

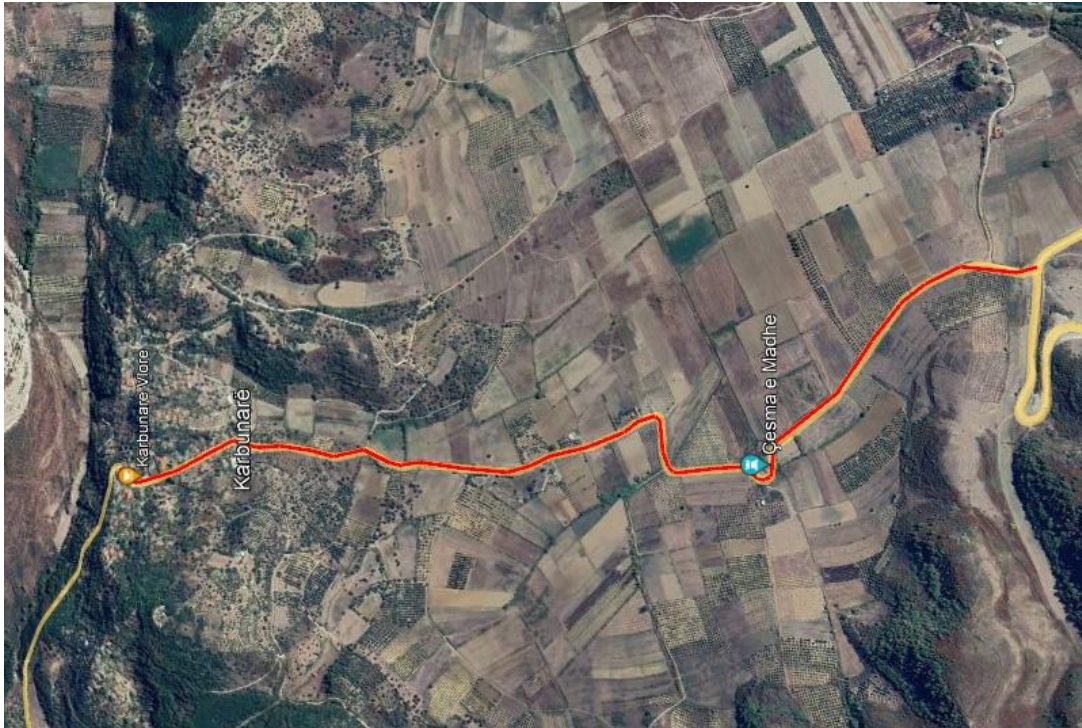


BASHKIA SELENICË

RELACION TEKNIK

“Rikonstruksion i rruges se fshatit Karbunare,Bashkia Selenice”.

PROJEKT ZBATIMI



SHOQERIA “SIRE-ALB”sh.p.k

E-mail: sire-alb@outlook.com

Vlorë 2024

Bashkia Selenicë është një bashki në jugperëndim të Shqipërisë, në qarkun e Vlorës. Qendra e saj administrative është qyteti i Selenicës, ku gjenden edhe institucionet kryesore. Në territorin e saj gjenden disa fshatra të tjerë si Jug, Karos, Rrëza e Vogël, Rrëza e Madhe, etj. Bashkia Selenicë ka një popullsi prej rreth 15,378 banorësh dhe kufizohet me qarkun e Fierit dhe Vlorës. Zona e Selenicës ofron pamje natyrore të bukura, si dhe një histori të pasur kulturore. Sipërfaqja është 142.86 km². Në të përfshihen 47 fshatra, njëri ndër të cilët është fshati Selenicë.

Bashkia Selenicë ndodhet në jugperëndim të Shqipërisë dhe përfshin një zonë me një relievi të ndryshëm. Pjesa jugore e bashkisë është e karakterizuar nga luginat e lumenjve Vjosë dhe Bistricë, me fusha të gjera bujqësore. Në pjesën verilindore të bashkisë, relievi bëhet më i thellë dhe më i lartë, me kodra dhe male të larta që shtrihen në drejtim juglindje-verilindje. Kjo zonë është pjesë e malit të Gërhotit dhe është e pasur me pyje dhe fusha malore. Në përgjithësi, relievi i Bashkisë Selenicë është shumë tërheqës për natyrën dhe ofron një kombinim të bukur të fushave bujqësore, lugina të gjera dhe maleve të larta.

Klima në Bashkinë e Selenicës është një klimë e ngrohtë në verë dhe e lagësht në dimër, klimë mesdhetare kodrinore. Temperaturat mesatare variojnë nga 10°C në janar deri në 28°C në korrik. Kjo zonë e kushtëzuar nga afersia me detin, ka reshje të shpeshta të shiut gjatë gjithë vitit. Moti në Selenicë gjatë verës është i nxehtë dhe karakterizohet me temperatura të larta. Edhe pse nuk ka të dhëna të sakta zyrtare, muaji më i nxehtë është korriku, dhe njihet për thatësi të madhe. Gjatë muajve të dimrit, kur rreshjet e shiut janë mjaft të dendura, në Selenicë krijohet një përrua i përkohshëm (disa ditësh) që ka emrin Otima.

Në Bashkinë e Selenicës, rritja e popullsisë mund të ndikohet nga faktorë të ndryshëm si migracioni i brendshëm dhe faktorë të tjerë shoqërorë dhe ekonomikë. Për të rritur popullsinë, është e rëndësishme të krijohen kushte të favorshme për banorët ekzistues dhe të promovohen investimet dhe zhvillimi ekonomik për të tërhequr më shumë banorë. gjithashtu, për të përmirësuar infrastrukturën dhe shërbimet publike për të bërë qytetin më tërheqës për të jetuar. Një strategji e mirëplanifikuar dhe e koordinuar për të rritur popullsinë mund të ndihmojë në zhvillimin e mëtejshëm të Bashkisë së Selenicës. Zhvillime të cilat kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Njësitë administrative	Profili ekonomik	Detaje
Selenicë	Njësi vendore mikse malore	Bujqësia midis 42-56%; Sipërfaqja e pjerrët > 36%
Armen	Njësi vendore bujqësore mikse malore	Bujqësia midis 70-80%; Sipërfaqja e pjerrët >60%
Vllahinë	Njësi vendore bujqësore mikse malore	Bujqësia midis 45-70%; Sipërfaqja e pjerrët > 32%
Kotë	Njësi vendore bujqësore mikse malore dhe fushore	Bujqësia midis 34-63%; Sipërfaqja e pjerrët > 41%
Sevaster	Njësi vendore bujqësore mikse malore	Bujqësia midis 23-56%; Sipërfaqja e pjerrët > 45%
Brataj	Njësi vendore bujqësore mikse malore	Bujqësia midis 56-72%; Sipërfaqja e pjerrët > 45%

Njësia		Nr. i bizneseve	Biznese për 1000 banorë
Armen	Njesi Administrative	40	13
Brataj	Njesi Administrative	37	13
Kotë	Njesi Administrative	80	23
Selenicë	Bashkia	50	22
Sevaster	Njesi Administrative	15	9
Vllahinë		49	16

Me konkretisht ne kete raport teknik do te trajtohet rruga në fshatin Karbunarë, njësia Administrative Armen.

1.2. POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti: "Rruga E Fshatit Karbunarë", Njësia Administrative Armen, Bashkia Selenicë.

Objekti "Rruga në fshatin Karbunarë", ndodhet në Njësinë Administrative Armen. Ka mungesë të theksuar në infrastrukture dhe të parametrave inxhinierikë, ku duhet theksuar që nuk ekziston ndriçimi dhe kanalizimet e ujrave të përdorur duke e bërë tejet të vështirë situatën e banorëve. Kjo zonë shtrihet në një terren shumë të pjerrët kodrinor dhe është e populluar nga banesa të ulta 1 - 3 kate dhe me nje popullsi të konsiderueshme. Në disa segmente të saj është veshitire pakalueshme nga mjetet, gjë e cila vështirëson jetesën e komunitetit që jeton në këtë zonë.

1.3. GJENDJA EKZISTUESE

Infrastruktura rrugore e bashkisë Selenicë ndodhet në një gjendje të mjerueshme, është pak të thuhet e amortizuar dhe e dëmtuar. Infrastruktura rrugore dhe kryesisht aksi rrugor kryesor që lidh bashkinë Vlorë me bashkinë Selenicë e cila është rrugë nacionale ndodhet në një gjendje shumë të amortizuar ku vështirëson lëvizjen e banorëve drejt qendrave të tjera sidomos në periudhat e ftohta dhe me rreshje të mëdha shiu. Rruga për në Selenicë tregon një asfalt të brishtë vende-vende të sunduar nga ujërat. Në hyrje të fshatit Lubonjë dikur një sektor i madh i fermës bujqësorë të Llakatundit, rruga është kthyer në një haur të thellë duke shkaktuar rrezik për automjetet. Makina të rënda sjellin rëra bituminoze nga Selenica kanë shkatërruar këtë aks rrugor por edhe akse të tjera. Me pasurinë kombëtare që ka bashkia e Selenicës bitumen natyral që nxirret nga nëntoka, bashkia Selenicë por edhe vendi ynë nuk duhej të kishte problem me infrastrukturën rrugore. Rrjeti rrugor që lidh qendrën e bashkisë Selenicë me Njësitë administrative të saj paraqitet tejet e amortizuar dhe nuk ka lidhje organike midis këtyre njësive gjë e cila sjell shumë probleme në ofrimin dhe përfitimin e shërbimeve publike në mënyrë të barabartë nga të gjithë banorët e bashkisë së re Selenicë. Infrastruktura rrugore nëpërmjet Qendrës së Bashkisë dhe fshatrave në përbërje të saj është tejet e amortizuar dhe sjell shqetësime në lëvizjen e lirë të banorëve. Madje, në zonën kodrinore-malore të bashkisë aksesin është i pamundur. Përmirësimi i infrastrukturës lidhëse rurale është një domosdoshmëri dhe një nga prioritetet e bashkisë së re e cila do të rrisë kohezion social të komunitetit në bashki dhe nga ana tjetër do të rrisë aksesin në shërbimet bazë. 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 banoreve për gjendjen në të cilën ndodhet rruga.

Foto të gjendjes ekzistuese









Fig.2

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 sistemimin e rrugës "Rruga e Karbunarës, Njësia Administrative Armen".

Këto punime kanë filluar me ndërtimin e një bazamenti Gjeodezik në plan dhe në lartësi, i cili do të shërbejë për të mbështetur rilevimin topografik të zones, për studimin, projektimin dhe zbatimin e punimeve të ndërtimit të kësaj rruge.

Ky material perfshin te dhenat e rrjetit mbështetes, metodat e aplikuara të matjeve si dhe tipet e instrumentave qe jane perdorur.

Rilevimi eshte kryer nga shoqeria "SIRE-ALB" sh.p.k dhe gjate ndertimit te bazamentit Gjeodezik dhe rilevimit te zones eshte perdorur marres GNSS (GPS) dhe Total Station.

Procedura standarte e studimit qe u ndoq, konsiston ne vendosjen me pare te Bazes ne nje pike referimi te rrjetit dhe me pas dy skuadra te veçanta filluan të punojne ne te dy drejtimet. Te dhenat rregjistrohen ne memorien e instrumentit dhe me pas shkarkohen nepermjet programit per tu perpunuar. Nepermjet vleresimit te pare te te dhenave, ne rast te ndonje gabim te mundshem do te riperseritet studimi.

1.4.2 MATJET

Per vendosjen e centrave u shfrytezuan veprat e artit (tombino etj) si objekte me jetegjatesi te madhe dhe vende te qendrueshme nga pikepamja gjeologjike.

Ne keto objekte u perdoren gozhde betoni.

Fiksimi i pikave te tjera u realizua me kunjja hekuri te cilat u ngulen ne thellesine 50 cm. Kunjat e hekurit u lye me boje ne pjesen e sipërme te tyre, si dhe u vendos numri per identifikimin e tyre.

Per kete projekt ne terren jane percaktuar tre pika te forta qe do te sherbejne ne vazhdim edhe per piketimin e rruges me te dhena si me poshte:

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

Vleresimi i rrjetit dhe parametrat e arritur te saktësisë

Gabimi i realizuar ne percaktimin e pozicionit planimetrik ndermjet dy pikave te aferta te rrjetit gjeodezik arrin ne 2 – 4 cm. Pikat e ketij rrjeti sherbyen si pika reference per dendesimin e metejshem te rrjetit.

Percaktimi i pozicionit naltimetrik dhe ne plan te pikave eshte bere duke shfrytezuar lidhjen me rrejtin AlbCors dhe kuotata jane absolute referuar gjeoidit EGM2008. Ne keto pika dhe ne te gjitha pikat e rrjetit mbeshtetes gjeodezik, jane kryer matje me GPS. Me keto te dhena jane kryer llogaritjet e disniveleve dhe transformimi ne sistemin shteteror. Gabimi i percaktimit te pozicionit naltimetrik te pikave arrin ne 2 – 5 cm.

Instrumentat e perdorur dhe karakteristikat e tyre

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

Leica Survey GPS GNSS Systems-G2 Survey



Fig.4



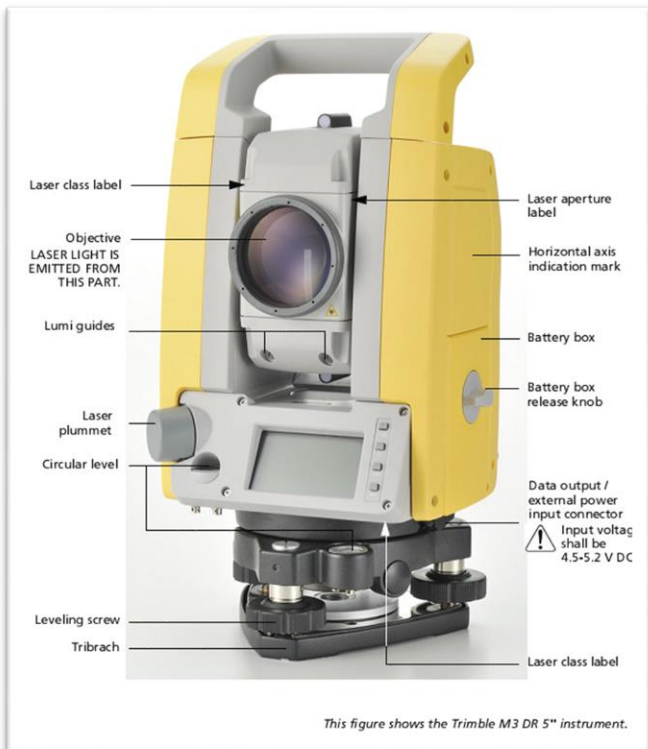
Gabimi ne pozicion planimetrik ± 2-3cm

Gabimi ne kuote ± 2-3cm

Per Total Station Trimble M3

Gabimi gjatesor MI = 2mm + 2ppm per brinje nga 400 – 1000 m

Gabimi kendor mQ = 3"



This figure shows the Trimble M3 DR 5" instrument.

TRIMBLE M3 TOTAL STATION

<p>DIS TANCE MEASUREMENT</p> <p>Range with spot level prism</p> <p>Good conditions*</p> <p>With reflector sheet 5 cm x 5 cm (2 in x 2 in)</p> <p>1", 2" 1.5 m to 200 m (4.9 ft to 656 ft)</p> <p>3", 5" 1.5 m to 300 m (4.9 ft to 984 ft)</p> <p>With single prism 6.25 cm (2.5 in)</p> <p>1", 2" 1.5 m to 3,000 m (4.9 ft to 9,843 ft)</p> <p>3", 5" 1.5 m to 5,000 m (4.9 ft to 16,404 ft)</p> <p>Reflectorless mode</p> <p>1", 2" Good</p> <p>KGC (18%) 350 m (1,148 ft) 250 m (820 ft) 300 m (984 ft)</p> <p>3", 5" Good</p> <p>KGC (18%) 500 m (1,640 ft) 400 m (1,312 ft) 250 m (820 ft)</p> <p>3", 5" Good</p> <p>KGC (18%) 250 m (820 ft) 200 m (656 ft) 150 m (492 ft)</p> <p>KGC (30%) 400 m (1,312 ft) 300 m (984 ft) 250 m (820 ft)</p> <p>Accuracy†</p> <p>(Standard Deviation based on ISO 17123-4)</p> <p>Prism ±0.2 ppm x D mm</p> <p>Reflectorless ±0.42 ppm x D mm</p> <p>Wet/dew version</p> <p>Prism ±0.3 ppm x D mm (-10 °C to +40 °C)</p> <p>Reflectorless ±0.4 ppm x D mm (-10 °C to +40 °C)</p> <p>Prism ±0.3 ppm x D mm (-10 °C to +40 °C)</p> <p>Reflectorless ±0.4 ppm x D mm (-10 °C to +40 °C)</p> <p>Measuring interval‡</p> <p>Prism mode 1.5 s</p> <p>Standard mode 2.1 s</p> <p>Fast standard mode 1.5 s</p> <p>Reflectorless mode 1.5 s</p> <p>Least count 1 mm (0.002 ft)</p> <p>10 mm (0.02 ft)</p> <p>ANGLE MEASUREMENT</p> <p>DNA 182.2 arc-sec (horizontal and vertical)</p> <p>Reading system 3"/1.0 mgon, 5"/1.5 mgon</p> <p>Circle diameter 62 mm (2.4 in)</p> <p>Horizontal/vertical angle Absolute encoder</p> <p>Minimum increment (Degree, Gon, MIL/6400) Degree: 1/512°</p> <p>Gon: 0.2102 mgon</p> <p>MIL/6400: 0.0050/0.0205 mil</p> <p>TELESCOPE</p> <p>Tube length 125 mm (4.9 in)</p> <p>Type Erect</p> <p>Magnification 30x (18x/36x with optional eyepiece)</p> <p>1", 2" EDM diameter 40 mm (1.6 in)</p> <p>3", 5" Effective diameter of objective 45 mm (1.8 in)</p> <p>3", 5" EDM diameter 50 mm (2.0 in)</p> <p>Field of view 1°20'</p> <p>Resolving power 3"</p> <p>Maximum focusing distance 1.5 m (4.9 ft)</p> <p>Laser Pointer Coaxial Red Light</p> <p>TILT SENSOR</p> <p>Type Dual-axis</p> <p>Method Liquid electric detection</p> <p>Compensation range ±0.3°</p>	<p>COMMUNICATIONS</p> <p>Communication ports 1 x serial (RS-232C), 2 x USB (host and client)</p> <p>Wireless communications integrated Bluetooth</p> <p>POWER</p> <p>Internal Li-Ion battery (x2) 3.8 V DC</p> <p>Operating time*</p> <p>1", 2" approx. 12 hours (continuous distance/angle measurement)</p> <p>approx. 26 hours (continuous angle measurement)</p> <p>3", 5" approx. 7.5 hours (continuous distance/angle measurement)</p> <p>approx. 16 hours (distance/angle measurement every 30 seconds)</p> <p>Charging time</p> <p>Full charge approx. 20 hours (continuous angle measurement)</p> <p>GENERAL SPECIFICATIONS</p> <p>Level vial</p> <p>Sensitivity of Circular level vial 10/2 mm</p> <p>Target/Clamp Endless (1", 2", 3", 5")</p> <p>Clamping (1")</p> <p>Display face 1 QVGA, 16 bit color, TFT LCD, backlight (20x30 pixels)</p> <p>Display face 2 Backlit, graphic LCD (128x64 pixels)</p> <p>Point memory 128 MB RAM, 128 MB flash memory</p> <p>Dimensions (W x H) 149 mm x 145 mm x 106 mm</p> <p>(5.8 in x 5.7 in x 4.2 in)</p> <p>Weight (approx.)</p> <p>1", 2" Main unit (without battery) 3.9 kg (8.6 lb)</p> <p>3", 5" Main unit (without battery) 3.8 kg (8.4 lb)</p> <p>Battery 0.1 kg (0.2 lb)</p> <p>Carrying case 2.3 kg (5.1 lb)</p> <p>ENVIRONMENTAL</p> <p>Operating temperature range -20 °C to +50 °C (-4 °F to +122 °F)</p> <p>Wet/dew -20 °C to +50 °C (-4 °F to +122 °F)</p> <p>Storage temperature range -25 °C to +60 °C (-13 °F to +140 °F)</p> <p>Temperature -20 °C to +60 °C (-4 °F to +140 °F)</p> <p>Atmospheric correction -40 °C to +60 °C (-40 °F to +140 °F)</p> <p>Barometric pressure 600 mmHg to 999 mmHg/33 hPa to 1,332 hPa/5.8 inHg to 39.3 inHg</p> <p>Dust and water protection IP66</p> <p>CERTIFICATION</p> <p>Class B Part 15 FCC certification, CE Mark approval, C-Tick, Laser safety IEC 60825-1 am2:2007</p> <p>1", 2" Prism mode: Class 1 laser</p> <p>1", 2" Reflectorless/Laser Pointer: Class 3R laser</p> <p>3", 5" Reflectorless/Prism mode: Class 1 laser</p> <p>3", 5" Laser Pointer: Class 2 laser</p> <p>Laser Plummet: Class 2 laser</p> <p>Bluetooth type approvals are country specific.</p> <p>CE</p> <p>1. Read all labels (type of marking, warning, height, use attached light)</p> <p>2. Read instruction manual carefully, read it in the machine's language</p> <p>3. Do not use the device in rain, snow or direct sunlight. Do not point light at people</p> <p>4. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>5. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>6. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>7. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>8. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>9. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>10. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>11. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>12. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>13. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>14. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>15. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>16. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>17. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>18. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>19. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>20. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>21. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>22. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>23. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>24. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>25. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>26. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>27. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>28. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>29. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>30. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>31. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>32. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>33. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>34. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>35. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>36. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>37. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>38. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>39. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>40. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>41. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>42. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>43. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>44. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>45. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>46. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>47. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>48. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>49. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>50. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>51. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>52. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>53. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>54. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>55. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>56. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>57. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>58. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>59. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>60. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>61. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>62. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>63. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>64. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>65. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>66. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>67. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>68. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>69. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>70. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>71. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>72. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>73. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>74. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>75. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>76. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>77. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>78. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>79. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>80. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>81. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>82. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>83. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>84. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>85. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>86. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>87. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>88. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>89. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>90. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>91. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>92. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>93. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>94. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>95. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>96. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>97. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>98. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>99. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p> <p>100. Do not use the device with Class 1, 2, 3R, 3B, 4 or 4B laser light</p>
---	--

NORTH AMERICA
Trimble Engineering & Construction Group
6450 Holladay Road
Dayton, OH 45424-1029 U.S.A.
800-368-7800 (Toll Free)
+1 937 245 5154 Phone
+1 937 233 9444 Fax

EUROPE
Trimble Germany GmbH
Am Perle Park 11
64579 Kallert • GERMANY
+49 642 2100-0 Phone
+49 642 2100-550 Fax

ASIA-PACIFIC
Trimble (Singapore)
Singapore Pte. Limited
82 Marina Coastal Road
#2-06, Parkway Parade
Singapore 449270 SINGAPORE
+65 63 48 2212 Phone
+65 63 48 2212 Fax

TRIMBLE AUTHORIZED DISTRIBUTION PARTNER

Trimble
www.trimble.com

Fig.5

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 fushor - kodrinor , ku lartësia maksimale nuk i kalon (+800m m.n.d.).

Në aspektin klimatik zona në studim ndodhet në nënzonën klimatike mesdhetare fushore nën ndikimin e fuqishëm të detit Adriatik dhe Jon.

Temperatura mesatare e Janarit, muajt më të ftohtë të vitit, arrin deri në -5°C . Gjatë Korrikut dhe Gushtit temperatura mesatare e ajrit arrin deri në 28°C kurse temperatura mesatare shumëvjeçare arrin deri në 15°C .

Reshjet mesatare shumëvjeçare arrijnë deri 1000-1200 mm dhe reshjet maksimale kanë arritur deri 1500 mm në 24 orë. Të dhënat mbi reshjet janë marrë nga burimet arkivale të Institutit Hidrometeorologjik të Selenicës dhe botimet periodike të tij. Gjatë muajve të dimrit, kur rreshjet e shiut janë mjaft të dendura, në Selenicë krijohet një përroa i përkohshëm (disa ditësh) që ka emrin Otima. Përroi krijohet si pasojë e ujit të shumtë që grumbullohet dhe zbret që nga Treblova në një zonë luginë-ngjashme.

Nga ana gjeologjike kodrat janë të përbëra nga formacione shkëmbore granitike dhe gnejs.

Autorët e studimit kanë shfrytëzuar gjithë punimet ekzistuese dhe punimet e reja në rajonin dhe janë kryer matje gjatë periudhës së studimit të zonës dhe janë nxjerrë rezultate përfundimtare për llogaritjet hidrologjike.

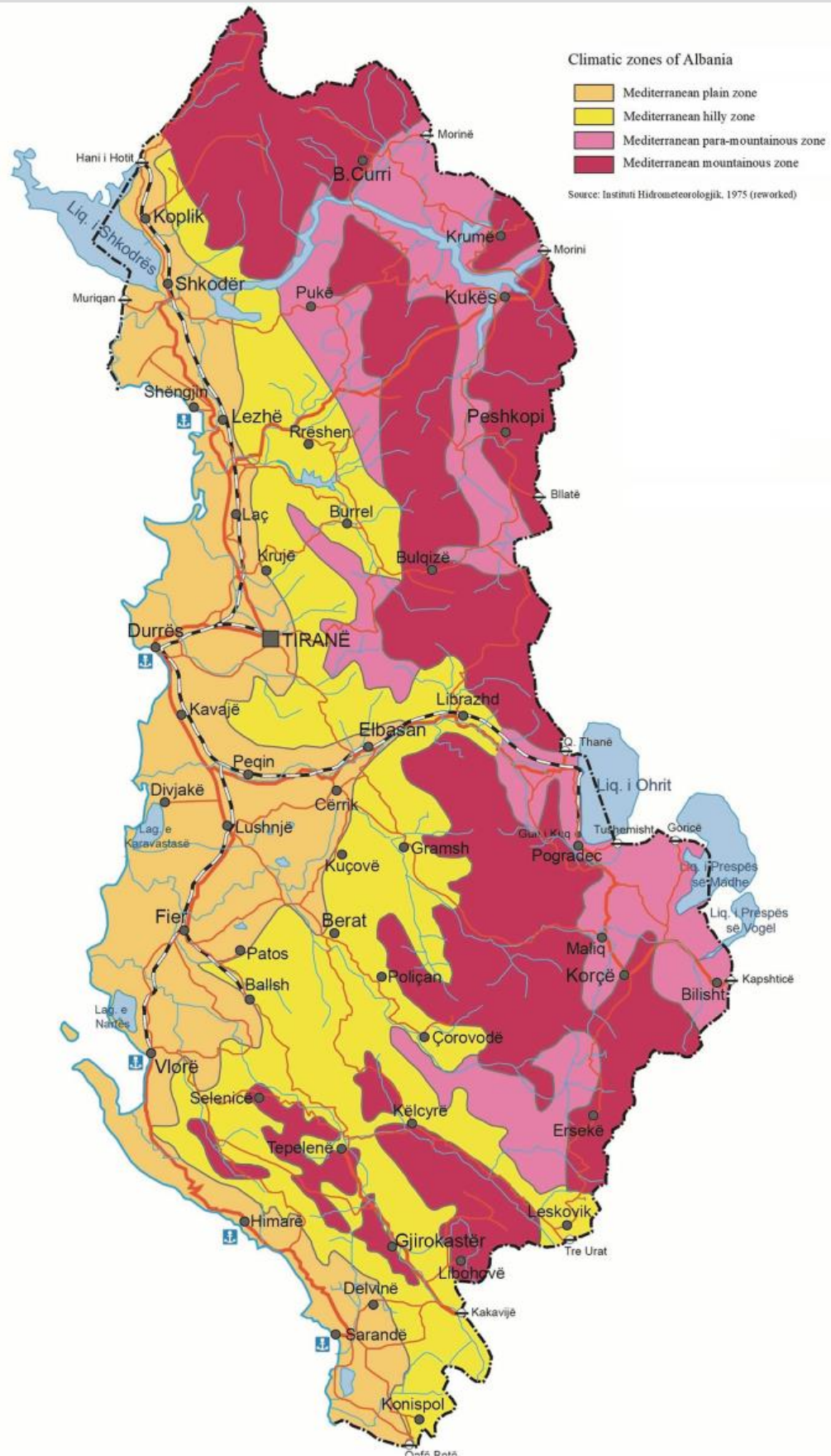


Fig.6 Zonat dhe nënzonat klimatike të Shqipërisë

REALIZIMI I PROJEKTIT

Projekti i arkitektonik 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 arkitektonikën 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 zonës lind nevojën 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, kurbat 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 vendet 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 nevojshme për zbatim si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj.

Rrugët

Rrugët janë trajtuar në përputhje me zhvillimin urban të qytetit, duke marrë parasysh ndertimet ekzistuese. Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 5.0 m për pjesën brenda lagjes. 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 kurbat 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 kanalizimeve të ujrave të zeza nëpërmjet rrjetit të tubacioneve të ujrave të bardha për t'u nxjerrë pastaj jashtë bllokut në drejtim të kolektorëve kryesorë të qytetit.

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 seksion të tyre,

ndërsa mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore 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 bëhet e orjntuar me tabela në 2 sense lëvizje-je.

1.6. LLOGARITJA E SHTRSAVE 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 germimi për krijimin e kasetës 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 parametrevë të mëposhtëm:

- 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) **Materiallet 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.

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 resilient për tabanin ekzistojnë lidhje korelative.

CBR në % përcaktohet ekzaktësisht me prova laboratorike sipas një procedure. Me anë të saj gjykojmë nëse një bazament është i përshtatshëm ose jo.

DIMENSIONIMI I SHTRESAVE RRUGORE

2 Intensiteti I trafikut për periudhën 15 vjeçare

1. Besueshmeria: 95%
2. Devijimi i përgjithshëm standart $S_0=0.44$
3. Moduli resilient i tabaneve $M_r=35$ Mpa (CBR 2 deri 4%)
4. Humbja e shërbimit të projektimit $\Delta PSI=3$

Nga keto të dhëna, duke aplikuar në grafikun "Guide for Design of Pavement Structures" – 1993 në ankset e këtij raporti teknik janë paraqitur llogaritjet e shtresave me diagramat përkatëse. Metoda e llogaritjes është sipas AASHTO. Duke ju referuar grafikut të dimensionimit, përcaktojmë numrin strukturor S_n . $S_n=7.9$ (Numri strukturor i kërkuar) Paketa e parashikuar e shtresave:

Asfaltobeton 3 cm x 0.4 = 1.2

Binder 5 cm x 0.4 = 2.0

Stabilizant 10 cm x 0.14 = 1.4

Cakell 30 cm x 0.11 = 3.3

Sn= 7.9 (Numri strukturor i projektuar).

RRUGA E KARBUNARËS

Rruga e Karbunarës ka një gjatësi totale prej 2.5 km dhe është projektuar me një gjerësi asfaltike 4.0 m dhe bankine / kunete anësore sipas profilit tip perkates.

Kjo është një rrugë e kategorisë F- rrugë lokale rurale.

Pjerresia terthore e rruges është projektuar me pjerresi terthore të njanshme me 2.0%, kurse pjerresia terthore e kunetes është marrë 6.0%. Elementet gjeometrike të rruges janë llogaritur për një shpejtësi levizje 25-30 km/h referuar standartit AASHTO 2011 Metric e Max 4% . Është patur parasysh lidhja e aksit kryesor të rruges me kalime dytesore me gjatësi rreth 7-10 m secili, të cilat përveç rakordimit të rruges me daljet anësore e mbron këto rrugë dhe nga demtimet e ndryshme për shkak se rrugët dytesore janë të pashtruara.

Projekti parashikon nderhyrjen në rrugën ekzistuese duke e germuar atë dhe ndertimi i trupit të rruges sipas shtresave të mëposhtme:

✓ <i>Gjatesia totale e rruges</i>	<i>-2500 metra</i>
✓ <i>Asfaltobeton</i>	<i>-3cm</i>
✓ <i>Binder</i>	<i>-5cm</i>
✓ <i>Stabilizant</i>	<i>-10cm</i>
✓ <i>Shtrese Cakelli</i>	<i>-30cm</i>

Profilet tip të rrugës janë:

Fig.10 Profili terthore tip 1

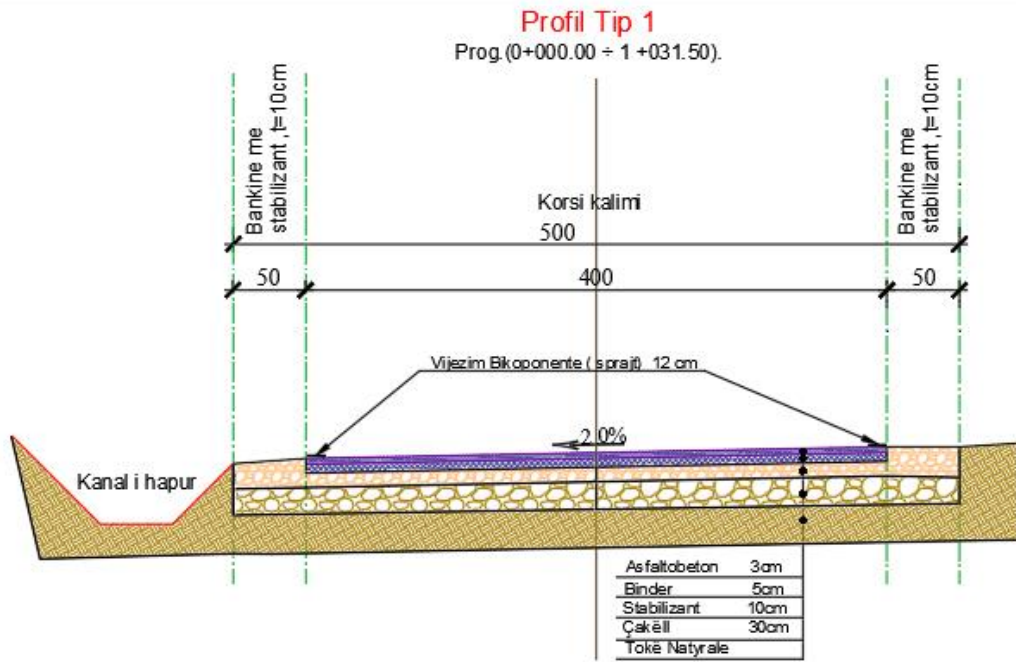


Fig.11 Profili terthore tip 2

Profil Tip 2

Prog. (1+031.50+1+066.10).

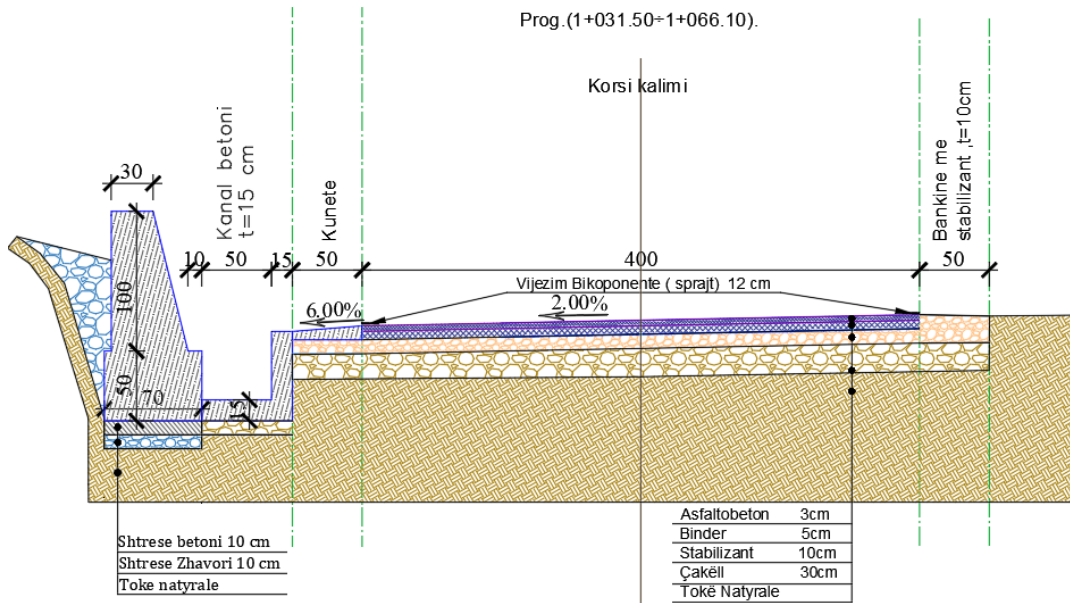


Fig.12 Profili terthore tip 3

Profil Tip 3

Prog. (1+066.00+ 1+165.70).

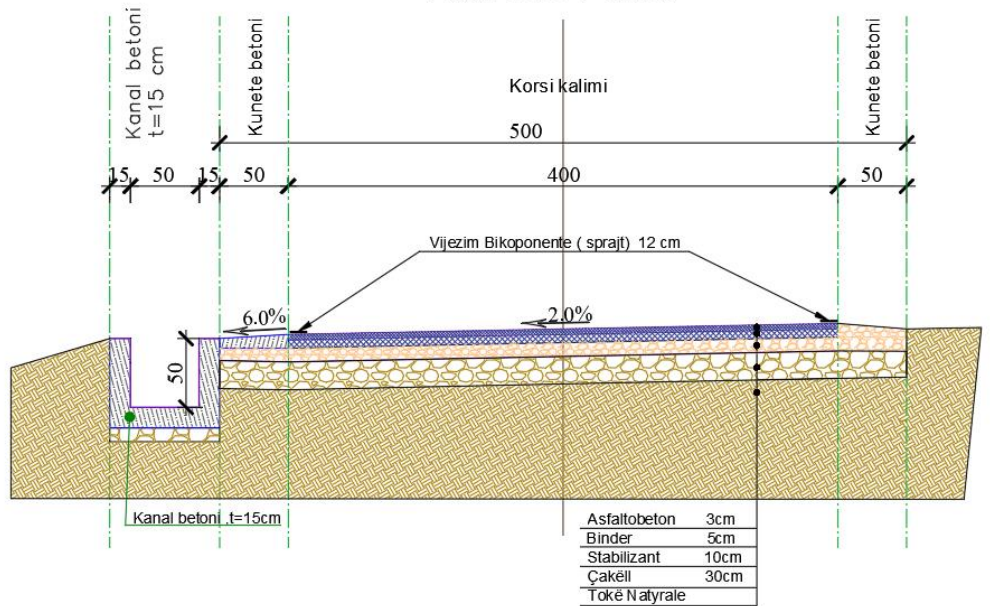


Fig.13 Profili terthore tip 4

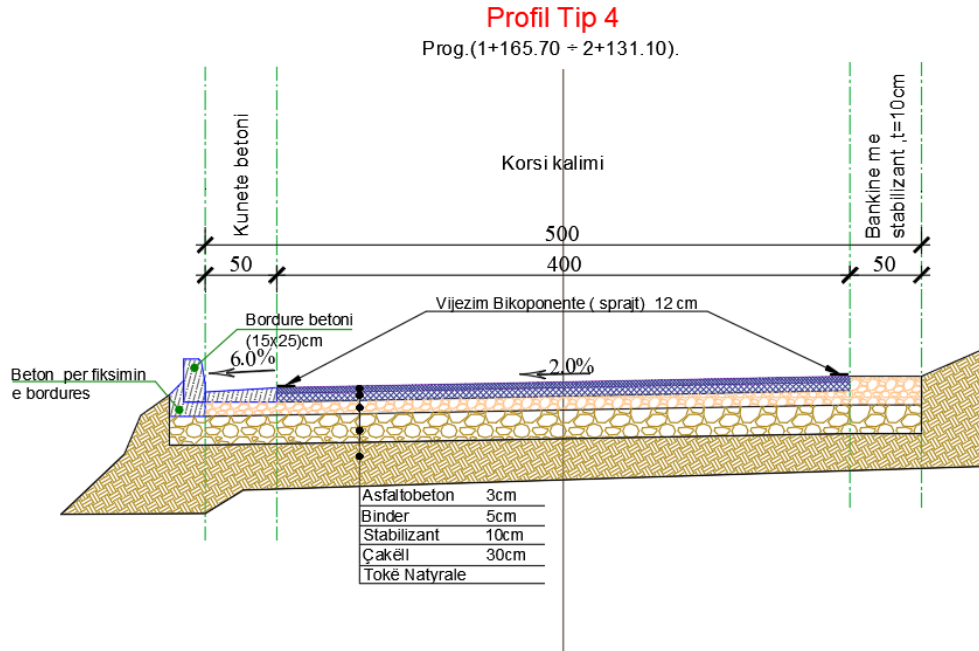


Fig.14 Profili terthore tip 5

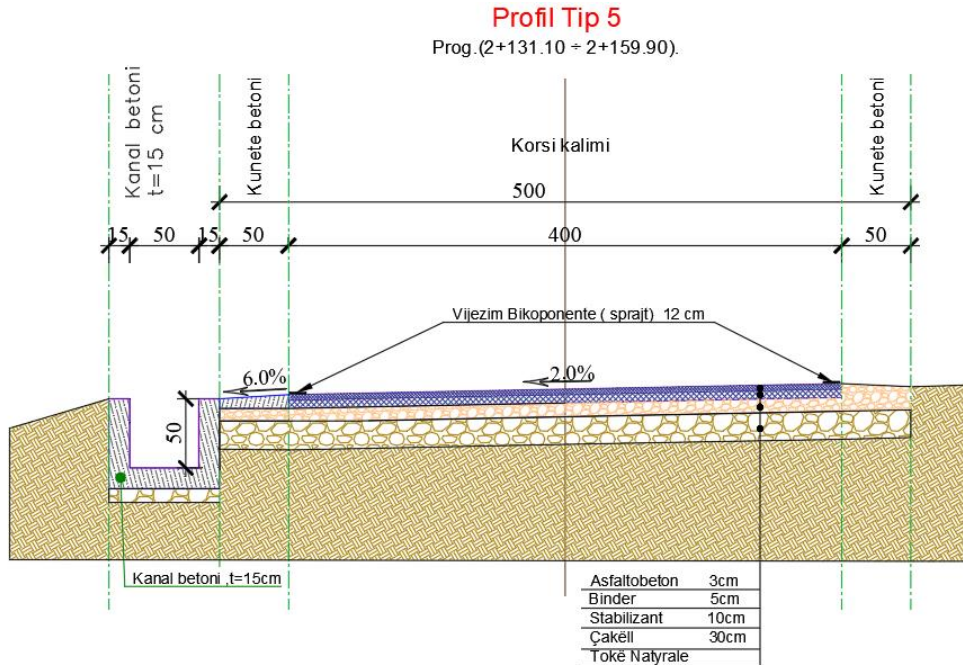


Fig.15 Profili terthore tip 6

Profil Tip 6

Prog.(2+159.90+2+169.56).

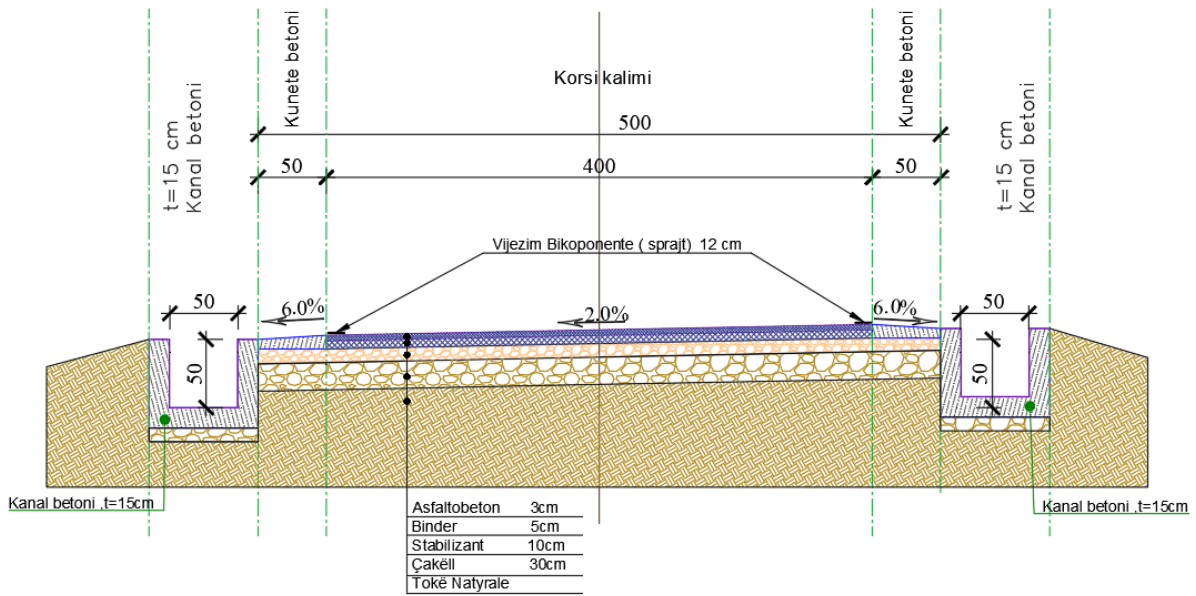
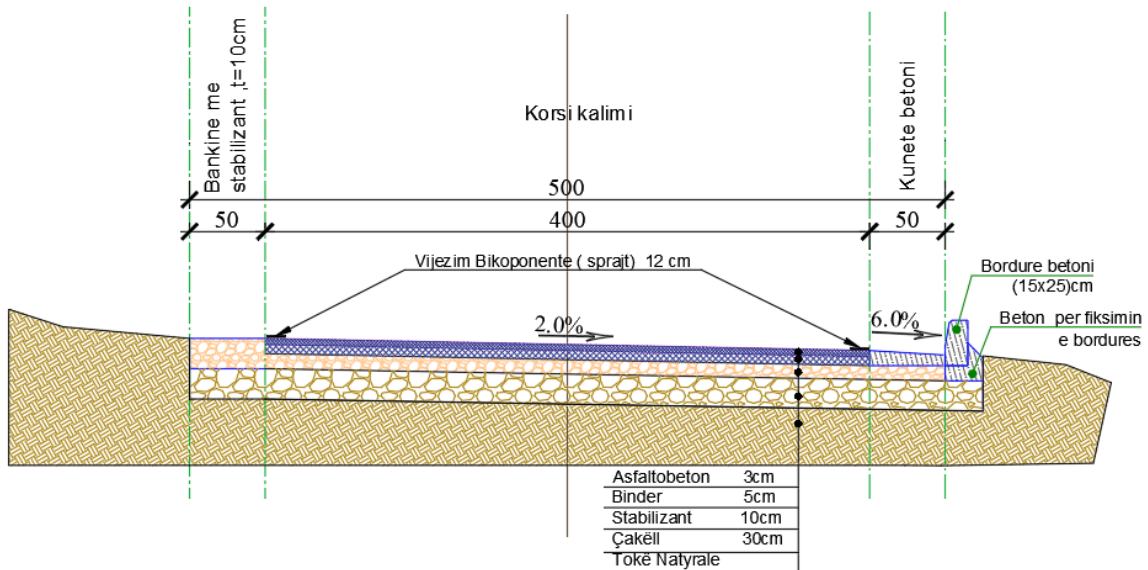


Fig.16 Profili terthore tip 7

Profil Tip 7

Prog.(2+400.+2+532.66).



Bordurat dhe Kunetat

Trupi i rrugës do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat me përmasa 20x30cm të

fiksuar me beton C16/20. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës.

Kunetat do të jenë me Beton C16/20 me gjerësi 50cm. Kuneta do të ketë trashësi mesatare 10cm (me këtë realizohet pjerrësia tërthore e kunetës).

Rrjeti i KUB

Projekti parashikon ndertimin e një rrjeti të vecante të ujerave të bardha.

Llogaritjet për dimensionimin e linjave të shkarkimit të ujerave të bardha janë bërë duke marrë në konsideratë sipërfaqet perkatese të pellgjeve (sipërfaqet e pjesës së rrugës) për secilin linjë. Prurjet janë llogaritur duke marrë koeficientin e rrjedhës $k = 0.9$.

Tubacionet janë HDPE SN 8, $d=500\text{mm}$.

Në të tjerë gjatësinë e rrugës do të ndertohet sistemi i kullimit të ujërave të shiut. Ai do të përbehet nga kunetat prej betoni C16/20 të vendosura në një anë të rrugës përgjatë gjithë segmentit.

Përveç kunetës është parashikuar që do të ndertohet kanal për sistemimin e ujërave të shiut që mbliidhen nga dy anët e rrugës, sipas nevojës, që me pas shkrkojnë në pusten e tombinos të vendosur në pikën me të ulët të kanalit.

Kunetat do të kenë gjerësi 0.5m dhe pjerrësi tërthore 8-10%.

Pusetat e KUB do të ndertohen Pusetat shiu 60×40 , $h=100-150\text{cm}$. Kapaket do të jenë kompozit dhe të prodhuar për ngarkesa të rënda në rruget kryesore.

Mënyra e llogaritjes së Prurjeve

Sasia e ujërave të shiut është llogaritur me metodën racionale duke pranuar kohën e perseritshmerisë 1 herë në 5 vjet. Vlerat e intensitetit të shiut merren nga lakoret Intensitet – Kohezgjatje – Perseritshmeri për Selenicën. Siguria llogaritëse është pranuar 1 herë në 5 vjet (20%) duke patur parasysh që për llogaritjen e sistemit të kanalizimeve, është përdorur siguria llogaritëse 1 herë në 4 vjet (25%).

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

$$Q = K_{itc} \times C \times A$$

Ku:

$Q \rightarrow$ prurja e ujërave të shiut m^3/s

$K \rightarrow$ faktor i rregullimit të njesive matese = $0.00278 \frac{m^3}{s}$

ha mm/h

$i_{tc, Tr} \rightarrow$ 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-përsëritshmëri) që i korrespondon periudhës së zgjedhur të përsëritjes Tr. Zgjatja e shiut kritik llogaritet si t_c 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, t_c 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 që shpejtësia e rrjedhjes në terren është 1m/s;
- Koha e rrjedhjes në kanale të vegjël dhe kuneta për një shpejtësi 1.0 m/s;
- Koha e rrjedhjes në tubacionet kryesore sipas llogaritjeve paraprakisht 1.5 m/s.

Koeficienti i rrjedhjes për zonen e marre në konsideratë do ta pranojmë 0.1 , duke pranuar se sipërfaqja kryesisht është e mbuluar me shtepi banimi me oborre pjesërisht dhe me parqe, lulishte (ara), (shiko vlerat e koeficientit të rrjedhjes në tabelën e mëposhtme)

Vlerat e përafërta të koeficientit të rrjedhjes C

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

Klasifikimi i rrugës

i ndriçimit) vëllimi 12 i datës 12/02/1997, që janë të klasifikuara:

GRUPI	TIPI I RRUGES DHE POZICIONI TERRITORIAL	KLASA	ZONAT ANESORE	NDRIÇIMI MESATAR I KERKUAR Lm (cd/m ²)	RAPORTET E UNIFORMITETIT		KUFIZIM ETE 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 E pandriçuar	2	>0,4	>0,7	> 5 6	< 10
	Rruge kryesore ekstraurbane	B	e ndriçuar e pandriçuar	2	>0,4	>0,7	> 5 6	< 10
3	Rruge dytesore ekstraurbane	C	e ndriçuar e pandriçuar	2 1	>0,4	>0,5	> 5 6	< 20 < 10
	Rruge shërbimi 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
5	Rruge me trafik per sherbim urban	D	e ndriçuar	1			> 4	< 20
			e pandriçuar	0.5	>0,4	>0,5	> 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		

Rrugen do ta klasifikojme te klases F, rruge lokale urbane/ekstraurbane. Ajo do te sherbeje per levizjen e automjeteve dhe njerezve.

Sinjalistika rrugore

Në Projekt-Preventivin e sinjalistikës është parashikuar Sinjalistika horizontale dhe ajo vertikale ne perputhje te plote me MPRrSh 6.

Rruga eshte pajisur me te gjithë vizimin e duhur horizontal, ky vizim eshte parashikuar te jete bikomponent(sprajt).

Vizimi anesor eshte me gjerësi 12cm .

Të gjitha tabelat do vendosen jashte trupit te rruges , ngjitur me bordure kufizuese te tij ne rastin e kunetes.

Persa i perket sinjalistikes vertikale ne projekt eshte parashikuar vendosja e tabelave vertikale rrethore 60cm (cl 2) te cilat detyrojne uljen e shpejtesise ne 30km/h ne kete segment rrugor, si dhe sinjalistika e duhur për paralajmërim "kthesë".

Ne te gjitha degezimet jane vendosur tabela "STOP" me permasa (A=90, B=30,D=75).

Përgatiti:

"SIRE-ALB" sh.p.k
Administrator
Ing.Renaldo KARAJ