



BASHKIA FIER
DREJTORIA E PROJEKTEVE TE INFRASTRUKTURES

Adresa: L. "Kastriot"; Rruga "Ramiz Aranitasi"; Nr.15 Fier , SHQIPËRI Tel. + 355 34 410 650 website:bashkiafier.gov.al

RELACION TEKNIK

OBJEKTI: RIVITALIZIMI I RRUGES "ANDON PROFKA " DHE I HAPESIRAVE PERRETH SAJ FIER

1. TE PERGJITHSHME, GJENDJA EKZISTUESE

1.1 VENDNDODHJA E OBJEKTIT

Rruga "ANDON PROFKA" është pjesë kryesore kompozicionale e zhvillimit radial të sistemit rrugor të unazes së qytetit të Fierit. Është vazhdimi i unazës së qytetit të Fierit. Zona e marrë në studim përfshihet në vijë lineare 575 ml. Rruga **"ANDON PROFKA"** ndodhet në lagjen "16 Prilli", rruga shtrihet nga përfundimi i rrugës " Vasil Jorgaqi" deri te fillimi i rrugës "Jakov Mile". (shih hartën bashkëlidhur).



1.2 GJËNDJA EKZISTUESE

Gjendja ekzistuese e fasadave:

Objektet të cilët parashikohen të restaurohen janë 20 dhe shtrihen përgjat rruges " **Andon Profka**". Pjesa më e madhe e tyre janë me mbulesë taracë. Objektet të cilët do të restaurohen variojnë nga 1-11 kt. Ne keto objekte jane dhe 3 vila te vjetra te cilat do te restaurohen dhe do te kthehen ne identitet.

Nderhyrjet e pa kontrolluara të 20 viteve te fundit kane sjellë devijime të vijës së ndërtimit dhe zënie të hapsirave publike. Informaliteti në ndëtesat kolektive, si fenomen i shoqërisë shqiptare të këtij cerek shekulli, ndeshet edhe në këtë aks rrugor, duke dëmtuar karakteristikën e fasadave të tyre. Mungesa e kontrollit mbi territorin nga autoritetet përkatëse, problematika sociale dhe ekonomike sollën si pasojë degradimin urban të këtyre objekteve. Kjo ka ardhur si kërkesë e rritjes për hapsira të reja banimi ose adaptim i sipërfaqes sipas nevojave të tyre. Si problematika kryesore mund të evidentojmë, shtesa anësore dhe në lartësi, ndryshim carjesh, dhe ballkonesh. Gjatë rruges ka mungesë të theksuar të hapsirave publike, elementë të arredimit urban si stola, vepra arti, ambjente rekreative per femije etj. Në të njëjtën kohë këto ndërhyrje kanë sjellë reduktim të hapsirave të gjelbërta dhe mungesë të hapsirave rekreative çlodhëse. Rikonstruksioni, restaurimi i fasadave dhe mobilimi urban do të jetë në sinkron me zhvillimin e qendrës së qytetit.

Gjendja ekzistuese e rrugës:

Shtrihet nga perfundimi i rruges " Vasil Jorgaqi" deri te fillimi i rruges "Jakov Mile". Ka nje gjatesi prej 575 ml. Rruga eshte e shtruar me shtrese asfaltbetoni e cila eshte kryesisht e demtuar dhe ka disnivele ne te gjithë gjatesine, kunetat anesore te rruges jane te demtuara ne rreth 70% te gjatesise se rruges. Rruga eshte e konturuar me bordura betoni, te cilat jane pothuajsete gjitha te demtuara dhe me disnivele.

Ne te dy anet e rruges shtrihen trotuare me gjeresi qe varion nga 1.5-8 m, ne gjendje jo te mire, te cilet jane te shtruar me materiale te ndryshme, pjeserisht me shtrese betoni, pjeserisht me pllaka cemento te amortizuara, pjeserisht me pllaka betoni te shtruara nga bizneset perreth. Shtresat e trotuarit ne te gjithë gjatesine jane me disnivele te ndryshme.

Nga informacioni i marre nga ndermarja e Ujesjelles Kanalizimeve. sh.a., ne kete rruge nuk ka kolektore te ujrave te zeza ne te gjithë gjatesine e rruges, por vetem ne disa segmente me tubo betoni me diametër Ø300mm , te cilet shkarkojne ne kolektoret e rrugeve terthore me kete rruge. Ne keto kushte kolektoret pjesore qe jane ne kete rruge nuk i perballojne nevojat per shkarkime te ujrave te zeza te zones perreth, e cila eshte ne zhvillim e siper me ndertime shumekateshe, si dhe shkarkimin e ujrave te shiut te rruges.

Ne te gjithë gjatesine e rruges nuk ka shimbledhesa, por ka vetem ne kryqezimet e rrugeve, te cilet nuk funksionojne mire. Ujrat e shiut rrjedhin ne gjendje te lire sipas pjerrësisë se rruges, duke krijuar probleme ne kete aks rrugor dhe ne rrugët terthore. Nga informacioni i marre nga ndermarja e UK. Sha , sistemi i K.U.Z. eshte pothuajse inekzistent ne kete rruge, ndersa linjat e ujesjellesit kane nevojë per risistemim.

Gjelbërimi:

Lloji i pemës që ndodhen aktualisht është rrap. Rruga është e gjelbëruar në të gjithë gjatësinë e saj në mënyrë jo uniforme. Disa segmentë të rrugës, kryesisht si rrjedhojë e zhvillimit të bizneseve, janë të zhveshur nga gjelbërimi. Në këto kushte këto drure duhet të hiqen dhe të mbillen drure dekorative uniforme në të gjithë gjatësinë e rrugës.

Ndricimi:

Linja e ndricimit të rrugës “**Andon Profka**” është e instaluar në të dy krahet e rrugës në të gjithë gjatësinë e saj që fillon nga qendra dhe perfundon te stacioni të trenit. Shtyllat e ndricimit janë celiku me gjatësi 6.5m të vendosura në tortuar në forem zik-zake në largësi 50m nga njëra tjetra. Në performancën e kësaj rruge ka pasur probleme të ndryshme, të cilat lidhen sidomos me amortizimin total të armaturave ndricuese, si edhe mungesa e tyre në disa shtylla. Korrodimi dhe nxjerrja jashtë pune e tokëzimeve të shtyllave nga përdorimi i gjatë.

Në disa pjesë linjat kabllorë të ushqimit të shtyllave janë të demtuara dhe armaturat ndricuese janë të furnizuara nepermjet lidhjeve provizore jashtë kushtet teknike të ndricimit. Po kështu të gjitha morseteritë e shtyllave me mbrojtjet perkatese janë koplet të demtuara. Linja e ndricimit të kësaj rruge komandohet nga dy pika lidhje. Panelet elektrike të komandimit të ndricimit janë të amortizuara dhe jashtë kushteve teknike. Në këto kushte del e domosdoshme linja e ndricimit publik të kësaj rruge të realizohet krejtësisht me aksesore të rinj.

Foto të gjëndjes ekzistuese të rrugës “Andon Profka”









1.3 QËLLIMI I PROJEKTIT

Qëllimi kryesor është ripërtëritja urbane e zonës së marrë në studim dhe qendrueshmëria e zhvillimit mjedisor, ekonomik dhe kulturor.

Objektiva të tjerë:

- Unifikimi i fasadave në katet përdhe duke i dhënë përparësi zonës së biznesit.
- Restaurimi i fasadave .
- Rikthimi i elementëve karakteristike historike kulturore të qytetit.
- Qytet më atraktiv për qytetarët dhe turizmin.
- Shtimi i zonës së gjelbërt.
- Lirimi i hapsirave publike.
- Shtimi i korsive të biçikletave.

Koncepti i ndërhyrjes lidhet ngushtë me rrugën dhe tenton të japë alternative për të përfituar më tepër hapësirë. Rikonceptimi bëhet me qëllim kthimin e kësaj zone në një zonë me karakter social-kulturor, përmirësimit të dimensioneve të rrugës, të strukturës dhe të infrastrukturës, në përputhje me standartet bashkëkohore.

- **Fasadat**

-Rehabilitimi i fasadave do të konsistoje në rikonstruktionin e objekteve duke ruajtur vlerat arkitektonike të kohës në të cilën janë ndërtuar. Katet përdhe do të vishen me pllaka qeramike me qëllim për të ruajtur uniformitetin, ndersa katet e tjera do të lyhen me boje hidroplastike cilësia e parë.

Muret rethues të objektet do të suvatohen, lyehen dhe do të vendosen të kangjella metalike. Muret rrethues do të trajtohen me blloqe betoni deri në lartësi 1m dhe pjesa tjetër me kangjella metalike. Kjo ndërhyrje bëhet për të realizuar uniformizimin e fasadave dhe rikthimin e tyre në identitet. Janë parashikuar prishje të daljeve dhe ndërhyrjeve të tjera në fasadat e objekteve kryesisht në katet përdhe, hapje të llozhave, heqje të mbulesave me cati apo konstruksione të lehta, etj.

Fasadat e objekteve që do të ndërhyhet do të rikonstruktohen duke i pastruar, suvatuar teresisht ose pjesërisht dhe më pas do të lyhen me boje hidroplastike.

Ngjyrat e përdorura do të jenë të kryesisht të qeta si gama e ngjyrave të tokës.

Janë rreth 20 objekte në të gjithë gjatësinë e rrugës të cilët do të nënshtrohen ndërhyrje restauruese.

- Rehabilitimi i bllokut dhe rikonstrukcioni tërësor i trupit të rrugës

Studimi dhe plani i vendosjes të bëhet në bazë të kriterëve aktualë të zhvillimit të hapsirave për lëvizjen e mjeteve të transportit. Normat dhe konceptimi arkitektonik të udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë, duke ndjekur objektivat e një lëvizjeje racionale, i mbrojtjes së mjedisit dhe i kursimit të energjisë.

- Ndërtimi i kolektorit të rrugës

Të parashikohet ndërtimi i kolektorit të ri të ujërave të zeza në aks të rrugës, me diametër sipas paralogaritjeve në funksion të shkarkimeve nga zonat përreth dhe ujrat e shiut.

- Kanalizimi i ujërave të shiut

Të parashikohet ndërtimi i kanalizimeve të ujërave të shiut dhe pusëve shimbledhëse në të gjithë gjatësinë e rrugës. Pusët shimbledhës duhet të jenë me kapak gize me mentesha, lehtësisht të manovrueshme në rast avarie. Gjate hartimit të projektit të zbatohen KTP, për kub.

- Ndërtimi i shtresave dhe nënshtresave rrugore

Ndërtimi i nënshtresave rrugore, do të bëhet në bazë të analizës të fluksit të lëvizjes që rruga do të ketë. Ndërtimi i shtresave rrugore, në bazë të fluksit të lëvizjes, tonazhit dhe kategorisë së rrugës. Shtrimi do të bëhet me asfalto beton kurse trotualet me pllaka dhe bordurë të parafabrikuara.

- Ndricimi

Për ndricimin e kësaj rruge në projekt ti kushtohet vëmendje ndriçimit të lartë, në mënyre që të realizohet parametrat e fluksit dhe të intensitetit të ndricimit në mënyre konstante në cdo pjesë të rrugës dhe të trotuarit. Llampat e ndricimit duhet të jenë LED me ngjyrë të verdhë. Kokat e ndricuesave duhet të jenë dekorativ dhe arkitektonikisht të bukur, me gradë të lartë rezistence dhe me reflektor alumini me lucidim të lartë, i paoksidueshëm në mënyrë të tillë të reflektoje në masë të lartë pasqyrimin e dritës. Hapja dhe mbyllja e xhamit të ndricuesit të lejojë një cmontim të lehtë dhe të shpejtë gjatë mirëmbajtjes.

- Kontenier

Ne të gjithë gjatesine e rruges, të parashikohet lenia e vendeve për konteniere të mbetjeve urbane sipas normativave, duke bashkëpunuar me specialistin e mjedisit.

- Gjelbërimi

Ne të gjithë gjatesine e rruges të parashikohet gjelbërimi me drurë dekorative, lloji i të cilave do të përcaktohet në bashkëpunim me specialistët e gjelbërimit. Të parashikohet edhe ndertimi i sipërfaqeve të gjelberta në trotuare sipas studimit.

- Sinjalistika

Ne të gjithë gjatesine e rruges të parashikohet sinjalistika horizontale dhe vertikale, e cila të hartohet sipas kërkesave të Kodit Rrugor.

NDERTIMI:

OBJEKTI : RIVITALIZIMI I RRUGES "ANDON PROFKA " DHE I HAPESIRAVE

PERRETH SAJ Është hartuar në baze të Planit të përgjithshëm të qytit të Fierit dhe projekt detyres së miratuar .

Në zbatim të projekt detyres dhe studimit urbanistik është bërë realizimi i projektit ku në të janë pasqyruar hollesisht të tërë elementet e domosdoshëm për rivitalizimin dhe zgjerimin e saj. Zgjerimi dhe Rivitalizimi i rruges është vazhdim i segmentit të parë të rruges "JAKOV MILE" ku përfshinë aktualisht segmentin rrugor nga kryqëzimi i rruges të Brigatës XI Sulmuese deri në kryqëzimin me rrugën "Leon Rei " me një gjatësi L=575 m .

Sipas përdorimit të rruges e përcaktuar si rrugë Urbane me dy korsi levizesh me gjersi nga 3.5 metra secilen dhe me një korsi të rezervuar për automjete publike me gjersi 2.5 m , me kuletat e bordurës betoni të trotuareve në të dy krahet .Me korsi bicikletash në trotuare ku ndahet nga rruga nepermjet një brezi të gjelbert.

K.U.Z në këtë segmente ekziston ,është në gjendje të mirë funksionale dhe me kapacitet të mjaftueshëm ,ku nuk është parashikuar ndërhyrje në të .Në këtë kolektor do të ndërhyhet vetëm në ngritjen e pusetave ekzistuese mbasi në to është parashikuar edhe derdhja e ujrave të bardha .

Rrjeti i Kanalizimeve të ujrave të bardha është i amortizuar plotësisht, në tërë gjatësinë e objektit. Ai ka qenë i ndërtuar me ujrat e zeza. Aktualisht është jashtë funksioni dhe ujrat e shiut rrjedhin në formë sipërfaqësore përgjatë tërë rruges.Në këtë projekt është parashikuar ndertimi i rrjetit të largimit nga rruga të ujrave të bardha dhe derdhja në pusetat e Kuz nepermjet pusetave Tsh-2 me Sinfon.

Rrjeti i furnizimit me ujë në këtë rrugë ekziston dhe nuk do të kyhen punime vetëm në një segment të shkurtër për lidhjen e një pallati 9 katesh .

Rrjeti inxhinjër në tokësor është parashikuar të lihet në të dy anët e trotuareve ku në të do të futen tërë kabllot në tokësorë të rrjetit .

Rruga ka aktualisht gjatësinë 7.50 – 8.50 m dhe me trotuare me gjatësi të ndryshueshme të pashtruar. Ajo është e shtruar me asfalt-beton dhe në shumicën e vendeve është demtuar .

Për realizimin e këtij projekti do të jetë e nevojshme skarifikimi i pjesëve të ngritura të rrugës dhe jo me shumë se 1-2 cm, kurse në të dy krahet është parashikuar zgjerimi i saj , duke lënë të pashtruar një gjatësi rrugë prej 7 m (kjo do skarifikohet), ku për zgjerimin e saj është parashikuar një germim në thellësinë jo më pak se 70cm, kurse në degezimet dytesore do të rikonstruktohen sipas gjatësisë së rrugës me gjatësinë aktuale.

Për pjesën e parë përmes piketës P1 deri në piketën P 20 dhe nga piketa P1-piketën P4 fillimi i rrugës “Andon Profka ” me një gjatësi aktuale prej 7.5-8 m është parashikuar të bëhet një zgjerim, gjatësia e gjurmës së kalimit është parashikuar të bëhet 9 m me bordurë B/arme markë 200(c-16/20) dhe me kuletë me gjatësi 2x0.5m . Aksi aktual është parashikuar të jetë në aksin ekzistues . Në të dyja anët e këtij segmenti është parashikuar ndërtimi i rrugës për biçikletë me gjatësi 1m dhe pjesa tjetër do të jetë trotuar , në veri me gjatësi në krahun e majtë nga 1m , kurse në krahun e djathtë me gjatësi mesatare 1m.

Mbas piketës Nr9 është kryqëzimi me rrugët ansore të cilat janë parashikuar të skarifikohen 1-2 cm dhe të mbi to të hidhen shtresat asfaltike Binder dhe asfalt beton (6+4)cm, kurse bordurat janë parashikuar të jenë parafabrikat 20x30 cm me beton M-200 kg/cm² , kurse kuletat do të bëhen me një trashësi mesatare 16cm sipas hollësive të dhëna sipas prerjeve tip . Prerja terthore e rrugës do të ketë formën e kurrizit të peshkut me pjerresë terthore 2.5% në të dy drejtimet . Trotualet do të bëhen me pllakë betoni t=6 cm sipas projektit .

Nga piketa Nr.9 deri në piketën Nr 14+13 është parashikuar zgjerimi i rrugës nga 8.3 m në 9 m gjatësi kalimi me kuletë 2x0.5m, vazhdon në të dy krahet me rrugët e biçikletave dhe të trotuareve sipas mundësive. Në kryqëzim kemi zgjatjen nga të dy anët e rrugës si dhe ndërtimin në krahe të majtë të një lulishteje me pemë e stola .

Nga piketa Nr 14+13 deri në piketën Nr.20 është parashikuar zgjerimi i rrugës nga 8.5m në 9 m dhe me kuletë 2x0.5m. Në këtë segment rrugë është parashikuar parkim nga një anë po kështu në të dy anët do të bëhet në të dy krahet korsitë e biçikletës. Në krahun e djathtë do të bëhet trotuari me gjatësi nga (1.1÷4)m dhe në krahun e majtë është parashikuar ndërtimi i trotuarit me gjatësi nga (0.30 ÷ 1)m.

Nga piketa Nr 1m deri në piketën Nr 4m ku përfshihet rruga e Sotir Koles është parashikuar zgjerimi i rrugës nga nga të dy krahet dhe ndërtimi i trotuareve si dhe zgjerimi i kthesës .

Një rendesi të vecantë është kushtuar realizimit të rakordimit me rrugët ekzistuese të cilat pasi të bëhet prerja me sharre e asfaltit ekzistues dhe skarifikimi i tij, bëhet pastrimi ngjeshja dhe shtrimi i ri me binder e asfaltë gjithmone duke bërë rakordimin me shtresat ekzistuese.

Për realizimin e plote të Rivitalizimit është bërë projekti i shtresave rrugore të cilat duhet të përdoren me korrektesë dhe sipas kushteve teknike të zbatimit . Në rivitalizimin e rrugës në gjatësinë prej 7 m është parashikuar skarifikimi i sajë 1-2 cm gjatë gjithë gjatësisë kurse në të dy krahet kemi ndërtimin e kasonetës sipas prerjeve tip të dhëna në projekte duke

berë germimin jo më pak se 70cm dhe pastaj ngjeshja dhe hedhja e të gjitha shtresave të parashikuara në prerjet tip të përmendura më poshtë :

- 1.Shtrese A/betoni1 x 4cm
- 2.Shtrese Binderi1 x 6cm
- 3.Shtrese Stabilizanti makinerie 0-40m, me t=1 x 10 cm

Në shtresa

1. Shtresë cakulli makinerie 0-80 , me t=1 x 15 cm
2. Shtresë cakull minash. 20-100 , me t=1 x 15 cm
3. Shtresë cakull minash. 20-100 , me t=1 x 20 cm

Në rrugën ekzistuese të cilës është parashikuar bërëja skarifikimi në gjersinë prej 7.00 m (1-2)cm si dhe në vendet ku ka gropëzime , është parashikuar profilim me konklomerte t_{mes}=10cm.

Shtresat asfaltike gjatë gjithë gjersës së rrugës janë parashikuar dhe paraqitur sipas prerjes tërthore tip si më poshtë :

- 1.Shtresë binderi 6 cm
- 2.Shtresë asfalto betoni 1x4 cm .

Kunetat anësore janë parashikuar të bëhen me beton M-200 me gjersë 50 cm dhe trashësi mesatare 18 cm.Gjatë zbatimit do të lihen fugat e temperaturës çdo dy metra.

Zgjerimi dhe Rikonstruksioni i rrugës është parashikuar me pjerresë të dy anëshme sipas profilit tip të paraqitur në projekt deri në 2.5 % kurse kuneta ka pjerresinë 8%.

Gjatë gjithë gjatësisë së rrugës shfrytëzimi i saj është parashikuar me dy korsi nga 3.5 metra dhe me një korsi për biçikleta me gjersë 2 x 1 metra.Në vendet me të përshtatshme është parashikuar dhe janë caktuar vendet e koshave të mbeturinave jashtë rrugës dhe sipas hollësive të dhëna në projekt .Gjatë zbatimit , me lejen e investitorit mund të bëhen ndryshime të vendeve të përcaktuara .

SINJALISTIKA

Në projekte-preventiv përveç hollësive të lart përmendura janë parashikuar të bëhen edhe ndertimi i sinjalistikës , vendosja e tabelave , të drejtën e kalimeve si dhe vijezimet si për kembësore ashtu edhe për mjete . Në realizimin e sinjalistikës horizontale është patur parasysh përdorimi i bojës Fosforishente i aplikuar me dimensione : për vijzim kalimtarësh 0.5 x 3 m me hapsirë boshe 0.5m ,Për vijzim makinash dhe karexhate me dimensione 0.2 m gjersë .Po kështu është parashikuar vijzimi i të gjithë parkimeve të parashikuar në një anë të rrugës .

Në realizimin e sinjalistikës vertikale në projekt janë parashikuar tabelat me diametër 0.6m dhe lartësi 2.5 m brenda standarteve që parashikon kodi rrugor (fosforishente).Inkastrimi i tabelave (tubos) do të bëhet me beton dhe jo më pak se 50 cm ku tubua do të jetë xingato me diametër Ø 60 mm.

Për fillimit të punimeve duhet të bëhet njoftimi i të gjitha institucioneve shtetërore e private - Elektrikut ,Albtelekomit , Ujshjellës-kanalizimeve etj..për të qenë prezente me asistencën teknike për të mos patur demtime në të gjitha rrjetet ose infrastrukturen inxhinjerie.Te gjitha demtimet që bëhen nga sipërmarrësi korigjohen dhe ribëhen me orgjencë pa u bërë shqetësim për askënd.

TROTUARI :

Per realizimin e trotuareve ne te dy krahët përveç germimit me makineri është parashikuar edhe germimi me krahe për kujdesin që duhet të kushtohet rrjetit nëntoksorë gjithmone nën asistencën prezente të përfaqësuesve të institucioneve dhe shërbimeve të ndryshme për të mos patur dëmtime të rrjeteve nëntoksore. Në të dy anët është parashikuar ndërtimi i trotuareve me gjersi të ndryshueshëm por jo më i vogël se një meter ,me shtresa siç tregohen hollësisht në projekte . Realizimi i trotuarit është parashikuar, me një shtresë nivelimin për realizimin sa më të mirë të shtresës me pllakë të cilat kanë një trashësi prej 10 cm me beton të markës 150 kg/cm² i cili hidhet mbi një shtresë zhavorri ose çakulli t=15cm. Për shtrimin dhe për sa të sillen pllakat në objekt duhet të merret kontakt me investitorin për dënimin e lejes për përcaktimin e pllakes që do të përdoret.

Në shtersat e parashikuara në An për ndërtimin e trotuareve janë përfshirë :

1. Shtres me Pllakë betoni t=6cm mbi rere
2. Shtres Betoni c-10/15. t =7 cm
3. Shtres çakull minash, Ose zhavorri t= 15 cm

Realizimi i trotuarit është parashikuar me një pjerrsi 2% në drejtim të rrugës. Për shtrimin në objekt duhet të merret kontakt me investitorin për dënimin e lejes për përcaktimin e llojit të pllakes që do të përdoret për trotuarin dhe kalimin e invalideve .Në përfundimin e trotuarit është parashikuar fiksimi i pllakave me një bordurë betoni 10x30cm me beton të markës c-16/20.

Ndërtimi i trotuarit bëhet në vazhdim të ndërtimit të korsisë së biçikletave e cila është parashikuar të ndërtohet mbas brezit të gjelbër .Ndërja me trotuarin është parashikuar të bëhet me një bordurë parafabrikat me dimensione 6x20 cm me beton c-16/20 por me një disnivel jo më shumë se 5 cm dhe jo më pak se 3 cm.

Poshtë korsisë së biçikletave është parashikuar ndërtimi i rrjetit nën toksorë sipas projektit dhe profileve tip të paraqitura,ku ndërtimi i tij është me Kater tubo P=110 pvc dhe Ø=150 pvc me pusët beton kontrolli cdo 40 metra.Kanali i rrjetit rezerve do të boshët me rere dhe në të do të futen të gjitha linjat që kalojnë në trotuarë .Nga pusët është parashikuar që të bëhen vendosja e të katërta tubove me gjatësi 2m (sipas Vëndit) perpendikulare me rrugën deri në fund të trotuarit me qëllim që gjatë përdorimit të mos prishet trotuari .Keto tubo do të jenë të tapezuara nga ana e daljes për tu mos u futur ujë ose mbeturina .

Korsit e biçikletave janë parashikuar të bëhen në të dy krahët e rrugës kufizuar nga njëra anë nga bordura e rrugës ose pemet e gjelberimit dhe nga ana tjetër me trotuarin.

Pjerrësia e largimit të ujrave është parashikuar 2% në drejtim të rrugës .

Ndërtimi i korsisë së biçikletave do të bëhet me shtersat e parashikuara në An si më poshtë :

- 1.Shtres me pllakë betoni beton t=6 cm
2. Shtres betoni . t =7 cm
3. Shtres çakull minash.(ose zhavorr) 1 x 15 cm

GJELBERIMI

Në projekt është parashikuar berja e gjelberimit në të dy anët e rrugës duke mbjellë pemet e përcaktuara dhe dakortësuara me investitorin kufi me rrugën, ku në të përveç janë mbjellë peme të larta dekorative të llojit të përcaktuar në preventiv me një distancë të mbjelljes 10 m (Rrapi) . Në trotuar në shumë vende janë parashikuar edhe gjelberime të tjera në formën e lulishteve me peme e stola clodhes .Stola do të vendosen edhe pranë mureve anësore sipas projektit të hollësisht.

Druret dekorative qe do te shkulen ne gjatesine e rruges do te zevendesohen me drure te rinj te llojit te percaktuar nga investitori, te cilat do te plotesojne keto kushte teknike :

- 1.Lartesia e kurores 1.8-2m.
- 2.Perimetri i trungut 14-16 cm.
- 3.Ambalazhi te jete me vazo
- 4.Te jete e shoqeruar me certifikaten fito-sanitare.

HIDROTEKNIK :

1.Ne kete projekt eshte paraqitur ndertimi i kanalizimit te ujrave te shiut gjate gjithë gjatesise te rruges me gjatesi L=575 ml (nga kryqezimi i rruges "brigata XI sulmuse deri ne takimin me rrugen "Leon Rei" .

2.Projekti konsiston ne ndertimin e kolektorit te ri te ujrave te bardha te ketij segmenti si dhe ngritjen e pusetave ekzistuese te KUZ deri ne kuoten e rruges (sipas planimetrise se ndertimit te KUB). Kanalizimi i ujrave te bardha do te realizohet me tubo $\Phi=200$ mm ose $\Phi=250$ HDPE te brinjezura Sn8, te cilat lidhen me kolektorin kryesore me puseta kontrolli prej betoni tip SH-2 te pajisuar me sifona sipas detyres se projektimit. Kapaket e pusetave do te jene me mentesha. Pusetat e KUB terthore rruges jane parashikuar te behen prej betoni dhe me kapak gize me hapje sekrete, por gjate zbatimit te punimeve pozicioni i tyre mund te ndryshoje sipas faktit duke marre miratimin e mbikqyresit te punimeve.

3.Gjithashtu eshte parashikuar ngritje e te gjitha pusetave ekzistuese te KUZ qe ndodhen ne trupin e rruges si dhe ne trotuare. Ngritja e tyre do te behet me beton M-200 dhe stafa rrethore sipas diametrit te pusetes hekur betoni $\phi 10/10$ cm.

4.Projekti konsiston ne demtimin sa me te pakte te rruges gjate zbatimit te tij si dhe riparimin e demtimeve qe do te shkatohen ne pjese te caktuara te saj.

6.Gjate zbatimit te punimeve duhet patur kujdes ne lidhjen e te gjitha demtimeve te lidhjeve terthore te qytetareve, si te ujit te pijshem dhe te kanalizimeve te K.U.Z.

NDRICIMI :

Ne rrugen "Andon Profka" ndricimi ekzistues realizohet me ndricues 9 m me nje krahe ndricimi te vendosur nga njera ane e rruges konkretisht 13 cope ndricues te vendosur ne gjatesine e rruges si dhe ndricues 4m te vendosur ne trotuaret e pallateve te reja nga subjektet private.Ndricuesit nuk realizojne fluks ndricimi te kenaqshem.Gjithashtu shtyllat e ndricimit nuk jane te pershtatshme per projektin e ri qe do te realizohet (pasi jane te amortizuara ,morseterite e shtyllave me mbrojtjen perkatese jane pjeserisht te demtuara dhe te nje modeli te vjeter).Linja e ndricimit te rruges "Andon Profka" komandohet nga kuadri i komandimit te vendosun ne kabinen elektrike 20/0.4 kV "Kastriot/1" i cili eshte i amortizuar.

Projekti i instalimeve elektrike te ndricimit te rruges " Andon Profka" Fier paraqet punimet per instalimin e ketij ndricimi ne te gjithë gjatesine e saj,duke u mbeshtetur ne kerkesat dhe nevojat e sotme per instalime elektrike,qe i plotesojne ato si nga pikepamja teknike e sigurimit dhe shfrytezimit teknik te tyre, ashtu dhe nga pikepamja estetike.

Pra ky projekt synon te realizoje nje ndricim me nje fluks ndricimi te kenaqshem, si dhe shfrytezimin ne kushte sa me optimale te impiantit elektrik te instaluar per kete qellim.

Ne projekt eshte parashikuar instalimi i ndricuesve ne te dy anet e rruges me shtylla ndricimi 7 m te vendosur ne te dy anet e rruges.Ne kete rruge ndricuesi me dy krahe LED (perkatesisht 135 w nga ana e rruges dhe 80 w nga ana e trotuarit) do te montohet ne trotuar ne largesine 20 cm nga bordura e trotuarit.

Largesia midis dy ndricuesve te njepasnjeshem do te jete si ne projekt. Orientimi i vendndodhjes se shtyllave do te behet nepermjet piketave te paraqitura ne vizatimet teknike te projektit si dhe nepermjet distancave ndermjet shtyllave te vendosur ne planimetrine e ndricimit te rruges.

Shtyllat e ndricimit do te vendosen te alternuara midis rreshtave ne menyre qe te arrijne nje mbulim me te mire te siperfaqes se ndricuar.

Furnizimi i me energji elektrike i ndricuesve do te realizohet me linje kabllore, te cilet do te shtrihen nen toke te futur ne tuba P.V.C. fleksibel me diameter $\Phi=80$ mm dhe $\Phi=63$ mm. Duke ju referuar normave CEI tubacionet do te mbajne kabllot e furnizimit me energji elektrike ne menyre qe te respektojne koeficientet e mbushjes se tubave. Diametri i brendshem i tubit duhet te jete te pakten 1.3 here i diametrit te kabllit qe ben furnizimin me energji ne menyre qe te parashikojne nje hapësire te mjaftueshme edhe per instalimin e linjave te tjera qe mund te vijne si rezultat i zgjerimit urbanistik apo kerkesave te zones. Kanalizimet do te mbushen me rere ne menyre qe te sigurojne nje mbeshtetje te mire te tubave dhe mbrojtjen e tyre nga goditjet mekanike. Ne pjesen ku tubacionet intersektohen me rruge automobilistike duhen vendosur edhe tubo metalike. Ne pikat e hyrjes se tubove dhe ne pjeset ku ato ngelin ne ambiente te jashtme, rymat duhen mbyllur me shkume polisteroli ekspansiv. Seksionet e percjellesve zgjidhen sipas kushtit te renies se tensionit dhe rrymave te lejuara te cilat do te unifikohen me seksionet standarte te fabrikimit. Kuadri elektrik i komandimit, tokezohet dhe sislemi i tokezimit te punes te mos lidhet me sistemin e tokezimit te kabines elektrike, por te jete i vecante. Linja e furnizimit te ndricuesave nga morseteria deri tek ndricuesi do te realizohet me kabell FROR 3x1.5 mm². Ne intersektimet e linjave me rrugen ku kalojne makina, eshte e domosdoshme qe linjat te futen ne tuba metalike ne thellesine jo me pak se 0.7m, ose te futen ne tuba plastike ne thellesine 1.5 m me nje shtrese betoni, M-200 mbi tubacione.

Komandimi i ndricimit do te behet nepermjet kuadrit te komandimit automatik me fotocelule me kater dalje. Pika e lidhjes do te jete ne kabinen elektrike 20/0.4kv "Kastriot/1 (si ne projekt). Kuadri i komandimit do te vendoset ne bazament betoni (si ne projekt) e mbyllur me celes dhe me dispozitivin e bllokimit elektro-mekanik si dhe i tokezuar. Kuadri elektrik i shperndarjes dhe kontrollit do te jete me shkalle mbrojtje IP-44 dhe te jete i pajisur me rele erresimi. Kuadri i komandimit duhet te plotesoje normat relative CEI 17-13.

Pikat e lidhjes me energji elektrike ne kabinat elektrike miratohet nga OSHEE Fier. Karakteristikat elektrike te furnizimit do te jene: -Tension nominal 230/400 V; Shperndarja :3F+N; Frekuenca rated :50 Hz; Sistemi i shperndarjes TT; Rymat e lidhjes se shkurter ne piken e fundit te linjes 10 kA. Linjat elektrike jane dimensionuar te tilla qe te marrin parasysh renien e tensionit ne qarkun e furnizimit me energji pa marre parasysh momentet tranzitore te ndezjes se llampave ne kushte normale. Renia e tensionit maksimal do te jete 3% ne te gjithe linjen.

Mbrojtja nga kontaktet direkte nga rryma elektrike realizohet nepermjet tokezimit te shtyllave te ndricimit. ($R_t < 4\Omega$). Impianti i tokezimit do te realizohet me elektroda tokezimi te xinguara me gjatesi $l=1.5$ m dhe te pozicionuara ne shtylle sipas planimetrise se ndricimit. Matja e rezistences se tokezimit te jete pjese e dokumentacionit teknik te objektit.

Percjellesi i tokezimit do te shtrihet gjate gjithe gjatesise se linjes. (Ne projekt jepen planimetria e montimit te tyre). Impianti i tokezimit duhet te plotesoje normat CEI 20-22. Mbrojtja e instalimeve elektrike realizohet nepermjet mbrojtjes maksimale (automat magneto termike). Mbrojtja e instalimeve elektrike realizohet nepermjet mbrojtjes maksimale (automat magneto termike) te cilet e mbrojne linjen si nga mbingarkesa ashtu edhe nga lidhjet e shkurtra. Ne parim duhet te plotesohen kushtet e meposhtme:

$I_b < I_n < I_z$; $I_f < 1.45 I_z$ ku: I_b eshte rryma e llogaritur; I_n eshte vlere nominale e pajisjes mbrojtese; I_z eshte rryme lejuar e kabllit; I_f eshte vlere e rrymes konvencionale te pajisjes mbrojtese. Ne zgjedhjen e pajisjes mbrojtese duhet marre parasysh dhe vlere e rrymave te lidhjes se shkurter e cila eshte nje vlere qedo te percaktoj edhe kapacitetin cikces te pajisjes. Mbrojtja nga kontaktet direkte aplikohet duke izoluar pjeset aktive ne menyre qe te jene te mbrojtura nga goditjet mekanike dhe demtimet elektrike.

Te gjitha lidhjet elektrike te behen ne morseterine (paneli i lidhjeve) e shtylles.

Ne instalim duhet te realizohet shkalla e mbrojtjes si me poshte: -per te gjitha impiantin shkalla e mbrojtjes IP-43; -per shtyllat e ndricimit shkalla e mbrojtjes IP-67 (per ndricuesit) dhe IP-43 (per aksesoret)

Armatura e ndricimit te shtyllave te xinguara do te zgjidhet Tip LED 135W , dhe 80 W sipas specifikimit ne skemen e lidhjes elektrike. Tipet e ndricuesave duhet te jene te mbyllur me shkalle mbrojtjeje IP-67 dhe ndricimi mesatar i perftuar ne siperfaqen e rruges duhet te plotesoje standartin europian ME4A (per rruget kryesore) ndersa ne trotuar ndricimi mesatar duhet te plotesoje standartin europian CE3.Uniformiteti i i ndricimit duhet te plotesoje parametrat e kerkuar (U₀ dhe UI).Armatura e ndricimit LED (respektivisht 135 W dhe 80 W) duhet te jete prodhim i standarteve europiane (te gjitha materialet dhe pajisjet duhet te plotesojne normat relative CEI).

Gjate montimit te shtyllave duhet te ruhet vertikalteteti dhe aksi i horizontit si dhe vendosja e tyre sipas pozicionit te percaktuar ne projekt.Zgjedhja e llojit te shtyllave te paraqitura ne projekt eshte bere sipas studimit arkitektonik.

Eshte parashikuar qe shtyllat ekzistuese ,te cilat nuk mund te perdoren sepse nuk jane te pershtatshme per projektin e paraqitur me siper, te demontohen me kujdes nga ndermarja e sherbimeve Fier dhe te ruhen sipas rregullave ne fuqi per tu perdorur per sherbime mirembajtje (10cope shtylla ndricimi me nje krahe ndricuesi) etj.Sipas azhornimit ne terren rezultojne aktualisht 10 shtylla me nje krahe ndricuesi 250 W . Punimet per instalimin e projektit elektrik duhen kryer ne prani te specialistit te OSHEE pasi ne zonen qe do te kryhen punimet ka shume linja TM;TU nentokesore si dhe linjat e reja te rrjetit 20 kV.Te gjithë ndricuesit qe kane vendosur subjektet private do te demontohen nga ana e tyre pasi ndricimi do te realizohet uniform gjate gjithë gjatesise se rruges.Gjithashtu gjate zbatimit te projektit do te vendoset edhe shirit sinjalizimi (Bashkia Fier , Ndririm rrugor).Te zbatohen me korrektesi rregullat e KTZ ne fuqi per instalimet elektrike dhe per cdo paqartesi kontaktohet me projektuesin.

SPECIFIKIME TEKNIKE

PUNIME RRUGORE

1.GERMIM DHEU KASONET ME MAKINERI

Ky ze pune eshte parashikuar per zgjerimin e rruges , kryhet me makineri , ngarkohet ne Auto , hidht ne vendet e percaktuara me pare nga investori .

Pjesa fundore nivelohet e profilohet , rulohet me rul. Matet ne m3.

Ne asnje menyre nuk mund te filloi germimi per ndertimin e kasonetes pa bere prerja me sharre e rruges ekzistuese qe eshte percaktuar ne projekt per tu mos demtuar pjesa prej 7m qe do te skarifikohet .

2.SKARIFIKIM SHTRESASH ASFALTI EKZISTUE

Skarifikimi me makineri i asfaltit ekzistues ne rruge eshte parashikur te kryhet me makineri ne trashesine 1-2 cm duke e ngarkuar ne mjete dhe hidht ne vendet e percaktuara me pare nga investori . Matja do te behet ne m2.

3. SHTRESE CAKULL MINASH 20 - 100 mm.

Ky material do te perbehet nga cakull minash i marre ne gurore , l perzier ne granulometrine e duhur , shtresa do te behet 1 x 20 cm .Ngjeshja do te behet me rula vibrues , duke e lagur me uje ku ngjeshja do te jete 95%. Ne analize parashikohet blerja , transporti , perhapja , ngjeshja e shtreses .**Matja do te jete ne m2.**

Materialet e perdorura per shtresen baze te perbere prej gureve te thermuar do te merren nga burimet e caktuara gurore , duhet te jene te forte me durueshmeri te mire. Nuk duhet te permbaje pjese shkembinjesh te dekompozuar ose material argjilor.