

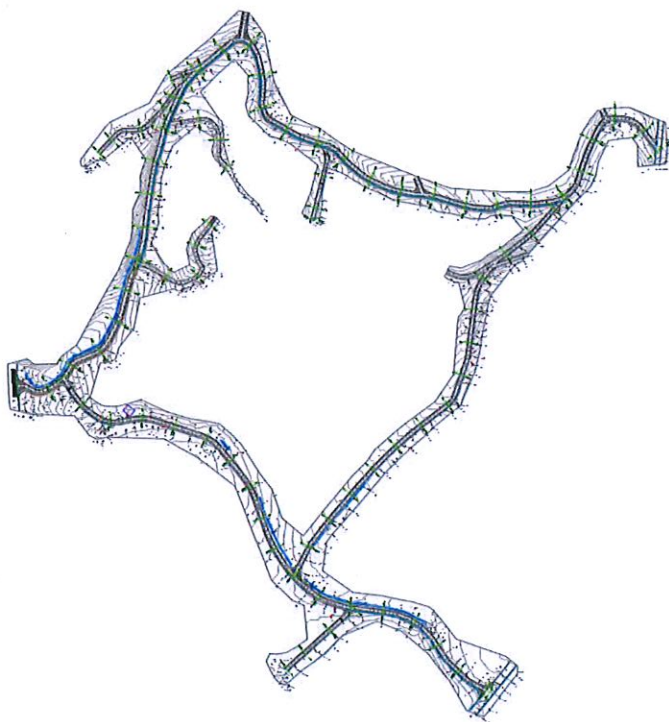


REPUBLIKA E SHQIPERISE

BASHKIA GRAMSH

RAPORT TEKNIK

PROJEKT ZBATIM



STUDIM-PROJEKTIM *“Rehabilitimi i rrugeve te fshatit Drize”*





Kapitulli i parë

Pershkrim i pergjthshem

Zhvillimi i vendit është i shoqeruar me ndryshime te medha ekonomiko - shoqerore, te cilat shprehen ne rradhe te pare me kerkesat ne rritje te transportit si ate nderkombetar ashtu dhe ate te brendshem. Tipar i transportit aktual eshte fleksibiliteti, individualiteti dhe kryerja e tij nga subjekte shteterore dhe private, tipike per nje ekonomi tregu te hapur e konkurrese, te cilat dalin ne dukje ne nje shkalle me te larte ne transportin rrugor, qe natyrshem ka prioritetin ne infrastrukturen e vendit.

Vendi dhe relievi

Republika e Shqipërisë ndodhet në Europën Juglindore në brigjet perëndimore të gadishullit të Ballkanit. Ajo shtrihet ndërmjet gjerësive veriore 39038' dhe 42039' dhe gjatësive lindore 19016' e 21040'. Largësia më e madhe ndërmjet pikës më veriore dhe asaj më jugore është 335 km dhe ndërmjet pikës më lindore dhe asaj më perëndimore 150 km.

Shqipëria e ka sipërfaqen 28.748 kilometra katrorë dhe kufizohet: nga jugu, me Greqinë; nga lindja, me FYR e Maqedonisë; nga veriu dhe veriperëndimi, me Serbinë dhe Malin e Zi; nga veriu e verilindja, me Kosovën. Nga perëndimi laget prej detit Adriatik dhe nga jugperëndimi, prej atij Jon. Gjatësia e përgjithshme e kufirit të Shqipërisë është 1.094 km. Kufijtë tokësorë, detarë, liqenorë dhe lumore janë përkatësisht: 657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë: 273 km i përkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit.

Karakteristikat Klimatike

Temperatura e ajrit - Persa i perket luhatjes brenda vitit te temperatures se ajrit duhet thene se kemi te bejme me nje regjim tipik ku temperatura minimale vrojtohet ne muajin Janar, 6.9°C, ndersa temperatura maksimale vrojtohet ne muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C. Ne zonen tone, rendesi paraqesin gjithashtu edhe numri i diteve me temperature nen - 10°C, qe quhen dite te akullta. Ne zonen ne te cilen shtrihet objekti ne studim, temperaturat nen -10°C jane teper te rralla. Dite te ftohta ndodhin gjate periudhes se ftohte te vitit (Nentor-Mars) ku me te shquarit jane muajt Dhjetor dhe Janar, ndersa ditet me temperature nen -5°C jane shume te rralla dhe vetem nje dite eshte ne muajin Janar. Persa i perket temperaturave te ajrit duhet thene se zona ne studim karakterizohet nga nje klime e bute mesdhetare.

Rreshjet atmosferike - Faktoret qe ndikojne ne karakteristikat e reshjeve atmosferike jane ne pozicionin gjeografik, afersia me detin dhe orografia.

Era - Shpejtesia e eres ne territorin e zones ne studim ashtu si ne te gjithe vendin tone, eshte ne vartesi te periudhes se vitit. Vlerat me te medha te tyre vrojtohen ne stinen e dimrit kur veprimtaria ciklonare eshte e theksuar. Ne kete stine shpejtesite mesatare luhaten rreth 1.6 m/s



Stuhite - Stuhite që për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinët e vitit,

shpesh shoqërohen me breshër. Me shumë dite me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri më i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamez. Tirana gjatë vitit ka 8 ditë me breshër. Si rregull, zgjatja e breshërit është 3 deri 5 minuta. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët. Stuhite në zonën në studim mund të ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tonë. Në thellesi të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) stuhite pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimes me atë rajon.

Siguria rrugore

Aksidentet rrugore janë problemi i dytë më i rëndë i shëndetit në Shqipëri dhe situata po përkeqësohet për shkak të rritjes së shpejtë të trafikut. Përlogaritjet që edhe nëse investohen shuma të mëdha parash në ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve, ky investim, edhe në rastin më të mirë, do të kontribuojë në zvogelimin e numrit të aksidenteve rrugore të rënda për shkak të rritjes së shpejtësisë duke qenë se rrugët janë përmirësuar, kombinuar kjo me një numër të madh drejtuesish automjesh relativisht pa eksperiencë. Zyrtarisht, llogariten që jo të gjitha aksidentet me pasojë vdekjen raportohen, e megjithatë pranohet se numri i këtyre aksidenteve është nga më të lartat ndërmjet vendeve Europiane. Çështja e sigurisë rrugore dhe nevojja për mirëmbajtjen e duhur të rrugëve është një prioritet domethënës veçanërisht nën dritën e statistikave zyrtare, të cilat tregojnë se nivelet e trafikut rrugor po rriten me mbi 10 % në vit.

Transporti

Trafiku rrugor kontribuon në ndotjen e ajrit nëpërmjet: numrit të lartë të automjeteve në njësinë e kohës; vjetërsinë dhe gjendjen teknike të automjeteve si rezultat i të cilave nuk plotësohen normat e shkarkimit në ajër të tyre; cilësisë së lëndës djegëse; përdorimit të automjeteve me motor pa konvertor analitik; mungesave në sistemin e menaxhimit të trafikut; gjendjes së rrugëve veçanërisht në zonat me urbanizim të vonë dhe atyre ndërmjet blloqeve të banimit (si rezultat i amortizimit); mungesën e parkimeve që bëhet shkak për kohën e shtuar të qarkullimit që rezulton me shtimin e emetimeve të PM10 dhe NO2.

Ndër faktorët e kontribues në ndotjen e ajrit janë:

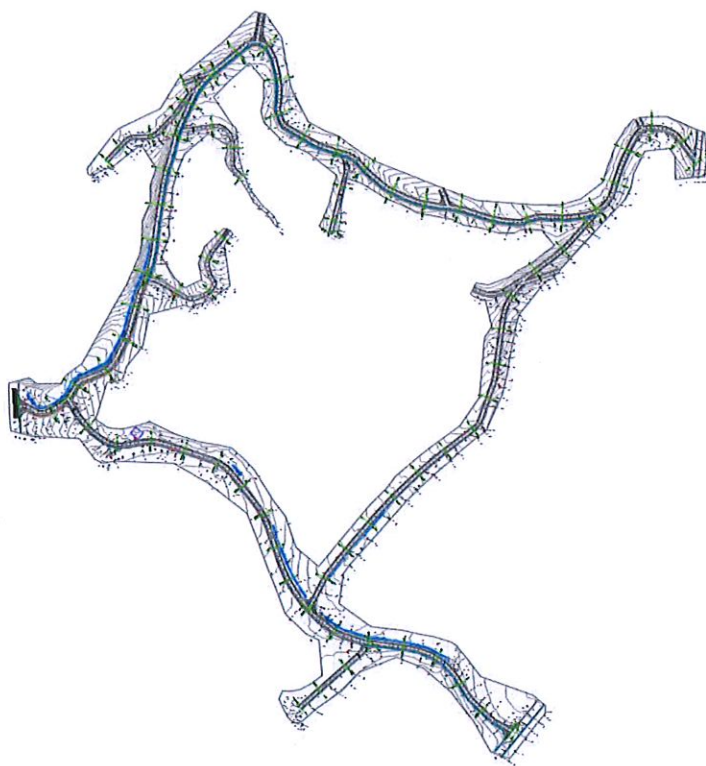
- **Ndotja industriale** dhe menaxhimi i mbetjeve të ngurta (urbane dhe inerte), kryesisht për shkak të mangësive në infrastrukturën e nevojshme, si dhe faktorët natyrorë.



- *Pamjaftueshmëria e sipërfaqeve të gjelbërta* ka ndikimin e saj në ndotjen e cilësisë së ajrit sidomos në përqëndrimin e pluhurit.

1. Gjëndja ekzistuese dhe të dhëna të përgjithshme

Zona e propozuar për investim ndodhet në Njësinë Administrative Gramsh, Fshati Drize. Infrastruktura rrugore në këtë zone rezulton që nuk ka shtresa asfaltike, nuk ekziston ndricimi publik dhe nuk ka rrjete inxhinierike.



PLANVENDOSJE E ZONES NE STUDIM

Rruga ka mungese totale te infrastuktures rrugore dhe ka nevoje emregjente per nderhyrje, Ne te gjithë gjatesine e aksit rrugor mungon infrastruktura rrugore, rrjeti i ujrave te shiut, ndricimi, sinjalistika etj. Propozohet nderhyrje ne infrastrukture per sistemim sa me te mire te zones. Ne te gjitha nderhyrjet qe kemi propozuar ne projekt do perpiqemi qe mos te kemi prishje te objekteve qe jane ne afersi te rruges.



Gjatesia e segmenteve rrugore eshte **2063.66 ml**.

ZGJIDHJA TEKNIKE OBJEKTI:

Pershkrimi i kategorise se rrugeve .

Duke iu referuar Standardeve te projektimit te rrugeve,: “Manuali Shqiptar i Projektimit te Rrugeve - MShPRr”, ku nje modul MShPRr – 2, perfshin “Projektimin Gjeometrik te Rrugeve”. Ne tabelat me poshte jane dhene treguesit kryesore te kalsifikimit te rrugeve ne studim dhe tabelat

me parametrat kryesore te gjeresis, simbolit dhe emertimeve te tjera te rrugeve ne Republiken e Shqiperise.

Rruga eshte rruge e kategorise E dhe fluksi i levizjes se mjeteve eshte <1000 mjete/24 ore. Shpejtesia minimale e levizjes se mjeteve ne rruge urbane lagje eshte 40km/h, kurse shpejtesia maksimale eshte 60km/h per kategorine F.

Sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve (RrTPRr-2), rruga ne studim eshte e kategorise E e modifikuar.

Perberja e Karexhates sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve

Përbërja e karrexhatës



LLOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE			Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankinës në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankinës në të djathtë (m)	Gjerësia e korsise së emergjencës (m)
1	2	3		8	9	10	11	12
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.60	0.70	2.50 *****	3.00
			Rrugë shërbimi	3.50 **	-	0.50	1.25	-
		URBANE	Rrugë parësore	3.75	1.80	0.70	2.50 *****	3.00
			Rrugë shërbimi	3.00* **	-	0.50	0.50	-
NDËRURBANE PARESTORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.50 ***	0.50	1.75	-
			Rrugë shërbimi	3.50 **	2.00 ****	0.50	1.25	-
NDËRURBANE DYTËSORE	C	NDËRURBANE	C1	3.75	-	-	1.50	-
			C2	3.50	-	-	1.25	-
			C3	3.5	-	-	1.00	-
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	3.25*	1.80	0.50	1.00	-
			Rrugë shërbimi	2.75 **	-	0.50	0.50	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00* **	-	-	0.50	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	3.50	-	-	1.00	-
			F2	3.25	-	-	1.00	-
		URBANE		2.75 **	-	-	0.50	-

Perberja e Karezhatës sipas Rregullit Teknik për Projektimin e Rrugëve (RrTPRr-2)

Shënim:

Në rast të një rrugë me një korsi dhe me një drejtim levizjeje, gjerësia e përgjithshme e korsisë plus bankinën e shtruar nuk duhet të jetë më pak se 5.50 m, duke zmadhuar korsinë në një maksimum prej 3.50 m dhe kompensimi i diferencës bëhet në bankinën e shtruar djathtas



LLOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE		Gjerësia minimale e kufirit të brendshëm (m)	Gjerësia minimale e kufirit anësor (m)	NIVELI I SHËRBIMIT	Shtrirja e shërbimit për kors
1	2	3		13	14	15	16
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	4.0(a)	6.1(b)	B (2 ose me shume kors)	1100
			Rrugë shërbimi	-	-	C (1 kors) C (2 ose me shume kors)	650 (d) 1350
		URBANE	Rrugë parësore	3.2(a)	5.3(b)	C (2 ose me shume kors)	1550
			Rrugë shërbimi	-	-	D (1 kors) D (2 ose me shume kors)	1150 (d) 1650
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.5(a)	5.3(b)	B (2 ose me shume kors)	1000
			Rrugë shërbimi	-	-	C (1 kors) C (2 ose me shume kors)	650 (d) 1200
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	-	-	C (1 kors)	600 (e)
			C2	-	-	C (1 kors)	600 (e)
			C3	-	-	-	<400
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	2.8(a)	3.30(b)	KAPACITETI (c)	950
			Rrugë shërbimi	-	-	KAPACITETI (c)	800
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		0.5(sinjal ethorizontale.)		KAPACITETI(c)	800
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	-	-	C (1 kors)	450 (e)
			F2	-	-	C (1 kors)	450 (e)
		URBANE		-	-	KAPACITETI(c)	800

Perberja e Karrexhates



Llojet sipas kodit	Shtirirja territoriale			Limiti i shpejtësisë	Numri i korsive për secilin drejtim	Ndarjet e shpejtësisë	
1	2	3		4	5	6	7
AUTORRUGE	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	90	140
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
		URBANE	Rrugë parësore	130	2 ose me shume	80	140
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	40	60
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	110	2 ose me shume	70	120
			Rrugë shërbimi	90	1 ose me shume	40	100
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
			C3	60	1	40	70
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	70	2 ose me shume	50	80
			Rrugë shërbimi	50	1 ose me shume	25	60
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		50	1 ose me shume	40	60
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANE		50	1 ose me shume	25	60

Tabela e Shpejtësive Ilogaritese te levizjes

Duke ju referuar standarteve te projektimit dhe per te bere nje vleresim lidhur me klasifikimin e rrugeve u jemi referuar te dhenave te “Kushteve Tenike te Projektimit Gjeometrik te Rrugeve Automobilistike” ne fuqi, eshte bere klasifikimi sipas Kat. E e modifikuar, nga te cilat rezultojne parametrat kryesore te gjerësisë, te shtresave, bankinave, shpejtësite e projektimit ne funksion te terrenit si dhe rrezetmin te kthesave e pjerresite maksimale ne rruge.

Sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve (RrTPRr-2), rruga ne studim do te jete e kategorise E

Rrezet minimale: 51 m ($V_{proj}=30$ km/ore)

Objekti i studimit duhet pare ne prespektive edhe ne lidhje me projekte ne ngjashme ne kete zone te qytetit.

Per sa me sipër keshillojme qe si shpejtësi te lejuar te levizjes te kemi 40km/ore.



STUDIM-PROJEKTIM “Rehabilitimi i rrugeve te fshatit Drize” u krye:

➤ Ne perputhje me Standartin Shqiptar te projektimit te rrugeve dhe te standarteve te tjera te miratuara nga institucionet shqiptare.

Per sa me siper do te trajtohen akset si me poshte:

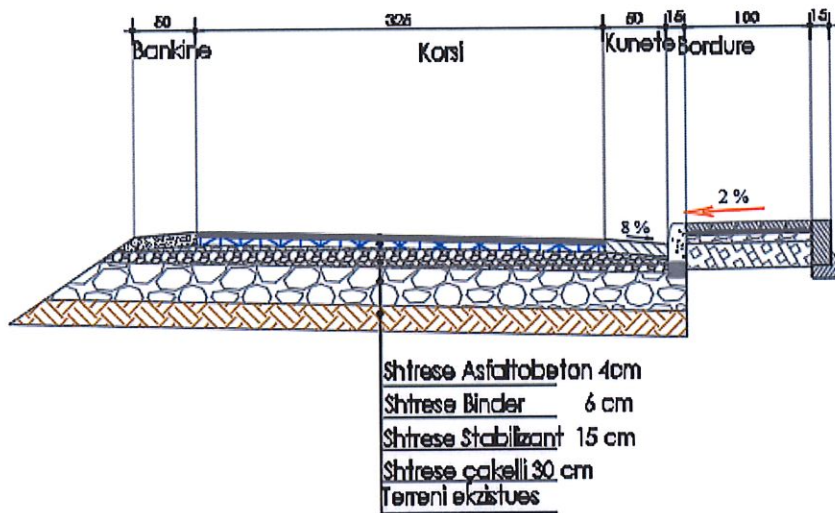
Seksioni Tip Aksi nr 1

Kurora e rruges

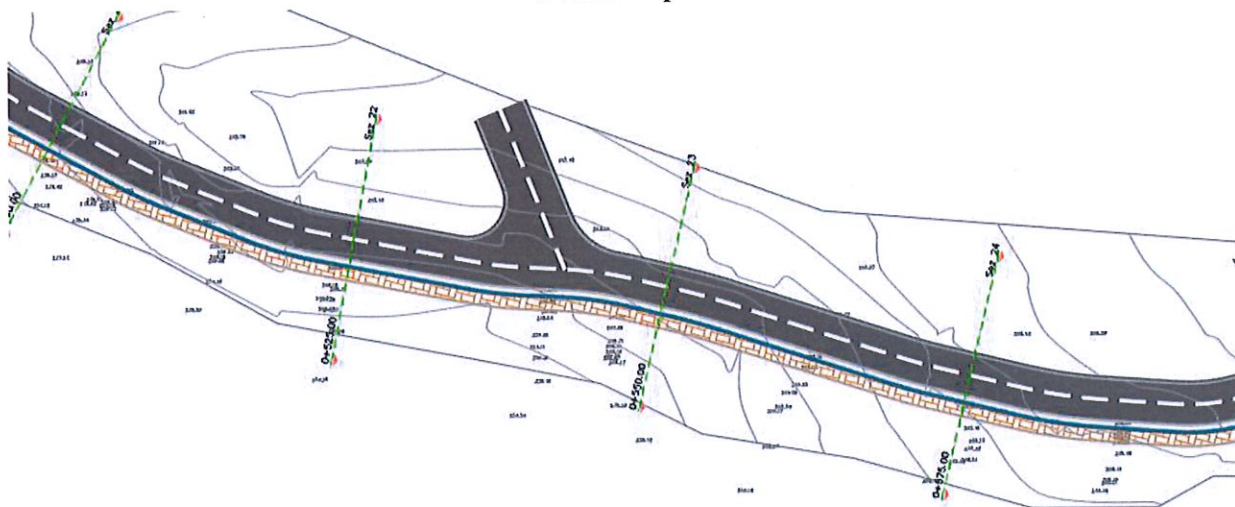
- a. 1 x 3.25m (korsi kalimi) + 1x0.5 (kunete) + 1 x 0.15m (bordure) + 1+0.5 (bankine) 1x1m (trotuar)
- b. Gjeresia e asfaltuar 3.25 m me asfaltobeton.
- c. Gjeresia e kurores se rruges 5.2m

Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakell



Seksion tip i Aksit nr 1



Pamje nga planimetria e Aksit nr 1

Seksioni Tip Aksi nr 2

Kurora e rruges

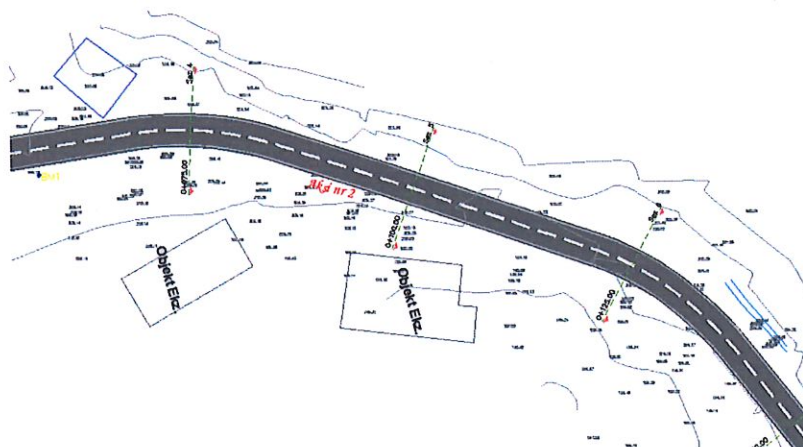
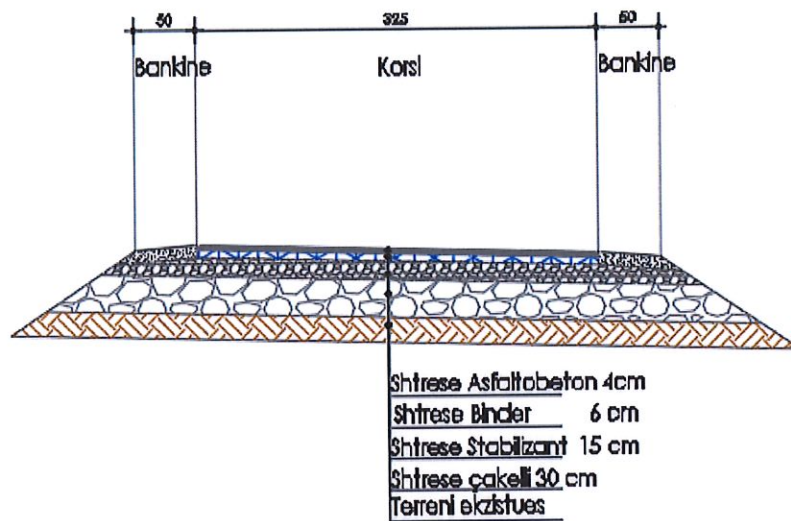
- 1 x 3.25m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (Bankine)
- Gjeresia e asfaltuar 3.25 m me asfaltobeton.



- Gjerësia e kurores se rruges 4.24

Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakell





Pamje nga planimetria e Aksit nr 2

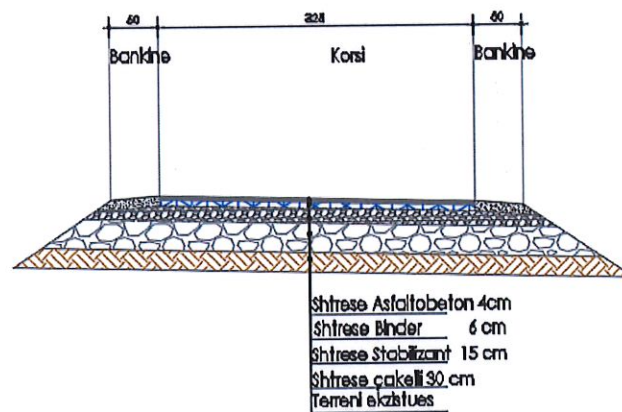
Seksioni Tip Aksi nr 3

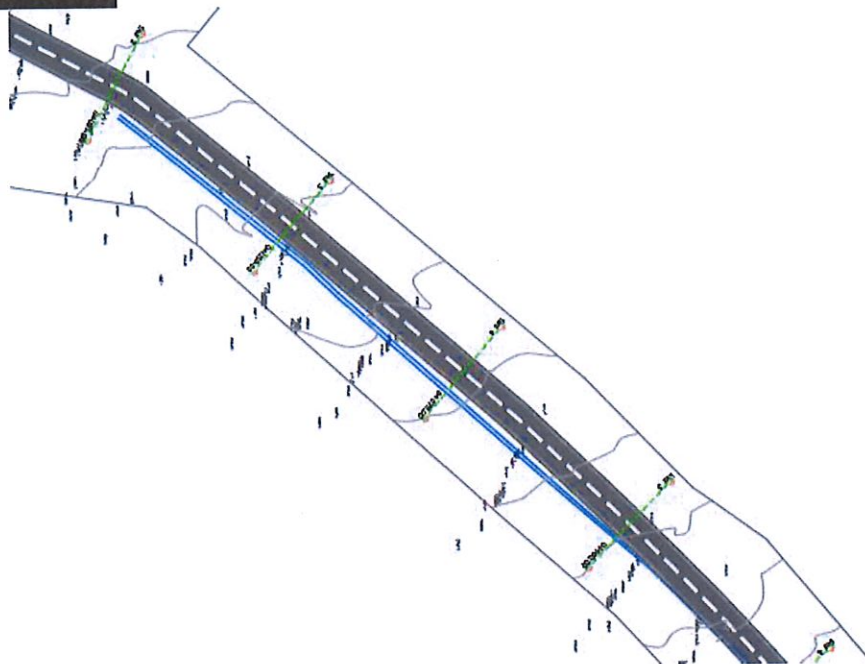
Kurora e rruges

- 1 x 3.25m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 3.25 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 4.25

Paketa e shtresave është:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakelli





Pamje nga planimetria e Aksit nr 3

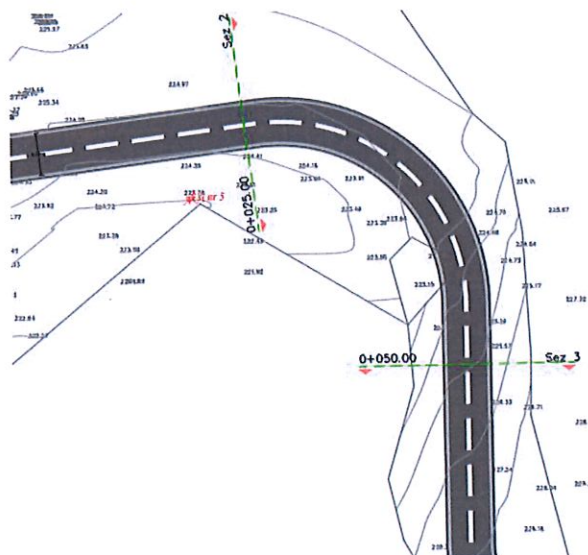
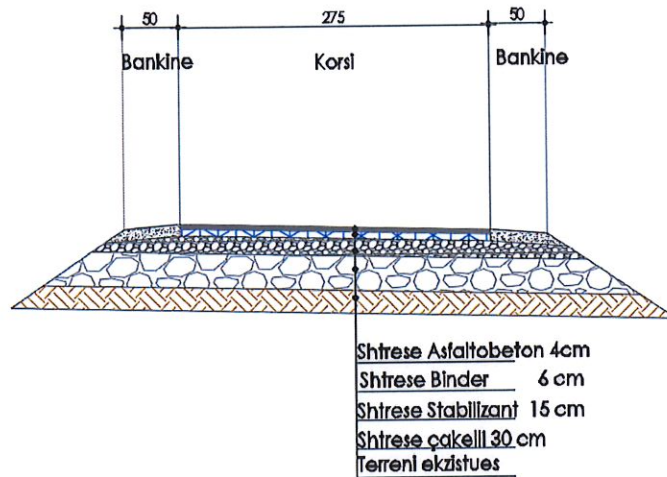
Seksioni Tip Aksi nr 5

Kurora e rruges

- 1 x 2.75m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 2.75 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 3.75

Paketa e shtresave është:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakell



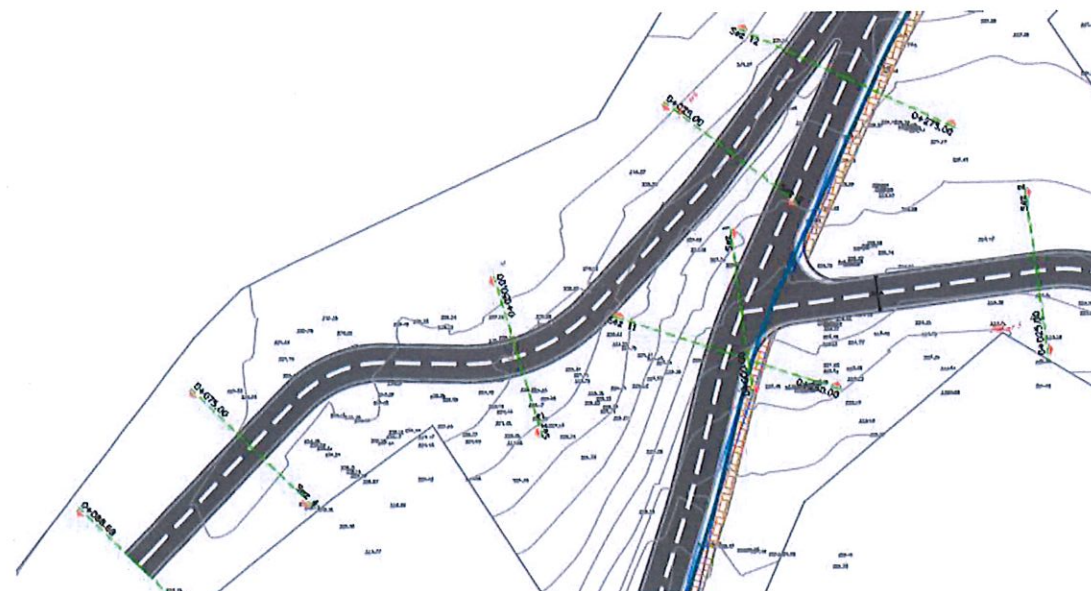
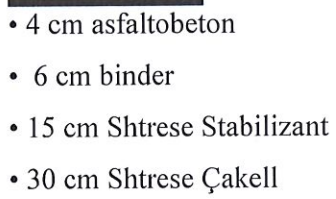
Pamje nga planimetria e Aksit nr 5

Seksioni Tip Aksi nr 6

Kurora e rruges

- 1 x 2.75m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 2.75 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 3.75

Paketa e shtresave eshte:



Pamje nga planimetria e Aksit nr 6



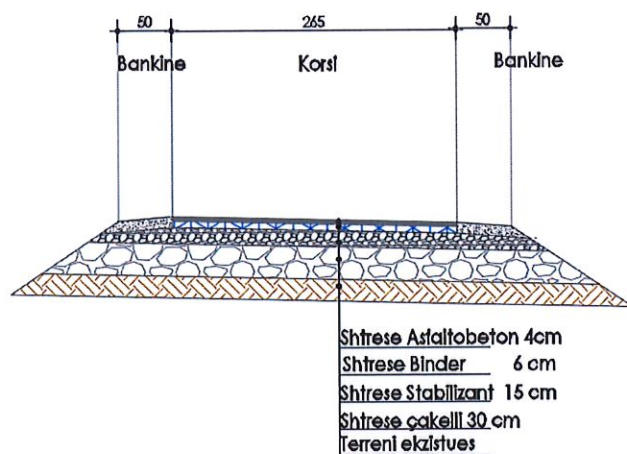
Seksioni Tip Aksi nr 7

Kurora e rruges

- 1 x 2.65m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 2.65 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 3.65

Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakelli



Pamje nga planimetria e Aksit nr 7



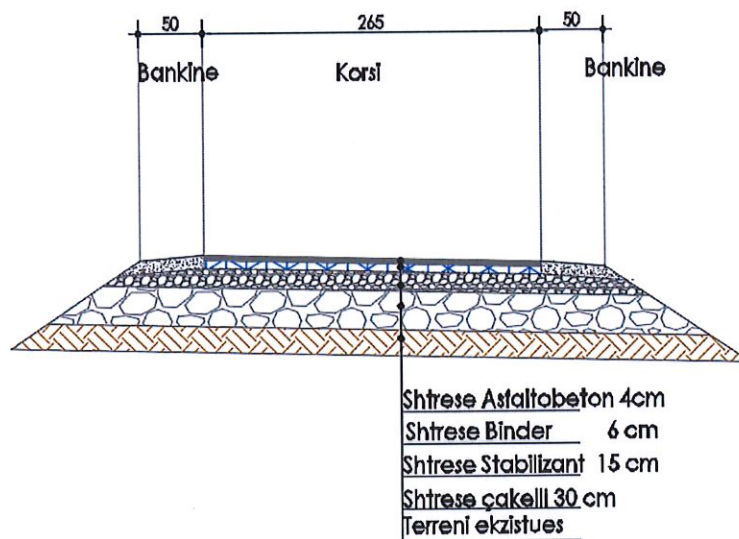
Seksioni Tip Aksi nr 8

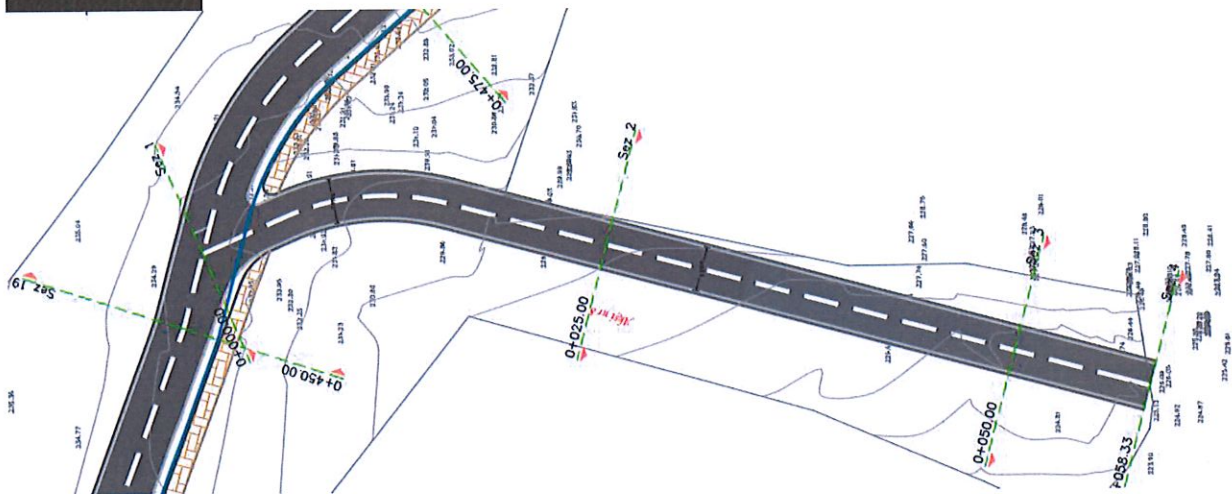
Kurora e rruges

- 1 x 2.65m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 2.65 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 6.35

Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakell





Pamje nga planimetria e Aksit nr 8

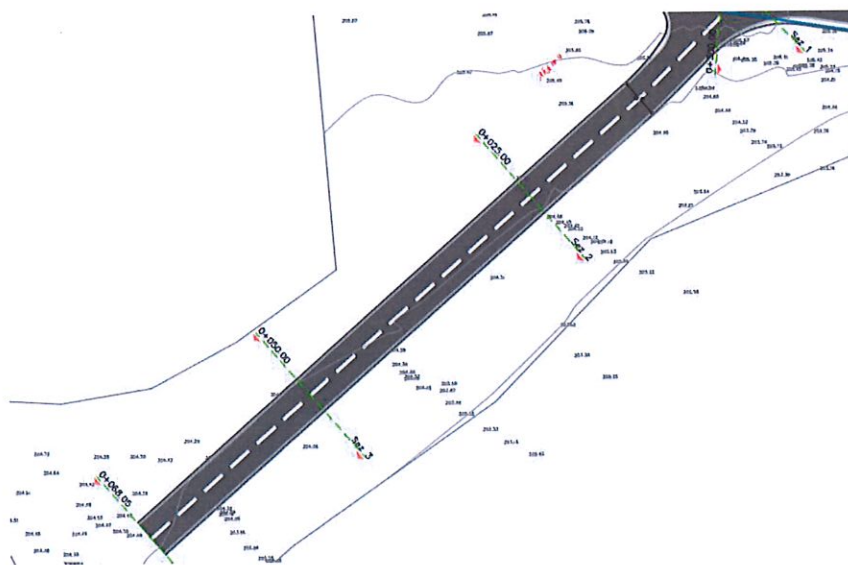
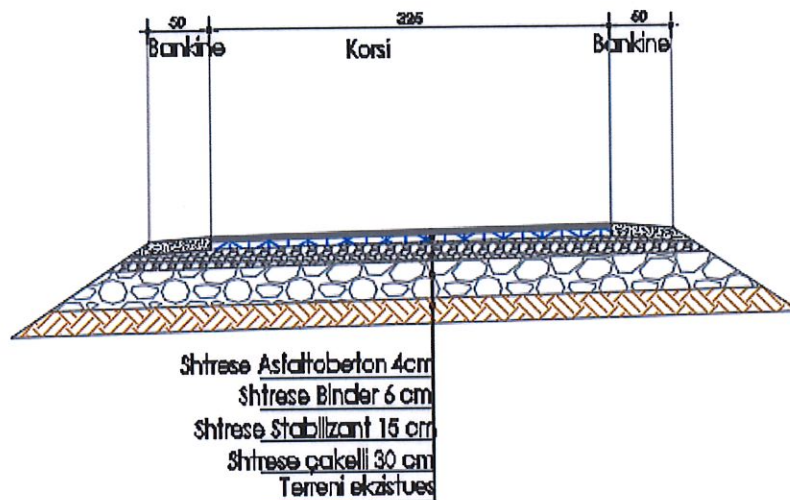
Seksioni Tip Aksi nr 9

Kurora e rruges

- 1 x 3.25m (korsi kalimi) + 2 x 0.5m (bankine)
- Gjerësia e asfaltuar 3.25 m me asfaltobeton.
- Gjerësia e kurores se rruges 4.25m

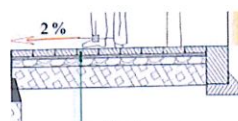
Paketa e shtresave është:

- 4 cm asfaltobeton
- 6 cm binder
- 15 cm Shtrese Stabilizant
- 30 cm Shtrese Çakell



Pamje nga planimetria e Aksit nr 9

Trotuaret jane projektuar aty ku eshte e pare e nevojshme (pergjate gjithe aksit nr 1) dhe gjeresia e rruges na e ka lejuar propozimin e nje trotuari te ri. Trotuari do te kete nje gjeresi 1m dhe do te shtrohet me pllake trotuari, me nenshtrese betoni (6 cm), rere 3 cm, zhavor (7 cm), cakell 20 si ne detajin e paraqitur me poshte:



Pllaka trotuari 6cm

Rere 3cm

Zhavorr 7 cm

Cakell 20 cm

Trotuaret jane parashikuar sipas vendit, aty ky hapësirat e lejojnë një gjë të tillë.

Shtresat rrugore dhe të trotuarëve do te trajtohen të tilla që të sigurojnë garanci, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektivës. Shtrimi i trotuarëve do të bëhet me pllaka vetështrënguese dhe me bordura të parafabrikuara. Në pjesët e ndërprerjes së trotuarëve do të parashikohet ndërtimi i panduseve të kalimit në nivel rrugë – trotuar për personat me aftësi të kufizuar.

Materialet qe do te perdoren , jane sipas kushteve teknike te Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve.

Gjatë hartimit të projektit ne si studio projektimi konsultohemi vazhdimisht me Bashkinë Gramsh, si përpara fillimit të punës, ashtu si edhe gjatë të gjitha fazave të projektimit dhe zbatimit të tij, kjo si për garantimin e saktësisë së bazës së të dhënave, ashtu edhe për reflektimin e ndryshimeve të pritshme nga plan/studimet e përmendura më sipër.

Përveç saktësisë së të dhënave si më sipër, ne si studio projektimi, përpara fillimit të projektimit, paraprakisht:

1. Kemi kryer relievin (azhornimin) e rrugës; japim planin e piketimit (me pikat e forta etj);

Per te gjitha rruget e siperpermendura eshte kerkuar informacion per rrjetin ekzistues te rrjeteve inxhinjerike si, kanalizimet e ujrave te bardha, por nuk ka informacion te detajuar.

Kanalizimet e ujërave të zeza dhe ujërave të shiut

Do të ndërtohet kolektor i ujërave të zeza.

Kolektori do të ndërtohet sipas akseve te rrugës. Pusetat do te vendosen ne nje distance prej 50 m larg njera tjetres. Tubacioni I KUZ eshte projektuar me tuba me diamer te ndryshme Ø 200, 315. Ndersa per ujrut e shiur jane propozuar ndertim te kunetave me beton te derdhur ne vend.

Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha eshte projektuar të ndërtohet komplet i ri ne aksin nr 1. Eshte projektuar qe pusetat e ujrave te shiut te vendosen cdo 25 m dhe tubacioni do te jete me diameter Dn Ø 315 mm (shih projektin KUZ KUSH)

Të nisur nga sa më sipër gjatë hartimit të projekt-zbatimit eshte marre në konsideratë:



Perspektiva 20 vjeçare e rritjes së popullsisë..
Drejtimi i zhvillimit urbanistik të zonës.

Per largimin e ujrave të bardha dhe të zeza do të aplikohet sistemi mix.

Sasitë e ujit, që derdhen në sistemin e kanalizimeve. Për sasitë e ujërave të zeza, që derdhen në sistemin e kanalizimeve do të përdoren të dhënat si më poshtë:

$Q_{\text{mes dit.}} = 194 \text{ l/ditë/banorë}$

$Q_{\text{max orë}} = 437 \text{ l/ditë/banorë}$

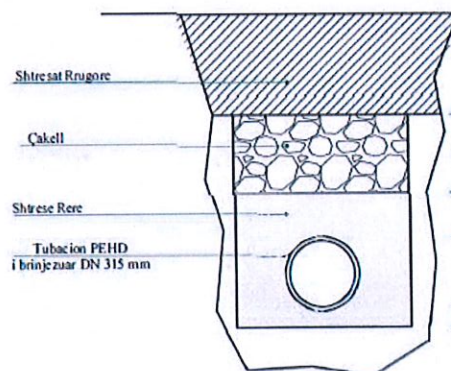
Për sasitë e ujrave të shiut janë përdorur të dhënat e Institutit Hidrometeorologjik dhe mënyra e llogaritjes është paraqitur nga projektuesi në mënyrë të argumentuar.

Siguria llogaritëse, Siguria llogaritëse e ujërave të shiut është llogaritur 25 % për kolektorët kryesorë dhe 40 % për kolektorët sekondarë.

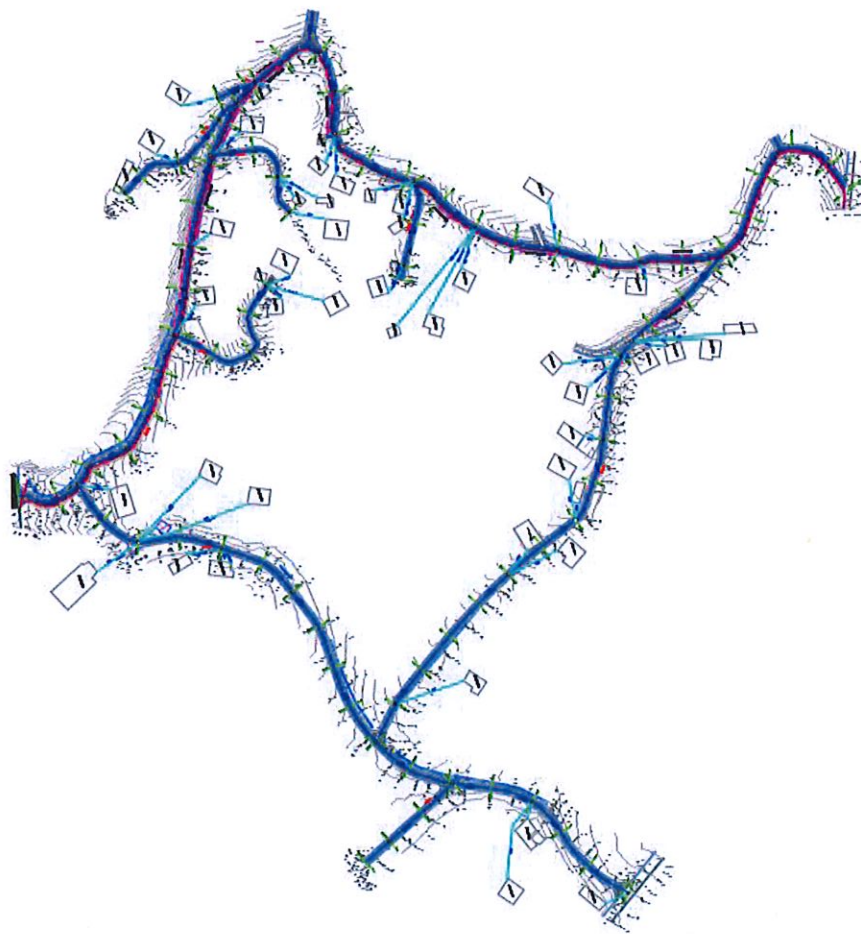
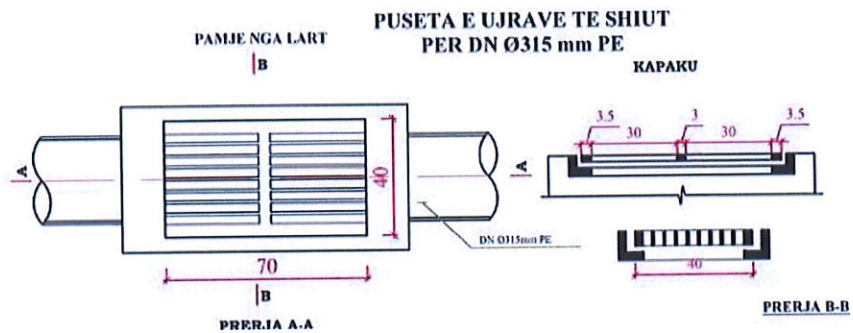
Vlera e llogaritjes së shiut është marrë për periudhë përsëritje 1 herë në vit dhe kohëzgjatje prej 15 minutash. Intensiteti për Gramshin është 150-170 litra/sek/ha, e cila del me llogaritje.

Materiali kryesor ndërtimor, për kanalizimin do të jetë përdorimi i tubave HDPE të llogaritura për të përballuar ngarkesat ose tubacione betoni me gota, pusetat dhe nënobjektet e tjera do të jenë me material betoni të armuar. Pusetat do të jenë të pajisura me shkallë metalike.

Për rrjetin e kanalizimeve të ujërave të shiut do të përdoren *puseta betoni me zgarë me kapak me material kompoz*



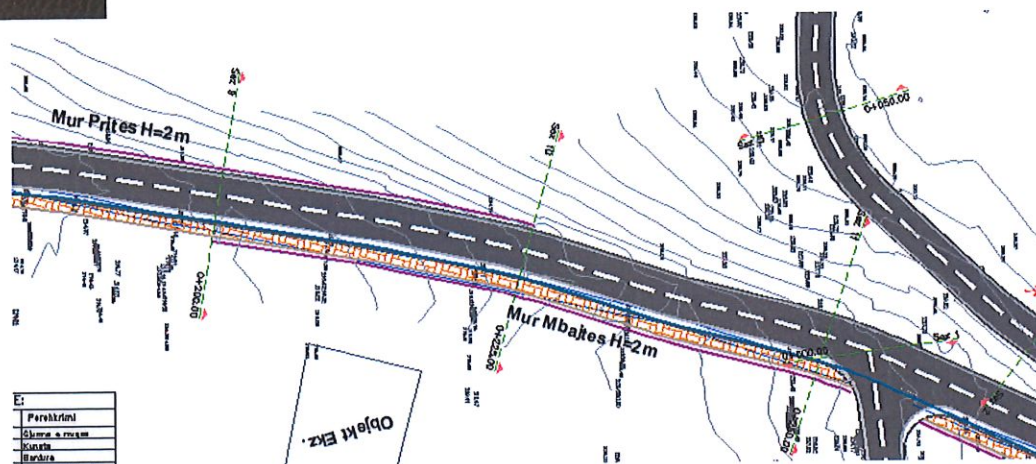
Prerje Tërthore e Kanalit për Vendosjen e Tubacionit K.U.SH





Perpara fillimit te punimeve per kolektorin e ujrave te zeza dhe ujrave te shiut te fshatit Drize te diskutohet me Ujesjelles - Kanalizime Gramsh per percaktimin e pikave te shkarkimit te koletorit te ri, ne puestat ekzistuese te rrjetit ekzistues Kuz, Kush.

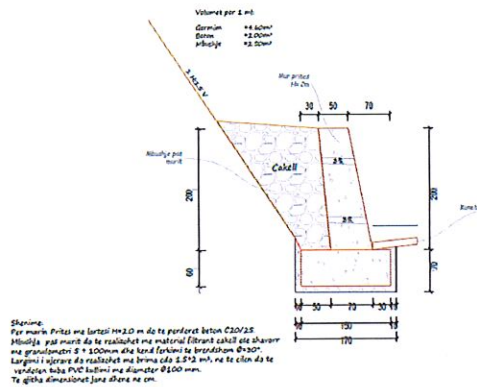
Pas rikonjucionit ne objekt dhe rilevimit topografik eshte pare e nevojshme projektimi i mureve pritesë dhe mureve mbajtëse.



Eshte pare e arsyeshme trajtimi i rruges me mure mbajtese ne lartesi $H=1.5m$ dhe $H=2m$. Tipet e mureve te projektuara jane si me poshte:

[illegible]

Detaj mur mbajtes $H=2m$



Punoi :
 "PROJEKT DALUZ 2019" sh.p.k
 Drejtues Ligjor
 Z.Spartak Tarka

