



RELACION TEKNIK
STUDIM PROJEKTIM PER OBJEKTIN:
“Mbrojtja nga perroi i Selose ,Dropull (faza e I)”

PROJEKT ZBATIMI

SHOQERIA “ZENIT&CO” RRUGA Myrteza Topi

Ndertesha 18 Hyrja 7 Ap .38 kodi postar 1017. N Bash 9.

Tel 042278165

cel 0692099065

E-mail zenit06@live.com

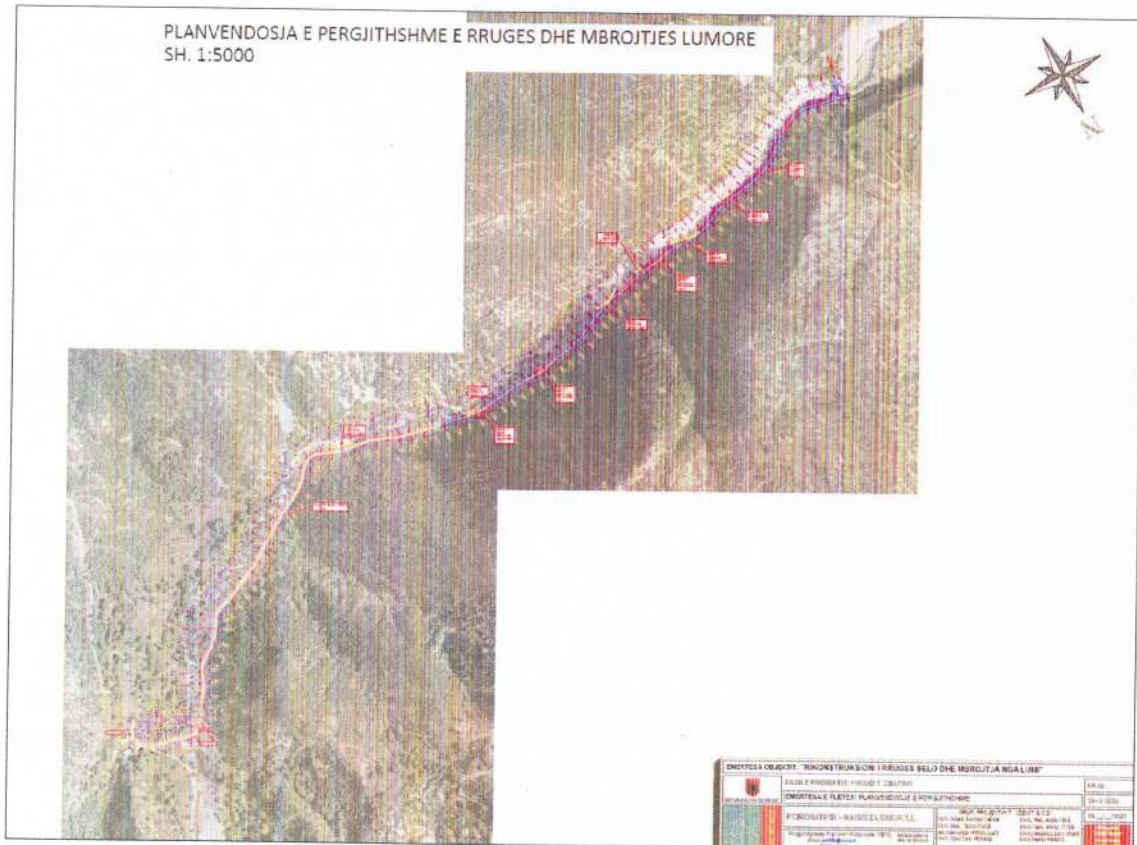
Tirane-Albania

2023

1. Te pergjithshme

Hartimi i ketij raporti behet ne baze te detyres se projektimit te dhene nga investitori, Bashkia Dropull, e cila ka planifikuar hartimin e projekt zbatimit te mbrojtjes lumore dhe rehabilitimin e rruges .

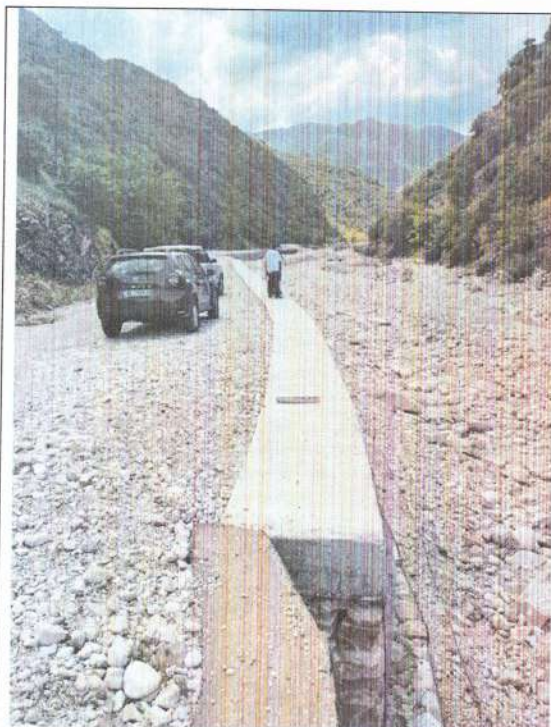
Pozicioni i objektit

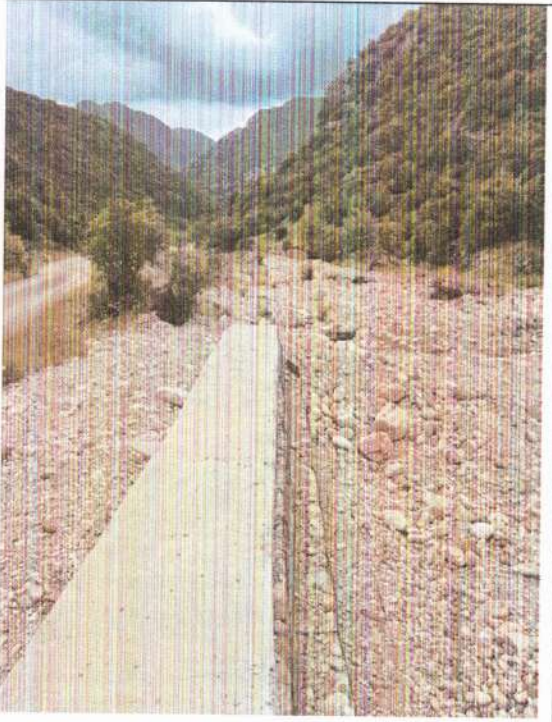


2. Vendodhja

Objekti ndodhet ne Bashkine Dropull. Fshati Selo, ndodhet ne Njesine Administrative Dropulli i Siperm, Bashkia Dropull. Ne kete projekt zbatimi eshte perfshire ndertimi i mureve me gabion per mbrojtjen e rruges si edhe rikonstruksioni i rruges ne nje gatesi prej rreth 900ml.

Foto te gjendjes ekzistuese





Gjendja e shtresave ekzistuese.

Per hartimin e raportit teknik, nga ana jone jane ndermarre disa procese, se pari eshte bere vizita ne terren, jane shkelur dhe kontrolluar te gjithë elementet e rruges si: analiza e gjendjes, kontrolli i hyrjeve-daljeve dhe menaxhimi tyre, sistemi i drenazhimit, shtresat ekzistuese, veprat e artit, etj. Studimi parashikon mbrojtjen lumore me mur gabioni pasi nje pjese e konsiderueshme e rruges eshte pergjate shtratit te lumit gjithashtu edhe sistemimin dhe asfaltimin e rruges ekzistuese. Konstatohen demtime te shumta te rruges. Veprat e artit jane ne gjendje shume te amortizuar dhe shumica jane jashte funksionit si te tilla eshte parashikuar qe keto vepra arti te rindertohen, cka garanton edhe ana konstruktive te tyre.

Zgjidhja e projektit.

Karakteristikat Gjeometrike te rruges

Karakteristikat gjeometrike te rruges jane bazuar ne KTP 2001, sipas kerkeses se punedhesisit.

Klasifikimi i Rruges

Sipas KTP 2001 dhe kerkesave te punedhesisit, kjo rruge te klasifikohet si rruge dytesore e klases "D2", si nje ne nje rruge me dy kalime.

Ndersa sipas "Rregullave te Projektimit dhe Ndertimit te rrugeve" VKM Ne 628 date 15.07.2015 rruga klasifikohet si **Rruge Nderurbane Dytesore C3**.

Objektivi Projektit

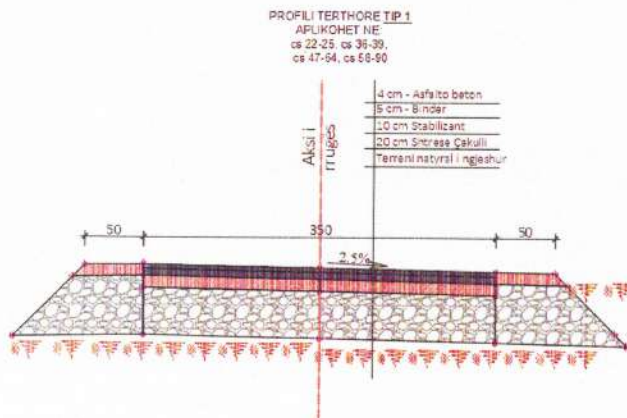
Objektivat e kerkuara jane:

- Hartimi i Projektit;
 - Realizimi i ketyre objektivave ka kerkuar kryerjen e disa sherbimeve te nevojshme si: Studimin e gjendjes aktuale, se bashku me rilevimin e rrjetit eksistues dhe interferencave te nderprerjes (ajrore dhe nentokesore) qe do te paraqiten ne planimetrite e gjeoreferuara te strukturave, te zhvilluara e te azhornuara deri ne gjendjen finale te nderhyrjeve, ne menyre te tille qe te na lejoje ne te ardhmen nje menaxhim sa me racional dhe eficient te sistemit te infrastruktures. Hartimi dhe pergatitja e planit per sigurine fizike te punetoreve,
 - Kategorite kryesore te punimeve qe do te kryhen sipas (TOR) jane :
 - Heqje dhe rivendosje e shtresave bashke me punimet per drenazhimin.
 - Riparim dhe vendosje siperfaqes se kanaleve (kanale dhe kuneta etj.).
 - Devijim/mbrojtje e lidhjeve aty ku eshte e nevojshme .
 - Zgjerimi i rruges duke permbushur kriteret optimale.
 - Përcaktimet e elementeve te profilit tërthor të rrugës

Profili terthore tip 1

- ✓ Gjeresia asfaltike e pjeses kaluese
- ✓ Bankine me gjeresi

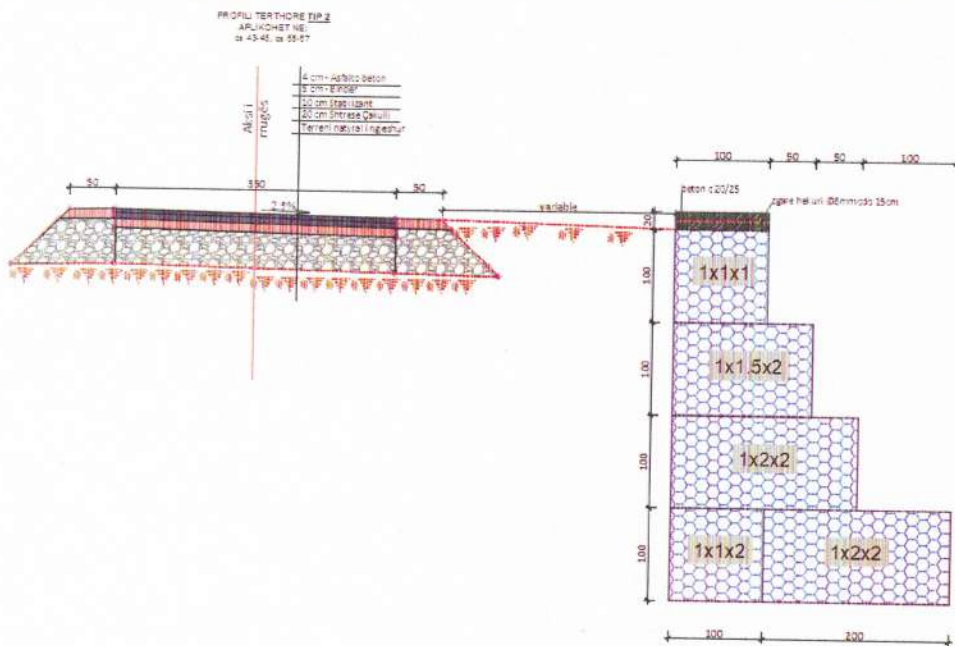
- 3.5 metra
- 0.5 metra



Profili terthore tip 2

- ✓ Gjeresia asfaltike e pjeses kaluese
- ✓ Bankine me gjeresi

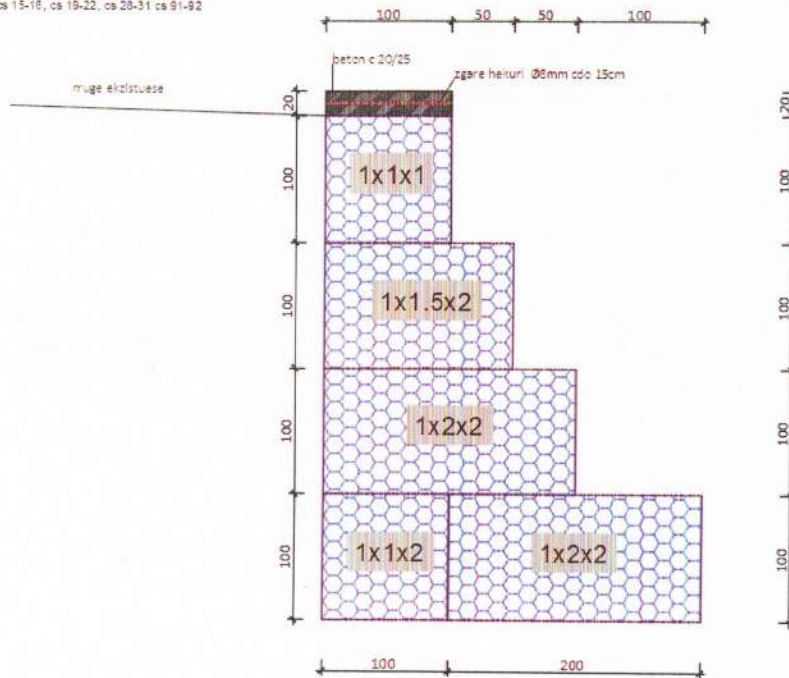
- 3.5 metra
- 0.5 metra



Profili terthore tip 3

- ✓ Vetem gabione, me gjeresi 1x1x2, 1x2x2 1x1.5x2, 1x1x1 dhe nje shtrese betoni C20/25, t=20cm me zgare hekuri Ø8mm

PROFILI TERHORE TIP 3
 APLIKOHET NE
 cs 15-16, cs 19-22, cs 28-31 cs 91-92



Standartet dhe Normativat e kerkuara per projektim

Per llogaritjen e shtresave rrugore, si kriter baze do te merret CBR, bazuar ne metoden e llogaritjes sipas AASHTO-se ose te Udhezuesit Road Note No.29. Per Rrugen do ti referohemi CNR sipas termave te references me keto parametra.

Parametrat gjeometrik sipas standartit per kete kategori rruge jane:

Profili Tip i kerkuar nga punedhenesi sipas Temave te References eshte si me poshte;

- Gjeresi asfaltike 3.5m
- Bankine 2x 0.5m

Ne vazhdim jane pasqyruar standartet kryesore ku eshte mbeshtetur hartimi i projektit

Përbërja e karrexhatës.

Llojet sipas kodit		Shtrirja territoriale		Limiti i shpejtësisë	Numri i korsive për secilin drejtim	Limiti i poshtëm (km/ore)	Limiti i sipërm (km/ore)
1	2	3		4	5	6	7
AUTORRUGE	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	90	140
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
		URBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	80	140
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	40	60
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	110	2 ose me shume	70	120
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
			C3	60	1	40	70
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	70	2 ose me shume	50	80
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	25	60
URBANE NE LAGJE	E	URBANE	-	50	1 ose me shume	40	60
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANE	-	50	1 ose me shume	25	60

Llojet sipas kodit		Shtrirja territoriale		Gjerësia e korsive	Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankines në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankinës në të djathtë (m)	Gjerësia e korsive se emergjences (m)
1	2	3		8	9	10	11	12
AUTORRUGE	A	NDËRURBAN E	Rrugë parësore	3.75	2.6	0.7	2.5	3

			Rrugë shërbimi	3.5	-	0.5	1.25	-
		URBANE	Rrugë parësore	3.75	1.8	0.7	2.5	3
			Rrugë shërbimi	3	-	0.5	0.5	-
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBAN E	Rrugë parësore	3.75	2.5	0.5	1.75	-
			Rrugë shërbimi	3.5	2	0.5	1.25	-
NDËRURBANE DYTËSORE	C	NDËRURBAN E	C1	3.75	-	-	1.5	-
			C2	3.5	-	-	1.25	-
			C3	3.5	-	-	1	-
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	3.25	1.8	0.5	1	-
			Rrugë shërbimi	2.75	-	0.5	0.5	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE	-	3	-	-	0.5	-
LOKALE	F	NDËRURBAN E	F1	3.5	-	-	1	-
			F2	3.25	-	-	1	-

		URBANE	-	2.75	-	-	0.5	-
--	--	--------	---	------	---	---	-----	---

Lloji i rrugës		Terreni	Rradha e ndalimit [-]	Rradha e mjeteve publike [-]	Rradha e trafikut këmbësor [-]	Hyrje-dalje [-]
1	2	3	17	18	19	20
Autostrada	A	Gjithë terrenet	pranuar në vendqëndrimet anësore	ndalimi përjashtohet	përjashtohet	përjashtohet
Rrugë shërbimi			pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet
Rrugë rurale primare	B	Gjithë terrenet	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	përjashtohet	përjashtohet
Rrugë shërbimi			pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet
Rrugë rurale dytësore	C1	Gjithë terrenet	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet
	C2		pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet
Rrugë rurale lokale	D1	Gjithë terrenet	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet
	D2		pranuar në vendqëndrimet anësore	pranuar në vendqëndrimet anësore	pranohet në bankinë	pranohet

Kategoritë e Trafikut

Sipas Kodit Rrugor të Shqipërisë, ka tre lloje përdoruesish të rrugës: këmbësor, mjeteve dhe kafshësh.

Klasifikimi i mjeteve paraqitet në Tabelen e mëposhtme

1. Mjetet që terhiqen/shtyhen me dorë	Mjetet e shtyra ose të tërhequra nga njeriu (p.sh. karroca me rrota) Mjetet e vëna në lëvizje me forcën muskulore të drejtuesit
---------------------------------------	---

2. Mjetet e tërhequra nga kafshët	Mjetet e caktuara veçanërisht për transportin e njerëzve Mjetet e caktuara veçanërisht për transportine mallrave Mjetet bujqësore të caktuara për transportin e mallrave bujqësore
3. Biçikletat	
4. Slitat	
5. Motoçikleta me Pedale	
6. Mjetet Motoçikleta	Motoçikletat Motoçikletë me kosh Mjetet motoçikletë për transporte të ndryshme Kamionçina triçikël Motor traktorët Mjete motoçikletë për përdorim të veçantë Matora me katër rrota
7. Mjetet	Makina pasagjerësh Autobuza me një njësi Furgona shpërndarës Kamion Traktorë Mjete specifike transporti Mjete transporti të veçanta Kamionat me rimorkio Gjysem kamion-rimorkio Autobuza firzamonikë Karavan (Mjet që tërheq një shtëpi lëvizëse-rulotë) Mjete të ndryshme për transport industrial
8. Mjetet me rimorkio	
	Veturat me rimorkio
9. Rimorkiot	Kamionat me rimorkio për transport mallrash Kamiona me rimorkio për transport specifik Kamionat me rimorkio për transporte të veçanta Karavan (Mjet që tërheq një shtëpi lëvizëse-rulotë) Kamion me rimorkio për transportin e pajisjeve turistike dhe Sportive
10. Makinat Bujqësore	Me motor: Traktorë bujqësie Makina bujqësie me dy ose më shumë akse Makina bujqësie me një aks Të tërhequra: Makina bujqësie Kamion me rimorkio bujqësie
11. Makinat operuese	Mjetet e përdorura për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e ndërtimeve civile ose për infrastrukturën rrugore Mjetet pastruese, mjetet e pastrimit të borës ose mjetet ndihmëse Mjetet me zinxhirë
12. Mjetet me karakteristika jo-të zakonshme	
13. Makina speciale ndërtimi	

Klasifikimi i mjeteve ;
klasifikimi dhe funksioni e mjeteve është grupuar në 14 kategori

1. Këmbësorë	
2. Kafshë	

3. Mjetet te tërhequra nga njerëzit dhe kafshët	- Mjetet e transportuara me dorë
	- Mjetet e tërhequra me kafshë
	- Slitat
4. Motoçikleta me pedale	
5. Mjete Motoçikleta	- Motoçikletat
	- Motoçikletat (<150 cc)
	- Motoçikletat me kosh(<250 cc)
	- Mjetet me peshë ≤400 kg
	- Mjetet me peshë ≤1300 kg
6. Vetura	- Mjetet me peshë >400 kg
	- Mjetet me peshë >1300 kg
	- Makinat e pasagjerëve
	- Makinat e pasagjerëve me përdorim të ndryshëm
7. Autobuzë	- Autobuzët
	- Autobuzët firzamonikë
	- Autobuzët me rimorkio
8. Kamionë	- Kamionët
	- Rulotat
	- Traktorët
9. Mjetet te artikuluara	- Mjetet me rimorkio
	- Rulotat
	- Mjetet me zinxhirë
10. Makinat operuese	- Makinat bujqësore
	- Makinat operuese
11. Makina speciale të ndërtimit	
12. Ndalim emergjent	
13. Ndalimi normal	
14. Hyrje-dalja privatee	

Kategoritë e trafikut ;

Përcaktimi i kategorive të ndryshme të trafikut sipas kategorive të ndryshme të rrugëve paraqitet në Tabelen me poshte;

Lloji, sipas manualit	Emërtimi	Kategoria e trafikut												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A. Autostradë	Autostradë	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○
	Rrugë shërbimi	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	○	□	□
	Rrugë rurale kryesore	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	●	○

B. Rrugë rurale kryesore	Rrugë shërbimi	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□
C. Rrugë rurale dytësore		□	□	◆	◆□ ¹⁾	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	○
D. Rrugë rurale lokale		□	◆	◆	◆□ ¹⁾	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□
○ Nuk pranohet në platformë □ Jashtë karrexhatës ◆ Në karrexhatë ● Pjesërisht në karrexhatë													

Lloji i rrugës dhe kategoritë e pranuar të trafikut

Elementet kryesore të rrugëve sipas Kushteve Teknike të vitit 2001

Kriteret e Projektimit

Kriteret e projektimit janë elementet e mposhtëm të projektimit të cilët kanë qenë udhëzues në hartimin e projektit;

Emertimi Elemente ve	Kategoria e rruges									
	Autoudhe		I		II	III	IV	V		
	Simboli i rruges									
	A ₁	A ₂	A' ₂	B ₁	B' ₁	B ₂	C ₁	C ₂	C' ₂	C ₃
Numuri i gjurmëve të kalimit	3+3	2+2	2+2	2	2	2	2	2	1	1
Gjerësia e gjurmës së kalimit										
-Terren fushor	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.50	3.00	3.00	4.00	3.50
-Terren kodrinor/malor	3.75	3.75	3.50	3.50	3.50	3.50	3.00	3.00	4.00	3.00
Gjerësia e shiritit për ndalim të detyruar										
-Terren fushor	2.50	2.50	2.50	1.75	-	-	-	-	-	-
-Terren kodrinor/malor	2.50	2.50	2.50	1.75						
Gjerësia e shiritit udhëzues										
Bordure e zhytur ose brez i ngjyrosur	4x0.30	4x0.30	4x0.30	2x0.30	2x0.30	2x0.30*	2x0.25	2x0.25	-	-
Gjerësia e brezit të mesëm ndares										
-Terren fushor	4.00	4.00	3.00	-	-	-	-	-	-	-
-Terren kodrinor	3.00	3.00	1.00							
Gjerësia e bankinave										
-Terren fushor	1.50	1.50	1.00	1,50	1.75	1,50	1,0	0.75	0.75	0.75
-Terren kodrinor/malor	1.50	1.00	0.75							
Gjerësia kurores së rrugës	35.70	28.20	26.20	14.60	11.60	10.00	8.50	8.00	5.50	5.00
-Terren fushor	34.70	26.70	22.70	13.90	11.10	10.00	8.50	8.00	5.50	4.50
-Terren kodrinor										

- Lehtësimit levizjes
- Siguria e levizjes
- Zhvillimi social ekonomik i zonës dhe i turizmit të zonës

Keto kritere kërkojnë respektimin e parametrave të projektimit si;

- gjerësia e korsisë;
- gjerësia e kurbës;
- pjerrësia gjatësore;
- kurbatura horizontale;
- distanca e shikimit për ndalim;
- hapësira e lirë horizontale;
- hapësira e lirë vertikale;
- pjerrësia tërthore e karrexhatës;
- niveli i shërbimit;
- kontrolli i hyrje-daljeve (aksesit);

Te gjitha keto parametra janë të varura nga;

- klasifikimi i rrugës;
- volumet e trafikut;
- shpejtësia e operimit;
- terreni (fushor, kodrinor, malor);
- dendësia e ndërtimeve dhe e përdorimit të tokës;
- lloji i projektit (p.sh. rindërtim).

Mbeshtetur në keto kritere, grupi i projektimit është mbështetur në përgatitjen e planimetrise, profileve dhe seksione tërthor. etj. që bëjnë të mundur në finalizimin e një projekti optimal, të mundshëm për nga perspektiva e sigurisë, shfrytëzimit, dhe efektivitetit të kostos.

Vlerat e kritereve të projektimit kanë qenë të domosdoshme për të arritur rezultate që përmbushin nevojat e shërbimit të transportit dhe të sigurisë, si edhe kërkesat mjedisore, panoramike, estetike, kulturore, dhe komunitare.

Analiza paraprake mbi strukturën e shtresave rrugore.

Një studim i kushteve të shtresës dhe trashësitë për shtresën ekzistuese u krye, së bashku me një inventar të të gjithë karakteristikave përgjatë gjurmës së rrugës ekzistuese

- Projektimi i Shtresave
- Shtresat do të projektohen në përputhje me udhëzuesit e njohur ndërkombëtarë të projektimit të shtresave.
- Metodatat e projektimit të shtresës në vazhdim janë përfituar fillimisht nga studimet empirike të kryera në Amerikën e Veriut dhe Evropë. Një periudhë 20-vjeçare projektimi është specifikuar në ToR dhe kjo është konsideruar e përshtatshme për Projektimin e një Rruge.

- Me fleksibilitetin e metodes AASHTO te projektimit, shtresat mund te projektohen ekonomikisht duke minimizuar kostot e materialeve te ndertimit dhe te transportit dhe kerkesat e mirembajtjes ne te ardhmen do te merren ne konsiderate ne zgjedhjen e tipit te shtreses dhe trashesise se struktures se shtreses.

Propozimi per Shtresat e Reja

Udhezuesi AASHTO per Projektimin e Shtresave.

Projektimi i Trashesise se Shtresave: Shtresat e Asfaltit per Rruget dhe Rruget e qyteteve.

- Projektim i Shtresave do te kryhen mbi te gjitha vlerat e ndryshueshme, ne menyre qe te sigurohet projekti me ekonomoik i trashesise se shtreses se shtruar.
- Metodologjia AASHTO e Projektimit te Shtresave:
- Periudha e Projektimit = 20 Vjet
- Ekuacioni i meposhtem eshte perdorur per te vendosur trafikun (W₁₈) ne korsine e projektuar.

$$W_{18} = D_D \times D_L \times W_{18}$$

Ku, D_D = Faktori i drejtim shperndarjes, i shprehur si nje raport, qe llogarit shperndarjen e vlerave njesi te ESAL.

- D_D eshte zakonisht 0.5 por mund te varioje nga 0.3 deri ne 0.7 varet mbi cilin drejtim eshte vendosur. Nga te dhenat e qarkullimit te trafikut , D_D = 0.5.
- D_L = Faktori i shperndarjes se korsise, shprehur si nje raport qe llogarit shperndarjen e trafikut kur dy apo me shume korsi jane te disponueshme ne nje drejtim. Sidoqofte, per nje korsi ne cdo drejtim perqindja e 18 Kip ESAL ne korsine e marre per projektim eshte 100%.
- W₁₈ = Vlerat kumulative te dy drejtimeve te njesive 18 - Kip ESAL te parashikuara per seksionin e rruges gjate periudhes 20-vjecare te projektimit.
- W₁₈ = 0.5 x 1.0 x (45,38 x 10⁶) = 22,69 milion 18 Kip ESAL
- (Efektet Ambientale.)
- Ambienti mund te ndikoj ne menyra te ndryshme ne sjelljen e shtreses. Ndryshimet e temperatures dhe te lageshtise mund te kene nje ndikim ne fortesine, qendrueshmerine dhe kapacitetin mbajtes te shtreses dhe te tabanit.
- Nje tjetër ndikim i madh ambiental eshte efekti direkt i cdo fryrjeje te shtratit te rruges i cili ndikon ne cilesine e levizjes se automjetit dhe ne shfrytezimin e tij.
- Niveli i Sherbimit

- Niveli i Sherbimit te shtresave percaktohet si aftesia per ti sherbyer tipit te trafikut qe do te perdore rrugen. Masa e kryesore e nivelit te sherbimit eshte 'Indeksi Aktual i Nivelit te Sherbimit' (PSI) i cili varion nga 0 (rruge e shume e keqe) deri 5 (rruge shume e mire).
- Perzgjedhja e nivelit me te ulet te lejueshem te PSI apo 'Indeksi i Nivelit te Fundit te Afatit te Sherbimit' (Pt) bazohet ne indeksin me te ulet qe mund te tolerohet perpara se rehabilitimi, riveshja apo rindertimi te behen te nevojshme. Nje indeks 3 eshte sugjeruar nga AASHTO per projektimin e rrugeve te njejta me kete Projekt, te cilat kane 'Sasi te vogla trafiku'.
- Per me teper, koha ne te cilen 'struktura e shtreses' se dhene, arrin afatin e fundit te perdorimit, varet nga volumi i trafikut dhe nga niveli fillestar ose origjinal i sherbimit' (PO).
- Vlera (PO) e pare ne Testin AASHTO te Rruges ishte 4.2 per shtresa fleksibile. Ekuacioni i meposhtem aplikohet per te percaktuar ndryshimin total ne indeksin e nivelit te sherbimit.

$$\Delta \text{ PSI} = P_o - P_t = 4.2 - 3.0 = 1.2$$

- Karakteristikat e Materialeve per Projektimin e Strukturave)
- (Klauzola 2.3.1: Moduli Mbetes Efektiv i Shtratit te Rruges
- Eshte e rendesishme te theksohet se, gjithsesi termi 'Moduli i Elasticitetit' mund te aplikohet ne cdo tip material, shenimi i perdorur ne udhezuesin e projektimit AASHTO aplikohet vetem ne taban.
- Koeficientet e Shtreses
- Koeficientet AASHTO te strukures se shtreses jane vleresuar, sipas kerkeses per Standartin fleksibel te projektimit te struktures se shtreses. Jepet nje vlere per kete koeficient per cdo material ne strukturen e shtreses, ne menyre qe te konvertohet trashesia e shtreses aktuale ne nje numer struktural (SN). Ky koeficient i shtreses shpreh relacionin empirik midis SN dhe trashesise, dhe eshte nje mase e aftesise relative te materialit funksionojte si nje komponent strukturor i veshjes.
- Ekuacioni i pergjithshem qe vijon per numerin strukturor reflekton ndikimin relativ te koeficienteve te shtreses (a) dhe trashesise (D):
- $SN = \sum a_i D_i$
- Megjithese moduli i elasticitetit ka qene pershtatur si mase cilesie e materialit standard, eshte e nevojshme te identifikohen koeficientet e shtresave (korrespondues) per shkak te trajtimit te tyre ne perafrimin e numerit strukturor te projektuar.

- Numri strukturor eshte nje numer abstrakt qe shpreh fortesine strukturore te shtreses te kerkuar per kombinimin e dhene te aftesise mbajtese te tabanit (), te trafikut total te shprehur ne 18-Kip ngarkese aksore te vetme, nivelin e sherbimit terminal dhe ambientit.
- Numeri i kerkuar strukturor mund te konvertohet ne trashesi aktuale te shtreses qarkulluese, te shtreses baze, te shtreses baze granulare dhe te nenbazes, me ane te koeficienteve te pershtatshem te shtresave qe paraqesin fortesine relative te materialeve te ndertimit. Vlera mesatare e koeficienteve te shtreses per Asfaltobetonin eshte 0.44, e perdorur nga Provat AASHTO
- Shtresa Asfaltobetoni e Siperfaqes: koeficienti strukturor i shtreses(a1) vleresohet ne baze te modulit te tij te elasticitetit = 450,000 PSI. Koeficienti strukturor i shtreses jepet = 0.44 dhe aplikohet jo vetem per shtresen qarkulluese por edhe per shtresen base bituminoze dhe shtresat granulare.
- (a2). Sidoqofte, rekomandohetqe koeficienti 0.40 te perdoret per materialin bituminoz te prodhuar ne Shqiperi
- Per nen-shtresen granulare:, koeficienti struktural i shtreses vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a2) jepet 0.13.
- Per nen-shtresen zhavor : koeficienti struktural i shtreses vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a3) jepet 0.11.
- Mbeshtetur ne studimin e projekt – idese te miratuara duke u mbeshtetur ne metodiken e me siperme jane dhene dimensionimi shtresave per CBR = 15% qe perben pjesen me te madhe te rruges
- Shtresat dhe trashesite e propozuara duke perdorur metoden e projektimit AASHTO, jepen ne shembullin e tabeles se meposhteme:

PROJEKTIMI I SHTRESAVE AASHTO: Seksioni i rruges me CBR =15%	
Shtresat	Trashesite (mm)
Nenshtresa me zhavor	1x200
Stabilizant	100
Binder	50
Asfalto beton	40

PUNOI: ZENIT&CO SHPK
ADMINISTRATOR
ARQILE PERI