi levizje 25-30 km/h referuar standartit AASHTO 2011 Metric e Max 4% . Eshhtë patur parasysh lidhja e aksit kryesor të rruges me kalime dytesore, të cilat përveç rakordimit të rruges me daljet anësore e mbron këtë rrugë dhe nga demtimet e ndryshme për shkak se rrugët dytesore janë të pashtruara.

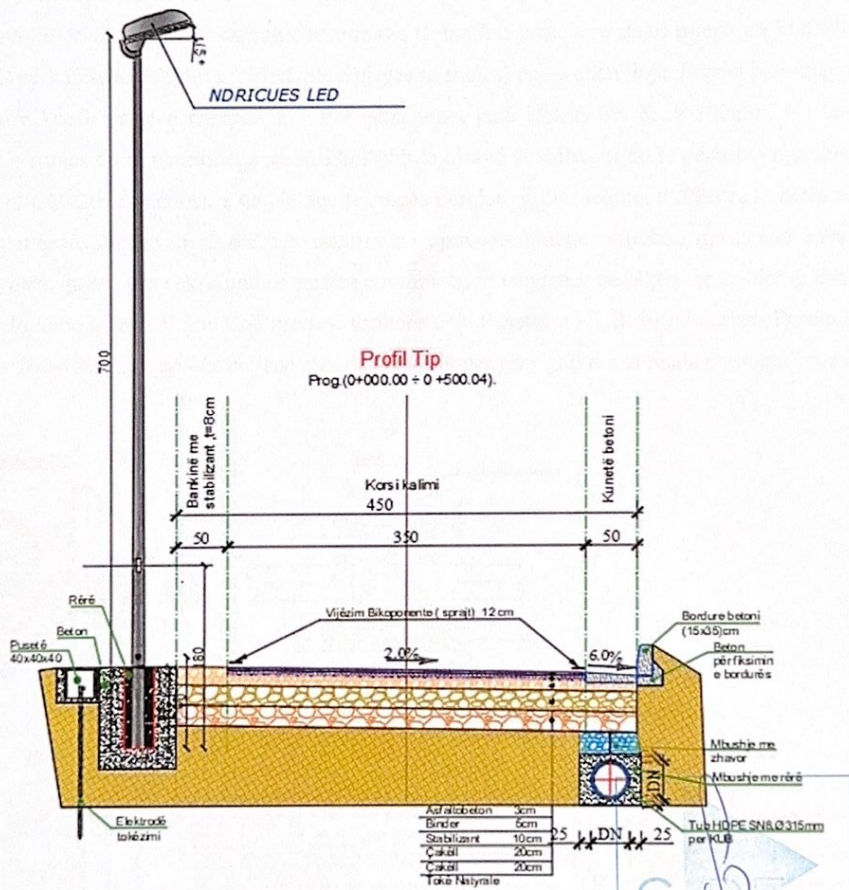
Projekti parashikon ndërhyrjen në rrugën ekzistuese duke e gërmuar atë dhe ndertimi i trupit të rrugës sipas shtresave të mëposhtme:

- ✓ Gjatësia totale e rruges -500 metra
- ✓ Shtrese Çakelli -20cm
- ✓ Shtrese Çakelli -20cm
- ✓ Stabilizant -10cm
- ✓ Binder - 5cm
- ✓ Asfaltobeton -3cm



Profillet tip të rrugës janë:

Fig.10 Profili terthore tip 1



SIRE ALB
 Architecture Engineering
 M364/202E

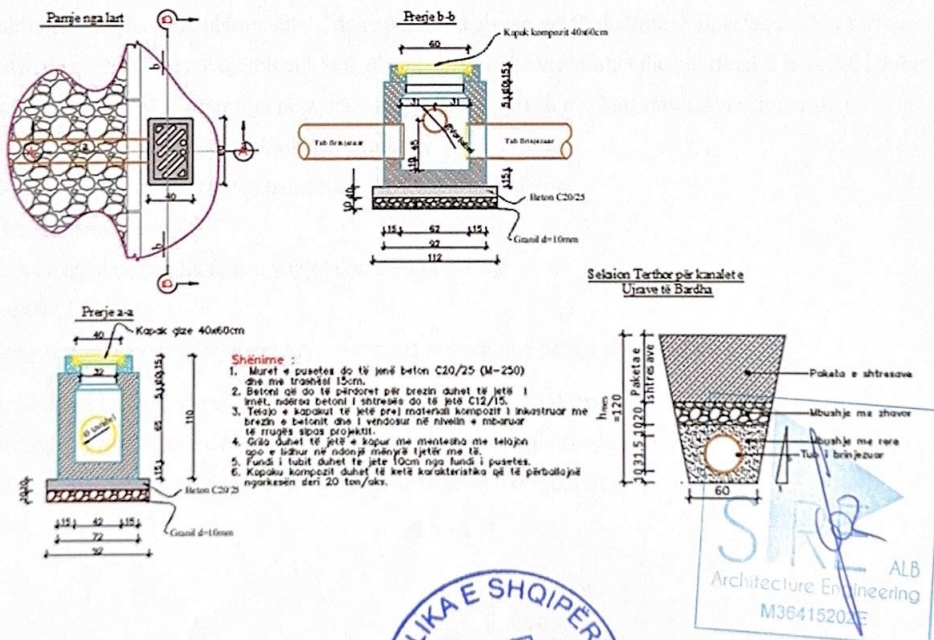
Bordurat dhe KUNETAT

Trupi i rrugës do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat me përmasa 15x35cm të fiksuara me beton C16/20. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës.

KUNETAT do të jenë me Beton C16/20 me gjeresi 50 cm. KUNETA do te kete trashësi mesatare 10cm (me ketë realizohet pjerrësia tërthore e kunetës).

Rrjeti i KUB

Projekti parashikon ndertimin e nje rrjeti te vecante te ujerave te bardha. Llogaritjet per dimensionimin e linjave te shkarkimit te ujerave te bardha jane bere duke marre ne konsiderate sipërfaqet perkatese te pellgjeve (siperfaqet e pjeses se rruges) per secilen linje. Prurjet jane llogaritur duke marre koeficientin e rrjedhes $k = 0.9$. Tubacionet jane HDPE SN 8, $d=500mm$. Ne te tere gjatesine e rruges do te ndertohet sistemi i kullimit te ujrave te shiut. Ai do te perbehet nga kunetat prej betoni C16/20 te vendosura ne nje ane te rruges pergjate gjithë segmentit. Përveç kunetës eshte parashikuar qe do te ndertohet kanal per sistemimin e ujrave te shiut qe mblidhen nga dy anët e rrugës, sipas nevojës, qe me pas shkrkojnë ne pusten e tombinos te vendosur ne piken me te ulet te kanalit. KUNETAT do kene gjeresi 0.5 m dhe pjerrtesi terthore 6%. Pusetat e KUB do ndertohen Puseta shiu 60x40, h=100-150cm . Kapaket do jene gize dhe te prodhuar per ngarkesa te renda ne rruget kryesore.



e-mail: sire-alb@outlook.com

Mënyra e llogaritjes së Prurjeve

Sasia e ujrave të shiut është llogaritur me metoden racionale duke pranuar kohën e perseritshmerise 1 here ne 5 vjet. Vlerat e intesiteteve të shiut merren nga lakoret Intensitet – Kohezgjatje – Perseritshmeri per Himarë-n. Siguria llogaritese eshte pranuar 1 here ne 5 vjet (20%) duke patur parasysh qe per llogaritjen e sistemit te kanalizimeve te Qeparo Fushë eshte perdorur siguria llogaritese 1 here ne 4 vjet (25%).

Rrjedhja kritike (maksimum) e ujrave të shiut në një sistem drenimi i korrespondon periudhës së zgjedhur të perseritjes, mund të llogaritet me:

$$Q = K \text{ itc, } x C x A$$

Ku: $Q \rightarrow$ prurja e ujrave të shiut m^3/s

$K \rightarrow$ faktor i rregullimit të njesive matese = $0.00278 \frac{m^3/s}{ha \text{ mm/h}}$

$i \text{ tc, Tr} \rightarrow$ intensiteti i shirave mm/h

$C \rightarrow$ koeficienti i rrjedhjes

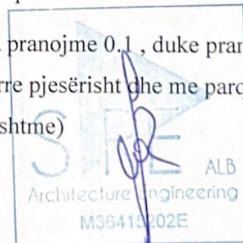
$A \rightarrow$ sipërfaqja e basenit ujëmbledhës, ha

Intensiteti i shiut lexohet në kurbën IDF (intensitet-kohëzgjatje-përsëritshmeri) që i korrespondon periudhës së zgjedhur të përsëritjes Tr. Zgjatja e shiut kritik llogaritet si tc që është koha e koncentrimit të basenit ujëmbledhës. Koha e koncentrimit është periudha e kohës nga fillimi i rënies së shiut për tërë basenin ujëmbledhës, duke përfshirë pjesën më të sipërme të sipërfaqes që kontribuon në rrjedhje. Për një basen ujëmbledhës të dhënë, tc mund të vlerësohet me përafërsi si koha që i duhet pikave të ujit për të lëvizur nga pika më e largët deri në pikën e shkarkimit (aksin llogaritës).

Koha totale e llogaritjes përcaktohet si shuma e:

- Koha e perqendrimit, me supozimin qe shpejtesia e rrjedhjes ne terren eshte $1m/s$;
- Koha e rrjedhjes ne kanale te vegjel dhe kuneta per nje shpejtesi $1.0 m/s$;
- Koha e rrjedhjes ne tubacionet kryesore sipas llogaritjeve paraprakisht $1.5 m/s$.

Koeficienti i rrjedhjes per zonen e marre ne konsiderate do ta pranojme 0.1 , duke pranuar se sipërfaqja kryesisht eshte e mbuluar me shtepi banimi me oborre pjesërisht dhe me parqe, lulishte (ara), (shiko vlerat e koeficientit të rrjedhjes ne tabelen e meposhtme)



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

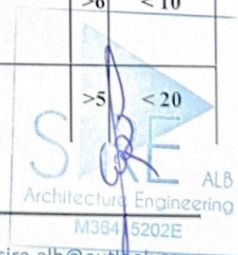
Vlerat e përafërta të koeficientit të rrjedhjes C

Lloji i basenit	Vlerat e C
Qytete te sheshte	0.8-0.9
Rezidenca, shtepi te ngjitura	0.5-0.6
Rezidenca, shtepi te larguara	0.1-0.15
Parqe dhe lulishte	0.1-0.15

Klasifikimi i rrugës

Klasifikimi i rrugëve do të bëhet në bazë të normave të CEI (Komuniteti Europian teknik i ndriçimit) vëllimi 12 i datës 12/02/1997, që janë të klasifikuara:

GRUPI	TIPI I RRUGES DHE POZICIONI TERRITORIAL	KLASA	ZONAT ANESORRE	NDRIÇIMI MESATAR I KERKUAR Lm (cd/m²)	RAPORTET E UNIFORMITETIT		KUFIZIME TE EFEKTIT VERBUES	
					Lmin/Lmes	Lmin/Lmax	G	T1
1	Autostrade ekstraurbane	A	çfaredo	2	>0,4	>0,7	>6	< 10
2	Autostrade urbane	A	e ndriçuar	2	>0,4	>0,7	>5	< 10
			E pandriçuar				>6	
	Rruge kryesore ekstraurbane	B	e ndriçuar	2	>0,4	>0,7	>5	< 10
e pandriçuar	>6							
			e ndriçuar	2			>5	< 20



MIRËMBAJTJE DHE ASFALTIM RRUGE QEPARO FUSHË, BASHKIA HIMARË

	Rruge dytesore ekstraurbane	C	e pandriçuar	1	>0,4	>0,5	>6	< 10
3	Rruge sherbimi kryesore ekstraurbane	B	e ndriçuar	2	>0,4	>0,5	>5	< 20
			e pandriçuar	1			>6	< 10
4	Rruge me trafik kryesore, urbane	D	e ndriçuar	2	>0,4	>0,5	>4	< 20
			e ndriçuar	1			>4	< 20
	Rruge me trafik per sherbim urban	D	e pandriçuar	0.5	>0,4	>0,5	>5	
5	Rruge lagjesh urbane	E	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	>4	< 20
			e pandriçuar	0.5			>5	
	Rruge lokale urbane/ekstraurbane	F	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	>4	< 20
			E pandriçuar	0.5			>5	

Rrugën do ta klasifikojmë të klasës F, rrugë lokale urbane/ekstraurbane.

Përgatiti:

"SIRE-ALB" sh.p.k

Administrator:
Ing. Renaldo KARAJ

 SIRE-ALB
Architecture Engineering
M36415202E



e-mail: sire-alb@outlook.com