



BASHKIA SELENICË



RELACION TEKNIK

STUDIM, PROJEKTIM PËR OBJEKTIN:

“RIKUALIFIKIM URBAN I PALLATEVE NË HYRJE TË SELENICËS”

PROJEKT ZBATIMI



Pamje ortografike

SHOQERIA “SIRE-ALB” sh.p.k

E-mail: sire-alb@outlook.com



1.1. HYRJE

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, plazhe të qetë dhe të pastër, 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 montanjoz, 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 deti Adriatik 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, nataliteti 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 rugor të zhvilluar.

Njësi administrative	Profil 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%

Fig.1

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

Fig.2

Më konkretisht në këtë raport teknik do të trajtohet rruga në lagjen “Tubo”, njësi Administrative Selenicë.

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.

Njësi administrative	Profil 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%

Fig.1

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

Fig.2

Më konkretisht në këtë raport teknik do të trajtohet rruga në lagjen “Tubo”, njësi Administrative Selenicë.

1.2. POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti: "RIKUALIFIKIM URBAN I PALLATEVE NË HYRJE TË SELENICËS", *Njësisia Administrative Selenicë, Bashkia Selenicë.*

Objekti "Rikualifikim urban i pallateve në hyrje të Selenicës", ndodhet në Njësinë Administrative Selenicë. Ka mungesë të plotë 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 - 5 kate dhe me një popullsi të konsiderueshme. Në disa segmente të saj është e 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 aksesit 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.3



Fig.4



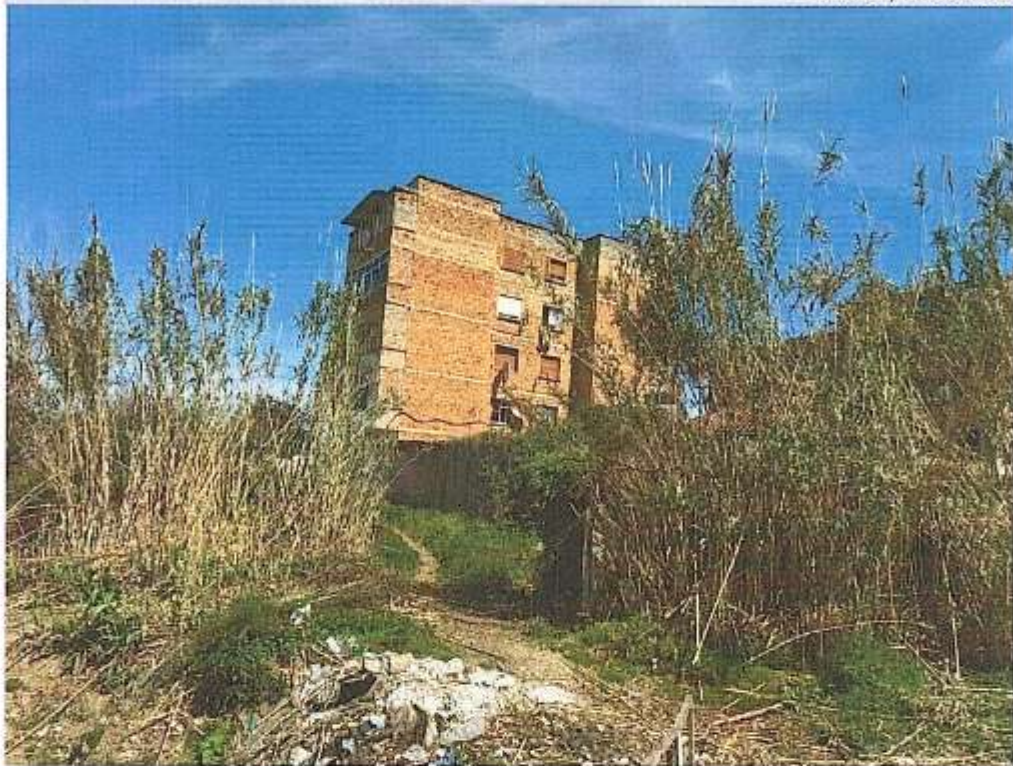


Fig.5



Fig.6



Fig.7



Fig.8

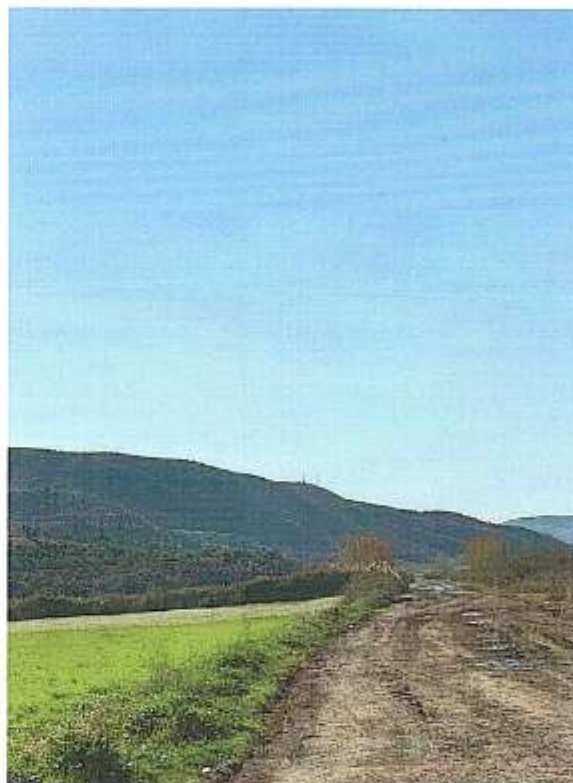


Fig.9

RELACION TOPOGRAFIK

1.4. HYRJE

Në këtë kapitull janë përshkruar të gjitha punimet topogjeodezike të kryera në interes të përgatitjes së projektit për "rikualifikimin urban të pallateve në hyrje të Selenicës".

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

Ky material përshin të dhënat e rrjetit mbështetës, metodat e aplikuara të matjeve si dhe tipet e instrumentave që janë përdorur.

Rievimi është kryer nga shoqëria "SIRE-ALB" sh.p.k dhe gjatë ndërtimit të bazamentit Gjeodezik dhe rievimit të zones është përdorur marrës GNSS (GPS) dhe Total Station.

Procedura standarte e studimit që u ndoq, konsiston në vendosjen me parë të Bazes në një pikë referimi të rrjetit dhe me pas dy skuadra të veçanta filluan të punojnë në të dy drejtimet. Të dhënat regjistrohen në memorien e instrumentit dhe me pas shkarkohen nëpërmjet programit për tu



perpunuar. Nepermjet vleresimit te pare te te dhenave, ne rast te ndonje gabim te mundshem do te riperseritet studimi.

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.10

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

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

Per Total Station Trimble M3

Gabimi gjatesor $M1 = 2\text{mm} + 2\text{ppm}$ per brinje nga 400 – 1000 m

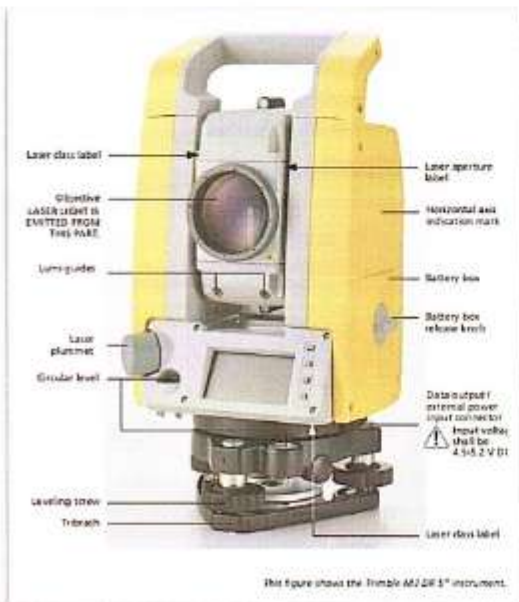


Fig.12



Fig.11

Gabimi kendor $mQ = 3''$

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. POZICIONI OBJEKTIT

Punimet që do të kryhen në objekt janë si më poshtë:

1. RIKUALIFIKIM URBAN PARK DHE REKREACION (ZONA 1)
2. SISTEMIM GJELBERIM I LULISHTEVE BRENDË BLOKUT (ZONA 2 DHE 3)
3. RIKUALIFIKIM I FASADAVE TE OBJEKTEVE A DHE B (ZONA 2 DHE 3)
4. RIKUALIFIKIM URBAN PARK DHE REKREACION (ZONA 4)
5. TERRENE SPORTIVE (ZONA 5)
6. SISTEMIM ASFALTIMI RRUGE LAGJE SEGMENTI 100 ML DHE 55 ML (ZONA 6)
7. RIKUALIFIKIM URBAN NDERTIM I SHETITORES PERGJATE LUMIT L- 230 M, B-3M (ZONA 7)

Relacion topografik

Hyrje

Në këtë kapitull janë përshkruar të gjitha punimet të kryera në interes të përgatitjes së projektit për "Rikualifikim urban i pallateve në Hyrje të Selenices". Këto punime kanë filluar me rikualifikimin urban të parkut dhe me rekreacionin. Më pas është bërë sistemim i gjelberimit dhe i lulishtëve brenda bllokut për disa zona të caktuara. Është e nevojshme të kryhej rikualifikimi i fasadave të objekteve të caktuara .

1.6. STUDIMI

Hyrje

Klima

Në përgjithësi territori ku shtrihet objekti është territor fushor - kodrinor , ku lartësia maksimale nuk i kalon (+800m m.n.d.).

Klima është mesdhetare detare. Temp. mesatare vjetore 16.4°C . Mesatarja e muajve më të ftohtë 5.7°C, e muajve më të ngrohtë 24,1°C. Temp. më e ulët absolute—12.6CC, më e larta absolute 42.2°C

Rreshjet / Hidrologjia

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 përrua 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 me pasuri minerale të Bitumit Natyror.

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.

REALIZIMI I PROJEKTIT

TË PËRGJITHËSHME MBI OBJEKTIVAT E 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 nga implementimi i këtij projekti.

Në kushtet ekzistuese të zones lind nevoja që të riorganizohet territori për tu përdorur për rrugë automobilistike, rrugë këmbësore, ambiente pushimi me gjelbërim parqe rekreacionale dhe terrene sportive për grupmoshat e vogla.

Rruga do të ketë 2 korsi lëvizje, bankinë, kanale, kuneta.

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 qytetit. Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 6.0 m për pjesën brenda lagjes dhe një pjesë e rruges me gjeresi deri në 3.5m . 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 pllaka e betonit (shih profilat tërthorë të rrugëve si dhe specifikimet teknike përkatëse). Në një anë të rrugës do të ketë kunetë ujëmbledhëse për grumbullimin

[REDACTED]

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 vizatimi për çdo seksion të tyre, ndërsa mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugorë shih paragrafin "Llogaritja e trashësisë së shtresave rrugore" në fund të këtij relacioni teknik.

Gërmimi i dheut

Gërmimi i dheut bëhet sipas projektit për ekzekutimin e punimeve duke i u pershtatë niveletëspër rrugën e projektuar. Dheu i gërmuar largohet në piken e caktuar nga Bashkia ose perdoret për mbushje nën trase.

Për projektimin e rrugës është shfrytëzuar rilevimi gjeodezik i gjendjes egzistuese. Caktimi i aksit tërrugës është bërë në atë mënyrë që të ju përshtatemi gjendjes faktike në terren.

Pastrimi i terrenit

Largimi dhe pastrimi i rruges me qëllim të përshtatjes së niveletës apo largimit të drunjëve, rrënjëve të cilat pengojnë e sipërfaqen e rrugës nuk duhet të ndikojnë negativisht në aftësinë mbajtësetë saj.

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.



1.1. 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:

- Fluksi aktual i automjeteve tregtare

- Kritja 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

D1 – trashësia e shtresës qarkulluese

D2 – trashësia e shtresës baze granulare D3 –

trashësia e shtresës nënbazë

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

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.

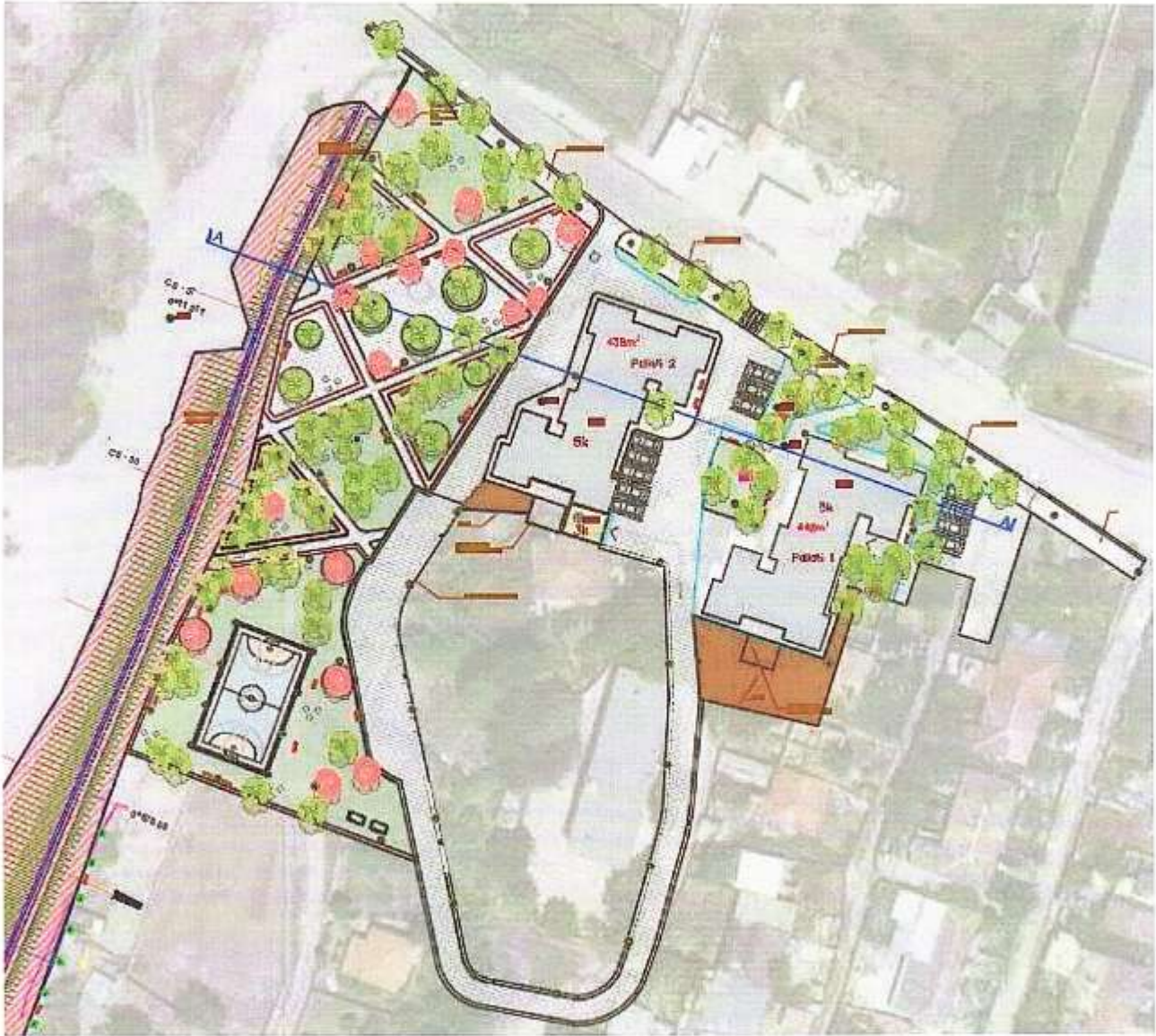
DIMENSIONIMI I SHTRESAVE RRUGORE

2 Intensiteti I trafikut per periudhen 15 vjecare

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

PJESË TË PROJEKTIT

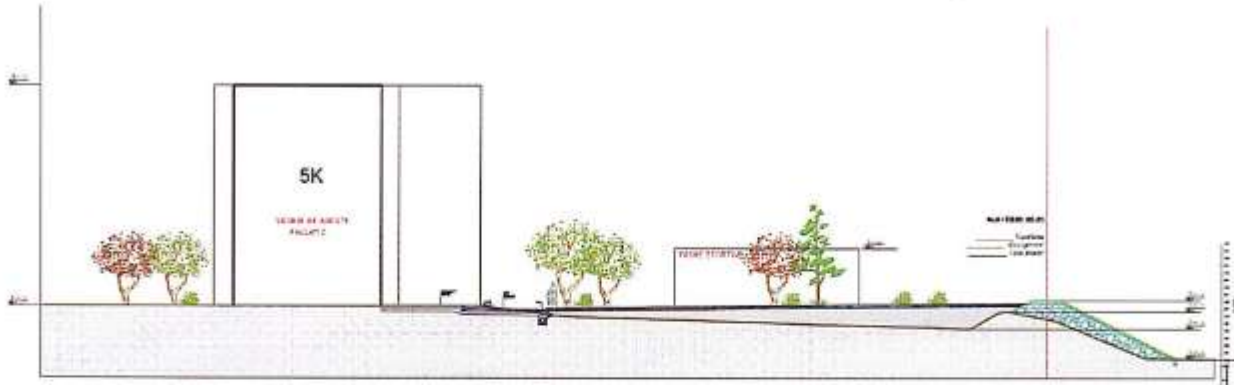
Masterplani



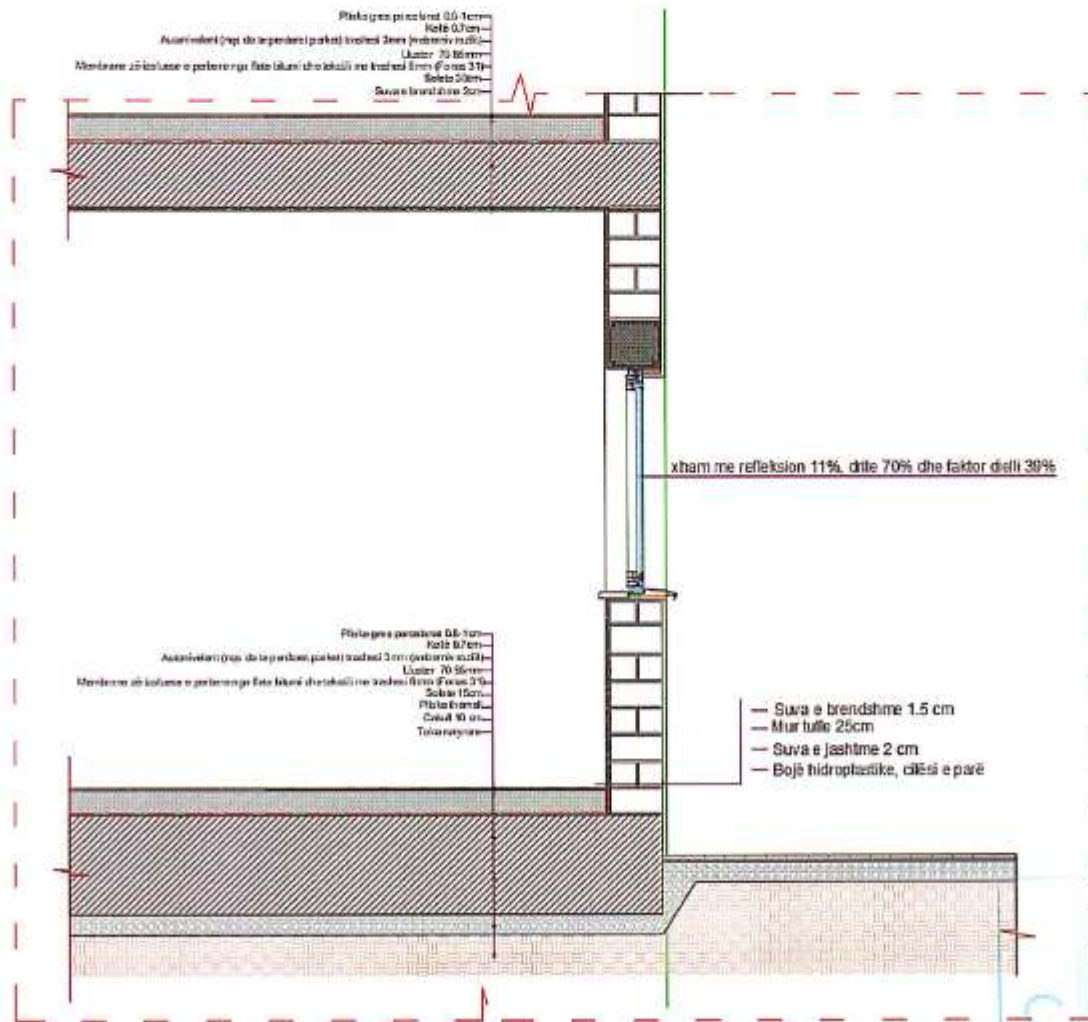
Plani i ndriçimit



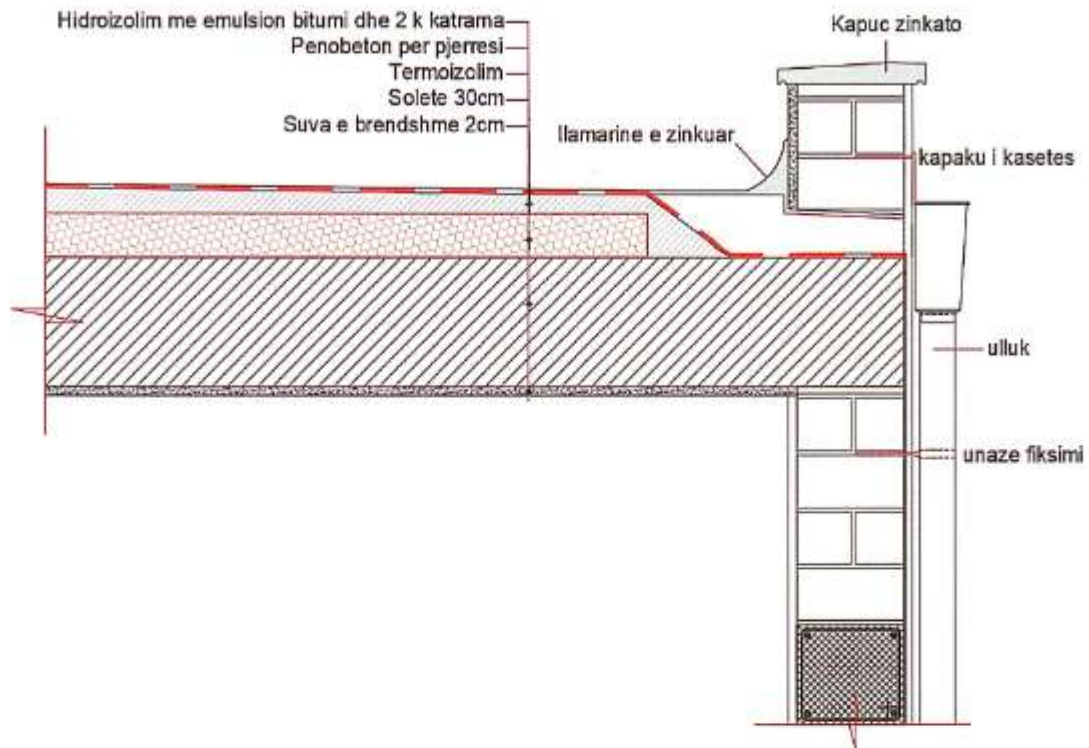
Prerja A-A



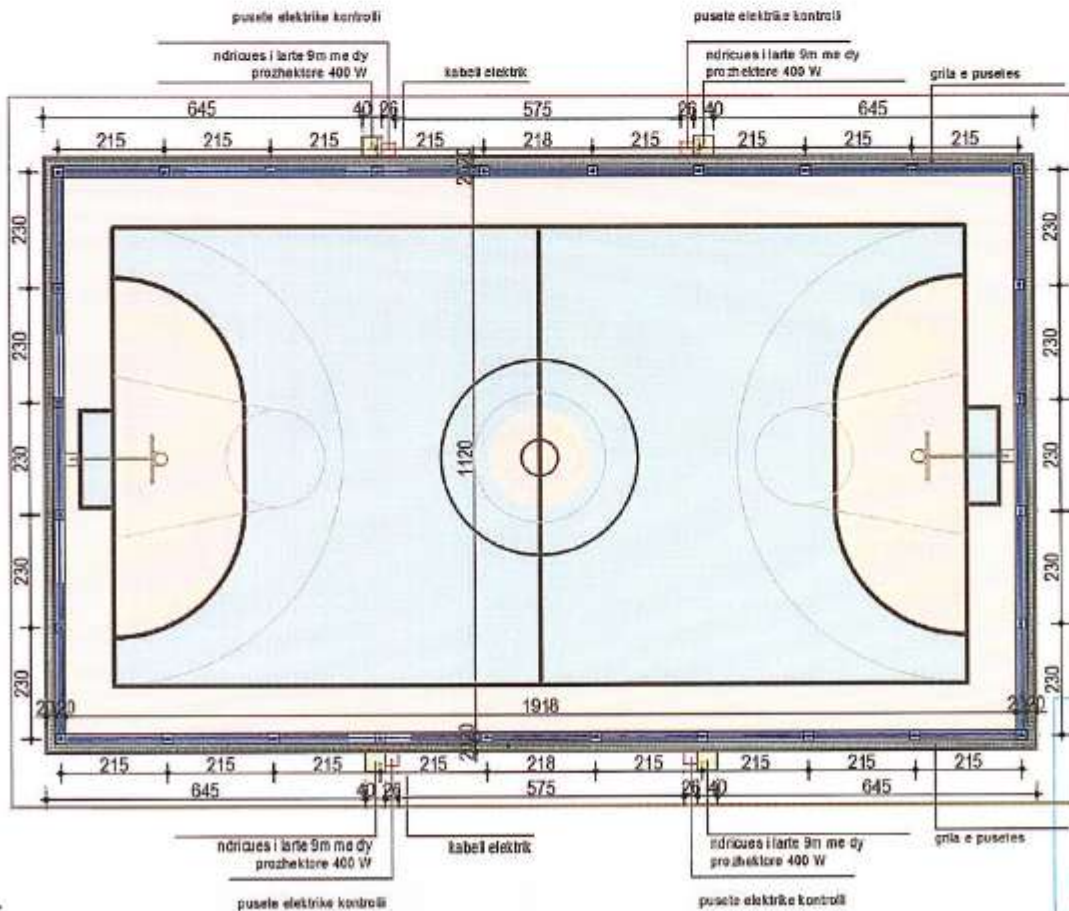
Detaj i shtresave te fasades



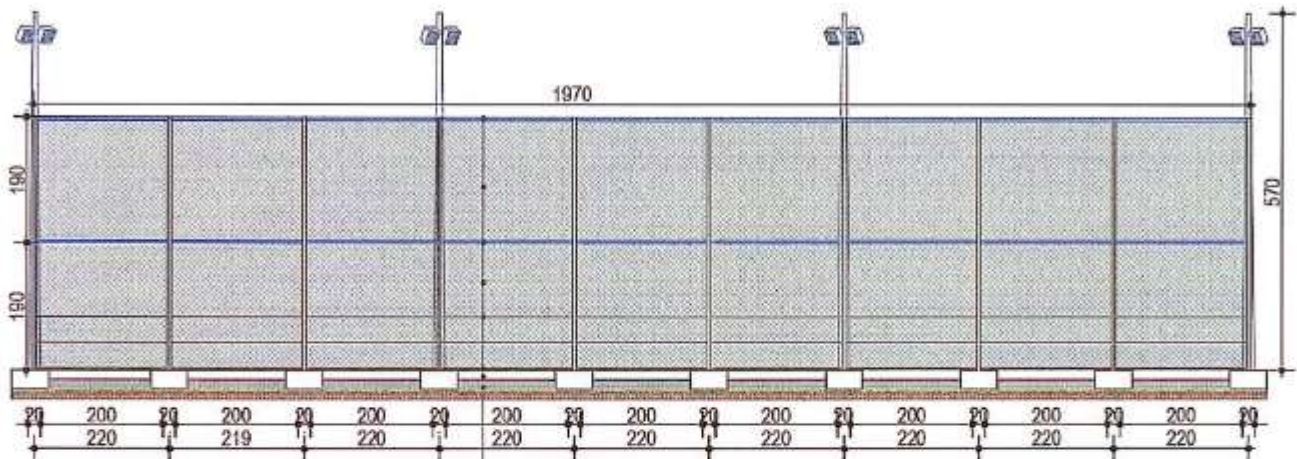
Detaj i ulluqeve te fasades



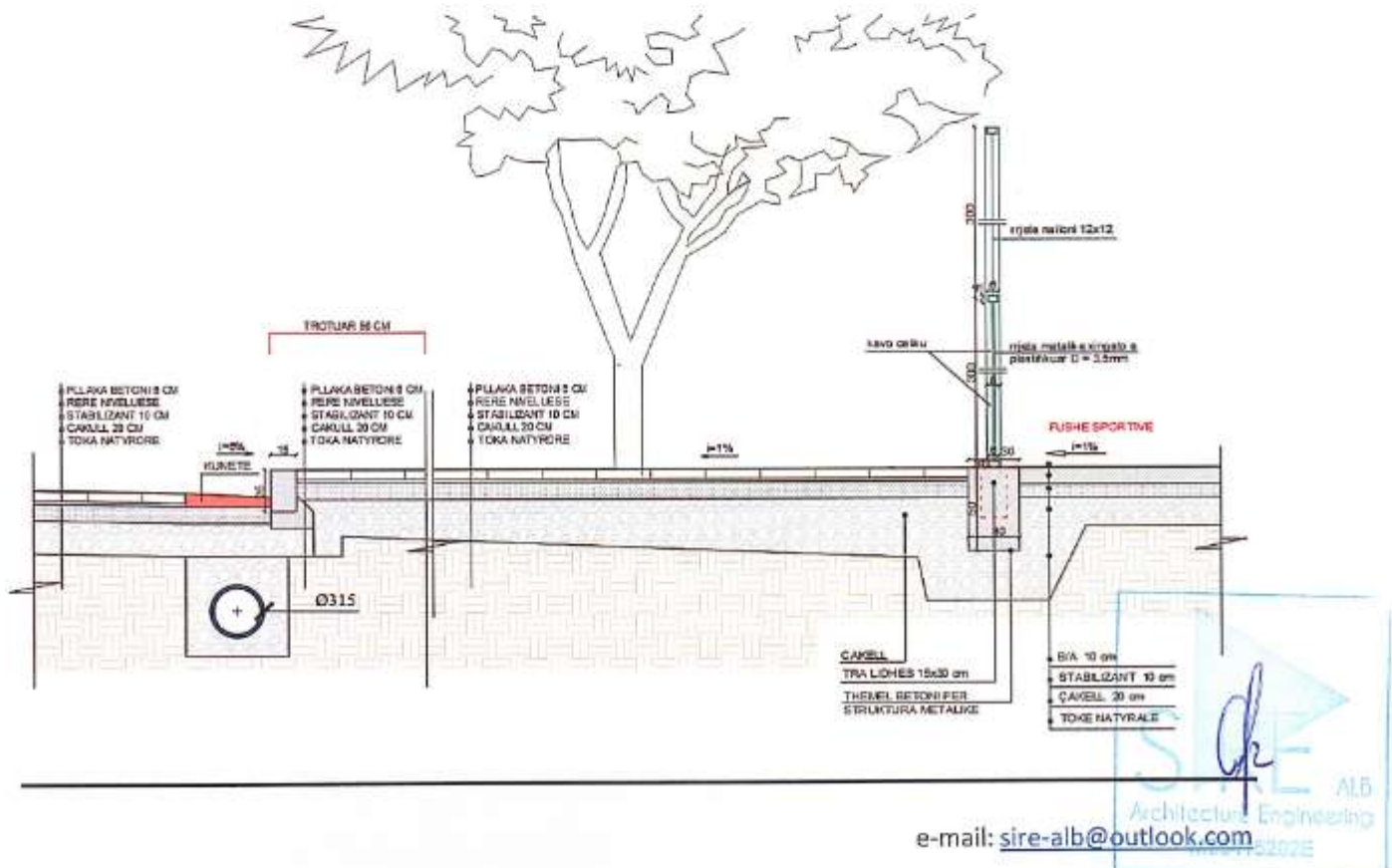
Detaj i fushes sportive

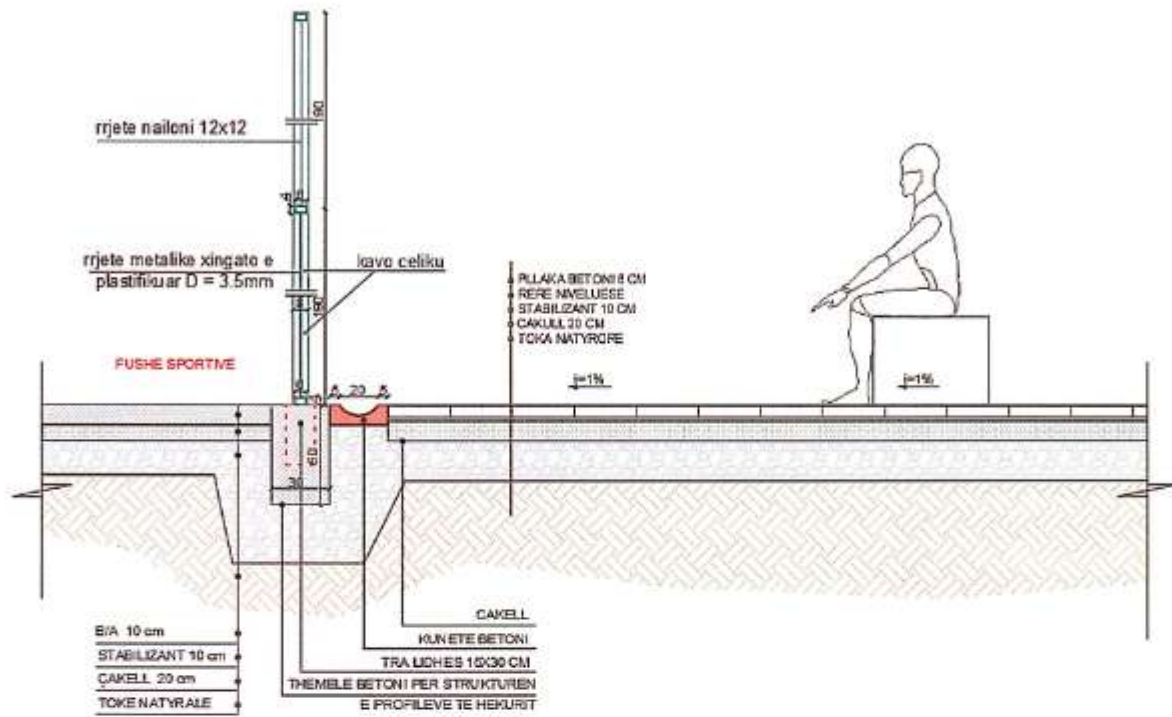


Detaj i rethimit te fushes sportive

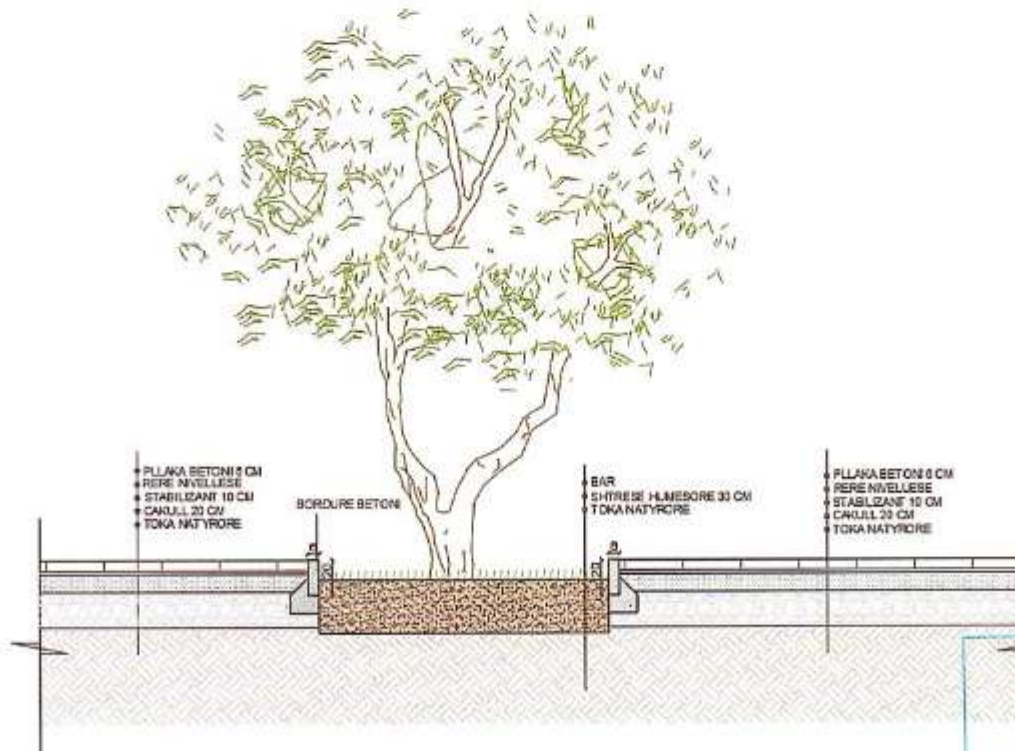


- profil liches metalik 60x40x4 mm
- rrete metalike xingato e plastikuar D = 3.5mm
- profil liches metalik 4x8 cm
- rrete metalike xingato e plastikuar D = 3.5mm
- kavo celiku
- profil liches metalik 4x8 cm
- tra lidhes betonarme 15x30
- cakell 20 cm
- toke natyrale

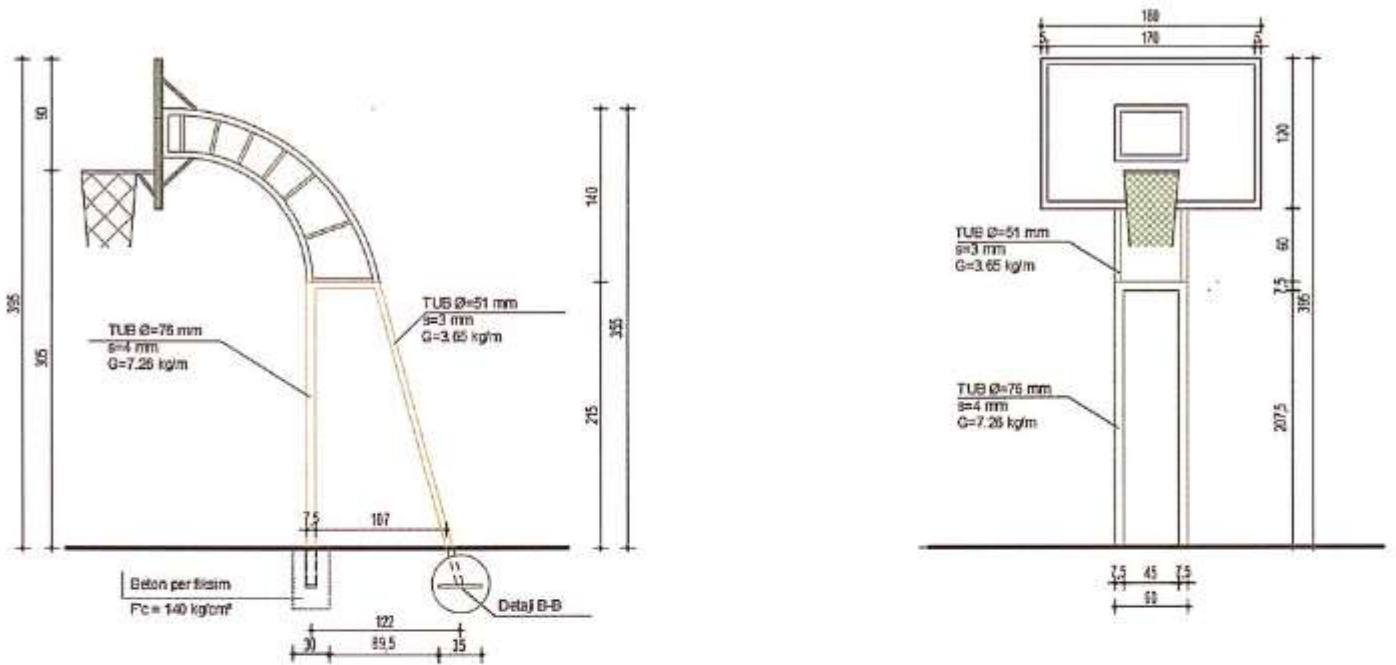




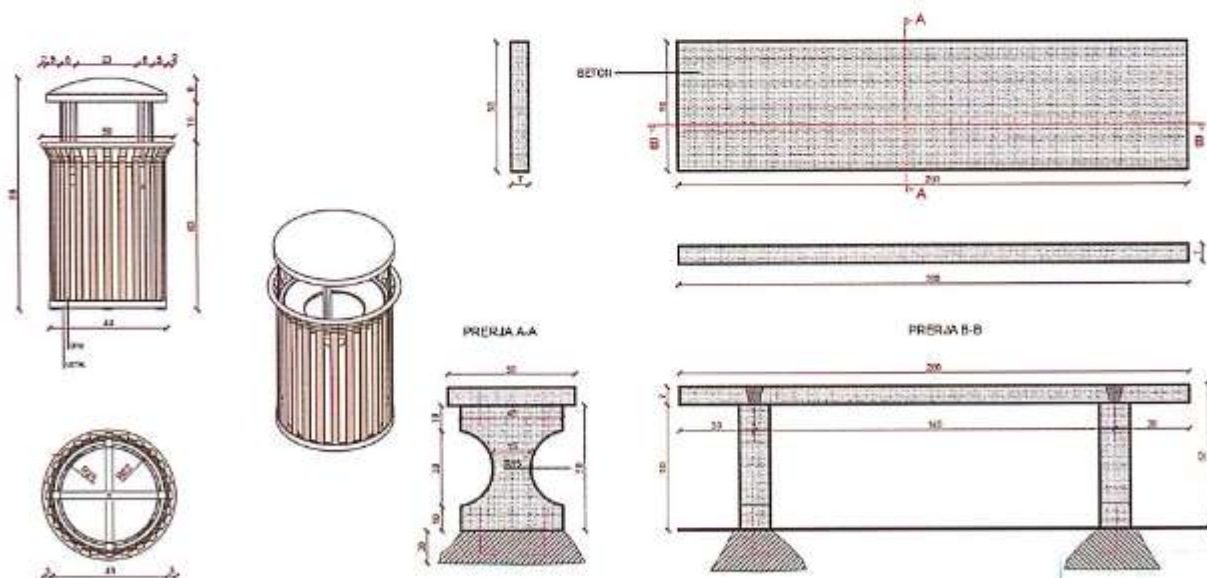
Detaj i mjedhjes se pemeve



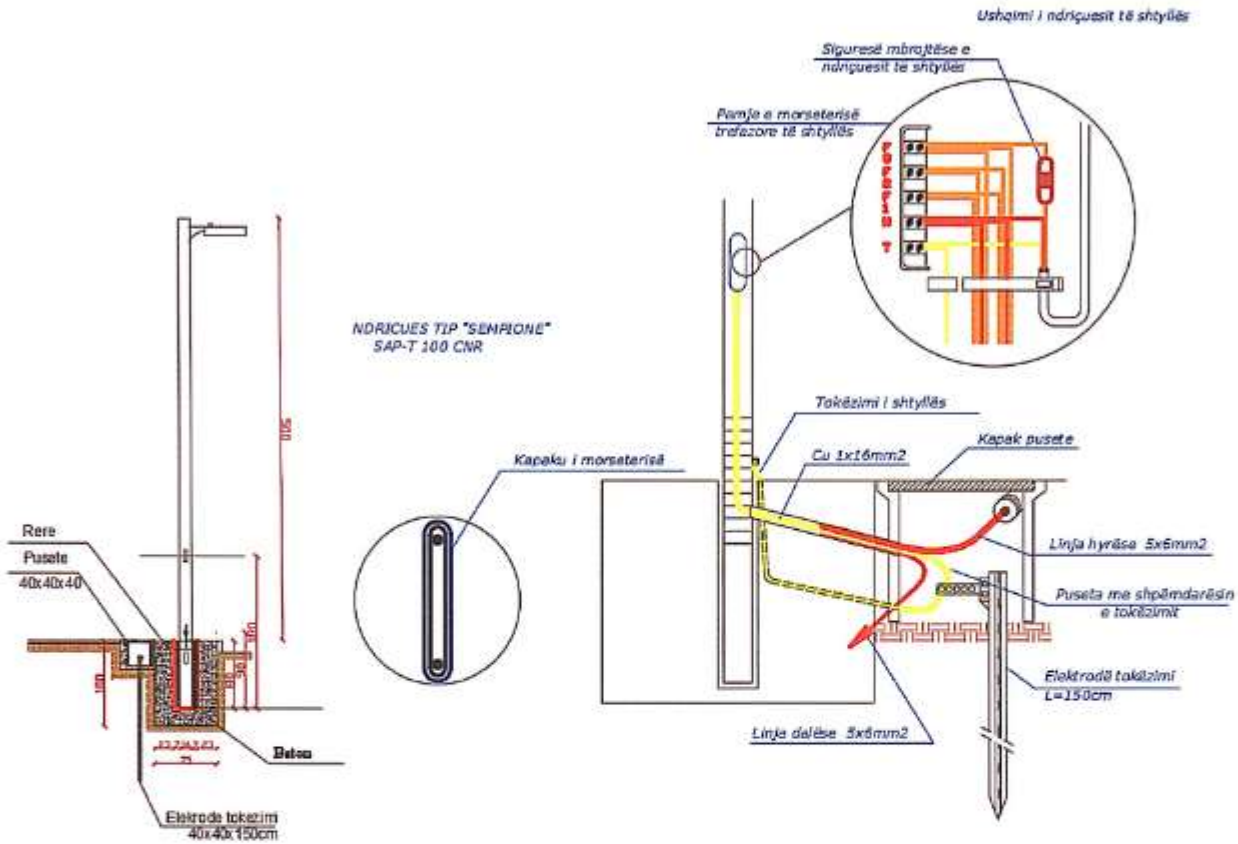
Detaj i koshit te basketbollit



Detaj i koshit te plehrave dhe stolave prej betoni

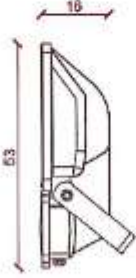
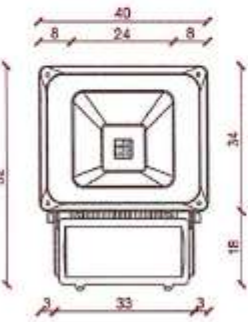


Detaj i shtyllave te ndricimit dhe prozhektoreve te fushes sportive

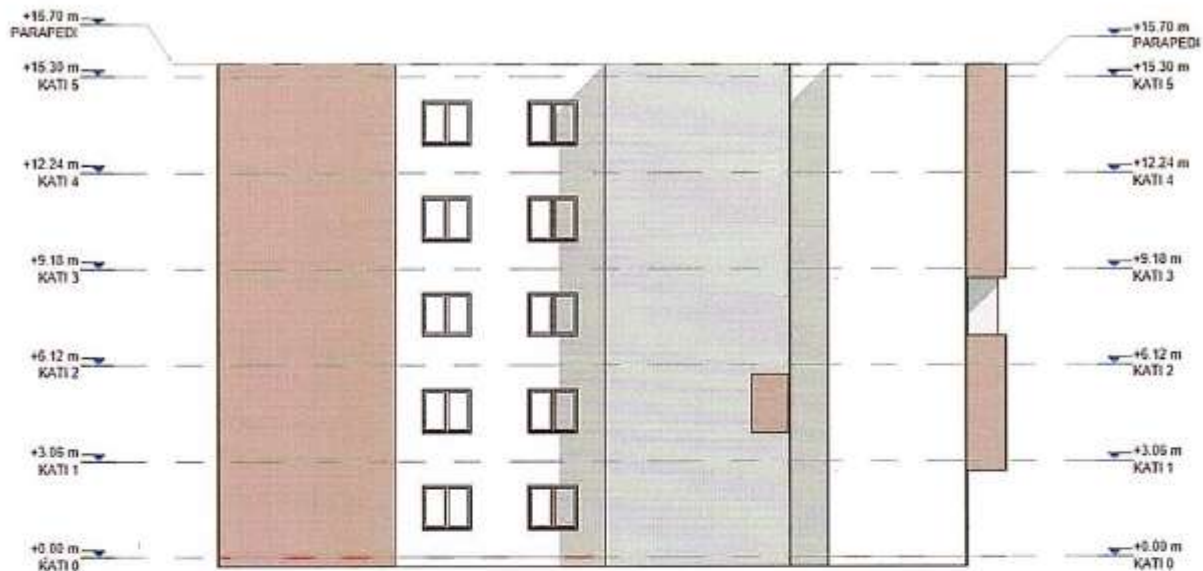


RAL 9003
Signal White

Fasadat do te lyhen me ngjyrat e ngrohta te tokes, si bezha dhe e bardha



Fasaada Jugore



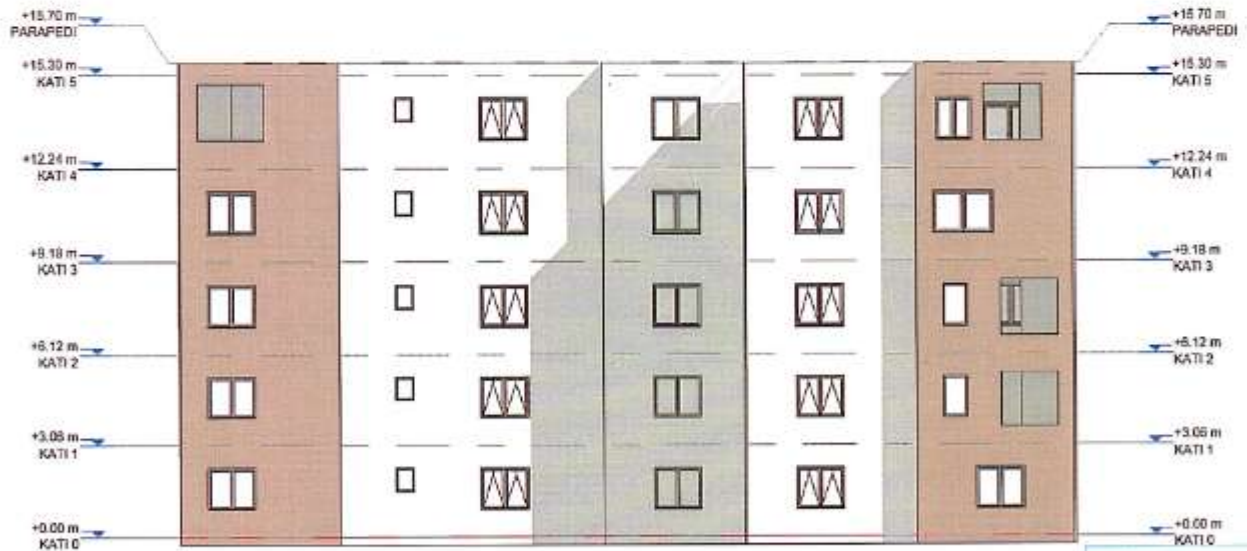
Fasaada Lindore



Fasaada Veriore



Fasaada Perendimore









Përgatiti:

"SIRE-ALB" sh.p.k

Administrator

Ing. Renaldo KARAJ

