

Me projektin nr. 605/H  
prot., datë 15.10.2024,



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

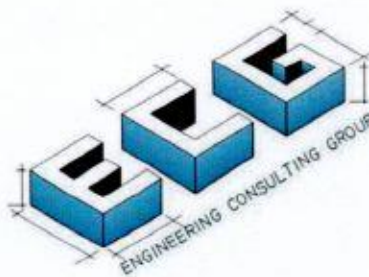
Bashkia Himare

## RELACION TEKNIK

PËR OBJEKTIN:

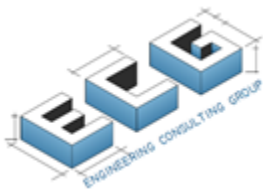
"Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I".

## PROJEKT ZBATIMI



SHOQERIA "ENGINEERING CONSULTING GROUP" sh.p.k

Viti 2024



## 1.1. HYRJE

*Bashkia Himarë shtrihet përgjatë vijës bregdetare të detit Jon, duke filluar nga Llogaraja 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 kryesorë 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.*

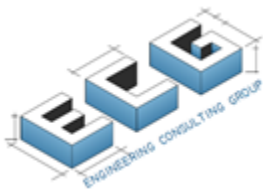
Himara është një bashki që shtrihet përgjatë të gjithë bregut të Jonit si dhe në malet e Labërisë në pjesën e ish-komunës Horë-Vranisht. Një bashki e pasur me burime ekonomike me përqendrim te turizmi, peshkimi, blegtoria dhe ullishtet. Bashkia e Himarës përveç burimeve të mëdha të turizmit detar disponon 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. Në 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. Më konkretisht në këtë raport teknik do të trajtohet rruga në fshatin "Vranisht", Njësia Administrative Hore-Vranisht, Bashkia Himarë.

## 1.2. POZICIONI I OBJEKTIT

**Objekti "Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I".** Njësia Administrative Hore-Vranisht, Bashkia Himarë.

Objekti "Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I"., ndodhet në jug-perëndim, pranë Kucit, ka një gjatesi prej 2.76 km. Ai kufizohet në veri me fshatin e Brataj, në lindje me Kallaratin, në jug me Fshatin Vuno dhe në perëndim me malin e Cikes. Ka një territor malor dhe kodrinor me

---



një lartësi që arrin deri 400 m mbi nivelin e detit. Fshati konsiderohet ndër fshatrat me të rëndësishëm të zonës si nga pasuritë natyrore dhe ato kulturore.

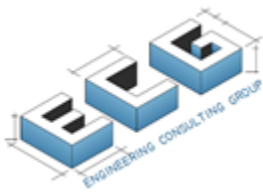
### **1.3. GJENDJA EKZISTUESE**

Infrastruktura rrugore që ndodhet në këtë fshat është 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 fshatin Vranisht është e ndërtuar deri në shtresën e zhavorrit dhe e sunduar nga ujërat. Makina të rënda sjellin materiale ndërtimore, gjë e cila duhet marrë parasysh. Rruga në fshatin Vranisht ndodhet mbi formacion përgjithësisht shkëmbor. Infrastruktura e dobët rrugore ka ndikuar negativisht edhe në arsimin e fëmijëve të fshatit, 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 të njësisë administrative përbën një çështje prioritare dhe tepër urgjente për këtë bashki.

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

#### *Foto të gjendjes ekzistuese*





## RELACION TOPOGRAFIK

### 1.4.1 HYRJE

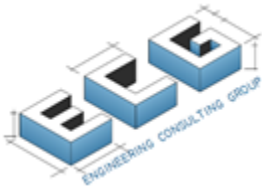
Në këtë kapitull janë përshkruar të gjitha punimet topogjeodezike të kryera në interes të përgatitjes së projektit për sistemimin e rrugës "Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I". Këto punime kanë filluar me ndërtimin e një bazamenti Gjeodezik në plan dhe në lartësi, i cili do të shërbejë për të mbështetur rilevimin topografik të zones, për studimin, projektimin dhe zbatimin e punimeve të ndërtimit të kësaj rruge. Ky material përfshin të dhënat e rrjetit mbështetës, metodat e aplikuara të matjeve si dhe tipet e instrumentave që janë përdorur. Rilevimi është kryer nga



shoqëria "ENGINEERING CONSULTING GROUP" sh.p.k dhe gjatë ndërtimit të bazamentit Gjeodezik dhe rilevimit të zones është përdorur marrës GNSS (GPS) dhe Total Station. Procedura standarte e studimit që u ndoq, konsiston në vendosjen me parë të Bazës në një pikë referimi të rrjetit dhe më pas dy skuadra të veçanta filluan të punojnë në të dy drejtimet. Të dhënat rregjistrohen në memorien e instrumentit dhe më pas shkarkohen nëpërmjet programit për tu përpunuar. Nëpërmjet vlerësimit të parë të të dhënave, në rast të ndonjë gabimi të mundshëm do të ripërsëritet studimi.

### 1.4.2 MATJET

Për vendosjen e centrave u shfrytëzuan veprat e artit (tombino etj) si objekte me jetegjatesi të madhe dhe vende të qëndrueshme nga pikepamja gjeologjike. Në këto objekte u përdoren gozhde betoni. Fiksimi i pikave të tjera u realizua me kunjë hekuri të cilat u ngulën në thellësi 50 cm. Kunjtë e hekurit u lyen me bojë në pjesën e sipërme të tyre, si dhe u vendos numri për identifikimin e tyre. Për



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 saktësisë**

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

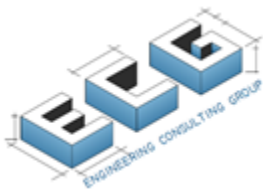
Gabimi ne pozicion planimetrik  $\pm 2-3\text{cm}$

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





## ***Rreshjet / Hidrologjia***

Rreshjet arrijne mesatarishte 1800 mm shi ne vit. Ne zonat e majave te maleve deri ne 2000 mm. Ne muajn me te thate arrin deri ne 20 mm. Rreshjet maksimale ne 24 ore arrijne deri ne 60 mm shi. Debora bie rralle deri ne disa centimetra e zgjat disa ore e deri 1-2 dite. Ne majat e maleve arrin 40-50 cm, por ka edhe zona te vecanta qe arrin me teper. Kushtet hidrometeorologjike, topografike e gjologjike kane bere te mundur qe sasi te medha ujrash te dalin ne forme burimesh. Ne siperfaqen prej 2500 ha rrjedhin rreth 20-25 milione m<sup>3</sup> uje .Relievi rreth kuotave 120 m deri 350-400 m perbehet nga formacione flishe (shtuf), ndersa formacionet kryesore mbi keto kuota perbehen prej gelqeroreve masive. Kontakti i flisheve me gelqeroret ,ben qe ujerat te priten e te dalin ne forme burimesh ne siperfaqen e tokes.

## **REALIZIMI I PROJEKTIT**

### **Projekti i arkitektonik dhe urbanistik**

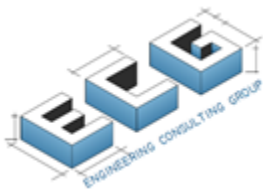
Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve, hapësirave publike midis objekteve, në përputhje me arkitektonikën e secilit objekt më vete por dhe me unifikimin e tyre dhe lidhje me zhvillimin që do të marrë zona me investimet që do të kryhen në implementimi i këtij projekti.

Në kushtet ekzistuese të zones lind nevoja që të riorganizohet territori për tu përdorur për rrugë automobilistike, rrugë këmbësore, ambiente pushimi me gjelbërim. Rruga do të ketë 2 korsi lëvizje, bankinë, kanale, kuneta dhe bordura, tombino, mure.

### **Projekti i infrastrukturës rrugore**

Është hartuar projekti dhe preventivi për fazën e projektit të zbatimit, shoqëruar me raportet teknike dhe specifikimet teknike përkatëse, për rehabilitimin e rrugëve ekzistuese, në përputhje me planin detajuar vendor të përgatitur nga bashkia dhe në konformitet me kërkesat e veçanta për rrugët të përshkruara në detyrën e projektimit. Përveç planimetrisë së rrugëve, rrugëve këmbësore dhe trotuarëve jepen edhe profilat gjatësorë të tyre së bashku me kuotat përkatëse të niveletave si në pikat e intersektimit të tyre me rrugët ekzistuese ashtu edhe në vëndet e thyerjes së niveletave. Jepen gjithashtu edhe detajet e rrugëve nëpërmjet profilave tërthorë të tyre ku përveç komponentëve përbërës të trupit të rrugës me përmasat përkatëse jepen edhe detaje të nevojshëm për zbatim si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj.

---



## **Rrugët**

Rrugët janë trajtuar në përputhje me zhvillimin urban të fshatit. Gjërësia e trupit të rrugës është marrë në përputhje me kushtet aktuale 5.0 m. 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 cakell, stabilizanti, kurse për shtresat e sipërme të rrugës do të jetë binderi dhe asfaltobetoni (shih profilat tërthorë të rrugëve si dhe specifikimet teknike përkatëse). Në një anë të rrugës do të ketë kunetë ujëmbledhëse për grumbullimin e ujrave të shiut dhe për transportimin e tyre në pusetat e ujrave të bardha. Prej andej ato transportohen në pusetat e rrjetit të kanalizimeve të ujrave të zeza nëpërmjet rrjetit të tubacioneve të ujrave të bardha për t'u nxjerrë pastaj jashtë bllokut në drejtim të kolektorëve kryesorë të qytetit.

Shtresat e rrugës janë llogaritur dhe trajtuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë garanci për rrugën, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektivës. Për trashësinë e shtresave të ndryshme që përbëjnë pjesën kaluese të rrugës shih prerjet tërthore në fletët e vizatimi për çdo seksion të tyre, ndërsa mënyrën e llogaritjes së shtresave rrugore shih paragrafin “Llogaritja e trashësisë së shtresave rrugore” në fund të këtij relacioni teknik.

## **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 bëhet e orjentuar me tabela në 2 sense lëvizje-je.

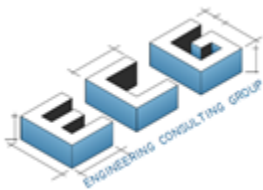
### **1.5. LLOGARITJA E SHTRESAVE TË RRUGËS**

#### **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 gjeologjiko-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 tërthorë 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 kryesore :

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

c) **Materialet e shtresave**

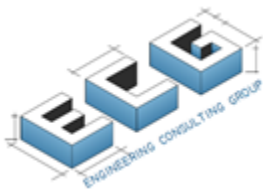
Cilësia e materialeve të shtresave merret në përputhje me specifikimet teknike.

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

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

Numri struktural  $SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3$

---



Ku D1 – trashësia e shtresës qarkulluese

D2 – trashësia e shtresës baze granulare

D3 – trashësia e shtresës nënbazë

a<sub>1</sub>, a<sub>2</sub>, a<sub>3</sub> janë koeficienta ku vlerat varen nga cilësitë e materialeve dhe jepen në tabelë.

Koeficienti	Përshkrimi i shtresës	Vlera
a <sub>1</sub>	Shtresë sipërfaqe prej asfalto-betoni	0,4
a <sub>2</sub>	Shtresë baze është konglomerat bitumi	0,4
a <sub>3</sub>	Shtresë baze me gurë të thërrmuar	0,14
a <sub>4</sub>	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 resilient 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.

### "Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I".

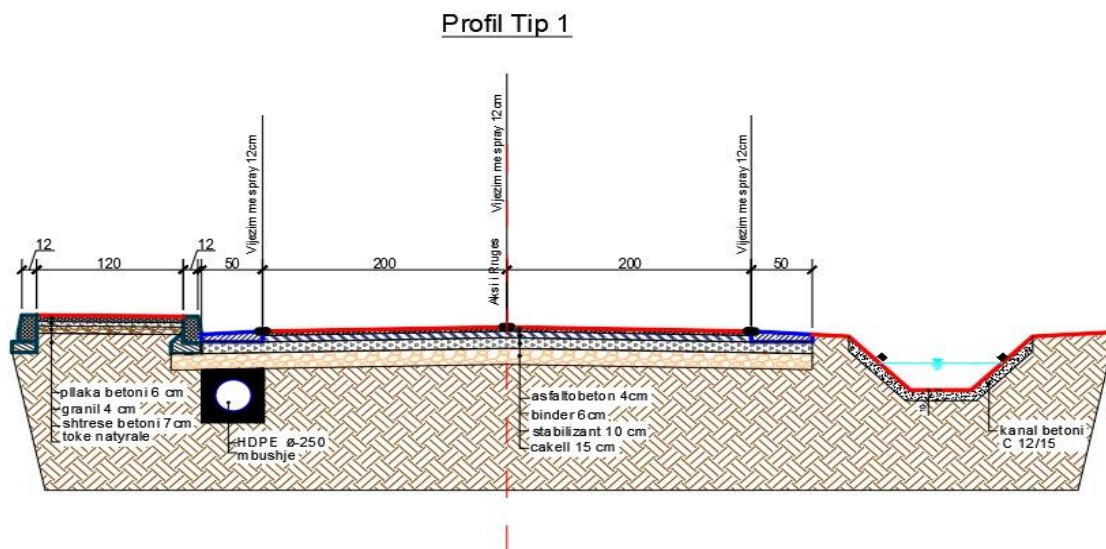
Rruga "Rikonstruksioni I rrugës Horë Vranisht-Vranisht, Lot I". ka një gjatësi totale prej 2.76 km dhe është projektuar me një gjerësi asfaltike 5 m dhe bankine / kunetë anësore sipas profilit tip përkatës. Kjo është një rrugë e kategorisë F- rrugë lokale rurale. Pjerrësia terthore e rrugës është projektuar me pjerrësi tërthore të njëanshme me 2.0%, kurse pjerrësia terthore e kunetës është marre 6.0%. Elementet gjeometrike të rrugës janë llogaritur për një shpejtësi levizjeje 25-30 km/h referuar standartit AASHTO 2011 Metric e Max 4% . Është patur parasysh lidhja e aksit kryesor të rrugës me kalime dytesore, të cilat përveç rakordimit të rrugës me daljet anësore e mbron këto rrugë dhe nga demtimet e ndryshme për shkak se rruget 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 rrugës* -2760 metra
- ✓ *Shtresë Çakelli* -2 x 20cm
- ✓ *Stabilizant* -10cm
- ✓ *Binder* -6 cm
- ✓ *Asfaltobeton* -4 cm



Profilat tip sipas projektit:



## Bordurat dhe KUNETAT

Trupi i rrugës do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat me përmasa 15x25cm të fiksuara me beton C16/20. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës.

KUNETAT do të jenë me Beton C16/20 me gjerësi 50 cm. KUNETA do të ketë trashësi mesatare 10cm (me këtë realizohet pjerrësia tërthore e kUNETës).

## Rrjeti i KUB

Projekti parashikon ndertimin e një rrjeti të vecante të ujerave të bardha.

Llogaritjet për dimensionimin e linjave të shkarkimit të ujerave të bardha janë bërë duke marrë në konsideratë sipërfaqet perkatese të pellgjeve (sipërfaqet e pjesës së rrugës) për secilën linjë. Prurjet janë llogaritur duke marrë koeficientin e rrjedhës  $k = 0.9$ .

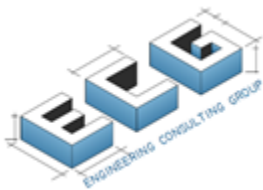
Në të tjerë gjatësinë e rrugës do të ndertohet sistemi i kullimit të ujërave të shiut. Ai do të përbehet nga kUNETAT prej betoni C16/20 të vendosura në një anë të rrugës përgjatë gjithë segmentit.

Përveç kUNETës është parashikuar që do të ndertohet kanal për sistemimin e ujërave të shiut që mbliidhen nga dy anët e rrugës, sipas nevojës, që me pas shkrkojnë në pusten e tombinos të vendosur në pikën me të ulet të kanalit.

KUNETAT do të kenë gjerësi 0.5 m dhe pjerrësi tërthore 6%.

## Mënyra e llogaritjes së Prurjeve

Sasia e ujërave të shiut është llogaritur me metodën racionale duke pranuar kohën e perseritshmerisë 1 herë në 5 vjet. Vlerat e intensiteteve të shiut merren nga lakoret Intensitet – Kohezgjatje –



Perseritshmeri per Vranishtin. Siguria llogaritese eshte pranuar 1 here ne 5 vjet (20%) duke patur parasysh qe per llogaritjen e sistemit te kanalizimeve te fshatit e Vranishtit eshte perdorur siguria llogaritese 1 here ne 4 vjet (25%).

Rrjedhja kritike (maksimum) e ujrave te shiut ne nje sistem drenimi i korrenspondon periudhes se zgjedhur te perseritjes, mund te llogaritet me:

$$Q = K \text{ itc, } x C x A$$

Ku:  $Q \rightarrow$  prurja e ujrave te shiut  $\text{m}^3/\text{s}$

$K \rightarrow$  faktor i rergullimit te njesive matese =  $0.00278 \frac{\text{m}^3/\text{s}}{\text{ha mm/h}}$

ha mm/h

$i \text{ tc, Tr} \rightarrow$  intensiteti i shirave mm/h

$C \rightarrow$  koeficienti i rrjedhjes

$A \rightarrow$  siperfaqja e basenit ujembledhes, ha

Intesiteti i shiut lexohet në kurbën IDF (intensitet-kohëzgjatje-përsëritshmëri) që i korespondon periudhës së zgjedhur të përsëritjes Tr. Zgjatja e shiut kritik llogaritet si tc që është koha e koncentrimit të basenit ujembledhës. Koha e koncentrimit është periudha e kohës nga fillimi i rënies së shiut për tërë basenin ujembledhës, duke përfshirë pjesën më të sipërme të sipërfaqes që kontribuon në rrjedhje. Për një basen ujembledhës të dhënë, tc mund të vlerësohet me përafërsi si koha që i duhet pikave të ujit për të lëvizur nga pika më e largët deri në pikën e shkarkimit (aksin llogaritës).

Koha totale e llogaritjes percaktohet si shuma e:

- Koha e perqendrimit, me supozimin qe shpejtesia e rrjedhjes

ne terren eshte  $1 \text{ m/s}$ ;

- Koha e rrjedhjes ne kanale te vegjel dhe kuneta per nje shpejtesi  $1.0 \text{ m/s}$ ;

- Koha e rrjedhjes ne tubacionet kryesore sipas llogaritjeve paraprakisht  $1.5 \text{ m/s}$ .

Koeficienti i rrjedhjes per zonen e marre ne konsiderate do ta pranojme  $0.1$ , duke pranuar se siperfaqja kryesisht eshte e mbuluar me shtepi banimi me oborre pjesërisht dhe me parqe, lulishte (ara), (shiko vlerat e koeficientit te rrjedhes ne tabelen e meposhtme)

*Vlerat e peraferta te koeficientit te rrjedhjes C*

<i>Lloji i basenit</i>	<i>Vlerat e C</i>
<i>Qytete te sheshte</i>	<i>0.8-0.9</i>

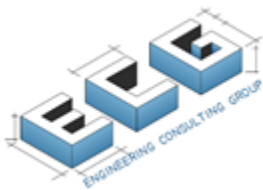


<i>Rezidenca, shtëpi te ngjitura</i>	<i>0.5-0.6</i>
<i>Rezidenca, shtëpi te larguara</i>	<i>0.1-0.15</i>
<i>Parqe dhe lulishte</i>	<i>0.1-0.15</i>

### **Klasifikimi i rrugës**

Klasifikimi i rrugëve do te behet në baze të normave të CEI (Komuniteti Europian teknik i ndriçimit) vellimi 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 <sup>2</sup> )	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
			e ndriçuar	2			> 5	< 20



3	Rruge dytesore ekstraurbane	C	e pandriçuar	1	>0,4	>0,5	>6	< 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	1			>4	< 20
			e pandriçuar	0.5	>0,4	>0,5	>5	
	Rruge lagjesh urbane	E	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	>4	< 20
			e pandriçuar	0.5			>5	
Rruge lokale urbane/ekstraurbane	F	e ndriçuar	1	>0,4	>0,5	>4	< 20	
		e pandriçuar	0.5			>5		

Rrugën do ta klasifikojmë të klasës F, rrugë lokale urbane/ekstraurbane.

Përgatiti:

**Shoqeria “ENGINEERING CONSULTING GROUP” sh.p.k**

**Administrator:**

**Ing.Ermir ÇUPI**