

RAPORT TEKNIK

PROJEKT ZBATIMI

Objekti : Shtese ne projektin "Rikualifikim i ambienteve të jashtme të Portit Detar Sarandë"



POROSITES:

PORTI DETAR SARANDË

PROJEKTOI:

“NOVATECH STUDIO” sh.p.k.

TIRANE, 2023

RELACION TEKNIK

Objekti : "Rikualifikim i ambienteve të jashtme të Portit Detar Sarandë"

I. Hyrje

Novatech Studio, bazuar ne shkrese e ardhur nga AK " Portit Detar Sarandë " nr 656 prot , më dt.10.10.2023, me lende: **Shtese ne detyren e projektimit , per rishikimin e projektit " Rikualifikim i ambienteve të jashtme të Portit Detar Sarandë "**, ka mare persiper hartimin e projektit te zbatimit te investimit ne fjale.

Qëllimi i ketij projektit konsiston në rikualifikimin e pjeseve perberese te ambjenteve te jashteme te Portit sipas standarteve bashkekohore , krijimin e faciliteteve dhe hapësirave më funksionale dhe miqësore për perdorimin e këtyre ambjenteve sipas nje infrastrukture mirëfilli bashkëkohore ,duke patur target rritjen ne mase sa me te ndjeshme te impaktit urban dhe atraktiv te Portit , si dhe venjen e ketij impjanti sa me teper në shërbim të komunitetit te vizitoreve te shumte te qytetit te Sarandes , duke synuar konkretisht (citojme detyren e projektimit):

- *Përmirësimin e infrastukturës portuale si dhe rritjen e funksionalitet të tij me ambiente që lidhen dhe funksionojnë më së miri së bashku.*
- *Përmirësimin e sistemit të qarkullimit te automjeteve, për të arritur parametrat e duhur ,dhe shmangien e konfuzionit për shkak të fluksit turistik.*
- *Komoditetin e kryerjes se procedurave portuale të pasagjerëve dhe automjeteve operues në port.*
- *Mundësi dhe kushte më të mira për përpunimin sa më cilësor dhe të shpejtë të trageteve, duke ju ofruar udhëtarëve dhe bizneseve siguri dhe cilësi në shërbimin e tij.*
- *Vendosjen e sinjalistikës që do të lehtësojë lëvizjen e mjeteve dhe pasagjerëve.*
- *Lehtësimin dhe minimizimin e kohës së kryerjes së shërbimeve portuale.(përfshire shërbimet e të gjitha institucioneve që ndodhen në territorin e Portit)*
- *Shmangien e dëmtimit të bagazheve të udhëtarëve.*

II. Veshtrim I shkurter dhe i pergjithshem i zonës së interesit

Porti i Sarandës është porti i Shqipërise jugore dhe qe krijon facilitete edhe per qytetet Sarandë, Delvinë, Gjirokastër, Përmet dhe Tepelenë.

Ka nje shtrirje pergjithesisht ver-juge prej 260m dhe lindje-perendim 50 m.

Eshte I lokalizuar ne pjesen perendimore te qytetit te Sarandes , rreth 500 m ne jug perendim te qendres se qytetit ,dhe eshte I vendosur ne rreze te njeres prej kodrave te asaj zone , kodra qe pergjithesisht jane te mbuluara me bimesi ose me ndertime qytetare ,qe kane nje lartesi prej 30-40m.

Mbulon nje siperfaqe prej rreth 13000m2 dhe ne vetvete është një nga atraksionet domethenese turistike në qytet,qofte per nga organizimi I brendeshem arkitekturor (prani e lulishteve , rrruges se tipit shetitore , terminalit me udhetime per ne korfuz etj) , ashtu edhe per nga pozicionimi (prania ne zone e restoranteve komode me pamje nga deti,zyrave te ndryshme te sherbimee , agjencite turistike etj;nder te tjera , eshte I vetmi terminal qe siguron ne vend një udhetim 30 minutesh me traget per ne ishullin popullor grek Korfuz.



Ne foto : pozicionimi I siperfaqes ku shtrihet Porti I Sarandes (konturuar me te kuqe) , ne kontekst te shtrirjes se qytetit te Sarandes.

Vete Saranda si qytet bregdetar eshte nje destinacion tejet popullor pushimesh në Rivierën Shqiptare, i njohur për resurset e saj ende te paprishura , si dhe dhe ujërat e kaltër. Ndodhet në pjesën më jugore të Shqipërisë, ne buze te detit Jon, me nje popullsi prej rreth 30,000 banorë,por qe fluksin e turistëve në verë, numri i njerëzve shkon mbi 100,000.

Eshte e njohur per plazhet tejet te larmishme , per fshatrat piktoreskë me peizazhe terheqese malore dhe per vende të konsiderueshme te trashëgimisë antike, si zona arkeologjike e UNESCO-s e Butrintit, kështjella, sinagoga ne qender te qytetit ,etj.

Nga veriu qyteti *kufizohet* me Kakomenë dhe Hamalloin, nga juglindja me Lëkurësin, nga lindja me Gjashtën dhe nga perëndimi me Detin Jon. Saranda ka një *klime* tipike mesdhetare dhe ka numrin më të lartë të ditëve me diell edhe në Evropë, mbi 270 ditë.

Ne pikpamje te pasurive natyrore, zona e Sarandës karakterizohet nga një numër i madh habitatesh natyrore, gjysmënatyrore dhe artificiale, sidomos persa I perket bimësisë se larmishme tipike mesdhetare , si dhe për prodhimin e agrumeve dhe ullirit, ndërkohë që pemët frutore zënë rreth 30 për qind të sipërfaqes.

III. Konsiderata te pergjitheshme mbi projektin e hartuar

Per permbushjen e kerkesave te percaktuara ne detyren e projektimit , grupi i punes i inxhinjerave te “Novatech Studio” , ka bere rikonjicionin ne vend te siperfaqeve se portit , ne te cilat do te veproje projekti per rikualifikimin e ambienteve , te shoqeruar edhe nga personel inxhinjero-teknik i autoritetit kontraktor.

Ne referim te pjeses pershkruese te detyres se projektimit citojme:

Në kalatë veç lëvizjes së pasagjerëve lëvizin edhe mjetet e tonzhit të lartë , të cilat kryejnë furnizimin me naftë, benzinë e ujë të mjeteve lundruese. Frekuenca e punës dhe intesiteti I lëvizjes të makinerive ka sjellur një konsumim të tapetit asfaltik, gjurmë dhe deformime të tjera, në të gjithë zonën e mbulimit të tij. Në kalatë evidentohen gërvishje, gëryerje dhe plasaritje. Këto të fundit janë problematika nga më aktualet. Në rutina të tilla, gjatë periudhes të dimrit, shiut krijohen shtresa të konsiderueshme uji. Shtrembërimet e sipërfaqes së rasfaltuar janë një rrezik për mjetet lëvizëse.

Trotuari lidhës midis kalatës Ro-Ro dhe asaj Kruizer është në gjendje tejet të amortizuar. Prej vitesh në të nuk është kryer investime. Nga pikëpamja e shtresave rrugore, pllakat egzistuese të betonit, paraqiten të dëmtuara dhe me probleme si në nivelin midis pllakave dhe çarrje të tyre. Në këto segmente kryhet lëvizja e fluksit të pasagjerëve. Gjithashtu, haset problematikë në transportine bagazheve duke sjellë kështu vonesa dhe pakënaqësi tek pasagjerët.

Përsa i përket orientimit të fluksit të mjeteve, gjatë verës, theksojmë se dhe këtu hasen vështirësi, pasi nga pikpamja hapësinore Porti nuk i përgjitet nevojave të pasagjerëve. Gjithashtu është kostatuar se kërkesat për parkim janë rritur duke tejkaluar në këtë mënyrë kapacitetin mbajtës që ofron infrastruktura egzistuese. Duke mos e përballuar këtë fluks sjell si rrjedhojë pakënaqësi ndaj shërbimeve të ofruara dhe mosfunksionim e duhur në tërësi.



Pasi u njohem nga afer dhe ne vend me probelmatikat e siperpermendura , nga grupi i inxhinjereve u bene matjet topografike te domosdoshme per dhenjen zgjidhje te disa prej ceshtjeve qe ngrihen ne detyren e projektimit , si dhe u be shqyrtimi/dikutimi ne vend i mundesive per zgjidhjen e ketyre problematikave



Projekti I hartuar nga “Novatech studio” per siperfaqet ne fjale , ne pergjigje te kerkesave qe paraqiten ne detyren e projektimit ka patur si target per zgjidhje:

1. Riveshjen me tapet asfaltbetoni të Kalatës Criuzer si dhe vendosjen e sinjalistikës horizontale.
2. Sistemimi I lulishtes Nr.1 duke ndërtuar I një muri betoni anësor deri në lartësinë 50cm, I veshur me shtresë guri, i cili do të shërbejë përuljen e pasagjerëve gjatë kohës të pritjes si dhe sistemimi me dhe humusor dhe bimë dekorative i lulishtes.
3. Krijimin e hapësirave të reja, duke bërë një skemë të studiuar të lëvizjes të mjeteve, duke I shtuar sipërfaqes për parkim hapësirën e tre trotuarëve në pjesën fundore. Lloji i shtrimit të jetë me nënshkresë zhavori, hekur periodik dhe shtresë betoni. Shtresat rrugore të trajtohen të tilla që të sigurojnë garanci, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të prespektivës.
4. Riparimi i rrethimit të jashtëm të portit (pjesa jugore).
5. Në trotuarin lidhës midis kalatës Ro-Ro dhe asaj Kruizer me sipërfaqe prej 324m² të bëhet prishja e shtresave egzistuese dhe sistemimi I tij me shtrese betoni me çakell C35/45 rez. ndaj ujit te detit, rafshim me elikopter (trajtuar me me hidroizolues kristaline llog per plasaritje < 3mm).
6. Në Kalatën Kruizer të vendosen dy Pilarë për furnizimin me ujë dhe energji elektrike (në mes të saj dhe në pjesën fundore).
7. Vendosjen e tre pikave të pikave të furnizimit me energji elektrike monofazë dhe trefazorë.
8. Vendosjen e sinjalistikës që do të lehtësojë lëvizjen e mjeteve dhe pasagjerëve.
9. Vendosjen e sinjalistikës tipi numer per cdo kalun ne menyre qe te identifikohen nga anijet gjate ankormit
10. Pozicionimi i hapsires per ndertimin e heliodromit.
11. Rrethimi i portit me kanxhella dekorative ne pjesen e veriore dhe lindore ne hyrje te portit
12. Punme para hyrjes te godines se terminalit per ngritje e trotuarit ne te njejten koute

13. Ndertimi i tetojes si ato ekzistuese

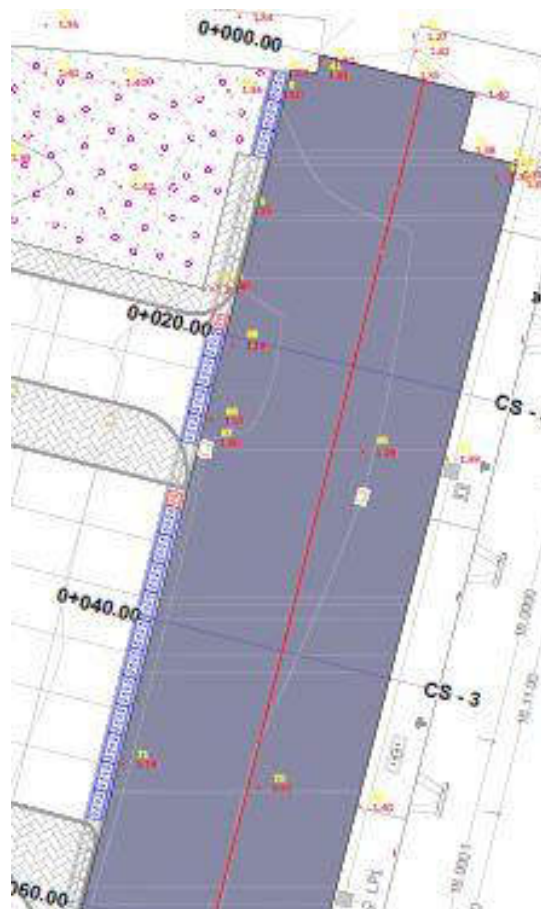
14. Furnizim dhe vendosja i 10 stolave 3 vendesh inoksi si dhe 10 tavllash duhani per ambiente te jashtme

IV. Punimet e ndertimit qe do te behen sipas kerkesave qe paraqet detyra e projektimit

Si fillim, pasi u moren ne dorezim disa dokumenta teknike te Portit Sarande , u be shqyrtimi i kerkesave II.1 deri II.8 me siper dhe , pas hartimit te relievit ne shkalle te pershtateshme , u studiuin siperfaqet ku do te behen ndrhyrjet e kerkuara nga projekti , te hedhura keto ne planin e pergjithshem



Ne kete plan eshte bere fillimisht percaktimi i pjeseve /ambjenteve te portit ku do te operoje projekti ne kontekst e rievimit topografik te kryer posacerisht per kete qellim , si dhe , nepermjet nje smbolike adekuate konturohen veprimet kryesore qe do te kryhen neper keto siperfaqe



Duke i pare kerkesat qe kane marre zgjidhje sipas renditjes qe figuron ne detyren e projektimit:

III.1 Riveshja me tapet asfaltbetoni të Kalatës Criuzer , eshte pare si detyre paresore nga projekti , nisur per nga rendesia qe ka dhe situata problematike qe figuron aktualisht ,duke u trajtuar ne projekt me plan-relievimin perkates ,profilin gjatesor dhe profilat terthore.

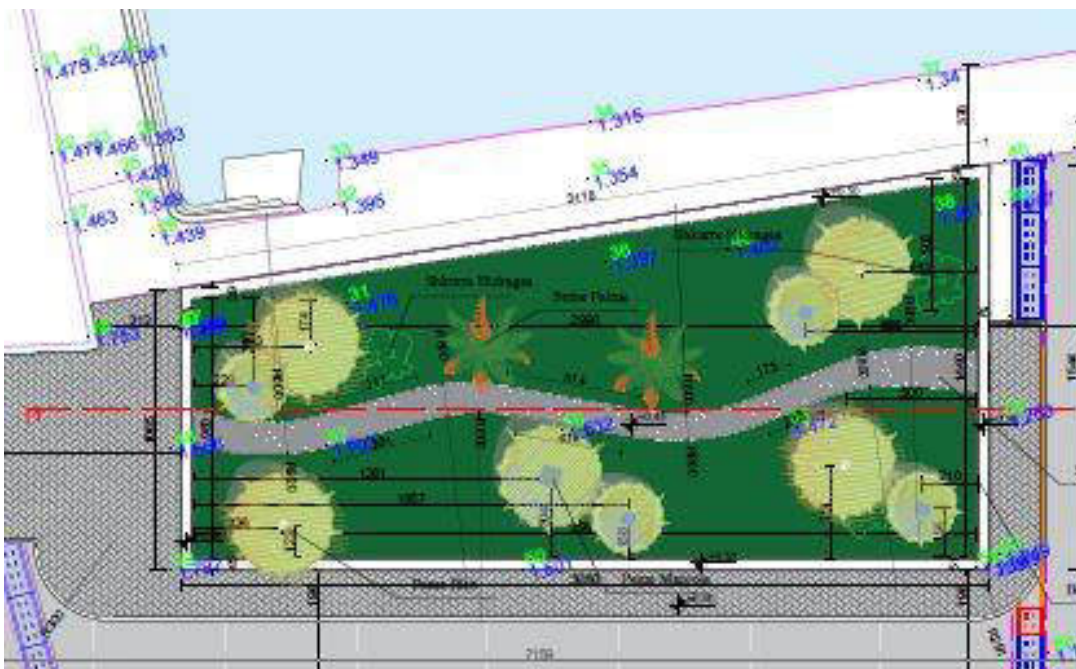
Matjet topografike jane kryer me instrument GPS dhe studim/projektimi vizatimeve te siperpermendyra eshte bere me programin autocad civil 3D

Sipas konsultes ne vend dhe ne analize te detyres se projektimit , jane konceptuar profilat terthore qe do te percaktojne riveshjen me asfalt , te cilat , pasi jane hedhur ne prfilat terthore te gjendjes ekzistuese , kane gjeneruar volumet e punes qe kerkohen per realizimin e riveshjes.

Keto volume jane hedhur ne kapitullin perkates te proventivit te objektit , duke u trajtuar me cmimet e Vendimit Nr. 629, datë 15.7.2015 “Për miratimin e manualeve teknike të çmimeve të punimeve të ndërtimit dhe të analizave teknike të tyre”.

Për zërat që nuk janë në manualin e çmimeve të miratuar sipas Vendimit Nr. 629 , eshte konkluduar mbi cimin e zerit te punes duke operuar me analizat e çmimeve te bera nga ana jone per kete qellim.

III.2 Sistemimi I lulishtes Nr.1...



Lulishtja ne fjale , sic mund te shihet ne pamjet ne fletet me perpara , aktualisht paraqitet ne nje situate mjaft te amortizuar .

Nga ana e projektit eshte parashikuar sistemimi i saj me dhe humusor dhe me mbjelljen e disa shkurreve dekorative e pemeve te cilat jane tipike per zonen , si shkurre hidragea, peme palme dhe manjola (mbetet te shihet ne se jane te pershteteshme edhe pemet ekzistuese te pakmes)

Gjirashtu eshte detajuar ndërtimi I një muri betoni anësor qe e konturon kete siperfaqe , mur i cili do te ngrihet deri në lartësinë 50cm, I veshur me pllaka guri 50x40cm te cilat formojne keshtu nje siperfaqe qe do të shërbejë për uljen e pasagjerëve gjatë kohës të pritjes.Nga projekti eshte parashikuar edhe nje

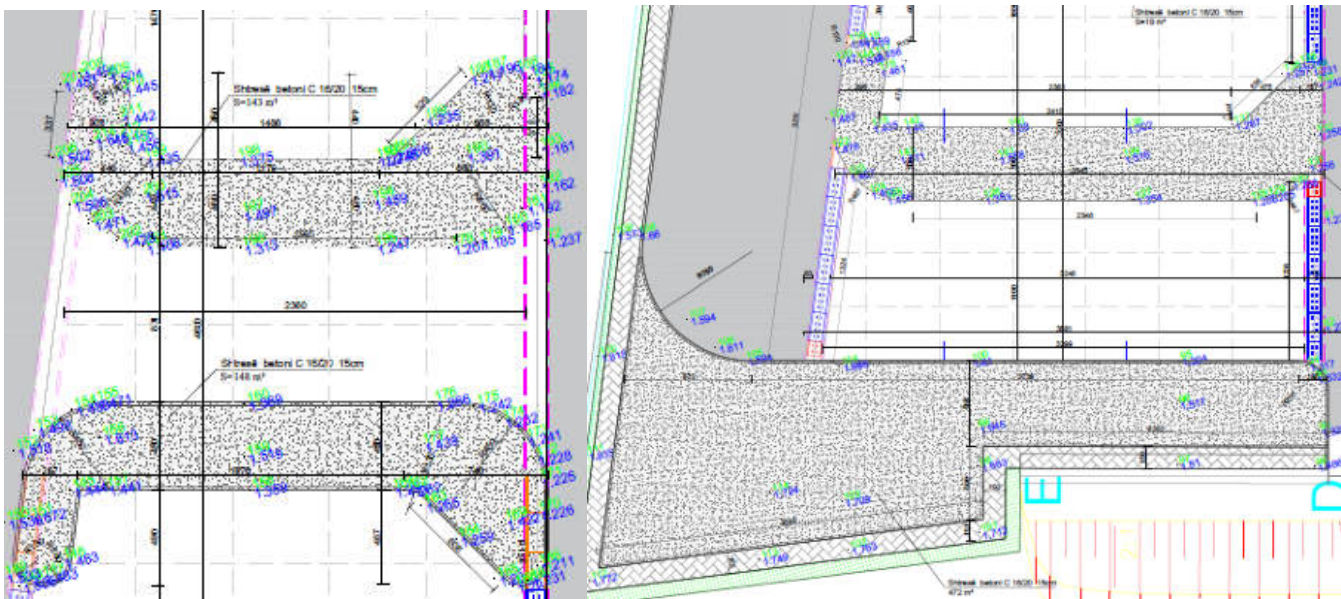
“Shteg” i cili eshte koncepruar me zall permes lulishtes , i cili ne perspektive mundet te pajiset nga te dyja anet me stola qe do te kene edhe ato funksion prites.

Ne fletet e projektit jepen edhe detajet konstruktive te armimit te murit ne fjale , si dhe tabela e hekurit qe do te perdoret per kete qellim.

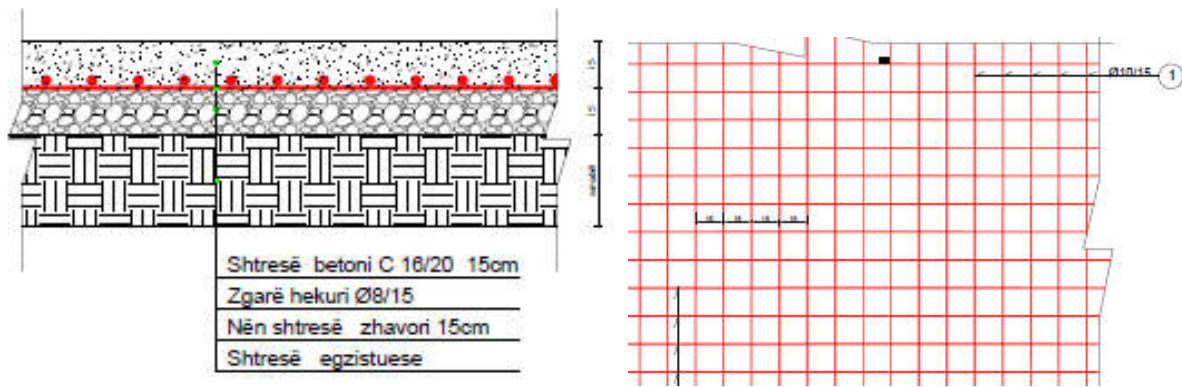
III.3 Krijimi i hapësirave të reja, duke bërë një skemë të studiuar të lëvizjes të mjeteve, duke l shtuar sipërfaqes për parkim hapësirën e tre trotuarëve në pjesën fundore.

Lidhur me kete pike , si filim ne projekt eshte percaktuar planvendosja e siperfaqeve ku do te krijohen hapesirat e parkimit ne jug te portit, ne nje shkalle te pershateshme per identifikimin e siperfaqeve qe do te “preken” ne kontekst te siperfaqes se pergjitheshme te portit.

Ne vijim detajohen pjeset e trotuareve te cilat do te prishen , si dhe shtresat qe do te vendosen me qellim krijimin e nje siperfaqeje te unifikuar ne kuote dhe materiale , me pjesen tjeter te siperfaqes , e cila edhe aktualisht perdoret per parkim.



Eshte e rëndesishme qe gjate zbatimit te respektohet edhe shenimi teknik me te cilin perfundon ky kalpitull qe , pasi te behet prishja e trotuarit dhe evadimit te materialit, para proceseve te betonimit (kryesisht vendosjes se zgares) do te behet "cukitja" e buzeve te shtreses ekzistuese te betonit deri ne daljen e shufrave te zgares ekzistuese ne nje brez prej 10-15cm , ne menyre qe te behet lidhja e zgares ekzistuese me zgaren e re. vetem pasi te jete bere ky process duhet te behet hedhja e shtreses se betonit C16-20 , ne nje afat sa me te shpejte ne menyre qe te evitohen efektet e oksidimit te betonit ekzistues.



Ne fletet ne vijim , po ne zbatim te kerkeses se shtruar nga deryra e pojektimit , eshte paraqitur edhe situata “ e re” qe do te figuroje ne terren pas realizimit te kesaj nderhyrjeje dhe pajisjes se territorrit me snjalistiken perkatese horizontale dhe vertikale , si edhe drejtimi i levizjes qe do te kene mjetet , drejtim qe ne vizatime eshte paraqitur skematikisht me vije te kuqe te nderprere.



Si pjese e ketij tipi punimesh , pra cka ka te beje me permiresimin e levizjes dhe jo vetem te mjeteve , nga projekti gjithashtu parashkohen:

- vendosja e barrierave metalike per disiplinimin e udhetareve nga nje pike ne afersi te luishtes nr 1 deri tek hyrja per ne kruizer (fleta A1-35 , ku jepet pozicionimi , dimensionimi dhe menyra e lidhjes se barrierave)
- vendosja e nje porte elektrike me skanim per administraten e portit , ne kulmin veriperendimor te trotuarit lidhes midis kalates ro-ro dhe asaj kruizer(fleta A1-31, fleta A1-31 , ku jepet pozicionimi , dimensionimi dhe pamja e deres ne fjale)

III.4 Riparimi i rrethimit të jashtëm të portit (pjesa jugore).



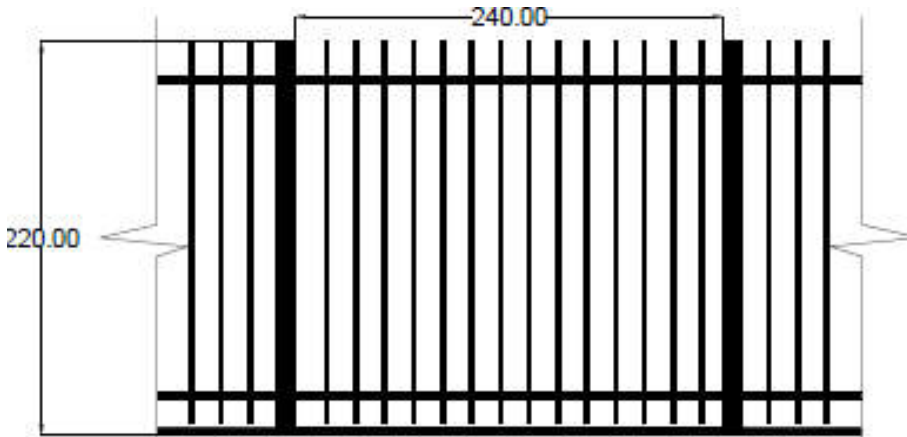
Nga verifikimi ne vend rezultoi qe edhe ky shqetesim i ngritur nga hartuesit e detyres se projektimit qendron dhe rezulton si problem qe kerkon zgjidhje , pasi rrethimi i krahur Jugor te Portit ne disa vende paraqitet i koroduar apo me ciflosje/zvetenim boje etj, dhe ne nje hapsire te vogel ne ekstremin jugor paraqitet ne nje standart jo te pershtatshem dhe mjaft i demtuar(fotoja siper djathtas)

Ne menyre qe te rruhet identiteti i rrethimit ekzistues , si edhe te jene te paparekuara ato kampata te rrethimit qe jane ne gjendje te mire , nga projekti shihet si zgjidhje per kete problem:

- i. Iyerja/meremetimi i kampatave qe paraqiten ne gjendje te mire (ku mund te perfshihet edhe ndonje meremetim , ne se eshte e nevojeshme)

- ii. ndertimi i kampatave te rreimit edhe ne ekstremin jugor sipas standartit me te cilen jane ndertuar ne pjesen jugperenimore te rreimit (e cila paraqitet ne gjendje te mire)

Per kete , jane bere matjet e duhura te dimensioneve te kampatave te kangjellave qe jane ne gjendje te mire , dhe ne fleten A1-27 , paraqiten kangjellat e reja qe do te vendosen ,si dhe pozicioni ne lidhje me kufirin e portit



III.5 Në trotuarin lidhës midis kalatës Ro-Ro dhe asaj Kruizer me sipërfaqe prej 324m² të bëhet prishja e shtresave egzistuese dhe sistemimi I tij me shtrese betoni

Kjo kerkese ka ardhur pasi , edhe ne kete pjese siperfaqeje ecila eshte e shtruar pjeserisht me pllaka betni dhe pjeserisht me beton C20/25 aktualisht ka demtime te cilat shkaktohen nga gerryerjet qe jep uji i detit , per me teper gjate diteve me dallge te theksuara , nderkohe qe nga eksperienca me hapsirat e protit ku eshte bere shtrimi me shtresen e betonit klase C35/45 qe kerkohe edhe ketu , shihet ndjeshem qe pasojat qe jep fenomeni ne fjale jane pothuaj te pandjeshme.

Ne fletet A1-29 dhe A1-30 jepen detajet e nderhyrjes , si dhe dimensionet e territorit ku do te kryehet kjo nderhyrje, bashke me shenimet teknike perkatese.

Per permbushjen e kesaj kerkese , do të bëhet fillimisht prishja e shtresave egzistuese dhe sistemimi I siperfaqes me shtrese betoni me çakell C35/45 rezistent ndaj ujit te detit dhje me pas do te behet rafshimi i siperfaqes me elikopter duke e trajtuar me me hidroizolues kristaline te llogaritur per plasaritje me te vogla se 3mm.



III.6 ,III.7 Në Kalatën Kruzer të vendosen dy Pilarë për furnizimin me ujë dhe energji elektrike (në mes të saj dhe në pjesën fundore)...Vendosja e tre pikave të pikave të furnizimit me energji elektrike monofazë dhe trefazorë.

Eshte nje pike qe trajtohet ne fletet EL1-01 dhe EL1-02, ku figurojne planimetria dhe skema elektrike e vendosjes /linstalimit te pajisjeve te mesiperme.

Ne planimetri jane parashikuar dy pilare per uje dhe energji elektrike 1 dhe 3 fazore me fuqi deri ne 22 kW. Linja e furnizimit per sejcilin prej pilareve perbehet nga linje kabllore FG7(O)R Cu=5x16mm². Linja vendoset ne tuba plastik fleksibel D=75mm, me dy shtresa.

Gjithashtu , po aty jane parashikuar tre pika te furnizimit me energji elektrike nje dhe tre fazore me fuqi deri ne 35 kW. Linja e furnizimit per sejcilin prej pikave shperndarese perbehet nga linje kabllore FG7(O)R Cu=5x25mm². Linja vendoset ne tuba plastik fleksibel D=75mm, me dy shtresa. Per lehtesi montimi dhe sherbimi ne keto linje kabllore jane parashikuar puseta BA-40x40x50cm me kapak gize si ne planimetri.

Sejcila linje ne dalje te saje nga paneli shperndares kryesor DP, mbrohet me automat magnetotermik dhe mbrojtjes diferencial 30 mA. Te dhenat e ketyre paisjeve jepen ne skemen elektrike perkatese.

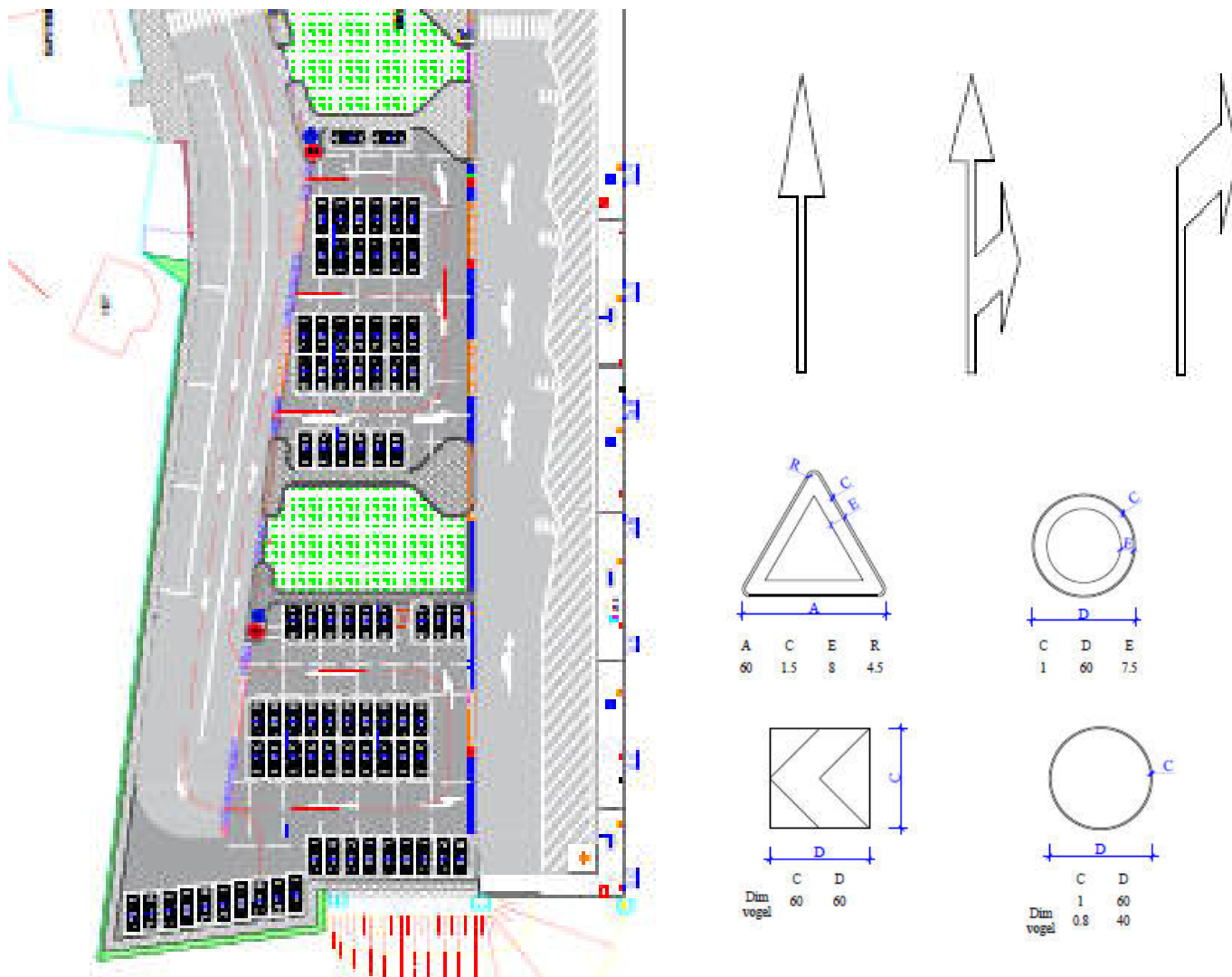


III.8 Vendosja e sinjalistikës që do të lehtësojë lëvizjen e mjeteve dhe pasaqjerëve.

Paralelisht me dhenjen zgjidhje te problemeve qe shtron detyra e projektimit ,ne ato pika ku kle ceshtje ka vendper t'u bere, eshte menduar edhe si impakt fundor i investimit , ne aspektin e lekteskimit/disiplinimit te levizjes se mjeteve dhe udhetareve.

Keshtu , pasi eshte studiuar drejtimi i levizjes dhe eshte hedhur ne palnime trite perkatese , jane dhene ne projekt planimetrite e sinjalistikës ne kapitullin e krijimit te hapsirave te reja te parkimit ne pjesen e trotuareve jugore , si edhe ne kapitullin e riveshjes se Kalates Kruizer.

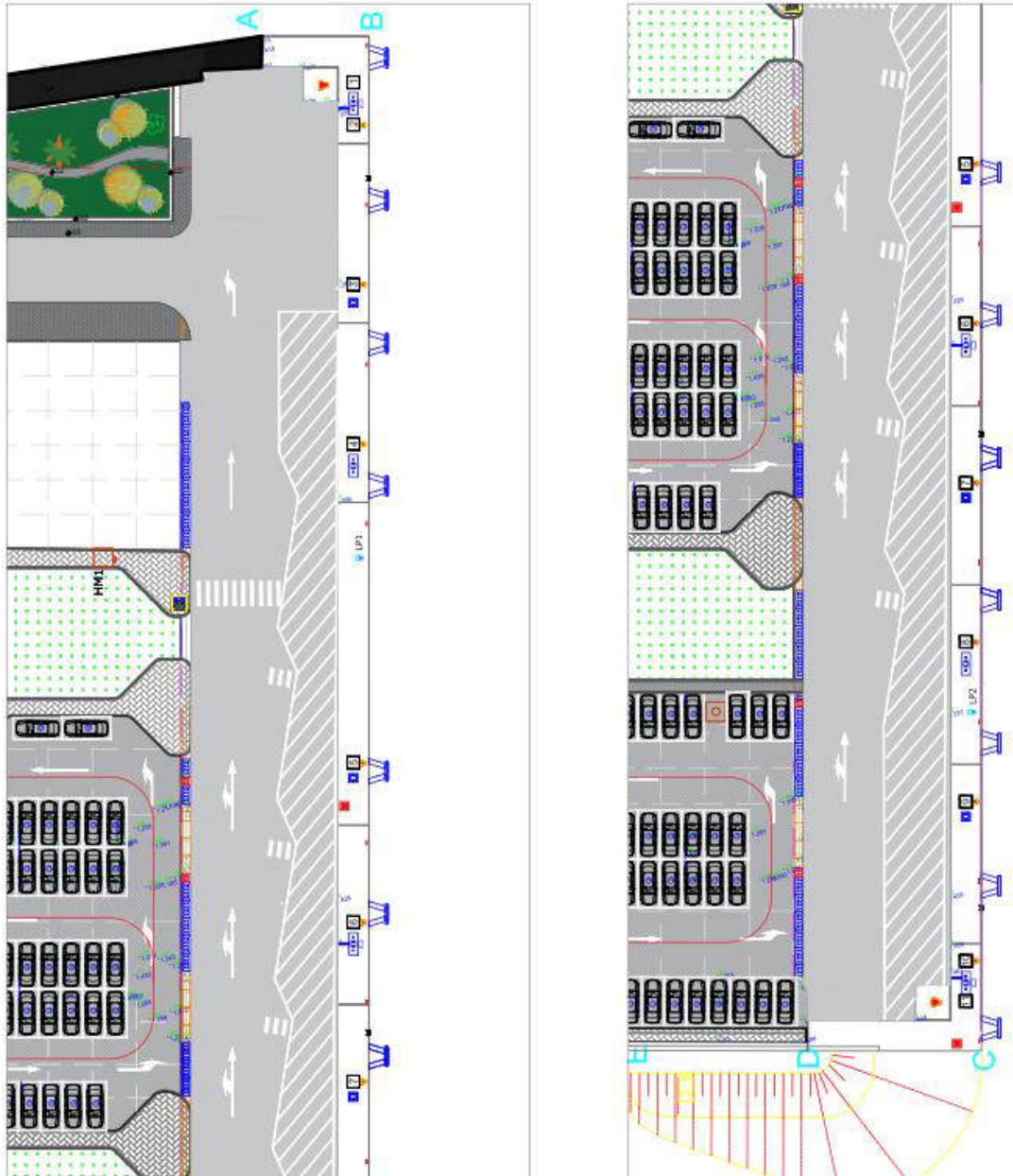
Pervec sa me siper , eshte dhene dhe nje planimetri e pergjitheshme e sinjalistikës ne prot , si dhe ne nje flete te vecante , jane paraqitur tabelat e sinjalistikës vertikale dhe vozatimet e asaj horiontale , duke u paraqitur ne shkalle dhe me dimensione.



III.9 Vendorsjen e sinjalistikës tipi numer per cdo kalun ne menyre qe te identifkohen nga anijet qjate ankormit

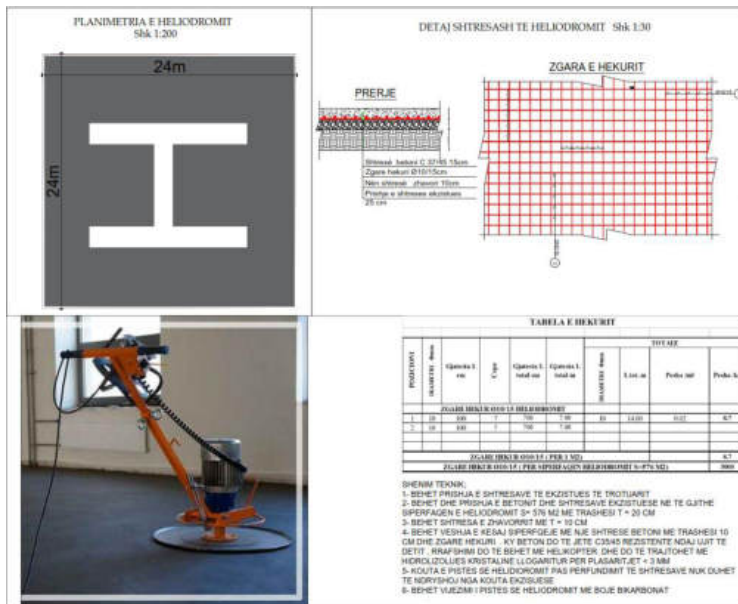
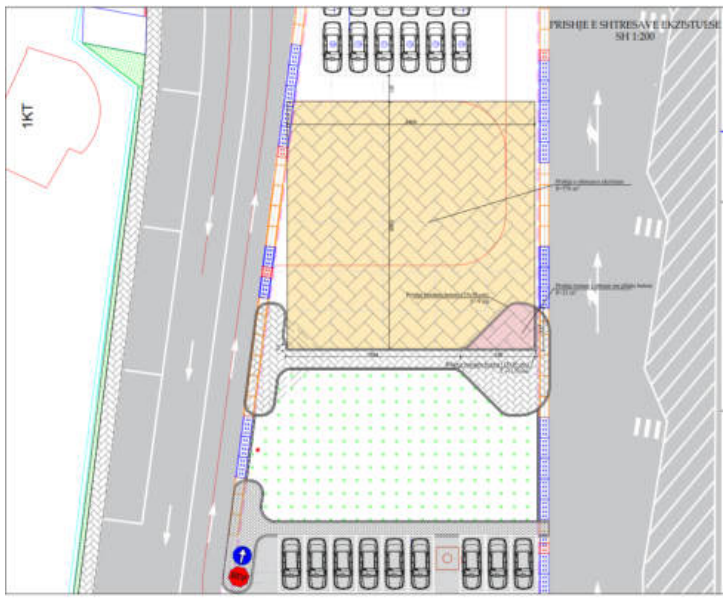
Kjo kerkese ka ardhur si pasoj e lehtesimit te komunikimit gjate ankormit te anijeve ne kalaten Cruizer . Per realizuar kete kerkese te autoritetit kontraktor eshte menduar qe per cdo kalun ne kalaten Kruizer te vendoset nje numer si sinjalistike horizontale. Kjo ben te mundur identifikimin e kaluneve sipas numrave dhe lehtesimin e procesit te ankorimit te anijeve. Kjo kerkese paraqitet faqen A.1 - 15

SINJALISTIKA E KALATES KRUIZER Shk 1:500



III.10 Pozicionimi i hapsires per ndertimin e heliodromit.

Duke pare fluksin e larte te turisteve eshte kerkuar nga autoritetet e portit te shihet mundesia e gjetjes se nje hapsire qe mund te ndertohej nje heliodrom ne menyre qe helikopterrat te mund te ulen ne port . Per te realizuar kete kerkese na eshte deshte qe nje pjese te hapsirave te parkimit te perftuar nga prishja e trotuareve ta shfrytezojme per hapsire e heliodromit. Eshte perzgjedhur hapsira me e mire mire e mundshme qe te jete sa me lehte ulja dhe ngritja e helikopterreve. Pozicionimi i heliodromit dhe detaje e tij jane pasqyruar ne A.1-39 ,A.1-40 dhe A.1-41.



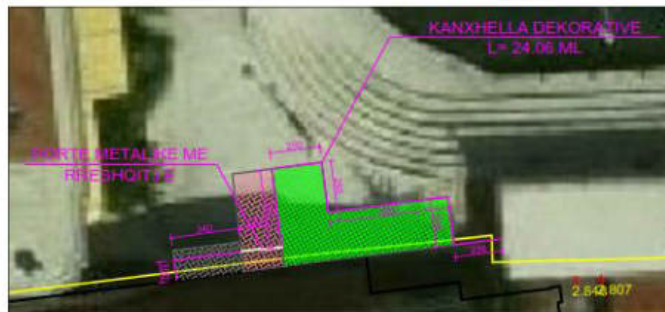
III.11 Rrethimi i portit me kanxhella dekorative ne pjesen e veriore dhe lindore ne hyrje te portit

Per kufiziimin territorit te portit me pjesen e qytetit ne anen veriore dhe lindore te protit eshte kerkuar te behet nje rrethime me kanxhella dekorative. Eshte menduar te behet nje rrethim me kanxhella dekorative sic na eshte kerkuar . Keto kanxhella do kene nje lyrje elktrostatike me kod boje RAL 7018. Kjo kerkese pasqyrohet ne faqen A.1-35.

PLANVENDOSJA E KANXHELLAVE DEKORATIVE Shk 1:500

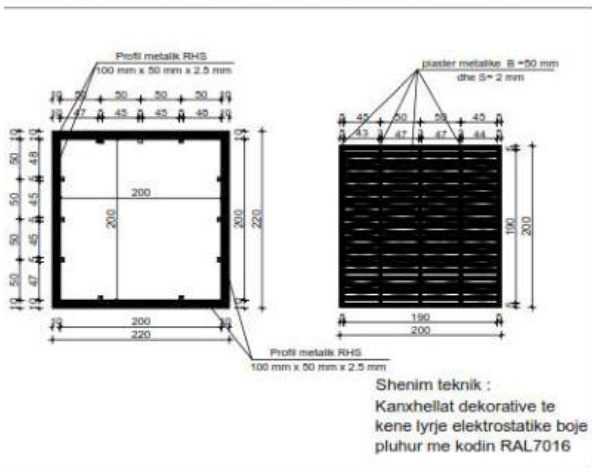


PLANIMETRI E KANXHELLAVE DEKORATIVE Shk 1:200



PLANIMETRI E KANXHELLAVE DEKORATIVE Shk 1:200

DETAJE E KANXHELLAVE DEKORATIVE Shk 1:50

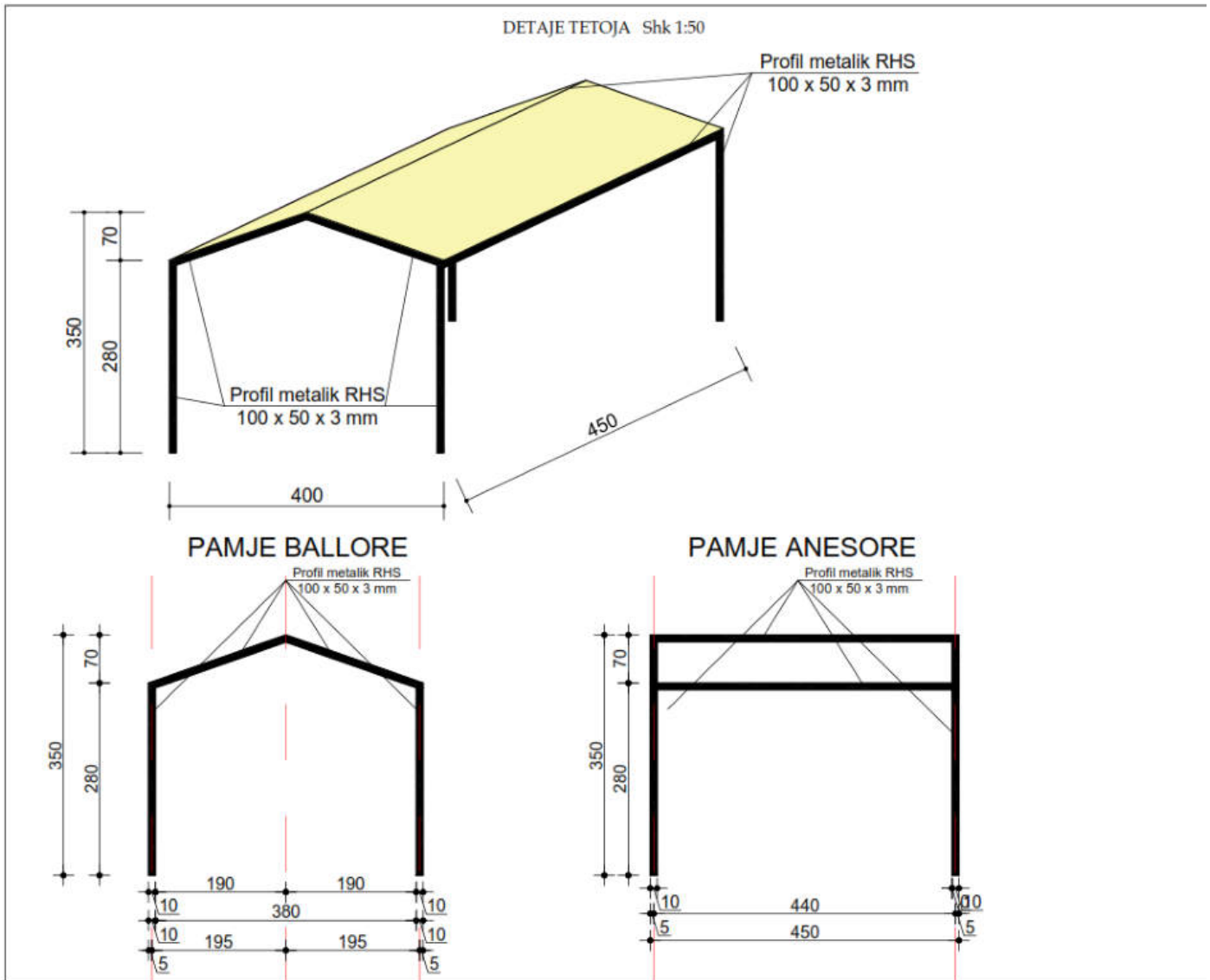


KANXHELLA DEKORATIVE



III.13 Ndertimi i tetojes si ato ekzistuese

Gjithashtu eshte kerkuar te ndertohet nje teto e re sic jane tetojet e tjera. Nga ne eshte bere e mundur matja elemente dhe dimensionet e tetos ekzistuese. Ne faqen A.1-42 jane pasqyruar dimesionet e profileve perberese te tetos.



III.14 Furnizim dhe vendosja i 10 stolave 3 vendesh inoksi si dhe 10 tavllash duhani per ambiente te jashtme

Nga ana e autoritetit eshte kerkuar te ndertohet te behet furnizimi dhe vendosja e 10 stolave 3 vendesh si dhe 10 tavllash duhani duhani per ambiente te jashtme. Detajet e stolave dhe tavllave jane pasqyruar A.1-43.

STOLA INOKSI 3 VENDESH



Ne kete projekt jane marre ne konsiderate dhe furnizim dhe vendosja I 10 stolave te inoksit 3 vendesh ne ambiente e Portit te Sarandes ku paraqitet e nevojshme .

Ne kete projekt jane marre ne konsiderate dhe furnizim dhe vendosja I 10 tavella duhani inoksi per ambientet e jashtme. Tavallat kane dimensione: h =60 cm dhe diameter Ø=26 cm materiali inoks

TAVLLA DUHANI INOKSI PER AMINETET E JASHTME



V. Mbi punimet elektrike qe do te realizohen

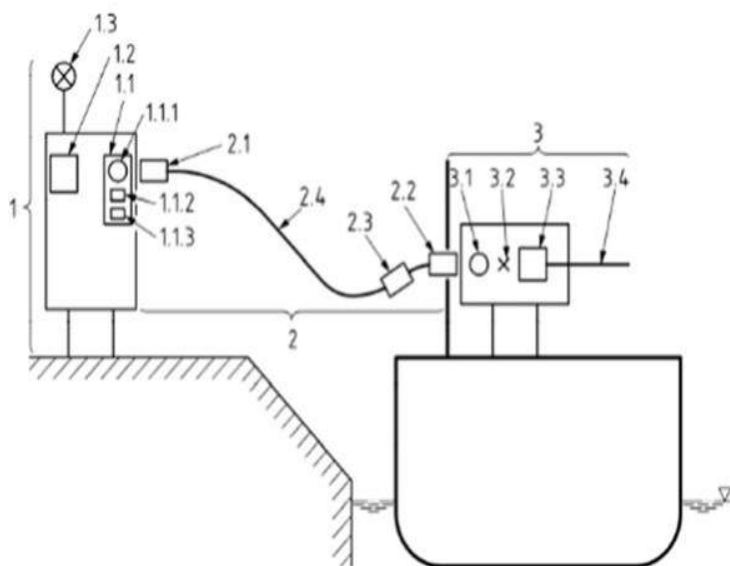
Kerkesa per furnizimin me uje dhe energji elektrike te anijeve ne portet detare, po trajtohet me perparesi ne investimet me te fundit per ndertimin e porteve te reja dhe rinovimin e atyre egzistuese. Duke siguruar mundesine e furnizimit me uje dhe energji elektrike te anijeve te ankoruara ne portet detare ka disa perfitime:

- Eleminohet perdorimi I gjeneratoreve te energjise elektrike te instaluar ne anije.
- Eleminohet ndotja akustike nga puna e gjeneratorit per anijen e ankoruar dhe te gjithe ambjentin ne afersi te ankorimit.
- Eleminohen vibrimet ne anijen e ankoruar nga puna e gjeneratorit ne anije.
- Ndikon ne uljen e ndotjes ambjentale ne pergjithesi dhe emetimin e gazeve.
- Kostoja e energjise elektrike dhe e ujit e marre nga sistemet e dedikuara ne porte eshte me e lire se kostoja e ketyre elementeve te prodhuara ne bordin e anijes.

Per furnizimin me energji te mjeteve te lundrimit ne Portin Detar Sarande do te perdoren sisteme te furnizimit me energji elektrike ne perputhje me kerkesat e standardeve:

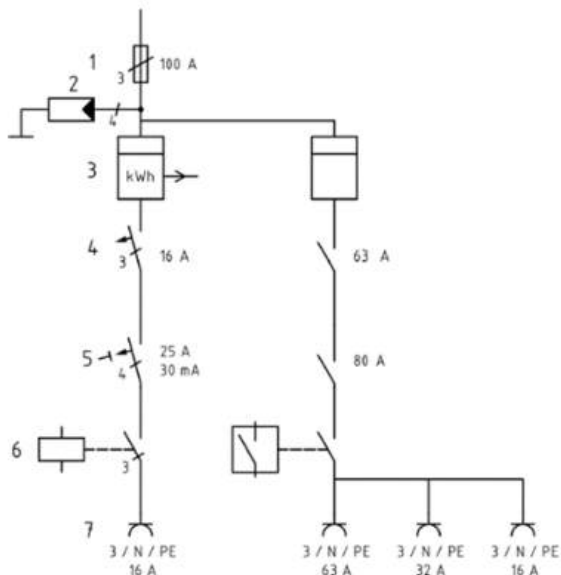
- BS EN 15869 Anijet e lundrimit te brendeshem- Lidhja elektrike me paisjet ne porte, sistemi 3 fazor 400V, deri ne 63 A, 50 Hz Pjesa 1: Kerkesa te pergjithshme
- BS EN 15869 Anijet e lundrimit te brendeshem- Lidhja elektrike me paisjet ne porte, sistemi 3 fazor 400V , deri ne 63 A, 50 Hz Pjesa 2: Paisjet ne port, kerkesa te sigurise.
- BS EN 15869 Anijet e lundrimit te brendeshem- Lidhja elektrike me paisjet ne porte, sistemi 3 fazor 400V , deri ne 63 A, 50 Hz Pjesa 3: Paisjet ne bordin e anijes, kerkesa shtese.

Sistemi I furnizimit duhet te jete ne perputhje me kerkesat e standardit EN 15869-1:



- 1 Stacioni kryesor i furnizimit me energji elektrike
 - 1.1 njesi lidhese
 - 1.1.1 prizë daljeje
 - 1.1.2 njehsor trefazor
 - 1.1.3 mjet aktivizimi
 - 1.2 Instruksionet e punes
 - 1.3 ndricim
2. komplet I kabllit
 - 2.1 spine
 - 2.2 bashkuesi i prizës (opsionale, në vend të kabllit fiks)
 - 2.3 pajisje për lehtësimin e tendosjes
 - 2.4 kablllo lidhëse
3. njësi ushqyese
 - 3.1 spina e pajisjes (opsionale, në vend të kabllit fiks)
 - 3.2 çelësi me të gjithë polet
 - 3.3 transformatori izolues
 - 3.4 kablllo e lidhur përgjithmonë për panelin e kontrollit (opsionale, nëse njësia e furnizimit nuk është e integruar në panelin e kontrollit)

Skema elektrike e impiantit elektrik te furnizimit te anijeve me energji elektrike nga porti, duhet te jete ne perputhje me kerkesat e standardit EN 15869 Anijet e lundrimet te brendeshem- Lidhja elektrike me paisjet ne porte, sistemi 3 fazor 400V , deri ne 63 A, 50 Hz Pjesa 2: Paisjet ne port, kerkesa te sigurise.



Diagrami bllok i një stacioni të furnizimit me energji elektrike me dy njësi lidhëse

- 1 Celës (fital)
- 2 mbrojtës nga mbitensioni (nëse është e nevojshme)
- 3 matës trefazor (sipas EN 15869-1)
- 4 ndërprerës
- 5 ndërprerës me rrymë të mbetur
- 6 mjet aktivizimi me kontaktor aktivizues
- 7 prizë (sipas EN 15869-1)

Paisja e duhet te kete te pakten deklaraten e perputhjes me kerkesat e standardit EN 15869-2 dhe logon e kompanise prodhuese.

E rëndesishme eshte te theksohet se ne keto sisteme furnizimi, kerkohet perputhja e tyre me kerkesat e standardeve per te gjithë elemente qe perfshihen ne kete sistem furnizimi.

Ne kete sistem perfshihet:

- Pika e furnizimit ne port
- Kabllot elektrike nga pika e furnizimit deri ne objektin lundruer. Kerkese e vecante per keto kablllo eshte te jene te standartit IP67.
- Impianti elektrik I objektit lundruer

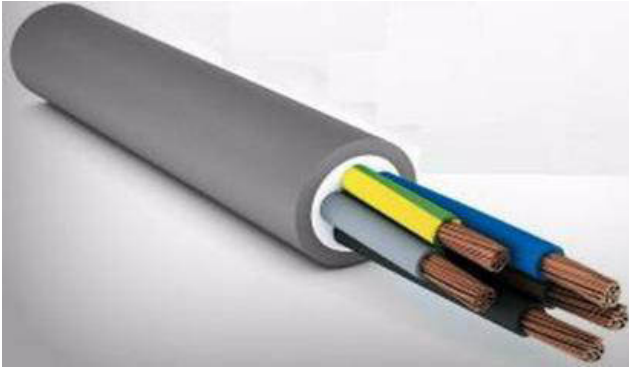
Nga detyra e projektimit eshte kerkuar furnizimi me energji elektrike I dy kollonave (Pilare) qe do te jene per furnizim te anijeve te ankoruara ne port, me uje dhe energji elektrike.

Per fuqine elektrike keta pilare jane menduar te jene deri 22 kW, me mundesi furnizimi me sistem monofaze (1x220V) ose tre fazor (3x400V). Keto kollona furnizohen me energji nga paneli I elektrik kryesor(DP) ne Portin Detar. Ne skemat elektrike dhe planimetrite jane dhene parametrat elektrike per paisjet e perdorura.

Po ne kete detyre projektimi eshte kerkuar instalimi I tre pikave te furnizimit me energji elektrike 1 ose tre fazore. Keto tre pika te furnizimit me energji elektrike, furnizohen nga paneli elektrik kryesor (DP) ne Portin Detar. Per fuqine elektrike te ketyre pikave te furnizimit me energjie elektriek, jane menduar te jene me fuqi deri 35 kW, me mundesi furnizimi me sistem monofaze (1x220V) ose tre fazor (3x400V). Ne skemat elektrike dhe planimetrite jane dhene parametrat elektrike per paisjet e perdorura.

Ne hartimin e projektit elektrik te furnizimit me energji elektrike te elementeve te parashikuar, kerkohet qe materialet e perdorura te plotesojen keto kerkesa teknike:

Kabllo



Kabllo duhet të plotësojnë këto karakteristika të përgjithshme teknike:

1. Të jenë kabël multipolarë me përcjellës bakri, fleksibël.
2. Izolacioni i përcjellësave të jetë përzirje gome etilpropilenik në temperaturë të lartë 90° C e cilësisë së lartë G7, rezistent ndaj zjarrit dhe me emetim të reduktuar të gazrave.
3. Materiali mbushës të jetë jothithës i lagështirës, rezistent ndaj zjarrit dhe me emetim të reduktuar të gazrave.
4. Shtresa e jashtme e izolacionit të jetë përzirje termoplastike PVC e kualitetit R, rezistent ndaj zjarrit dhe me emetim të reduktuar të gazrave.

5. Karakteristikat teknike:

-Tensioni nominal	0,6 / 1 KV
-Temperatura e punës	90 °C
-Temperatura maksimale e magazinimit	40 °C
-Sforcimet maksimale për seksion 1mm	50 N/mm ²
-Rezja minimale e përthyerjes së kablilit	4 fishi i diametrit të jashtëm

6. Kodifikimi i ngryrave të përcjellesit duhet të jetë:

- për kablo 3 polare KAFE – BLU – V/J
- për kablo 5 polare KAFE – ZI – GRI – BLU – V/J

7. Fusha e përdorimit:

Kabël për transmetim energjie, për montim në ambiente të jashtme të lagura, për vendosje në mure dhe struktura metalike, si dhe për shtrim në tokë.

8. Të jenë të markuara me markat e cilësisë të miratuara nga IMQ, dhe me kodifikim FG7OR ose version alternativ.

9. Të shoqërohet me fletë katalogu të fabrikës përkatëse prodhuese, dhe mundësisht edhe me kampionaturë.

Tubat plastikë

Tubi fleksibël me diametër 63 – 90 mm duhet të plotësojnë këto kushte:

Sigla	FU 15
Normativa	CEI EN 50086-1
Marka e cilësisë	IMQ në çdo 3 m
Materiali	Polietilen



Tubat me 2 shtresa të densiteteve të ndryshme.

Fusha e përdorimit: për impiante nëntokësore të rrjetave elektrike e telekomunikacionit.

Vendosja : nën tokë.

Limitoret magnetotermik+diferencial (Salvavita)

Keto duhet të jenë të përshtatshme për ambiente rezidenciale dhe industriale. Ndeshmeria prej 30 mA siguron mbrojtjen e njerëzve ndaj kontaktit indirekt me rrymen elektrike, ealizon mbrojtjen e qarqeve elektrike ndaj difekteve me token, mbron nga mbingarkesat dhe lidhjet e shkurtera elektrike duke realizuar kycjen magnetotermike .

Me keto funksione kjo salvavite siguron mbrojtjen e njerëzve nga kontaktet indirekte dhe mbrojtjet plotësuese kundër kontaktit direkt me rrymen elektrike.

Karakteristikat:

Rryma nominale 6- 63 A

Tensioni I punës 230/400V

Fuqia kyçese sipas CEI EN 61009: 4500A

Kurba e veprimit – Karakteristika C – mekanizmat kyçes veprojnë në 5-10 In

Klasa e veprimit –klasa AC – siguron stakimin për difekte për rrymen alternative sinusoidale diferenciale

E mbrojtur nga stakimet e parakohshme që vijnë nga mbitensionet kalimtare (rrufe, kolpo në rrjet, etj)

Niveli I imunitetit : 250 A e kështu se ballit të vales periodike me balle të shpejte 8/20µs

Qendrueshmeria elektrike (kycje - kycje) ≤ 20 A : 20 000 cikle

≥ 25 A : 10 000 cikle

Kontakti I neutrit mbyllet para fazeve dhe hapet para fazeve.

Foletë e morseterive për kablllo deri 25mm²

Produktet e certifikuar duhet të kenë shenjen e cilësisë

Kapak gize 40x40cm, për puseta BA



Kapaket e pusetave B125 jane prodhuar per te mbajtur force te larte dhe njekohesisht te kene peshe te vogel. Jane prodhuar nga gize e forte dhe e qendrueshme.

Specifikimet teknike:

Materiali : Gize

Klasi : B125-max 12,5ton

Permasat 40x40cm

Puseta Betoni

Jane te pershtateshme per ambjente rezidenciale, industriale, porte dhe Aeroporte. Jane te pershtatshme per instalime hidraulike, elektrik dhe inspektime te ndryshme. Jane rezistente ndaj ndryshimeve te temperaturave, lageshtise, kimikateve kriperave dhe acideve.

Specifikimet teknike:

Permasat: 40x40 cm

Materiali : Beton

Lartesia : 42 cm



Novatech studio sh.p.k.

Ing.Emil Nova

(drejtues ligjor)