



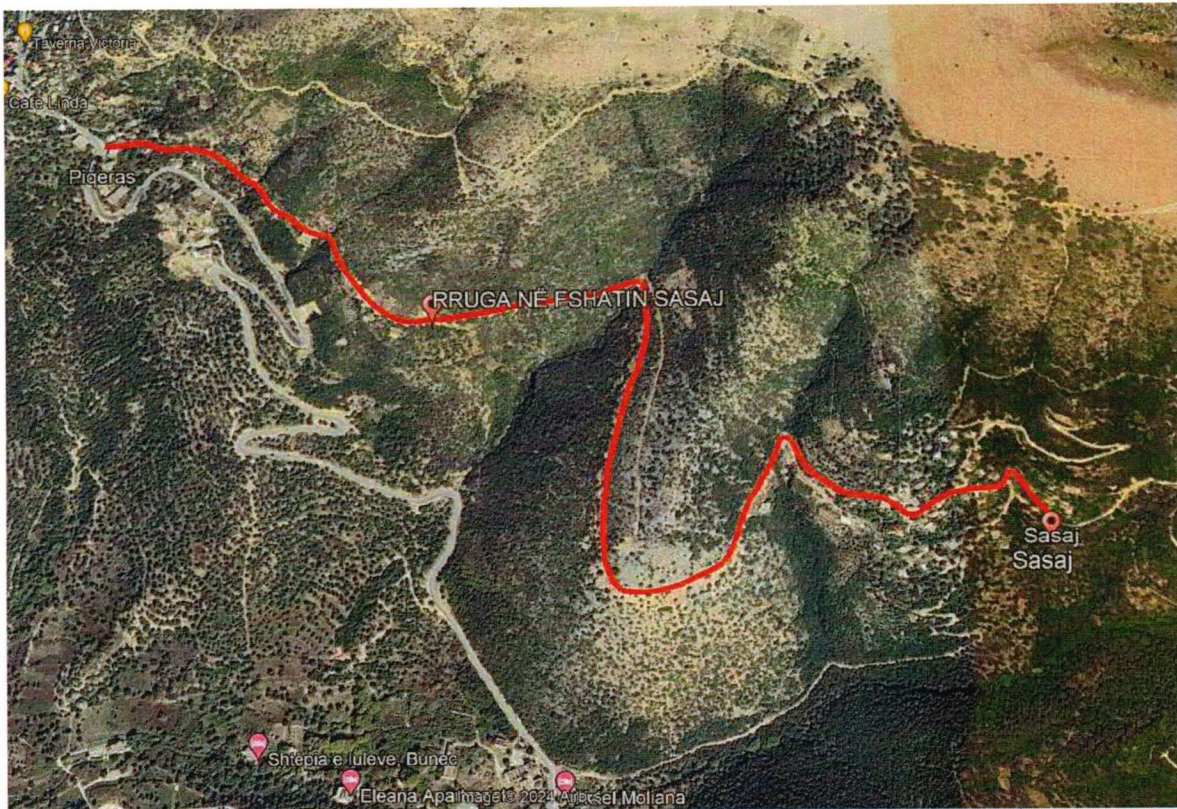
BASHKIA HIMARË

RELACION TEKNIK

OBJEKTI:

"RIASFALTIM I RRUGES PIQERAS-SASAJ,"

PROJEKT ZBATIMI



SHOQERIA "SIRE-ALB" sh.p.k

E-mail: sire-alb@outlook.com

Vlorë 2024



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

Himara është një bashki që shtrihet përgjatë të gjithë bregut të Jonit si dhe në malet e Labërisë në pjesën e ish-komunës Horë-Vranisht. Një bashki e pasur me burime ekonomike me përqendrim të turizmi, peshkimi, blegtoria dhe ullishtet. Bashkia e Himarës përveç burimeve të mëdha të turizmit detar disponon resurse të mëdha edhe në turizmin kulturor apo të natyrës.

Resurset bujqësore dhe blegtorale të zonës janë shumë pak të shfrytëzuara për shkak të largimit masiv të popullsisë apo tërheqjes së popullsisë së mbetur në aktivitete me më shumë të ardhura si turizmi.

Ne mbarë krahinën e Himarës mbisundon klima Mesdhetare. Nga verilindja vargu i Karaburunit dhe i Çikës (malet Akrokeravne) e mbrojnë atë nga murlani dimëror. Me këtë pozicion klimaterik krahina e Himarës, në tërësi me toka të pakta bujqësore, ka kultivuar kurdoherë, përveç blegtorisë, dy kulturat kryesore mesdhetare: ullinjtë dhe agrumet, pa përjashtuar vreshtat.

Himara ndodhet në faqen e vargmalit të Cikes dhe peisazhi i saj karakterizohet nga kurrizi ujendares dhe erozioni i kreshtes. Përceptimi është që mali ndodhet larg bregut të detit dhe vija bregdetare zgjerohet dhe gradualisht kalon nëpërmjet disa luginave, kodrave dhe qepeve të vegjël.

Fshati Sasaj ndodhet në Bregdet, midis fshatit Lukovë dhe fshatit Piqerras. Sasaj është një fshat i vogël por me shtëpi karakteristike të vendit dhe i mbushur me një shumëllojshmëri pemësh frutore. Çdo shtëpi mund të ketë disa pemë nga më të ndryshmet dhe shumë të shijshme.

Gjithashtu nga fshati i pozicionuar në bregun malor, mund të shihet plazhi i Bunecit dhe deti i shtrirë në një hapësirë të pafundme, ashtu siç ndodh me shumicën e fshatrave të Bregdetit Sarandë-Vlorë.



Mund të themi se është padyshim një fshat shumë i bukur. Aty kalon dhe një ujësjellës në kanal, që vjen nga Tatzati dhe derdhet në HEC-in që është ndërtuar në Bunec.

Kanali dhe burimet, por edhe pylli, i jep fshatit Sasaj një bukuri që të qetëson mjaft! Banorët e fshatit përgjithësisht jetojnë në emigrim, kryesisht në Greqi. Në fshatin Sasaj nuk gjetëm as një kafe-bar të vetme. Në qendër të fshatit ekziston dhe një xhami që duket se është ndërtuar në një perjudhë të vonë por që e cila duket se nuk ka besimtar që të praktikojnë besimin e tyre.

Fshati Sasaj ndodhet përafërsisht 35 km distancë nga qyteti i Sarandës.

Më konkretisht në këtë raport teknik do të trajtohet rruga në fshatin "Sasaj" e cila lidhet me fshatin "Piqeras", Njësia Administrative Lukovë, Bashkia Himarë.

1.2. POZICIONI I OBJEKTIT

Objekti: " RIASFALTIM I RRUGES PIQERAS-SASAJ".

Objekti "Rruga Piqeras-Sasaj", ndodhet në Njësinë Administrative Lukovë. Ka mungesë të plotë infrastrukturë dhe të parametrave inxhinierikë, ku duhet theksuar që rruga është shumë e dëmtuar dhe kanalizimet e ujërave 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 një popullsi të konsiderueshme. Në disa segmente të saj është mjaft e dëmtuar si dhe në pjesë të konsiderueshme ka nevojë për masa mbrojtëse.

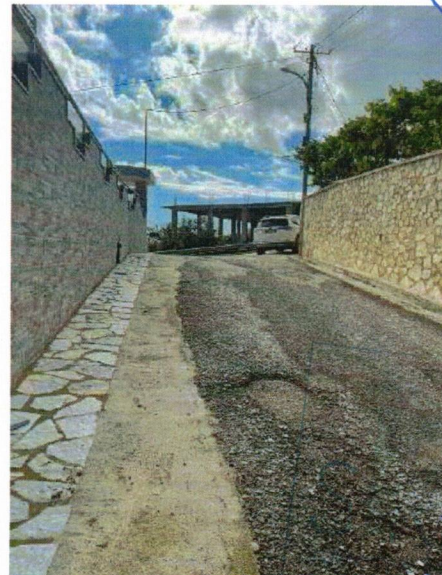
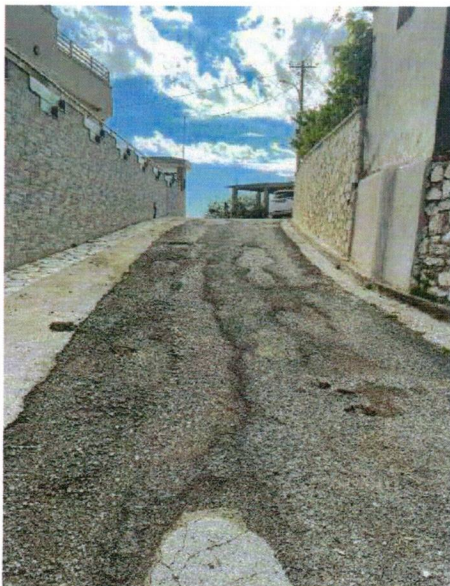


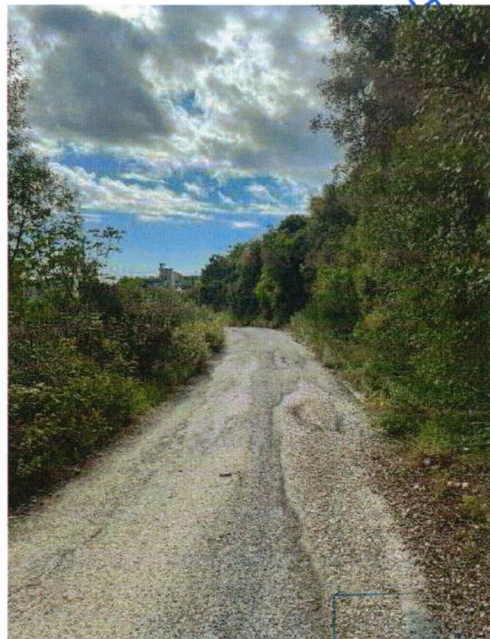
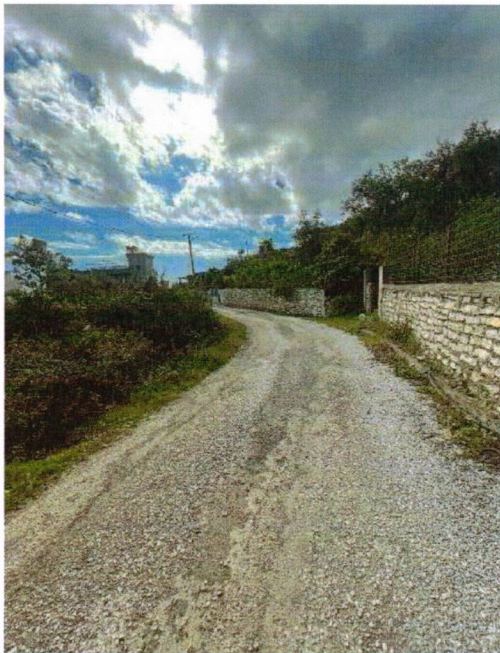
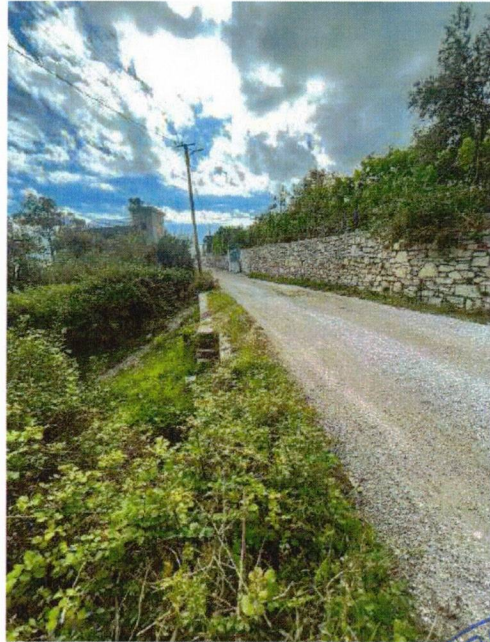
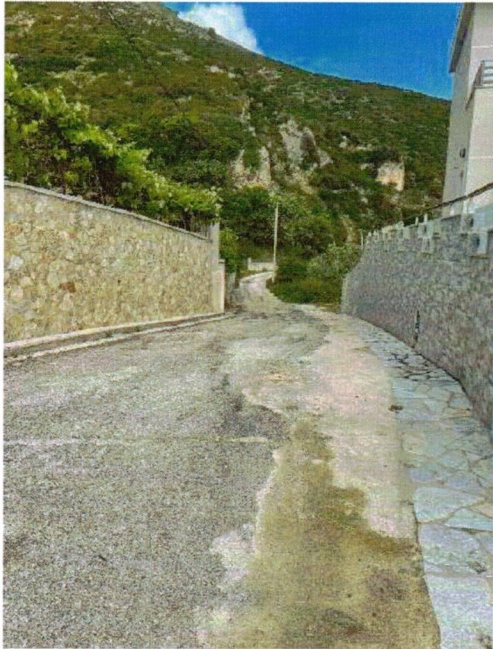
1.3. GJENDJA EKZISTUESE

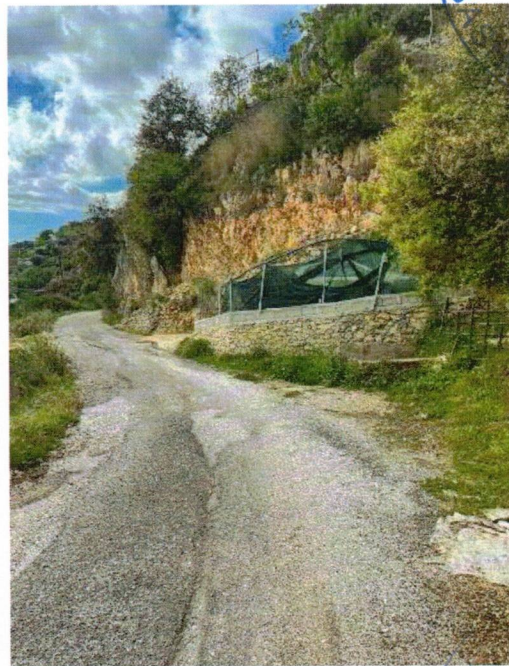
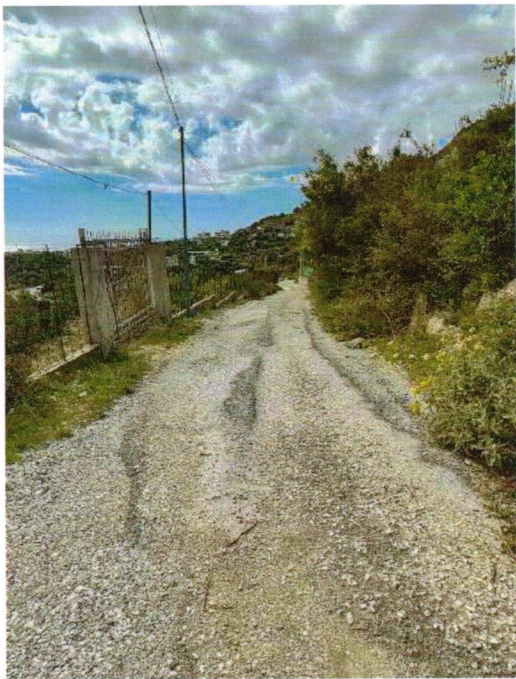
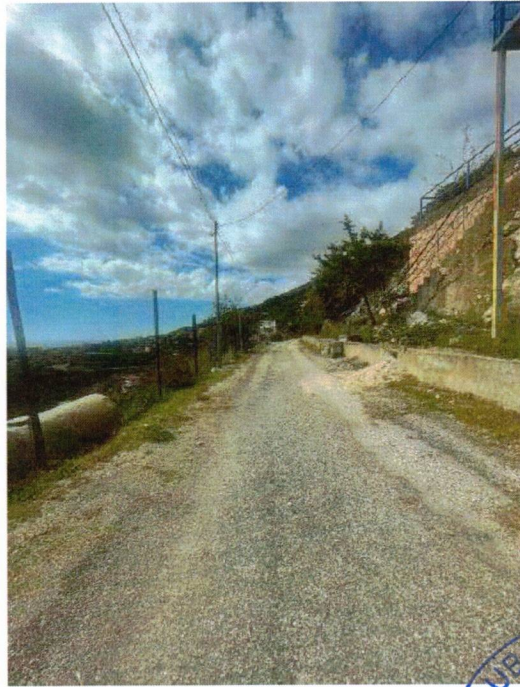
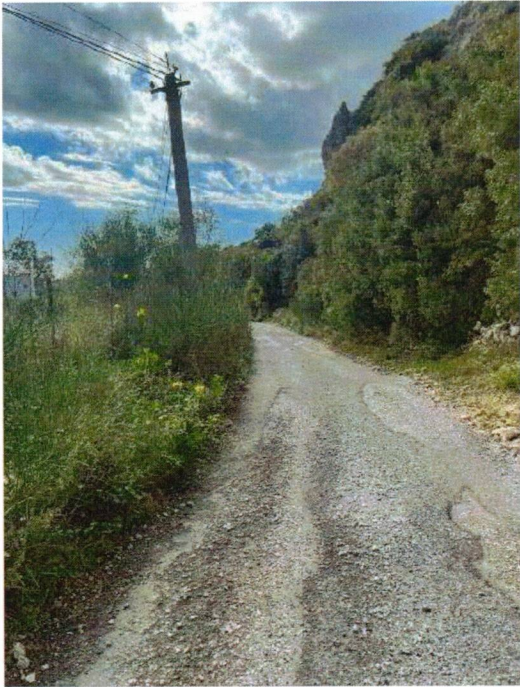
Infrastruktura rrugore që lidh fshatin Piqeras me fshatin Sasaj ndodhet në një gjendje jo të mirë, është pak të thuhet e amortizuar dhe e dëmtuar, vështirëson lëvizjen e banorëve drejt qendrave të tjera sidomos në periudhat e ftohta dhe me rreshje shiu. Rruga për në Selenicë tregon një asfalt të brishtë vende-vende të sunduar nga ujërat. Makina të rënda sjellin materiale ndërtimore, gjë e cila duhet marrë parasysh. Rruga në fshatin Sasaj ndodhet mbi formacion përgjithësisht shkëmbor. Një pjesë e rrugës ishte me asfalt, i cili ishte i dëmtuar, një pjesë ishte me beton dhe një pjesë e vogël ishte e pashturar. Rruga ishte e pajisur me kanal në nivelin e saj, në gjatësinë më të madhe të saj, në disa zona ishin veondosur edhe mure mbajtës të cilët ishin të nevojshëm. Gjithuashtu vumë re se një pjesë e rrugës ishte e pajisur me kunetë 30 cm dhe me bordurë (20x10) cm. Rruga kishte një gjerësi prej 3.5m dhe një gjatësi prej 2.4 km. Infrastruktura e dobët rrugore ka ndikuar negativisht edhe në frekuentimin e shkollës nga nxënësit e fshtarave 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. Koordinatat gjeografike për fshatin Sasaj janë rreth 40°02'32" gjatësi veriore dhe 20°12'47" gjatësi lindore.

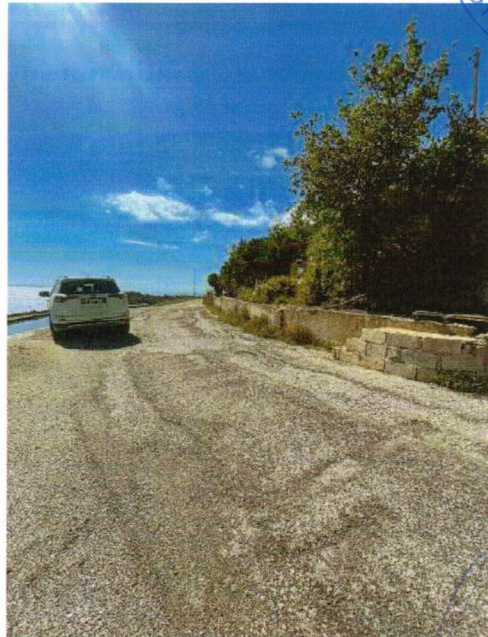
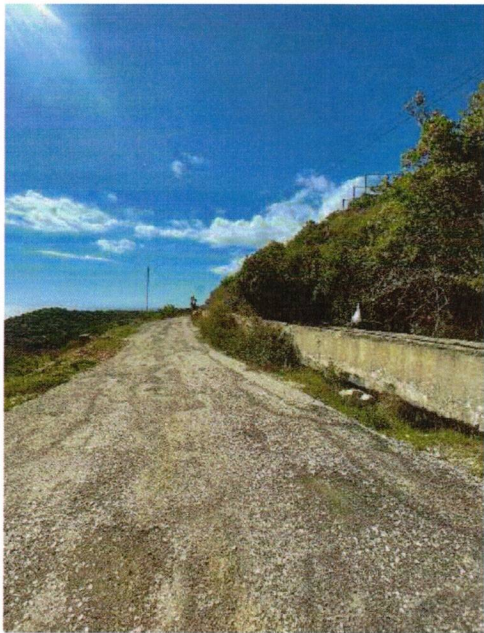
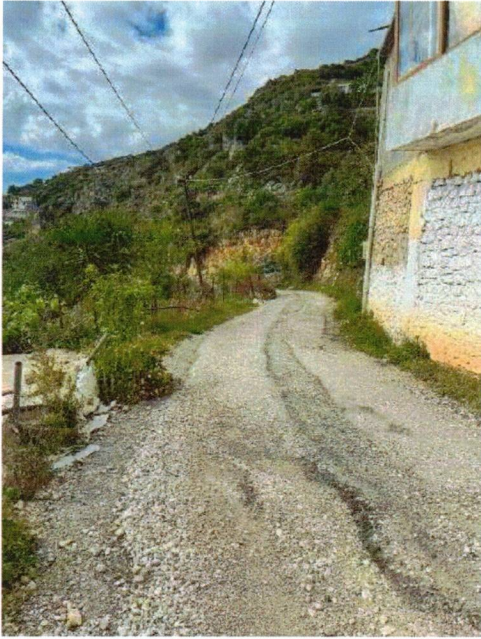
Gjatë inspektimit kemi dëgjuar ankesat e banoreve për gjendjen në të cilën ndodhet rruga.

Foto të gjendjes ekzistuese









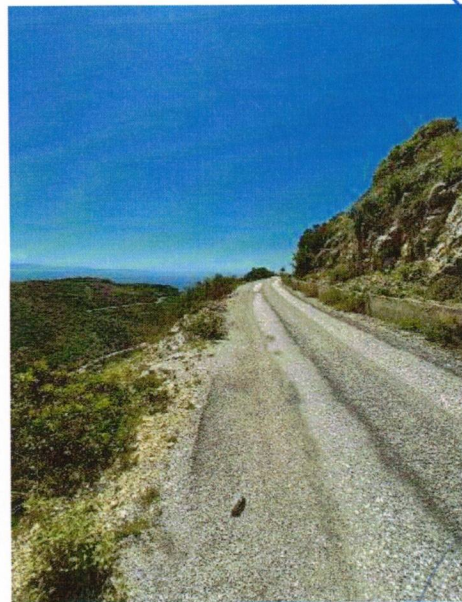
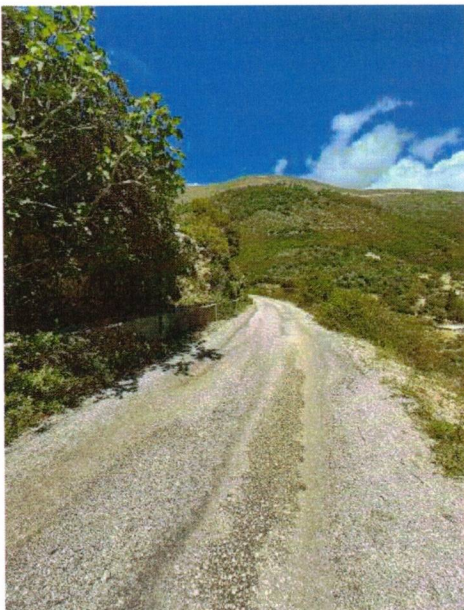
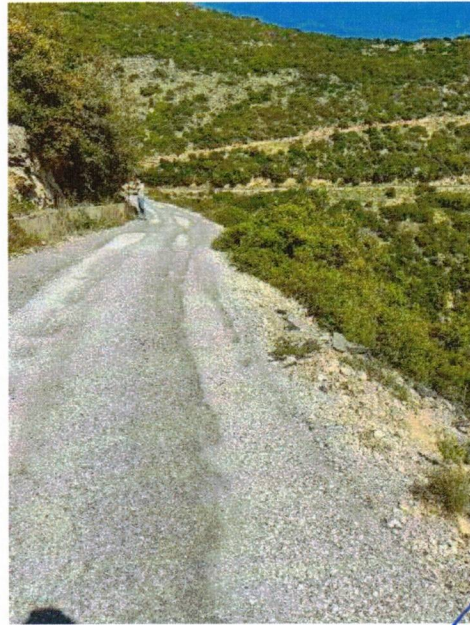
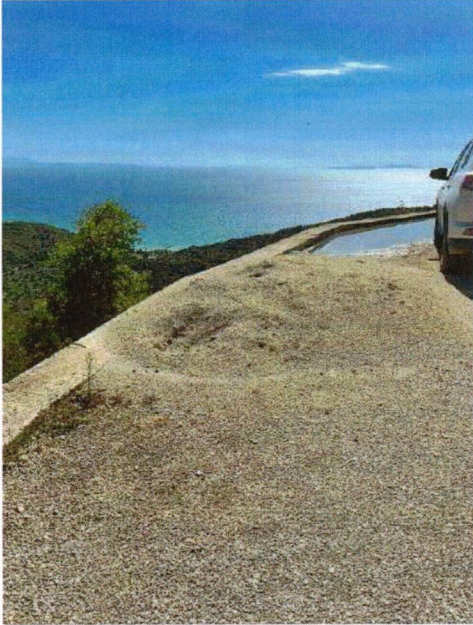


Fig.3

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 Piqeras-Sasaj, Njësia Administrative Lukovë".

Këto punime kanë filluar me ndërtimin e nje bazamenti Gjeodezik në plan dhe në lartësi, i cili do të shërbejë për të mbështetur rievimin topografik të zonës, për studimin, projektimin dhe zbatimin e punimeve të ndertimit të kesaj rruge.

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

Rievimi eshte kryer nga shoqeria "SIRE-ALB" sh.p.k dhe gjate ndertimit te bazamentit Gjeodezik dhe rievimit 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 riperpunuar. Nepermjet vleresimit te pare te te dhenave, ne rast te ndonje gabim te mundshem do te ripperseritet 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 qendrushme 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 saktetise

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

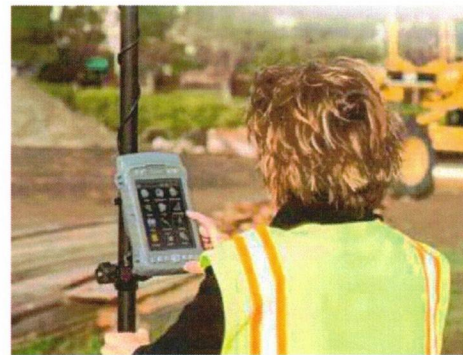


Fig.4

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

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



Gabimi kendor mQ = 3"

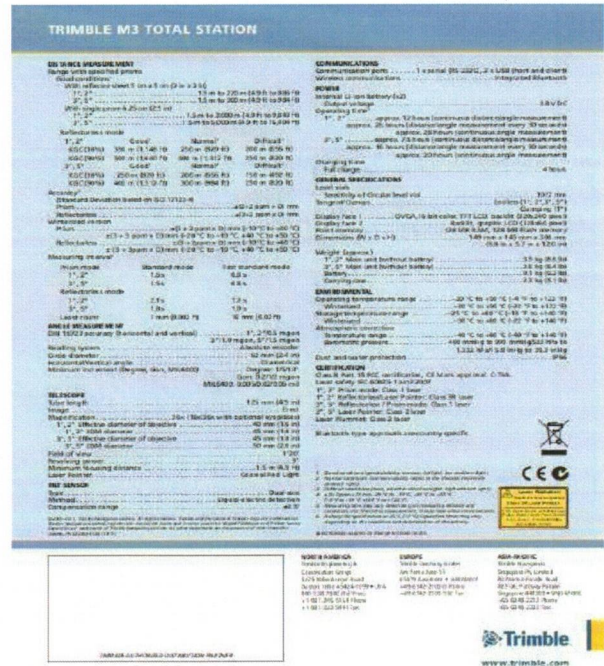
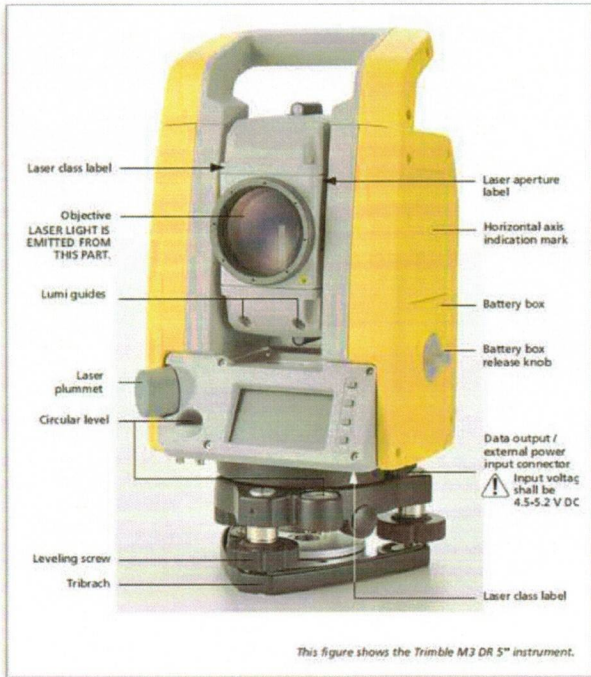


Fig.5

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

1.5. STUDIMI

Hyrje

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

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



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

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

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

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

Bimesia në fshatin Sasaj mund të shihet si pjesë e një mjedisit rural me bimësi tipike të kultivuar dhe bimësi natyrore të përhapura në zonën rurale. Në përgjithësi, bimësia në këtë fshat mund të përfshijë kopshte, livadhe, fidane, pemë frutore dhe pemë pyjore. Bimësia natyrore mund të jetë pjesë e pyjeve vendase dhe bimeve të egra që rriten në rajon.

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



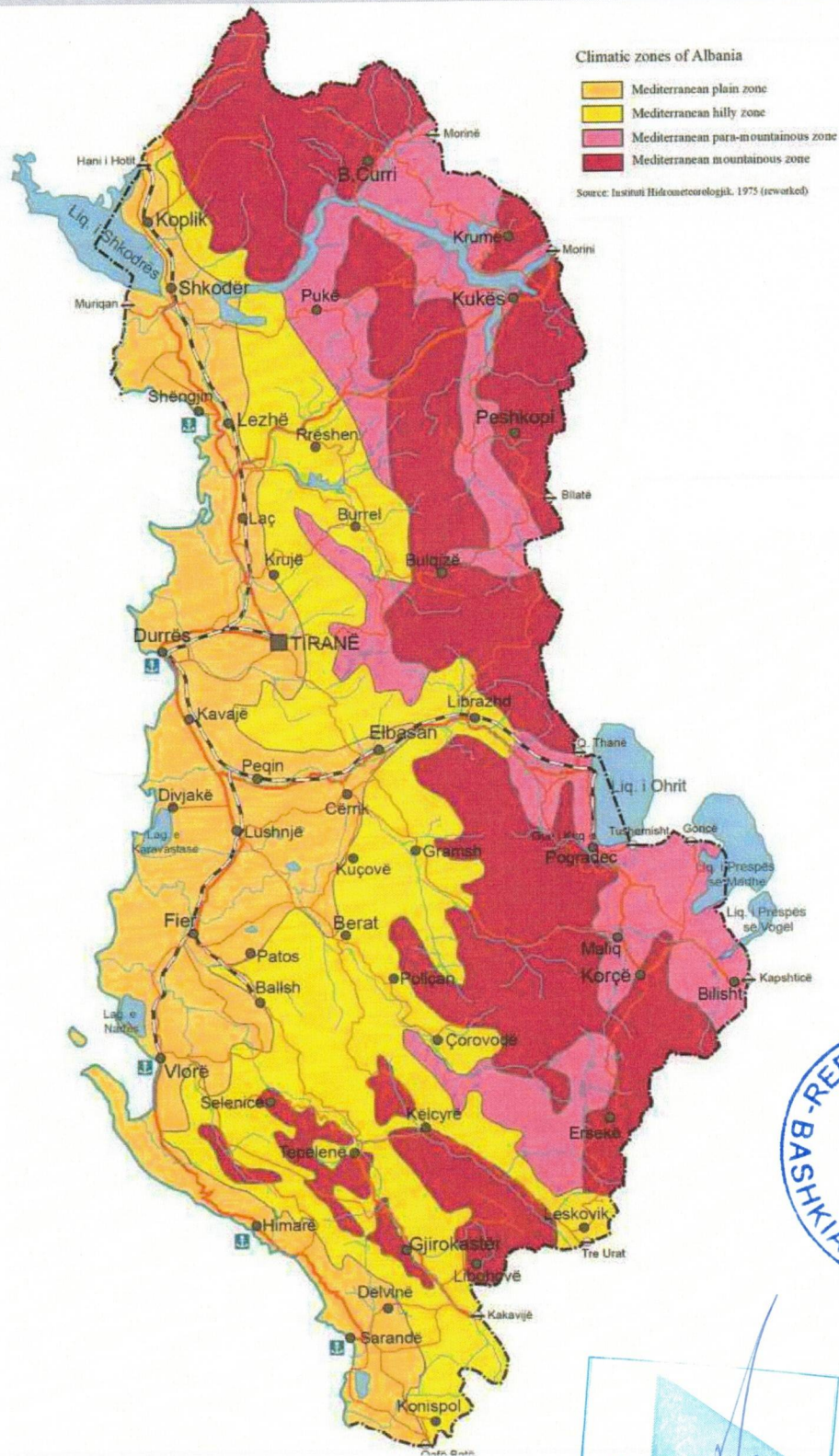


Fig.6 Zonat dhe nënzonat klimatike të Shqipërisë

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 implementimi i këtij projekti.

Në kushtet ekzistuese të zonës lind nevoja që të riorganizohet territori për tu përdorur për rrugë automobilistike, rrugë këmbësore, ambiente pushimi me gjelbërim. Rruga do të ketë 1 korsi lëvizje, me 2 sense lëvizjeje.

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 zbatimin si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj.

Rrugët

Rrugët janë trajtuar në përputhje me zhvillimin urban qytetit, duke marrë parasysh ndertesat ekzistuese.

Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 3.5 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). Rruga është e pajisur me nënshtresë çakëlli një pjesë me asfalt, dhe një pjesë me beton, rruga ka nevojë vetëm për rehabilitim, do të bëhet skarifikimi i rrugës dhe shtrimi me stabilizant, binder dhe asfaltbeton.



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.

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 të behet e orjentuar me tabela në kthesë dhe tabela me emërtimin e rrugës.

1.6. LLOGARITJA E SHTRESAVE TË RRUGËS

BAZA TEORIKE

Për rrugët, shtresat rrugore janë llogaritur veç për pjesën ekzistuese të rrugës dhe veç për pjesën e reja (zgjerimet e tyre). Për rrugët e reja dhe për zgjerimet e rrugëve ekzistuese janë marrë për bazë të dhënat gjeologo-inxhinierike dhe gjeoteknike të zonës duke përcaktuar trashësitë e shtresave me anë llogaritjesh. Për këtë rast rrugët do të bëhen të reja duke filluar nga gërmimi për krijimin e kasonetës së saj dhe duke krijuar trupin e rrugës me mbushje me shtresa të dhëna në profilet tërthore të rrugëve.

Llogaritjen e shtresave rrugore do ta bëjmë sipas metodologjisë AASHTO të projektimit të rrugëve.

Përvoja ka treguar nga krahasimi i disa metodave për projektimin e shtresave rrugore (metodat empirike tabelore apo metodat e deformacionit) se llogaritja sipas AASHTO-s është më e mira për Shqipërinë dhe duhet të përdoret për përcaktimin e trashësisë së shtresave.

Metoda e projektimit të AASHTO-se është fleksibile dhe projektimi sipas kësaj metode sjell ekonomizim duke minimizuar transportin e materialeve dhe kostot që e shoqërojnë.

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

Për projektimin e shtresave rrugore marrim parasysh tre faktorë kryesorë :

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



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

- 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 bere një vlerësim i fortësisë së tabanit të rrugës në lidhje me përmbajtjen e lagështisë dhe gjendjen e ngjeshjes që ka mundësi të ndodhe në terren.

c) **Materialet e shtresave**

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

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

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

Numri struktural $SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3$

Ku D_1 – trashësia e shtresës qarkulluese

D_2 – trashësia e shtresës baze granulare

D_3 – trashësia e shtresës nënbazë

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



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

Në mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore me metodën e AASHTO-s përdorim vlerat e CBR, ku midis vlerave të CBR dhe modulit resilent për tabanin ekzistojnë lidhje korelative.

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

RRUGA PIQERAS - SASAJ, HIMARË

Rruga Piqeras-Sasaj” ka një gjatësi totale prej 2.40 km dhe është projektuar rehabilitimi me një gjerësi asfaltike 3.5 m.

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

Pjerrësia terthore e rrugës është projektuar me pjerrësi tërthore të njëanshme me 2.0%, kurse pjerrësia terthore e kunes është marre 6.0%. Elementet gjeometrike të rruges janë llogaritur për një shpejtësi levizjeje 25-30 km/h referuar standartit AASHTO 2011 Metric e Max 4% . Është parasysh lidhja e aksit kryesor të rruges me kalime dytesore, të cilat përveç rakordimit të rrugës me daljet anësore e mbrojnë këtë rrugë dhe nga demtimet e ndryshme për shkak se rrugët dytesore janë të pashtuara.

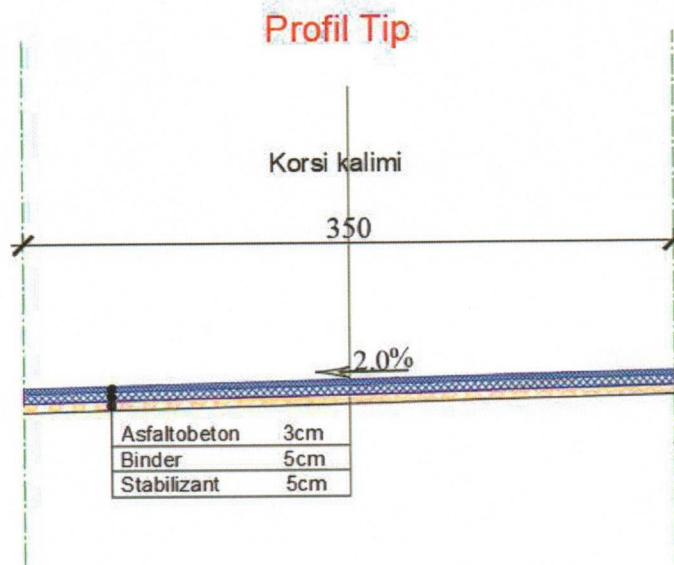
Projekti parashikon ndërhyrjen në rrugën ekzistuese duke e gërmuar atë dhe ndertimi i trupit të rrugës sipas shtresave të mëposhtme:

- ✓ *Gjatesia totale e rruges* -2400 metra
- ✓ *Shtrese Stabilizanti* -5cm
- ✓ *Shtresë Binderit* -5cm
- ✓ *Asfaltobeton* -3cm



Profillet tip të rrugës janë:

Fig.10 Profili terthore tip



Klasifikimi i rrugës

Klasifikimi i rrugëve do të behet në baze të normave të CEI (Komuniteti Europian teknik i ndriçimit) vëllimi 12 i dates 12/02/1997, qe jane te 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 sherbimi kryesore ekstraurbane	B	e ndriçuar	2	>0,4	>0,5	> 5	< 20
			e pandriçuar	1			> 6	< 10
4	Rruge me trafik kryesore, urbane	D	e ndriçuar	2	>0,4	>0,5	> 4	< 20
5	Rruge me trafik per sherbim urban	D	e ndriçuar e pandriçuar	1 0.5	>0,4	>0,5	> 4 > 5	< 20
	Rruge lagjesh urbane	E	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	> 4	< 20



			e pandriçur	0.5			> 5	
	Rruge lokale urbane/ekstraurbane	F	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	> 4	< 20
			e pandriçur	0.5			> 5	

Rrugën do ta klasifikojmë të klasës F, rrugë lokale urbane/ekstraurbane. Ajo do të shërbejë për lëvizjen e automjeteve dhe njerëzve si dhe për të lidhur fshatin "Sasaj" me fshatin "Piqeras" e me pjesën tjetër të Bashkisë Himarë.

Përgatiti:

"SIRE-ALB" sh.p.k

Administrator

Ing. Renaldo KARAJ

