



BASHKIA KAMEZ
DREJTORIA E PERGJITHSHME E PROJEKTEVE, INVESTIMEVE

RELACION TEKNIK

PER PROJEKTIN E ZBATIMIT NDERTIM RRUGET BLOKU BATHORE 1-2

Punuan:

Ing. Arjola Kurti

Ing. Emanuela Mëziu

Drejtoresh e Projekteve dhe Investimeve

Ing. Flora Muça

Drejtor i Pergjithshem

Elvis GJKA

**MIRATOI
Rakip SULLI**

KRYETAR



PËRMBAJTJA E RAPORTIT TEKNIK

1. TË PËRGJITHSHME

- 1.1- Hyrje
- 1.2- Pozicioni i objektit
- 1.3- Gjendja Ekzistuese
- 1.4- Kushtet Klimatike te Zones
- 1.5- Rilevimi Topografik
- 1.6- Studimi Gjeologjik

2. ZGJIDHJA E PROJEKTIT

- 2.1- Projekti i Rrugeve

3. PREVENTIVI I PUNIMEVE

- 1. Preventivi i punimeve te ndertimit te rrugeve.

1. PERMBAJTJA E PROJEKT-ZBATIMIT

1) TE PERGJITHSHME

1.1-Hyrje

Bashkia Kamez me fondet e vena ne dispozicion do te realizoje projektin e zbatimit per objektin :

Ndertim Rruga "**Blloku Bathore 1-2**"

1.2-Pozicioni i objektit

Segmentet rrugore Blloku Bathore 1-2 sherben per tu lidhur me rrugën Derjan ,Vllazerimi, Co Plan

Segmenti rrugore **ku do te investohet** ka gjatesi perkatesisht Bathore 1 $L_1 = 1560\text{ml}$. Ne kete segment rruge gjeresia ekzistuese eshte $B_1=4\text{ m}$.

Segmenti rrugore **ku do te investohet** ka gjatesi perkatesisht Bathore 2 $L_2 = 1170\text{ml}$. Ne kete segment rruge gjeresia ekzistuese eshte $B_2=4\text{ m}$.

1.3-Gjendja ekzistuese

Gjendja aktuale e objekteve paraqiten:

Trupi i rruges:

Keto segmente rrugore jane te pa shtruara, dhe ndodhet ne brendesi te lagjes Bathore 1-2-3-4. Ne kete segment rrugor nuk jane bere me pare investime. Por eshte parashikuar qe te behet ndertim i kesaj rruge per shkak te demtimeve qe ajo ka pesuar. Gjate gjithë gjatesise se rruges ka mure rrethues te shtepive qe ndodhen ne te dy anet e rruges.

Kjo rruge nuk ka trotuare.

Sistemi i K.U.N: Kjo zone ka rrjet ekzistues **K.U.N**-je.

Sistemi i K.U.B: Kjo zone nuk ka rrjet ekzistues **K.U.B**-je.

Sistemi i UJESJELLESIT: Ne kete zone ka linje ujesjellesi.

Ndriçimi rrugor: Mungon plotesisht.

Sistemi elektrik dhe telefonia: Sistemi i elektricitetit eshte ajeror ne krahun e djathte te rruges.

1.4-Kushtet Klimatike Te Zones

Zona dallohet per dimer te bute me karakteristika te theksuara mesdhetare dhe vetem ne raste te rralla ashpersia e dimrit eshte e ndjeshme .

Si gjithë zona mesdhetare, në përgjithësi ka një sasi të konsiderueshme kohe me diell. Kjo arrin në 2560 orë në vit, me maksimum në muajin Korrik me 360 orë dhe minimum 100 orë në Dhjetor .

Presioni atmosferik sipas të dhënave shumë vjeçare lëviz nga 752-753 milimetra, e barabartë kjo me 1002.6-100.9 milibar.

Vlerat e temperaturës së ajrit në përgjithësi janë të qëndrueshme .

Periudha me temperatura mesatare $> 7^{\circ}\text{C}$ zgjat afërsisht 10 muaj.

Kjo zonë përfshihet në zonën klimaterike mesdhetare fushore qendrore. Temperatura mesatare vjetore lëviz në $15-16^{\circ}\text{C}$. Temperatura maksimale është regjistruar në datë 13.07.1973 me 43°C , ndërsa temperatura minimale është regjistruar në datë 15.01.1968 me -14.4°C .

Amplituda e ndryshimeve midis ditës dhe natës është e ndjeshme dhe lëviz nga 6 deri në $12-14^{\circ}\text{C}$.

Lageshtia mesatare relative e ajrit arrin në rreth 70 %.

Sipas të dhënave shumëvjeçare statistikore të shërbimit hidrometeorologjikë, sasia mesatare vjetore e shiut arrin në 1247 mm numri i ditëve me reshje është > 10 mm lëviz mesatarisht nga 85 në 100 ditë.

Era fryn përgjithësisht në dy drejtime. Gjate gjysmës së ftohtë të vitit mbizoteron juglindja pa përjashtuar veriun, në gjysmën e ngrohtë të vitit mbizoteron veriperëndimi.

1.5-Rilevimi Topografik

Për hartimin e Relievit të zonës gjatë muajit Tetor janë kryer matjet topografike në terren. Në baze të këtyre matjeve është hartuar planimetria e gjendjes ekzistuese në shkallën 1:500 dhe profilet gjatësore, që do të jenë baze për zgjidhjen e projektit.

1.6-Studimi Gjeologjik

Nga ana e ndërtimit gjeologjik, rajoni i Tiranës bën pjesë në strukturën e sinklinalit të Tiranës, e cila ndërtohet kryesisht nga formacione të moshës së Neogenit (N 2) - Keto formacione ndërtohen vargjet kodrinore që qarkojnë qytetin dhe përfaqëson nga pako ranore, alevrolite dhe argjila alevrolitike. Gjithashtu keto formacione shërbejnë si bazament i depozitimit me të reja kuaternare (Qu). Depozitimet kuaternare ndërtohen gjithë pjesën fushore ku është ndërtuar qyteti i Kamzës dhe pjesa tjetër e zonës në studim. Keto depozitime përfaqësohen nga dhera suargjilore, suranore, si dhe depozitime

aluvionale zhavorore te lumenjve te Tiranes, te Lanes dhe te teracave te tyre, trashesia e pergjitheshme e te cilave arrin 3-4 m ekstremet e fushes deri ne rreth 20m ne pjeset e tjera te qytetit.

Zona qe trajtohet ne kete projekt, ben pjese ne zonen e perhapjes se depozitimeve te terraces se dyte te lumit te Tiranes, e cila ze pjesen me te madhe dhe kryesore te teritorit te qytetit.

Depozitimet e kesaj tarace ku ben pjese dhe zona ne studim, karakterizohen nga prania e dherave deluviale te perbera nga suargjila me ngjyre te kuqerremte dhe kafe te hapur, si dhe nga prania e depozitimeve zhavorore.

Keshtu ne zonen tone, ne pjesen me te siperme kemi te bejme me suargjila ngjyre kafe te kuqerremet, te pluhuruara, me lageshti, ne gjendje plastike dhe mesatarisht te ngjeshura . Trashesia e kesaj shtrese leviz 1,5- 3,5 m dhe karakterizohet nga keto tregues fiziko – mekanike mesatare:

- Pesha volumore ne gjendje natyrale $\Delta = 1.25 - 1.76 \text{ g/cm}^3$
- Pesha volumore te skeletit $\delta = 1.18 - 1.4 \text{ g/cm}^3$
- Koeficienti i porozitetit $\varepsilon = 0.85 - 1.2$
- Kendi i ferkimit te brendshem $\varphi = 17^\circ - 22^\circ$
- Kohezioni $c = 0.25 - 0.50 \text{ kg/cm}^2$
- Ngarkesa e lejuar ne shtypje $\bar{\sigma} = 1.2 - 1.7 \text{ kg/cm}^2$

Nen keto depozitime pergjithesisht takohen shtresa suargjilash te lehta dhe te mesme te pluhuruara , me ngjyre kafe te hapura ne gjendje plastike dhe mesatarisht te ngjeshura dhe kane trashesi qe arrin 2-4 m .

Keto depozitime ne ekstremin perendimor te zones dalin ne siperfaqe ketu fillon ndikimi i depozitimeve te terraces se lumit Tirane dhe shtresa e suargjilave te kuqeremta gradualisht reduktohet.

Keto depozitime karakterizohen nga keto tregues fiziko-mekanike:

- Pesha volumore ne gjendje natyrale $\Delta = 1.82 - 2.0 \text{ g/cm}^3$
- Pesha volumore te skeletit $\delta = 1.48 - 1.64 \text{ g/cm}^3$
- Koeficienti i porozitetit $\varepsilon = 0.65 - 0.82$
- Kendi i ferkimit te brendshem $\varphi = 19^\circ - 24^\circ$
- Kohezioni $c = 0.20 - 0.45 \text{ kg/cm}^2$
- Ngarkesa e lejuar ne shtypje $\bar{\sigma} = 1.8 - 2.2 \text{ kg/cm}^2$

Pergjithesisht, nen depozitimet e pershkruara me siper, takohen depozitimet zhavorore, me perberje kryesisht ranore dhe gelqerore me madhesi nga 1-2cm deri 8-10cm, me rrumbullakosje mesatare dhe me mbushes materiali suranor

dhe suargjilor te lehte; te cilat karakterizohen nga tregues te mire fiziko-mekanike.

Trashesia e ketyre depozitimeve leviz nga 1-3m dhe pergjithesisht paraqiten ujembajtes. Se fundi, nen depozitimet kuaternare te larte permendura, ne taban te tyre kemi te bejme me formacionet renjesore te cilat perbehen kryesisht nga argjila alevrolite ngjyre gri kalter ne gjendje kompakte, dhe ne disa raste nga ranore kokerr imet me çimentim te dobet me ngjyre gri e te verdhe.

1. ZGJIDHJA E PROJEKTIT

1.1- Projekti i asfaltimit te rruges

Segmenti rrugor “**Bathore 1**”, parashikohet te jete me aks rrugore me dy pjerresi, me asfalt.

➤ Segmenti rrugor “**Bathore 1**” ka keto parametra:

- Gjatesi e rruges $L_1 = 1560$ ml,
- Gjeresi e rruges $B_1 = 4$ m,
- Gjeresi asfaltit $b_1 = 4$,

Segmenti rrugor “**Bathore 2**”, parashikohet te jete me aks rrugore me dy pjerresi, me asfalt.

➤ Segmenti rrugor “**Bathore 2**” ka keto parametra:

- Gjatesi e rruges $L_2 = 1170$ ml,
- Gjeresi e rruges $B_2 = 4$ m,
- Gjeresi asfaltit $b_2 = 4$,

Ne zgjidhjen e projektit jane pasur parasysh:

- a) Zgjidhja ne anen Planimetrike te rruges.
- b) Zgjidhja ne anen altimetrike te rruges.
- c) Elementet sociale te rruges.

1. Zgjidhja Planimetrike

Ne zgjidhjen planimetrike eshte pasur parasysh ndertimi i rruges te behet ne te dy anet e aksit te rruges ekzistuese.

Ne hyrjet e banesave do te behet rakordimi i tille qe lejon hyrjen normale te mjeteve.

2. Zgjidhja Altimetrike.

Nga ana altimetrike relievi faktik ne drejtimin gjatesor ka nje pjerresi te lehte ne renie drejt lindje -perendim. Meqe objekti i ri do te ndertohe mbi nje rruge ekzistuese e cila ka nivelete te çrregullt, do te synohet ne krijimin e dy niveletave me pjerresi te lehte e uniforme.

3. Profili Gjatesor.

Profili gjatesor perfaqeson prerjen e rruges sipas aksit te saj ne drejtimin vertikal. Profili gjatesor eshte hartuar ne shkalle vertikale 1:100 dhe ne shkalle horizontale 1:1000.

Ne te jane paraqitur:

- Vija e Terrenit
- Vija e Projektit
- Disnivelet e Vijes se Projektit
- Numri i Piketes (Seksionit)
- Kuota e Terrenit
- Kuota e Projektit
- Distanca Pjesore
- Distanca Progressive

4. Profilat Terthore.

Profilat terthore perfaqesojne prerje te rruges terthor me aksin e saj ne drejtimin vertikal.

Profilat terthore jane hartuar ne shkalle vertikale dhe horizontale 1:100.

Ne profilat terthore jane paraqitur:

- Numri i profilit
- Distanca progressive
- Vija e terrenit
- Vija e projektit
- Disnivelet e vijes se projektit
- Numri i piketes
- Kuotat e terrenit

- Kuotat e projektit
- Distancat pjesore nga aksi
- Distancat e pergjithshme nga aksi

5. *Profilat Terthore.*

Ne profilat tip jane paraqitur ne menyre te detajuar:

- Shtresat rrugore
- Dimensionet e tyre
- Vendosja e tyre
- Distancat
- Zona ku aplikohet profili tip

6. *Zgjidhja sociale.*



Duke pasur parasysh qe kjo zone eshte ne zhvillim e siper eshte pasur parasysh qe kjo rruge te behet me parametra qe t'i pershtaten zhvillimit te zones dhe hyrje daljet nga shtepite te kene lirshmeri. Ky segment rrugor lidh Qendren e Njesise se Paskuqanit me Kamzen.

7. *Llogaritja e shtresave te rruges.*

Nga studimi i gjendjes ekzistuese del qe asfaltimi do te behet ne te dy anet e aksit te rruges ekzistuese.

8. *Shtresat e rruges.*

Per te gjithë segmentin rrugor shtresat e dala nga llogaritja do te jene:

| | |
|--|-------|
|  Asfaltobeton | 4 cm |
|  Binder | 6 cm |
|  Stabilizant | 10 cm |
|  Çakull | 15 cm |

9. Vijeziimet e Rrugës

Per gjate gjithë gjatesise se segmentin rrugor eshte parashikuar vijeziimi i rruges.

Në përgjithësi në kryqëzim është e përcaktuar për kalimin e këmbësorëve. Vijeziimi i rruges do të jetë një vijë e bardhë e fortë dhe një vijë e kuqe në sipërfaqen e rrugës që shtrihet në të gjithë korsinë, e cila përdoret së bashku me një shenjë ndalimi ose kërkesa të tjera ligjore që tregojnë pikën pas së cilës automjetet duhet të ndalojnë.

Janë shenja tërthore të sipërfaqes së rrugës që informojnë drejtuesit e mjeteve se ku duhet të ndalojnë dhe drejton këmbësorin për të kaluar nga një rrugë në tjetrën.

Vijat e vendkalimit duhet të jenë vija të bardha të forta dhe vija të kuqe.

Gjerësia e tyre nuk duhet të jetë më e vogël se 150 mm dhe nuk duhet të jenë të vendosura më pak se 600 mm larg.

10. Rampat

Rampat duhet të vendosen kudo ku ka një rrugë të aksesueshme e cila ka një bordurë më lartësi më të madhe se 30 mm. Kur trotuari bashkohet me nivelin rrugor ose ndërpritet nga një zonë e rezervuar, lejohen platforma të shkurtra jo më të madhe se 15% për një disnivel maksimal prej 150 mm. Në rastet kur ishulli i këmbësorëve ndodhet në nivel me rrugën atëherë 150 mm nga fillimi dhe 150 mm nga fundi shënohet vija relievoe paralajmëruese me gravure në drejtim të lëvizjes, në gjerësi jo më të vogël se 400 mm.

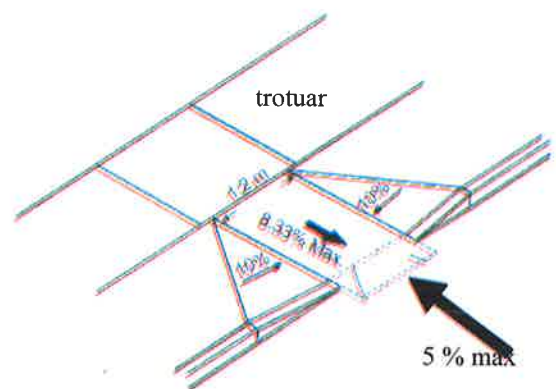
a. Pjerrësia

Pjerrësia maksimale për ndërtimin e ri duhet të jetë 1:12. Pjerrësia maksimale e ulluqeve (sipërfaqja e rrugës) ngjitur me platformën kufitare ose rrugën e aksesueshme nuk duhet të kalojë 1:20. Disnivele optimal mes rrafshit rrugor dhe rrafshit të terrenit duhet të jetë 0.00 mm

b. Gjerësia

Gjerësia minimale e një rampe duhet të jetë 120 mm, duke përjashtuar anët .

Rampat e frenimit në vendkalimet



2. PERMBAJTJA E PROJEKT-ZBATIMIT

PROJEKT – ZBATIM PERMBAN KETO KAPITUJ:

1. KAPAKU I PROJEKTIT
2. IMAZHI AJROR
3. PLANIMETRIA EKZISTUESE
4. PLANIMETRIA E ASFALTIT
5. PROFILI TERTHORE TIP