



Republika e Shqiperise

Ministria e Puneve Publike

Transportit dhe Telekomunikacionit

DREJTORIA E PERGJITHSHME E RRUGËVE

Objekti:

*“Studim Projektim Rikonstruksioni i
Rrugës Ekzistuese Fier –Vlorë“*

Raporti Teknik

(Projekt Zbatimi)

KONSULENTI: Studio G&K sh.p.k



TIRANE 2010

Permbajtja

HYRJE.....	3
1 Pregatitja e Projekt Zbatimit	4
2 Per Fazen e Hartimit te Projekt-Zbatimit aktivitetet kryesore:.....	5
2.1 Përshkrimi i Detajuari Rrugës Ekzistuese.	9
3 Termat e References:	19
4 Përshkrimi i Gjurmës së Rrugës Ekzistuese:.....	19
4.1 Fotografimi i rrugës.....	33
4.2 Vepra arti:	35
4.3 Konkluzione :.....	35
8. Llogaritja e Veprave të Artit:	41
9.Përshkrimi i Projekt Zbatimit.....	41
10.Siguria dhe Sinjalistika Rrugore:.....	43
11.Shpronësimet:	44
12.Infrastruktura Nëntokesore:	44
13. Organizimi i Punimeve:	45

HYRJE

Hartimi i projekt zbatimit te objektit: “**Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlore**”, behet me qellim qe te realizohet rikonstruksioni i ketij aksi rrugor ekzistues.

Konsulenti zhvilloi zgjidhjen e tij bazuar ne principet dhe verejtjet e bera per permirsimin e projektit Ide-se te miratuar nga Keshilli Teknik i DPRr, date 25/02/2010, dhe verejtjeve te bera ne miratimin e draftit te projekt zbatimit:

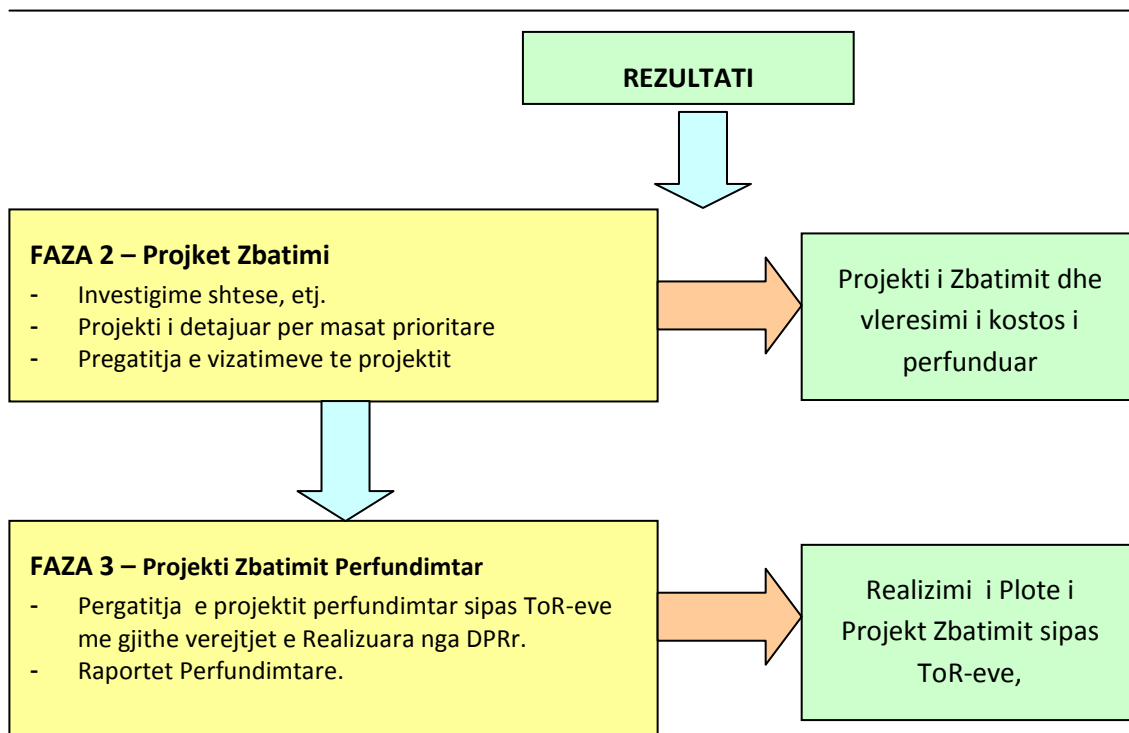
Percaktimi dhe zgjedhja e masave te nderhyrjes ne rruge u mbeshtet ne gjendjen ekzistuese te rruges dhe materialet ekzistuese te ofruara nga Institucionet perkatese. Zgjedhja e projekt-zbatimit perfundimtar, eshte bere dhe ne bashkepunim te ngushte me bashkite dhe komunat perfituese ku kalon ky aks rruge dhe me njesine e koordinimit te projektit ne DPRr.

Objektivi kryesor:

Projekti i Detajuar, masat prioritare te identifikuara dhe te miratuara gjate fazes se Projekt–Ide-se dhe te draftit te projekt zbatimit u kompletuan dhe u detajuan duke perfshire dhe vleresimin e kostos reale.

1 Pregatitja e Projekt Zbatimit

Skema e mëposhtme jep një pamje skematike të detyrave kryesore dhe rezultateve të pritshme për fazën Projekt Zbatimit Perfundimtar.



Faza 2 Hartimi i Projekt-Zbatimit.

Aktiviteti 1.1 Azhurnimi i edhe njehere Studimeve ekzistuese të të gjitha llojeve.

Aktiviteti 1.2 Investigimet baze pas miratimit në Keshillin Teknik të Projekt Ide-se (**Varianti 2**) dhe të vërejtjeve të projekt zbatimit draft:

Studimit dhe vleresimit të gjendjes ekzistuese.

Pregatitja e dokumentacionit perfundimtar për shpronësimet (e perafert).

Kryerja e studimit perfundimtar gjeologjik dhe gjeoteknike në vend dhe të provave laboratorike.

Kryerja e Studimit perfundimtar të ndikimit në mjedis.

Aktiviteti 1.3 Analize e hollësishme e gjendjes ekzistuese të objektit.

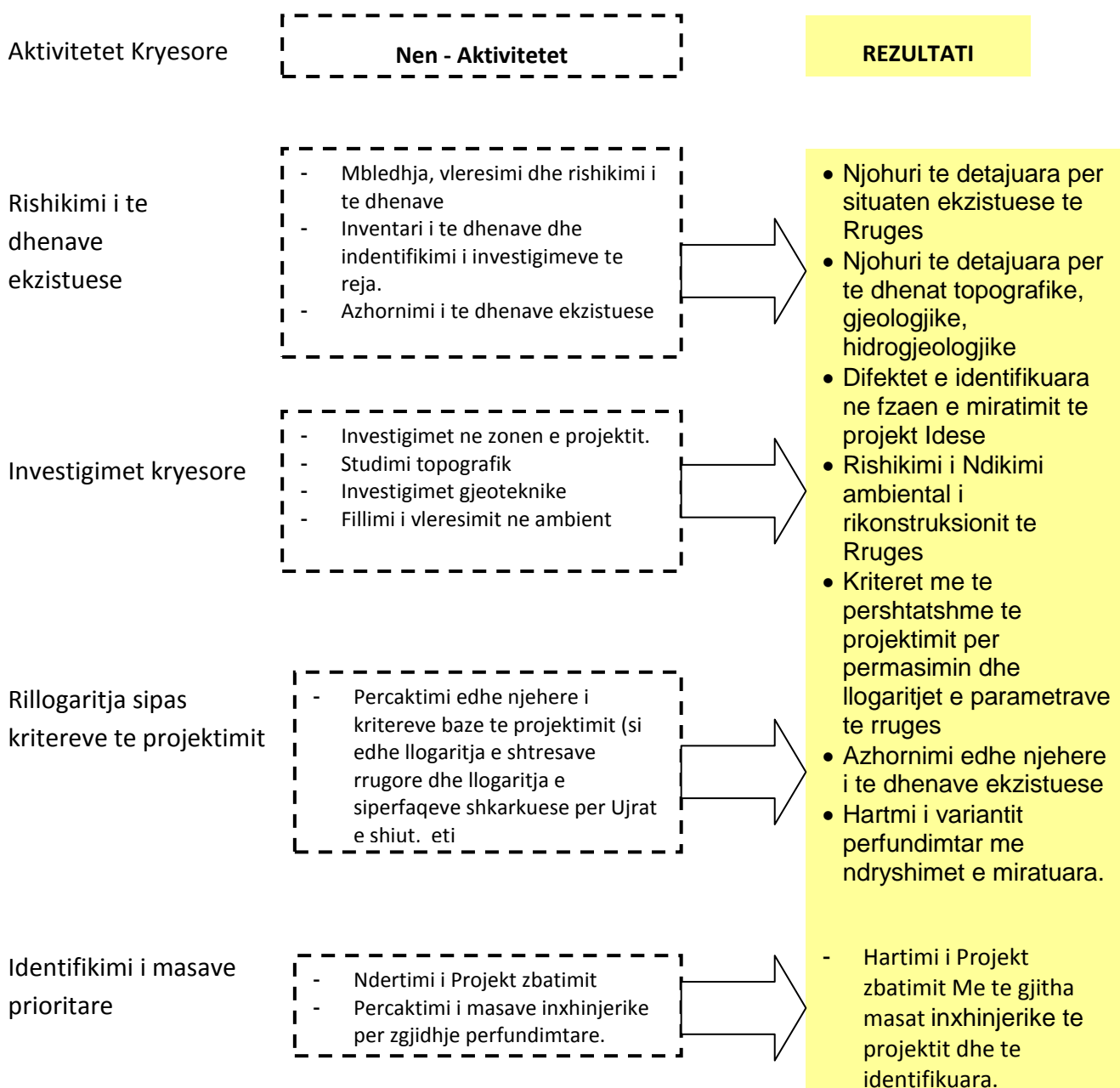
Masat inxhinierike që kemi parashikuar, të shoqëruara me vizatimet përkatëse.

Planimetria, profili gjatesor, profilat terthore, profilat Tip, detaje te veprave te artit (mure, prites mbajtes, kunetea, bordura, kanale tombino dhe ura kuti etj.) dhe Rrjetin Inxhinierik.

Hartimi i Preventivit perkates te objektit me çmimet e VKM te vitit 2010.

Llogaritjet e shtresave rrugore, llogaritja e veprave te artit, llogaritja e zonave ujembledhese, etj.

2 Per Fazen e Hartimit te Projekt-Zbatimit aktivitetet kryesore:



Objektivi i pergjithshem i fazes se projekt zbatimit perfundimtar, permasimin e vijon:

Nderhyrjet e duhura sipas ToR dhe verejtjeve të bera në Keshillin Teknik të miratuara për Projekt-Ide-se (**Varianti Pare**) dhe të verejtjeve të projekt zbatimit draft për objektin: “**Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlorë**”. Verejtjet dhe sugjerimet e bera për rishikimin e shtresave të themelit të rrugës duke përdorur për nënshtresat baze mbushje me material shkëmbor ose zhavor të shprehur në m². Është marrë parasysh zgjidhja si rrugë urbane të segmentit nga Rotondoja deri tek hekurudha të miratuar me vendim të KRRT së Bashkisë Fier dhe vendimit të Keshillit Teknik të datës 25/02/2010 të përmirimit të projektit duke përfshirë të gjithë Infrastruktura nëntokësore. Përkështu është marrë parasysh trajtimi i sistemit të largimit të ujërave të bardha për segmentin e rrugës së Qendres së Levanit, me gjatësi, L=640.0 m. Përkështu përmirimi i dy kthesave përtej kilometrit 28+030 m, ku dhe në këto progresiv ka përfunduar projekt zbatimin, përtej këtij kilometri është përjashtuar që në ToR, meqenëse përtej këtij segmenti sepse DPRr ka bërë ndërhyrje duke bërë riveshjen e këtij segmenti. Meqenëse dy kthesa janë shumë të rrezikshme, u muar vendimi për përmirimin e tyre dhe konkretisht në km 28+910 deri në km 29+000 dhe në km 30+290 deri në km 30+390

Sherbimet u realizuan dhe përfshijne; Projekt Zbatimin përfundimtar, raporte të rilogaritjes së paketës së shtresave të trupit të rrugës, llogaritjes së veprave të artit, mure mbajtëse, pritëse, barrierat mbrojtëse, llogaritjen e sistemit hidraulik të veprave të artit (ura e tombino), etj..

Preventivin përkatës të përpiluar sipas cmimeve të dhëna në VKM të vitit 2010.

Aktiviteti 1.1 Rishikimi i Studimeve ekzistuese:

Rezultatet e Pritshme Rishikimi dhe riazhornimi i të gjitha të dhënave ekzistuese.
Identifikimi i disa të dhënave që mungonin gjatë fazës së parë.

Pershkrimi i detajuar i aktivitetit:

Konsulenti pas marrjes së vendimit të Keshillit Teknik të datës 25/02/2010, të miratimit të projekt idesë (Varianti dytë), dhe të verejtjeve të bera për draftin e projekt zbatimit, konsulenti filloi punën e tij me rishikimin dhe riazhornimin e studimeve dhe të dhënave ekzistuese dhe kompletimin e këtyre të dhënave për projekt zbatim.

Ku përfshihen:

Riazhornimi i të dhënave ekzistuese të rrugës, për variantin e miratuar në Keshillin Teknik duke marrë parasysh dhe verejtjet e bera në projekt zbatimin draft. Riazhornimi i të dhënave të planeve urbane që kishtin bashkia Fier dhe të gjitha komunat që përkrahin këto aks rrugë.

U realizuan edhe njëherë vizita në objekt dhe u bë edhe njëherë komunikim me njesitë vendore si përfitues të këtij projekti përkështu është bashkëpunuar ngushtë dhe me njesinë mbështetëse të projektit pranë DPRr.

Për këto u bë e mundur mbledhja e të dhënave shtesë, raporte etj.

Aktiviteti 1.2 Investigimet kryesore

Rezultatet e pritshme Azhornimi i te dhenave per kushtet fizike dhe ato te punes ne Rruge.

Pershkrimi i detajuar i aktivitetit:

Studimi dhe vleresimi edhe njehere te gjendjes ekzistuese te rruges.

Pergatitja e dokumentacionit perfundimtar per shpronosimet (e perafert).

Plotesimi per projekt zbatim te studimit gjeologjik dhe gjeoteknik, realizimi i provave dhe analizave laboratorike.

Plotesimi per projekt zbatim i Studimit te ndikimit ne mjedis se bashku me planin e menaxhimit mjedisor dhe te monitorimit mjedisor.

Informacionet shtese te detajuara dhe qe jane marre gjate hartimit te projekt zbatimit jane si me poshte:

Studimi topografik:

Plotesimi me disa te dhena shtesa per permiresimin e hartimit te Projekt Zbatimit perfundimtar.

Investigimi shtese ne rrugen ekzistuese:

Te dhenat gjeometrike dhe topografike te elementeve te rruges ekzistuese u riverifikuan ne vend. Pas plotesimeve u realizua :

U ri be modeli digital i terrenit, duke percaktuar ne menyre te hollesishme te gjithe elementet perberes te terrenit.

U be percaktimi i koordinatave dhe kuoteve te reprave kordinativ shteteror (fikse).

U be percaktimi i kordinatave dhe kuotave i reprave fikse te lena ne objekt. Kompletimi i te dhenave te plota per tombinot, urat (kuota e hyrjes dhe daljes, etj.)

Foto te ndryshme te rruges dhe te veprave te artit.

U be transferimi i te dhenave topografike ne sistemen CAD.

Identifikimi i ndertesave, mureve ekzistues, urave, tombinove dhe veprave te tjera me emertimet perkatese.

Azhornimi i linjave te ndryshme te infrastruktures nentokesore, telefoni, elektrik, ndricim, naftesjelles, gazesjelles, ujesjelles etj.

Te dhenat topografike jane ne perputhje me rrjetin kombetar gjeodezik, keto te dhena i bashkengjiten raportit teknik.

Vleresimi ambjental:

U be kompletimi i vlersimit ambjental, sipas kerkesave te dhene ne Termat e References:

Vleresimi i kushteve te pergjithshme ambjentale ne zonen e projektit dhe identifikimi i komponenteve te mundsheme ambjentale qe kerkojne kujdes te vecante ose mbrojtje.

Vleresimi i impaktit te situates ekzistuese te rruges me ambjentin natyral dhe njerezor dhe percaktimi i prioriteteve per permiresim me qellim mbrojtjen ambjentale.

Analiza e ndikimit ne ambjent te zhvillimit te rruges qe do te rikonstruktohet.

Identifikimi i ndikimeve të mundshme negative të elementeve të projektit (p.sh ndikim vizual apo i zhurmave), dhe përcaktimi i masave të nevojshme zbutese që do të kihen parasysh gjatë përgatitjes së projektit përfundimtar të detajuar.

Vlerësim i ndikimit në ambient u përgatit nga një ekspert i licensuar në këtë fushë, dhe i bashkëngjitet raportit teknik.

Aktiviteti 1.3 Analiza e rrugës ekzistuese dhe vendosja e kriterëve të projektimit.

Rezultatet e pritshme: Një vlerësim i detajuar i kushteve të rrugës ekzistuese. Përcaktimi i parametërve të projektimit të rrugës.

Pershkrimi i detajuar i aktivitetit:

Analiza e rrugës ekzistuese:

Të gjithë informacionet shtese dhe vërejtjet e miratuara në Keshillin Teknik, për draftin e projekt zbatimit, grupi i projektimit bëri plotësimet e nevojshme të studimit topografik, vlerësimin ambient të mjedisit, të studimit gjeologjik dhe gjeoteknik. Pas kësaj u bë një analizë e detajuar për zgjidhjen e projektit të zbatimit të Rrugës ekzistuese. Rezultatet pasqyrohen në vizatime dhe në raportin teknik dhe në raportet e llogaritjes që përmban:

Të dhëna shtese mbi gjendjen e rrugës ekzistuese, të dhëna shtese mbi gjendjen e shkarkimeve të ujërave të bardha e të zeza, të dhëna shtese për gjeologjinë dhe gjeoteknikën e objektit.

Vizatimet digjitale të rrugës.

Gjatesite, diametrat, gjeometritë, të të gjitha veprave të artit.

Kufizimi i pellgjeve ujembledhese.

Lidhjet e pellgjeve ujembledhese.

Gjendja e kushteve hidraulike të punës

Vlerësimi i gjendjes së rrjetit të ekzistuesë të ujërave të bardha.

Vlerësimi dhe njehere i kapaciteteve hidraulike të veprave hidraulike (ura, tombino, etj.)

Vlerësimi i kushteve të punës të sistemit (kushtet e mirëmbajtjes, mbushjet nga mbeturinat,) etj

Axhornim i gjendjes fizike të veprave të artit dhe kushteve që duhet të mirren.

Identifikimi dhe klasifikimi i demtimeve.

Difektet strukturale të veprave të artit.

Kerkesat për mirëmbajtje.

Kapaciteti hidraulik i tubacioneve ekzistuese.

Vlerësimi, nderhyrja në veprat e artit.

Vendosja e kriterëve të projektimit:

Mbeshtetur ne te dhenat shtese dhe ne verejtjet e miratuara ne Keshillin Teknik si te projekt Idese se miratuar (Varianti 2), si dhe te verejtjeve te draftit te projekt zbatimit, mbeshtetur ne te dhenat e gjendjes se rruges ekzistuese, u aplikuan metodat llogaritjeje bashkohore, dhe sipas kerkesave te Termave te References. Per hartimin e projekt zbatimit te rruges, te paketes se shtresave rrugore, te veprave te ndryshme te artit etj, u mbeshtetem tek te gjitha kriteret e projektimit dhe u bene ne perputhje me standartet kombetare. Per kete arsye ne llogaritjet baze te projektimit u perfshine:

Numri i popullsesise se parashikuar ne zonen e projektit deri ne afatin e projektimit te dhene ne termat e references.

Shperndarja gjeografike e popullsesise.

Vleresimi i nivelit te jeteses dhe percaktimi i mjeteve levizese.

Karakteristikat e intensitetit te shirave, zgjatja dhe shkalla e perseritjes se tyre per llogaritjen e siperfaqeve shkarkuese dhe kapacitetit te veprave te artit.

Vleresimi i cilesise se dherave dhe percaktimi i shtresave dhe nenshtresave te nevojshme te rruges.

Aktiviteti 1.4

Identifikimi i masave prioritare :

Rezultatet e pritshme

Hartimi i Projekt Zbatimit u be ne perputhje te plote me ToR, dhe qe jane baze per hartimin e projektit te zbatimit te detajuar.

2.1 Përshkrimi i Detajuar i Rrugës Ekzistuese.

Objekti : “**Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlore**”, me nje gjatesi prej rreth, L=28.20 km, duke perjashtuar segmentet te cilat jane dhene ne termat e references dhe detyrave te lena ne vendimin e keshillit teknik. Ky segment rruge perfshihet ne Qarkun Fier dhe Qarkun e Vlore dhe eshte Rrugë kryesore e akseve kombetare.

Ky aks lidh aksin kryesor ekzistues Jug-Perendimor (Fier-Vlore). Aksi i Rrugës eshte vazhdimi i pjeses se aksit te Rrugës qe lidhet me aksin bregdetar Vlore-Sarande.

Rikonstruksioni i ketij segmenti rrugor do te beje, qe trafiku te permirsohet ne menyre te ndjeshme, pasi gjendja e aksit ekzistues, ne segmente te vecanta lene shume per te deshiruar.

Rikonstruksioni i kesaj Rrugë do te permiresoje ne menyre te ndjeshme kushtet e udhetimit, duke ndihmuar dhe me tej si ne zhvillimin e ketyre zonave me potencial, turistik, blegtoral-bujqesor, dhe industrial etj. Ndertimi i ketij aksi rrugor do te rrise ne menyre te ndjeshme numrin e mjeteve qe hyjne e dalin ne zonat turistike bregdetare perendimore dhe ate jugore, dhe per ne drejtimin e Sarandes, gje qe do te ndikojte dukshem ne shfrytezimin e resurseve te zones turistike dhe per rrjedhim zhvillimin e saj.

Ky studim ka per qellim dhe te vleresojte nga pikepamja tekniko-ekonomike dhe ambientale punimet rrugore te cilet duhet te behen ne objektin: “ **Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlore**”, si dhe perfitimet ekonomike te zhvillimit qe do te rezultojne pas kesaj nderhyrje. Si projektues kemi nje pervoje te mire ne hartimin e projekteve te kesaj natyre.

Perfituesit te ketij projekti jane: Bashkia Fier, Fshati Zhepan, Komuna Qender Fier, Komuna Levan, Komuna Novosele, Komuna Qender Vlore fshati Panaja, etj te cilat jane fshatra, qytete, komuna dhe Bashki, te cilat ndodhen pergjate aksit te Rrugës qe do te rikonstruktohet.

RRETHI I FIERIT

POZITA GJEOGRAFIKE, KUFIJTE, MADHESIA, VLERESIMI EKONOMIK DHE GJEOPOLITIK:

Rrethi i Fierit shtrihet ne jug te Rajonit Perendimor dhe ze një pozite gjeografike kyçe ne kryqezimin e rrugëve qe lidhin jugun e Shqipërisë me kryeqytetin. Kufizohet me Lushnjen ne veri, Berat in ne lindje, Mallakastren ne juglindje, Vlora n ne jug dhe me detin Adriatik ne përendim.

Siperfaqja e pergjithshme e rrethit te Fierit është 785 km². Popullsia e rrethit te Fierit është 199,082 banorë.

Fieri ka një pozicion gjeopolitik mjaft te favorshem për zhvillim, pasi largesia nga qendra e qytetit ne drejtim te portit me te afert Vlora n është 36 km, me qytezen e naftes Patosin 8 km si dhe me kryeqytetin e vendit ku ndodhet dhe aeroporti rreth 100 km.

Ne qytetin e Fierit kryqezohen rrugët qe lidhin pjesen jugore te vendit me Durresin, Tiranen si dhe ndodhet stacioni hekurudhor. Të gjithë këta faktore se bashku luajnë një rol percaktues ne zhvillimin e rrethit te Fierit.



KARAKTERISTIKA TE PERGJITHSHME TE MJEDISIT NATYROR:

Rrethi i Fierit ofron potenciale te rëndësishme natyrore për zhvillimin e tij. Ne përgjithësi kemi te bëjmë me një rajon fushor me lartesi nga 0-100 m mbi nivelin e detit dhe me toka shumë pjellore.

Relievet kodrinore janë pergjithesisht te buta dhe te mundshme për shfrytezim bujqesor. Ne zonat e rrafsheta zhvillohen tokat e hirta kafe. Kemi edhe lloje te veçanta tokash si aluvionale qe takohen ne luginat e Semanit e Vjoses, tokat e kripura qe shtrihen ne Hoxhare si dhe tokat mocalishte te Roskovecit.

Ne rrethin e Fierit shtrihet një pjesë e Myzeqese se Madhe, Myzeqeja e Vogel dhe fushat e Frakulles dhe e Cakranit.

Fieri ashtu si e gjithë Shqipëria bën pjesë ne brezin e klimes mesdhetare, dhe dallohet për tipare me te shprehura mesdhetare, e cila karakterizohet nga vera e nxehte dhe e thate me shkelqim të madh te diellit dhe dimeri i bute dhe me rreshje te mëdha.

Ngricat dhe debora janë dukuri tepër te rralla. I nxehti fillon qysh nga mesi i pranveres dhe vazhdon deri në fund te tetorit. Klima e Fierit është e ngrohte sepse Fieri laget nga deti dhe është i mbrojtur nga lindja prej ererave te ftohta. Fieri dallohet për numerin e lartë te ditëve me diell mesatarisht 2800 ore ne vit. Rreshjet kanë rregjim kohor shumë te crregullt ato janë perqendruar kryesisht ne gjysmen e ftohte te vitit, sasia mesatare e tyre arrin 980-1000mm/vit.

Vera ne Fier është e thate dhe shpesh nuk bie shi për jave te tera. Muajt me te lagesht janë nentori dhe janari, kurse muajt me te thate korriku dhe gushti.

Ererat fryjne ne drejtime të ndryshme por gjatë dimrit mbizotëron era e jugut, e cila sjell edhe rreshje te mëdha, ndërsa gjatë veres era fryn nga veriu dhe veriperendimi.

Afersia me detin bën qe klima te jetë e bute dhe vetëm ne raste tepër te rralla temperaturat te bien nën zero. Temperatura mesatare vjetore lekundet nga 150C-160C.

Klima e Fierit lejon zhvillimin e një bujqesie shumë degeshe. Gjithashtu tokat bujqesore mund te shfrytezohen 2-3 here ne vit.

Ne kuadrin e pasurive natyrore rëndësi te veçantë kanë pasurite ujore, ku përveç detit Adriatik, rrethi pershkohet nga lumenjte: Seman, Vjose e Gjanica.

Semani -281.0 km. Formohet nga bashkimi i Devollit me Osumin ne afersi te Beratit. Siperfaqja e pellgut ujembledhes është 5949 km², prurja mesatare vjetore e tij arrin ne 96 m³/sek. Semani është nder lumenjte me eroziv, duke e bërë lumin me eroziv në vend.

Vjose -272.0 km. Buron nga malet e Pindit ne Greqi. Siperfaqja e pellgut ujembledhes është 6700 km², ndërsa prurja mesatare vjetore e tij arrin 195 m³/sek.

Gjanica -67.0 km. Buron nga burimet e Pocemit e te Kalivacit. Siperfaqja e pellgut ujembledhes është 234 km². Është një nga lumenjte me te ndotur në vend, për shkak te derdhjes se naftes.

Bota natyrore bimore dhe shtazore e rrethit është transformuar nga veprimtaria e njeriut. Megjithatë rrethi i Fierit dallohet për disa lloje bimesh e kafshesh sidomos ne pjeset bregdetare e fushore.

Takohen disa lloje kafshesh si urithi, cakalli, nusja e lales, dhelpra, shkurteza, mellenja, thelleza e fushes si dhe disa lloje te ndryshëm zvarranikesh e gjarprinjs. Ndërsa ne ujerat e detit gjenden shumë lloje peshqish si qefulli, levreku, koca etj.

Rrethi i Fierit bën pjes ne brezin e shkurreve dhe te pyjeve mesdhetare. Shkurret perbehen nga nenkati i makies, ku rriten shkurret me gjelberim te perhershem si mareja, shqopa, gjineshtra, dafina.

Nentoka është mjaft e pasur me lende djegese siç janë gazi natyror dhe nafta ku dallohet zona e Patos-Marinzes, e cila është dhe zona naftembajtese me e madhe ne Shqipëri. Gjithashtu nentoka është e pasur dhe me materiale ndërtimi si zhavore, rerera, argjila etj.

Rrethi i Fierit është një nga rrethet ku shoqëria njerëzore ka demtuar botën e gjallë, si dhe me ndotjen mjaft te madhe te ajrit. Ne te bëjnë pjesë disa zona te nxehta mjedisore si: fusha naftenxjerrese Marinez-Patos, Rafineria e Naftes Ballsh, Azotiku.

Këto zona kanë sjelle nder vite dhe ndotjen e dy lumenjve Gjanica dhe Seman, ujerave nentokesore dhe ne kombinim me automjetet e transportit, qe clirojne një numer të madh gazrash, pluhuri dhe bloze, kanë bërë qe Fieri te këtë edhe një ajër tepër te ndotur mbi normat e lejuara.

POPULLSIA

12 km larg qytetit të Fierit, ndodhen rrenojat e qytetit antik të Apolonisë. Qyteti u themelua në vitin 558 p.e.s në një koder pranë detit dhe afër grykederdhjes së lumit Aous (Vjosa) nga kolonë të ardhur nga Korinti e Korfuçi. Në lulezim të tij mendohet të ketë pasur një popullsi prej 50,000-60,000 banorësh. Për rëndësinë ekonomike dhe kulturore dhe për hapësirën e madhe të shtrirjes së tij, Ciceroni e ka quajtur “qytet të madh dhe hijerendë”.

Monumentet më të rëndësishme arkeologjike janë: muri rrethues, biblioteka, Odeoni, Portiku dhe Kisha Bizantine e shekullit të XIII.

Kerkimet e para mbi thesarin historik të Apolonisë u bënë gjatë Luftës së Parë Botërore nga arkeologët austriakë, që zbuluan dhe eksploruan muret e mëdha që rrethonin qytetin e dikurshëm. Zbulimet sistematike filluan në vitin 1924 nga Misioni Arkeologjik Francez drejtuar nga Leon Rey.

Ata nxorren në dritë kompleksin e monumenteve të qendrës së qytetit. Zbulimet kanë vazhduar nga arkeologët shqiptarë pas çlirimit.

Për të plotësuar nevojat e industrisë dhe bujqësisë, filloi një levizje e madhe migratore drejt Fierit. Në vitin 1965 qyteti i Fierit numëronte 20 000 banorë, kurse në 1982 kishte 35 000 banorë.

Në vitin 1985, Fieri si rreth kishte një popullsi prej 226 2000 banorë, dhe dendësi 192 b/km². Popullsia qytetare arrinte shifrën 27.6 % ndërsa ajo fshatare 72.4 %. Rritja natyrore ishte 2.09 %.

Më fillimin e viteve 90 –te në Fier ndodhen mjaft ndryshime demografike. Një pjesë e madhe e banorëve kanë emigruar drejt shteteve të huaja dhe kryeqytetit si dhe kanë ardhur banorë nga rrethet e Mallakastres, Tepelenës, Beratit, Elbasanit, Gjirokastrës si dhe nga zonat veriore e verilindore të Shqipërisë.

Në vitin 2001 popullsia e rrethit të Fierit ishte 199.082 banorë. Ndërsa vetë qyteti i Fierit ka një popullsi 82.262 banorë. Dendësia e popullsisë për rrethin e Fierit 255 banorë/km², një nga më të lartat në Shqipëri.

Në periudhën paraçlirimit. Fieri ka qenë një zonë e prapambetur bujqësore, që vuante nga kenetëzimi masiv dhe malaria. Shumica e popullsisë jetonte në fshat ku ruheshin akoma disa karakteristika të feudalizmit. Një pjesë e fshataresisë kishte tokë, ndërsa pjesa tjetër punonte në cilligjet e shtetit dhe në ato private.

Në vitin 1925 shoqëria anglo-persiane OIL Company mori për ta shfrytëzuar për kerkimin e vendburimeve të naftës një sipërfaqe prej 250.000 ha. Pas largimit të kësaj kompanie, vjen shoqëria AIPA që morri për shfrytëzim një sipërfaqe prej 164.000 ha. Në vitin 1938 ekzistonin magazina të mëdha mallrash dhe një rrjet i dendur tregtar

Deget kryesore të ekonomisë në këto vite përfaqësoheshin me disa fabrika të industrisë së lehtë dhe ushqimore. Në 1937 dhoma e tregëtisë së qytetit numëronte 309 zejtarë, tregtarë dhe industrialistë. Pas pushtimit italianë vërshuan shumë sipërmarrës, punëtorë, fermerë, nëpunës, njerëz të profesioneve të ndryshme dhe bashkë me ta dhe prodhimet e industrisë italiane.

Ky fenomen u shoqërua me pasoja negative për prodhuesit vendas, kryesisht artizanë, duke i rrenuar ekonomisht dhe duke i detyruar të mbyllnin punishtet e tyre, gjë që solli keqesimin e gjendjes ekonomike të familjeve të tyre.

Pas kapitullimit të Italisë, pronat e shoqërisë AIPA i morri në dorë shoqëria gjermane Continental Oil. Në periudhën 45-90, Fieri kthehet në një nga qendrat më të rëndësishme industriale të vendit. Këtu u ndertua kompleksi më i madh energjitiko-kimik i vendit. Në prodhimin e përgjithshëm industrial të vendit, Fieri zinte 12 % të tij.

Deget kryesore te industrise ishin energjitika (nxjerrja e përpunimi i naftes, prodhimi i energjise elektrike), industria kimike, mekanike dhe ushqimore. Për te mbeshtetur këto dege te industrise se rëndë u ndertuan dy termocentrale, ne Fier dhe ne Ballsh. TEC-i i Fierit për nga kapaciteti ishte me i madhi ne Shqipëri me kapacitet 160.000 kw energji ne vit.

Ne vitin 1952 u ngrit Uzina e Pastrimit te Pambukut, dhe me pas u ngriten edhe fabrikat e imdustrise ushqimore, si ajo e vajit, margarines, e veres etj. Strategjia ekonomike e ndjekur ne këto vite shtroi nevojen e zhvillimit te transportit automobilistik dhe hekurudhor. Fillimisht u zhvillua transporti automobilistik me ngritjen e dy parqeve me te mëdha te vendit, parku automobilistik i Fierit dhe ai i transnaftes ne Patos.

Me ngritjen e industrise se rëndë perparesi mori dhe transporti hekurudhor. Ne viet 1967-68 u ndertua hekurudha Rrogozhine-Fier 53 km e gjatë, ne 1974-75 hekurudha Fier- Ballsh 26 km, ndërsa ne vitet 1981-86 ajo Fier-Vlore 35 km.

Periodha e tretë pas viteve 90-te është shoqëruar me ndryshime te mëdha edhe ne strukturen e ekonomise. Kjo si rezultat I ndryshimit te formes se pronesise, nga ajo shteterore ne atë private. Shumica e ndermarrjeve private te krijuara i perkasin aktivitetit tregtar, pas tyre vijjnë ato te sektorit te sherbimeve dhe te sektorit te transportit.

Ne rrethin e Fierit ka pasur edhe mjaft investime te huaja kryesisht ne sektoret joproductive te ekonomise si banka, ndertime, transport si dhe ne industrine tekstile. Sot ne rrethin e Fierit ne industrine e nxjerrjes dhe perpunimit te naftes, veprojnë dy nga kompanite me te mëdha ne Shqipëri, “Albpetrol” dhe “Armo” si dhe kompania kanadeze “Banker’s “.

TURIZMI

PASURITE SOCIAL – KULTURORE

Vlerësimi turistik i këtyre motiveve nenkupton kulturën shpirtërore, materiale e origjinale.

Elemente te tillë si : veshja, këngët dhe valle, instrumentet muzikore, doket dhe zakonet, fjalët e urta dhe legjendat, feja me institucionet e saj, muzeumet prezantojnë shpesh vlera te rralla e te paperseritshme.

Jeta shpirtërore: Rajoni Vjose – Seman ka veçoritë e veta përsa i përket jetës shpirtërore. Ky rajon bën pjesë ne krahinen etnografike te Myzeqese.

Turizmi fetar është lloji me i vjetër i turizmit, praktikuar qe ne kohët e lashta. Ne rajon egzistojne dy bashkesi fetare, ajo ortodokse dhe ajo myslimane. Të dy bashkesite fetare jetojne ne harmoni te plotë me njera – tjetrën.

Me shumë interes janë objektet e kultit qe paraqesin interes nga ana arkitektonike dhe nga ana e misioneve fetare.Me vlera te shumeanshme do të veconim kishen e Shen Marise se Pojanit dhe afrekset e shekullit XIV qe ruhen aty.

Objektet Vizitonjese

Teatri Bylis i ndertuar ne vitin 1971 është një qendër shumë e rëndësishme e artit dhe kulturës. Ka një kapacitet prej 400 vendesh. Ne te organizohen mjaft shfaqje nga trupa teatrore e estrades Fier, festivale tradicionale lokale dhe rajonale dhe shumë veprimtari te tjera te larmishme.

Qyteti antik i Apolonise Kryeqendra e historisë se Fierit ka qenë qyteti antik i Apolonise I themeluar ne vitin 587 p.e.s. nga kolonet korkyras. Apolonia jetoj rreth 1200 vjet dhe ne kulmin e lulezimit te saj ne një siperfaqe prej 140 ha jetonin 60 000 banorë.

Zhvillimi i madh kulturor që mori qyteti vërtetohet me faktin se në shekullin e I p.e.s. Perandori i parë romak Oktavian Augusti studioi në Akademinë e Apolonisë. Apolonia është një qendër që tërheq me tepër vizitore e turistë të huaj të apasionuar pas arkeologjisë dhe historisë së lashtë të këtij qyteti. Monumentet kryesore të qytetit antik të Apolonisë janë Sheshi i Portikeve, Odeoni, Temosi, Nimfeu, Buletarioni.

Pranë Apolonisë ndodhet Manastiri i Pojanit një simbol i historisë dhe kulturës së shekullit XIII. Me një stil bizantin ai konsiderohet si një kompleks arkitektonik mjaft interesant së bashku me kishën dhe inferieret në dekorimet dhe pikturat murale të veçantë.

Para 30 vjetësh ky manastir u shndërrua në një muzeum, ku ruhen statujat e periudhës iliro – helenike dhe asaj romake, duke u shndërruar kështu në një qendër mjaft të rëndësishme kulturore artistike që pasurohet dhe me zbulimet e reja arkeologjike.

Plazhet: Deti perben figurën kryesore në vlerësimin dhe shfrytëzimin turistik rajonal në rreth 48 km vijë bregdetare. Nekatë rajon dallojnë këto plazhe:

Plazhi në derdhje të lumit Vjose: Ky plazh që i përket tipit të bregdetit me rere të trashë duke bërë që të dallohet qartë nga plazhet e tjera të rajonit dhe të përafrohet me tepër me plazhet e bregdetit Jon.

Vende – vende rëra e trashë zevendesohet nga zhavorret e permasave të vogla duke tërhequr turistë dhe duke e bërë këtë plazh mjaft interesant .

Plazhi Hidrovor: Hoxhara i përket tipit të bregdetit me rere shumë të holle. Plazhi ka një rere me vlera të mëdha kurative duke tërhequr me tepër moshat e mesme dhe të vjetra.

Plazhi Vjose – Seman: Shtrihet në zonën ku me parë ka qenë grykderdhja e lumit Seman. Në këtë zonë tani kanë mbetur vetëm aluvionet e sjella nga ky lum gjatë periudhës që derdhej aty.

Plazhi: Seman perben një nga lokalitetet turistike më interesante të rajonit. Ky plazh ka një shtrirje prej 3,5 km me një brez 2.0 m të gjerë. Dy nga karakteristikat e tij janë rëra e imet dhe e ashper e pasur me jod dhe pylli i mrekullueshëm i pishave. Pozicioni i favoeshëm gjeografik i jep Semanit mundësi për zhvillimin e sporteve ujore në të ardhmen.

Zona përmban dhe disa laguna që shquhen për varietetet e vegjetacionit dhe specie të rralla shpezesh migratore. Bashkë me turizmin balnear një rol të rëndësishëm ka dhe turizmi rural.

PRESPEKTIVA

Megjithatë vështiresitë dhe problemet e shumta që po shoqërojnë këtë tranzicion ekonomik të vendit, e ardhmja e Fierit paraqitet mjaft me prespektive. Parakushtin e parë për këtë e përbejnë potencialet e rëndësishme natyrore.

Nentoka e rrethit është mjaft e pasur me naftë, gaz natyror, argjila, rëra, zhavore që përbejnë një bazë shumë të rëndësishme për zhvillim ekonomik.

Pasuria e madhe ujore e perfaqësuar nga dy lumenjtë e mjaft burime natyrore, përbejnë gjithashtu një potencial të rëndësishëm natyror edhe për dege të veçanta të ekonomisë, të energjitikës, peshkimit, turizmit etj.

Potencialet e mesiperme natyrore shtohen me tej nëpërmjet klimës së ngrohtë, pasurive të shumta bimore dhe shtazore. Këtyre potencialeve natyrore i shtohet edhe potenciali i rëndësishëm human, pasi kanë popullsi vitale dhe të re.

E rëndësishme është ruajtja, vlerësimi dhe shfrytëzimi sa më i mirë i këtyre pasurive në mënyrë që ato të përbejnë potencial të vazhdueshëm natyror për një zhvillim të qëndrueshëm të ekonomisë.

Megjithatë ka shumë faktore që e pengojnë këtë zhvillim si acarimet në situatën politike, korrupsioni, kriminaliteti, si dhe roli i madh i sektorit informal të ekonomisë.

RRETHI I VLORËS

Rrethi i Vlorës ka 147,000 banorë (sipas 2004), një sipërfaqe prej 1,609 km², dendësi 91,53 ab./km² dhe kryeqendër Vlorën.

Vlora është një qytet në Shqipërinë jugore. Vlora është qyteti i dytë më i madh portual pas Durrësit, ndodhet në jugperëndim të Shqipërisë, në Detin Adriatik dhe është qendra e Rrethit të Vlorës.

Histori

Qytet i lashtë dhe një nga portet kryesore të Shqipërisë. Në lashtësi njihet me emrin Aulona. Gjurmët më të hershme i takojnë shek. VI p.e.s. Në shek. IV rrethohet me mure guri të latuar.

Duke qenë një nyje e rrugëve tokësore e detare, i njohur për verën, ullinjtë e kripën, u bë porti kryesor i Ilirisë pas rënies së Apolonisë e Orikumit. Më 1081 u pushtua nga normanet, më 1205 nga Venediku, pastaj kaloi në sundimin e Hohenshtaufëve gjermanë dhe më 1272 u përfshi në mbretërinë e Arbërisë. Në shek. V. u bë një qendër e lulëzuar tregtare e zejtare, si despotat më vite. Kaloi në shek. XIV nën sundimin e Balshajve. Ishte e dëgjuar për punimin e hekurit, të shpatave, të mëndafshit, për nxjerrjen e kripës etj.

Osmanët e pushtuan më 1417, ishte i pari port i pushtuar prej tyre në Adriatik. Më 1531 sulltan Sulejmani më gurët e Aulones ndërtoi një kala afër detit (në vendin e stadiumit të sotëm) me trajtë 8-këndëshe, e përshtatur për artilerinë. Brënda kishte kulla 7-kateshë e banesa. Mendohet se është projektuar nga arkitekt Sinani. Kalaja njihet edhe si Kalaja e Skelës, si një nga mrekullitë e arkitekturës osmane dhe në të njëjtin nivel me Kullën e Selanikut.

Zona në të cilën ishte e ndërtuar Kalaja e Skelës u deklarua Monument kulture në vitin 1963. Në vitin 1997, KKRT e qytetit Vlorë dha leje ndërtimi edhe për këtë zonë të qytetit. Në vitin 2000 gjatë punimeve për hedhjen e themeleve të një pallati shumëkatësh u zbuluan pjesë të themeleve të Kalasë së Skelës. Vlora ishte kryeqyteti i parë i Shqipërisë së pavarur. Me 28 nëntor 1912 këtu Kuvendi Kombëtar shpall Pavarësinë dhe formoi qeverinë me Ismail Qemalin në krye.

Në dhjetor 1914 u pushtua nga italianët. Më 1920 u krijua komiteti "Mbrojtja Kombëtare", i cili organizoi forcat që morën pjesë në Luftën e Vlorës dhe pushtuesit italianë të thyer u detyruan të pranojnë tërheqjen më 2 shtator 1920.

Qyteti kishte 4.000 banorë, ai vijoi të ishte vatër e lëvizjes atdhetare e demokratike. Me rastin e varrimit të Avni Rustemit më 30 prill 1924, u ngrit komiteti i cili organizoi kryengritjen e cila çoi në Revolucionin e Qershorit 1924. Në nëntor u hap shkolla e mesme tregtare. Gjatë periudhës komuniste qyteti u rrit në sipërfaqe dhe në numër.

Sot, Vlora është një qendër e rëndësishme turistike, kjo fal edhe mjedisit të këndshëm bregdetar.

Transporti

Transporti rrugor:

Vlora ndodhet rreth 135 km larg Tiranës, kryeqytetit të Shqipërisë, ndërkohë që vetëm 77.0 milje e ndajne nga Greqia. Drejt këtyre dy pikave udhëtojnë autobuzë e mjete të shumta, qe mundesojne pervec transportit te njerëzve edhe shkëmbim mallrash.

Transporti hekurudhor:

Trena pasagjerësh të Hekurudhës së Shqipërisë udhëtojnë gjithashtu rregullisht për në qytetet e Durrësit dhe me tej për në Vlorë si dhe për në Pogradec dhe për në Shkodër. Megjithatë investimet që janë bërë për hekurudhat, mbetet një sektor i transportit i cili përdoret shumë pak.

Transporti detar:

Vlorën e ndajnë vetëm 72 km nga Italia. Çdo ditë nisen tragete për ne Brindisi. Anije te radhës e lidhin dhe me portet veriore të Greqisë.

Transporti ajror:

Në Vlorë ndodhet dhe aeroporti, por përkohësisht nuk është gati për transportim pasagjerësh.

Ku shtrihet Bashkia e Vlorës



Rrallë qytete në botë mund të kenë një pozicion kaq të volitshëm gjeostrategjik siç e ka Vlora, e cila lidhet me daljen e saj të menjëherëshme në det në (P) dhe mbështetjen në vargmalet në lindje. Pararoja perëndimore e qytetit është ishulli i Sazanit dhe gadishulli i Karaburunit me të cilët Vlora mban "çelsat" e ngushticës së Otrantos. Vlora është qytet i lashtë dhe porti jugor i Adriatikut. Sipas regjistrimit të vitit 1999 popullsia e Vlorës është mbi 102.000 banor.

Gjiri i Vlorës është i cekët ku thellësia shkon në 5 m pas 1 km larg bregut dhe 10 m pas 2 km larg bregut.

Vlora ka një pozicion të favorshëm, në kryqëzimin e rrugëve tokësore, detare dhe ajrore në të gjithë rajonin.

Distanca nga kryeqyteti i vendit, Tirana, është 135 km, ndërkohë që vetëm 72 km e ndajnë nga Italia dhe 77.0 milje nga Greqia.

Pozicioni që ka Vlora garanton një lëvizje masive të turistëve vendas dhe të huaj. Gjiri i Vlorës dallohet për resurset e shumta natyrore, për biodiversitetin e pasur dhe koridoret ekologjike. Është ndër zonat me potencialin turistik më të lartë të vendit, gjë që lidhet me daljen direkte në det, me pasuritë e shumtanatyrore, klimaterike, ujore, arkeolo-gjike, historike, kulturore, njerëzore dhe ekonomike. Qyteti i Vlorës shtrihet ndërmjet Ujit të Ftohtë dhe Zvërnecit.

Rrafshi mbi të cilin ngrihet qyteti i Vlorës ka lartësi nga 6 m deri në 76 m mbi nivelin e detit dhe përfaqëson një nivel bazë kontinental, ende aktiv.

Ndërsa gjatësia e përgjithshme e vijës bregdetare është 90 km, nga grykëderdhja e Vjosës deri në Karaburun, e cila është shpallur nga Këshilli i Ministrave zonë me përparësi për zhvillimin e turizmit. Aktualisht, qyteti i Vlorës vazhdon të zgjerohet në të gjitha drejtimet e veçanërisht drejt Bregut të Detit, sidomos drejt Ujit të Ftohtë dhe Jonufrës. Kushtet gjeomorfologjike midis Nartës dhe Plazhit të Vjetër nuk lejojnë avancimin e shpejtë të qytetit drejt bregdetit. Këtu ndikon ekzistenca e sektorëve moçalor si dhe qëndrueshmëria e dobët e bazamentit të tokës. Njohja e ligjeve natyrore të zhvillimit të zonës bregdetare si dhe ndryshimet e provokuara nga ndërhyrja e njeriut përbëjnë sot një ndër problemet më kryesore për mbrojtjen dhe shfrytëzimin racional të saj. **Klima ne Shqiperi dhe ne zonen e Vlores**

Meqenese bregdeti i Shqiperise kap te dy detet Jonin dhe Adriatikun, rajonet malore te mbeshtetura ne masen e larte Ballkanike dhe gjithe vendi gjendet ne nje gjatesi qe eshte subjekt i karakteristikeve te ndryshme klimatike gjate stineve te veres dhe te dimrit, Shqiperia ka nje numer te madh rajonesh klimatike duke marre parasysh siperfaqen e saj modeste.

Fushat bregdetare kane nje klime mesdhetare tipike; rajonet malore kane kane klime mesdhetare kontinentale.

Klima varion nga jugu ne veri si ne ultesirat ashtu edhe ne brendesi te vendit.

Fushat kane dimra te bute me nje temperature mesatare 7°C. Ne vere, temperatura mesatare eshte 24°C, lageshtia mund te jete e larte. Ne ultesirat e jugut, ku ben pjese edhe ajo e Vlores, temperaturat mesatare jane gati 5 grade me te larta gjate gjithe vitit. Diferenca eshte me e theksuar gjate veres dhe me pak gjate dimrit.

Rrethi i Vlores ben pjese ne zonen klimatike mesdhetare. Ai eshte nje rajon bregdetar me relief te copezuar.

Ndodhet ne zonat me te uleta, ne nje lartesi prej vetem 6m mbi nivelin e detit. Zonat malore jane jo vetem me te lartat, por edhe mete largetat nga bregdeti e ne pergjithesi ndodhen ne sektorin jug, juglindje dhe Lindje.

Ne pergjithesi ne rrethin e Vlores, regjimi i presionit te ulet zgjat pak dhe perudha me kohe te mire eshte me e gjate se ne pjeset e tjera te vendit. Faktoret qe percaktojne klimen e kesaj zone jane:

- Pozicioni gjeografik dhe afersia me detin qe zbut efektet ekstreme te klimes.
- Ndikimi i cikloneve dhe andicikloneve qe regullojne klimen e krejt rajonit.
- Larmia e formave te reliefit dhe drejtimi i percaktuar mire i vargmaleve dhe luginave.

Temperaturat mesatare per Vloren ndryshojnw nga 16,1 ne 17,7 grade. Ne Vlore mungojne temperaturat e uleta qe regjistrohen ne zonat e tjera te vendit. Temperaturat me te uleta, si ne te gjithe zonen bregdetare te Shqiperise, regjistrohen gjate Janarit-Shkurtit.

Reshjet mesatare jane te shumta, sic rezulton nga konvergjenca e rrymave te ajrit qe vijne kryesisht nga deti Mesdhe dhe nga masat kontinentale te ajrit. Meqe zakonisht ato perplasen aty ku terreni eshte i larte, shirat me te shumta bien ne rajonet malore qendrore. Rrymat vertikale qe fillojne aty ku ajri mesdhetar eshte me i dendur, shkaktojne shtrengata frekvente. Shume prej tyre shoqerohen me erera lokale dhe shira.

Sasia mesatare e reshjeve arrin 1200mm/vit, pjesa me e madhe e te cilave ne nentor-dhjetor. Muajt me te thate jane Korriku, gushti dhe shtatori. Deti dhe format e relievit ndikojne shume ne shperndarjen e

reshjeve ne rrethin e Vlores. Luginat e Shushices, Dukatit, Borshit e Vjoses sherbejne gjate gjithë vitit si zona te shkembimit klimaterik te zonave te bregdetit me ato ne brendesi.

Kjo eshte arsyeja e shirave te bollshme prane zonave malore ne krahasim me zonat e tjera te rrethit.

Ndersa ne zonen bregdetare te qytetit sasia mesatare e reshjeve eshte 1000mm/vit e ne Orikum 1314mm/vit, ne zonat malore si llogara e Dukat, reshjet arrijne perkatesisht 2500 e 2453mm/vit. numri mesatar i diteve me lageshti eshte 105 - 147dite ne vit. debora eshte nje dukuri teper e rralle ne bregdet, ndersa ne zonat malore eshte nje dukuri normale qe fillon qe ne netor.

Meqe temperaturat dimerore me te uleta demtojne pemet e ullinjve dhe agrumeve, plantacionet e tyre jane vendosur ne vende te ekspozuara ndaj jugut dhe perendimit edhe ne zonat me temperatura mesatare me te larta.

Pozicioni gjeografik i rrethit te Vlores ben qe zona tejete nen ndikimin ererave te fuqishme, qe jane te ndryshme poer nga forca dhe prania gjate vitit. Erera te zakonshme jane puhite detare, te cilat ndihen me shume gjate bregdetit. Rrethi i Vlores ne pergjithesi dallohet per ererat e forta, kjo per shkak te konfigurimit te relievit dhe gjirit te Vlores.

Komuna Novosela (Piskal Novoselë)

Perfshin 12 fshatra: Popullsia 15219 banore.

Perfshin 12 fshatra: Novosele, Aliban, Bishan, Mifol, Poro, Dellenje, Delisuf, Trevllazer, Cerkovine, Skrofotine, Fitore, Akern.

Komuna Qendër (Qendër Pusi)

Perfshin 12 fshatra : F/Bestrove, Babice e madhe, Babice e Vogel, Hoshtime, Kanine, Kerkove, Narte, Sherihte, Panaja, Xhyherine, Zvernec, Saza.

Komuna Qendër Vlorë është një nga njësitë më të mëdha administrative, të Republikës shtrihet në 12.000 ha ka një popullsi 18.000 banorë të shpërndarë në plot 11 fshatra, që mbledhin të gjithë kurorën e Vlorës.

Fshatrat e njohura të kësaj komune janë Kanina, Çuherinë, Çerishtë, Babicë e Madhe, Babicë e Vogël, Oshtima, Panajasë, Narta dhe Bestrova.

3 Termat e References:

Me fonde nga buxheti i shtetit te vitit 2009 e ne vazhdim, eshte planifikuar projektimi i objektit: **“Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlore”**.

Rruga e projektuar ka nje gjatesi prej, L=28.2 km, duke perjashtuar segmentet e finacuara nga DPRr po keshtu jane trajtuar segmentet qe jane lene ne vendimin e Keshillit Teknik te DPRr. Rruga eshte pjese e aksit kryesor rrugor, jug perendimor Fier-Vlore dhe vazhdimi i aksit te Rrugës te bregut, Vlore–Sarande. Ky aks rrugor lidh te gjithë zonen qe nga Rotondoja Bashkia Fier, te gjitha fshatrat qe jane nen Juridiksionin e komunave Qender, komuna Levan, Fier, komuna Novosole, Komuna Qender, Vlore, etj.

Eshte kerkuar projekt zbatimi i Rrugës: **“Studim Projektim Rikonstruksion i Rrugës Ekzistuese Fier Vlore”**, duke shfrytezuar gjurmen ekzistuese e cila aktualisht eshte me dy kalime.

Per realizimin e projektit ne variantin me te mire, do te shfrytezohen te dhenat e trafikut rrugor si dhe matjet faktike qe do te kalojne ne kete Rrugë. Keto matje do te permbajne numrin, llojin dhe mesatarizimin e trafikut per njesi kohe te ndryshme (dite, muaj, vit), duke dhene parashikimet per te ardhmen (deri 20 vjet).

- Te dhenat demografike te rajonit dhe zones ku kalon rruga, te cilat kane te bejne me zhvillimin dhe rritjen e popullsisë, perberjes, mireqenies, punesimit, etj.
- Te dhenat ekonomike qe kane te bejne me zhvillimin, turistik, industrial e bujqesor te zones, parashikimet e zhvillimit per 20 vitet e ardhesheme.

Per ta bere sa me te plote studimin ne detyren e projektimit, te gjitha kerkesat jane kryer te plota dhe jane marre parasysh ne kete projekt-ide.

4 Përshkrimi i Gjurmës së Rrugës Ekzistuese:

Nga ana e studios se projektimit, eshte realizua rikonjucioni i Rrugës edhe njehere ne muajt Prill, Maj, Qershor 2010, duke vrojtuar me kujdes cdo element te Rrugës duke u mbeshtetur ne verjetjet e bera per projekt idene varianti i miratuar dhe te verejtjeve te draftit te projekt zbatimit, duke i pershkruar si me poshte:



Segmenti 1: Rikonstruksioni i Rrugës Urbane qe fillon nga Rotondoja ne dalje te Fierit (prane Q.T.U-Rrepet) duke pershkruar lagjen “11 Janari”, deri tek hekurudha Fier-Ballsh me nje gjatesi prej, L=800.0 m.

Meqenese kjo Rrugë do te jete ne funksion te lagjes ne fjale dhe si Rrugë nacionale, mund te themi qe nga ana e bashkise Fier nuk jane kryer investime te mjaftueshme per sistemimin e e ketij segmenti me trotuare dhe kanalizime te ujrave te bardha e te zeza. Pas viteve 90’ jane ndertuar shume banesa dhe objekte sociale ne te dy anet e ketij segmenti Rrugë, rrjeti i investuar se bashku dhe me vete Rrugën, nga vrojtimet e bera ne terren, jane pothuajse te amortizuar teresisht.

Per keto arsye ky segment Rrugë, eshte trajtuar me elementet e nje Rrugë urbane me parametra te tjera nga ato te dhene ne Termat e references.

Nga ana e Bashkise Fier ne eshte percjelle zyrtarisht dhe nje shkrese zyrtare, ku tregohet qe ky segment qe permendem me lart, eshte trajtuar si Rrugë urbane dhe i miratuar ne KRRTSH.

Nga ana e jone teknikisht eshte bere zgjidhja e tere infrastruktures nentokesore, largimi i ujarve te bardha e te zeza ne drejtim te Unazes Jugore te qytetit te Fierit, ku te gjitha ujrat shkarkojne ne pusetat ekzistuese qe ka dhene bashkia dhe prej kendej shkarkojne ne lumin e Gjanices, po keshtu eshte trajtuar ndricimi, elektrik etj.

Segmenti II. Ky segment fillon tek hekurudha Fier-Ballsh dhe perfundon tek intersektimi hekurudhor i degezimit te ish Uzina e Urese (prog.1+325 m), me gjatesi L=525.0 m. Nga pikepamja e kullimit ky segment paraqitet problematik, pasi rrjeti i kanaleve te kullimit nuk funksionon dhe sipas matjeve topografike (kuotave), krahu i majte duhet te shkarkoje ne dy pika:

Tek kryqezimi i Rrugës auto (prog 0+980 m) dhe ne kanal in anesor te degezimi i hekurudhes se ish Urese, dhe perfundimisht ku te gjitha keto ujra mendojme qe pike shkarkimi te Lumi i Gjanices, por sqarojme se per shkarkimin e ketyre ujarve per ne Lumin e Gjanice, duhet te kalohet ne zone te banuar. Per kete kullimi i ujarve eshte realizuar me tuba b/a, Ø600 mm.

Edhe krahu i djathte ka vetem nje pike shkarkimi dhe mundesine lidhjes se tij e ka tek (prog.0+980.0 m) dhe largimin e ketyre ujrave me ane te ketij kanali. Ne kete zone ka mjaft nderpreje te gjurmes se kanalit kullues me tubacione ose me sheshe ne hyrje te ambjenteve sociale.

Segmenti III. Ky segment fillon tek kryqezimi i hekurudhes per ne Ish Uzinen e Urese deri tek ura b/a me H.D=6.0 m, me nje gjatesi prej, L=400.0 m . Ky segment Rrugë, pervec shtresave te demtuara te Rrugës, ka dhe mungesen e largimit te ujarve te bardha, te cilat si pike shkarkimi te mundeshme kane kanal in e

linjes hekurudhore qe shoqeron per ne Ish Uzinen e Urese dhe kanalim qe shoqeron degezimin e Rrugës per ne lagjen Zhupan te Komunes Qender.

Te dy krahet e Rrugës jane te nderprera nga nje rrjet i shpeshte i kalimit me tubacione celiku e betoni si dhe me kanale te veshuar me beton, te cilat jane te ndertuar nga vete individet.

Segmenti IV. Ky segment fillon tek ura b/a me H.D=6.0 m deri ne (prog.2+600 m), me nje gjatesi prej, L=875.0 m. Ky segment karakterizohet nga deformacione te shumta te trupit te Rrugës dhe nga nje mungese pjesore e sistemit te kullimi te ujrave. Pikat e shkarkimit ne kete segment jane te percaktuara ne dy anet e ures b/a.

Per kete segment duhet thene se: Ne krahun e majte (duke filluar nga prog.0+00 m) eshte linja e ujesjellesit te Qytetit Fier, ku linja eshte realizuar me tub gize $\varnothing 700$ mm. Tubacionet jane te dukeshme ne krahun e majte te ures b/a. Ky segment Rrugë ka qene trajtuar me bordura anesore monolite. Keto bordura jane teresisht te demtuara.

Ne dy krahet e Rrugës, por sidomos ne ate te djathte ekzistojne shume kalime me tubacione celiku e betoni te seksioneve te ndryshme te cilat jane vendosur nga vete individet qe kane lokale apo njesi tregetare.

Nga verifikimi ne vend, mund te themi qe konstruksioni i ures b/a eshte ne gjendje te mire. Ka nevojë per rikonstruksionin e bordurave anesore te ures, te cilat mund te realizohen me trotuare qe do te sherbejne per kembesoret me gjeresi, b=1.0 m, po keshtu duhet te kompletohet me parapete te larte metalik mbrojtës. Ne kete segment Rrugë dallohet qarte linja e fibrave optike te telekomit Fier-Vlore, e cila eshte vendosur ne krahun e djathte.

Segmenti V. Ky segment fillon tek (prog.2+600 m ÷ 3+170 m) Ura b/a deri tek mbikalimi hekurudhor Fier–Vlorë me gjatesi prej, L=570.0 m. Ne kete segment shtresat rrugore jane mjaft te demtuara. Ne prog.2+750.0 m ndodhet nje veper arti (ure betoni hark me H.D=1.2 m e cila per mungese mirembajtje eshte e bllokuar, ndersa ne prog.1+625.0m ÷ 1+650.0 m, ne krahun e majte ndodhet kthesa e zgjeruar, degezimi i Rrugës per ne Cakran. Meqenese ne afersi te saj kemi dhe ndryshimin e pjerrise, eshte bere dhe zgjidhja teknike e disiplinimit te ujrave te bardha qe vijne nga krahu i majte i degezimit, po keshtu kemi dhe degezimin e krahut te djathte, duke i disiplinuar ujrat nga te dy anet me kanal (apo bordure me kunete betoni) deri ne vepren e artit prog.2+750 m dhe krahu i djathte deri ne prog.3+170.0 m. Ura auto e mbikalimit te hekurudhes, eshte ne gjendje te mire teknike, ura ka H.D=10.0 m dhe eshte e mbuluar me trare b/a me lartesi, h=90 cm.

Trotuaret dhe parmaket anesore te ures duhet te riparohen, gjatesia e tyre eshte, L=58.0 m (te dy anet), ne kete pikete dallohen qarte fibrat optike te albtelekomit, ne krahun e djathte.

Nga prog.3+170 m ÷ 3+620 mme nje gjatesi prej, L=450.0 m, eshte nje segment qe ka shume lokale sherbimi ne krahun e djathte, ne kete segment ka kanale te hapuar nga te dy krahet e Rrugës, te cilat mendojme qe te vishen me beton. Ne prog. 3+325 m dhe prog. 3+370 m ndodhen dy vepra arti ekzistuese qe intersekojne Rrugën, nga verifikimi i bere ne vend u verejt qe nuk i perballojne prurjet max., per kete mendojme se duhet te zevendesohen pas llogaritjeve hidrologjike me dimensione me te medha, sepse aktualisht keto jane tuba celiku $\varnothing 400$ mm.

Nga prog.3+620 m- prog.3+925 m, me gjatesi prej, L=305.0 m, krahu i majte i Rrugës kufizohet nga hekurudha Fier-Vlore e cila shoqerohet me nje mure ndares (mbajtës), me Rrugën deri ne prog.3+770 m, ndersa ne pjesen tjeter, deri ne fund te segmentit, trupi i Rrugës eshte me i larte se traseja e hekurudhes, duke siguruar nattyrshe kullimin.

Ne kete krah, si element te sigurise rrugore, kemi menduar qe te vendosim guardrail me gjatesi, L=220.0 m.

Ne krahun e djathte ekziston nje kanal i hapur i cili shkarkon ne tombinon ekzistuese Ø1500 mm, e cila eshte ne prog.3+705 m

Ne segmentin 3+620 m ÷ 3+740 m eshte nderuar nje mure prites me blloqe te medhenj (1.0*1.0*1.0) m, me lartesi h=2.3 m i shoqeruar me nje kanal te veshur me beton me permasa 0.55*0.55 m.

Nga prog.3+925 m ÷ prog.4+450 m, segmenti ka nje gjatesi prej, L=525.0 m.

Ne kete segment kemi keto elemente: Rruga ne pjesen me te madhe i ka shtresat e Rrugës te deformuara dhe kullimi i ujrave realizohet vetem ne njerin krah te Rrugës (djathtas), ku dhe shtrihet shpati kodrinor. Ne kete segment ndodhen: Tombino Ø1500 mm, po keshtu ne krahun e djathte ka nje mure prites prej betoni me h=2.0 m, L=30.0m, muri nuk shoqerohet me kanal te veshur, per momentin ky kanal nuk funksionon, tombino Ø500 mm, ku dalja eshte ure kuti me H.D=1.8 m.

Nga prog.4+110 m ÷ 4+235 m ka mure prites ekzistues me blloqe betoni 1.0*1.0*1.0 m me h=2.2 m dhe h=4.4 m, shoqeruar me kanal te veshur betoni dhe eshte ne gjendje te mire.

Ne prog.4+190 m, ka tombino ekzistuese Ø1000 mm dhe dalja vazhdon me ure kuti 1.0*1.0 m. Duhet te ndertohet puseta e hyrjes dhe te behet pastrimi i tombinos.

Ne prog.4+270 m ka ure kuti ekzistuese H.D=1.0 m e cila eshte e bllokuar.

Ne prog.4+342 m ka tombino ekzistuese Ø 600 mm ne gjendje te mire, duhet te rindertohet dalja e tombinos.

Ne te gjithë gjatesine e segmentit ne krahun e djathte duhet te permashohet kanali kullues.

Ne krahun e majte nga prog.4+00 m ÷ 4+230 m, ka mure ekzistues mbajtes ne gjendje te mire, te cilet ndajne hekurudhen me Rrugën. Bordurat ekzistuese jane te demtuara. Mendojme qe ti zevendesojme me guardrail.

Ne kete segment asfalti ne pergjithesi eshte i demtuar.

Nga prog.4+450 m ÷ prog.6+013 m, qe ka nje gjatesi prej, L=1560.0 m rezulton kjo gjendje e Rrugës:

Krahu i djathte: ka degezime Rrugësh sekondare ne prog.4+435 m – 4+460 m, shesh ndertimi prog.4+550 m- 4+625 m, mure guri prites prog.4+683 m- 4+730 m, h=1.8 m, b=0.50 m, me kanal betoni 30*40 cm, mure guri pa kanal betoni, prog.5+110 m- 5+127 m me h=1.7 m, b=0.5 m, mur prites i ulet i shoqeruar me kanal kullues, L=390.0 m, h=0.55 m, b=0.45 m i cili eshte ne gjendje te mire.

Gjendja e veprave te artit: Ne prog.4+600 m, prog.4+924 m, kemi Ure beton hark me H.D=1.25 m, ku hyrjet dhe daljet jane te bllokuara. Ne prog.5+220 m, kemi Ure kuti 1.0*1.0 m ne gjendje te mire.

Ne prog.5+400 m, kemi ure kuti te bllokuar 1.0*1.0 m.

Prog.5+400 m, Tombino b/a Ø 1000 mm (hyrja dhe dalja jane te demtuara)

Prog.5+585 m kemi ure kuti 2.0*2.0 mne gjendje te mire,

Prog.5+685 m, tombino ekzistuese Ø 1500 mm, e cila eshte e demtuar, kjo tombino duhet te ndertohet e re.

Prog.5+928 m, kemi ure kuti 2.0*2.0 m, duhet te riparohet hyrja dhe dalja e ures kuti, prog.6+030 m, kemi tombino ekzistuese Ø 500 mm e cila duhet te riparohet.

Kanali kullues i krahut te djathte eshte pjeserisht i demtuar.

Ne kete segment djathtas, duhet te nderyhet me ndertime muresh te reja+kanale te veshur

- Prog.4+730 m ÷ 4+800 m, mure me lartesi h=1.8 m i shoqeruar me kanal te veshur me beton.
- Prog.4+800 m ÷ 4+922 m, duhet kanali veshur

- Prog.5+110 m ÷ 5+127 m, duhet kanali veshur
- Prog.5+127 m ÷ 5+220 m, bordure e larte shoqeruar me kanal te veshur
- Prog.5+220 m ÷ 5+400 m, mure prites, h=2.0 m shoqeruar me kanal te veshur.

Krahu i majte e ketij segmenti rrugor (prog.4+450 m – 6+013 m) nuk ka nevoje per kanale kullimi. Shtresat rrugore jane te demtuara.

Prog.6+013 m ÷ 7+200, me gjatesi prej, L=1137.0 m.

Gjendja e ketij segmenti paraqitet si me poshte:

Veprat e artit: Prog.6+149 m, tombino ekzistuese Ø400 mm, eshte e demtuar, duhet te ndertohet e re.

Prog.6+309 m, tombino ekzistuese Ø 500 mm, duhet te riparohet. Prog.6+540 m, tombino ekzistuese Ø 800 mm, duhet te behet riparimi i saj. Prog.6+608 m, ure betoni, H.D=1.5 m, ku ½ e ures eshte e bllokuar. Prog.6+712 m, tombino ekzistuese Ø 600 mm, duhet te riparohet. Prog.6+800 m, tombino ekzistuese Ø400 mm, duhet te riparohet. Prog.6+935, tombino ekzistuese Ø400 mm. Prog.7+038 m, ure betoni, H.D=1.0 m, duhet te behet riparimi i daljes se ures.

Ne kete segment Rrugë duhet te ndertohen ne krahun e djathte:

- Bordure e larte me kanal te veshur me beton, prog.6+075 m ÷ 6+225 m, L=150.0 m
- Mure prites, h=2.0 m, shoqeruar me kanal te veshur betoni, prog.6+225 ÷ 6+300 m, L=75.0 m
- Mure prites i ulet me kanal te veshur me beton, prog.6+300 m ÷ 6+433 m, me gjatesi, L=133.0 m
- Mure prites, h=2.0 m, prog.6+608 m ÷ 6+650 m, L=42.0 m

Krahu i majte i ketij segmenti, kullimi realizohet nepermjet bankines ne menyre natyrale. Asfalti ne kete segment Rrugë eshte i demtuar.

Prog.6+200 m ÷ 7+780 m, eshte zone e banuar e qendres se Levanit. Jane ndertuar trotuare ne dy anet e Rrugës, ndersa kullimi eshte realizuar ne dy anet e Rrugës me ane te nje kunete prej betoni, ujrat nepermjet kesaj kunete shkarkojne tek ura ne prog.7+794 m. Pra ne kete zone eshte nderhyre sipas verejtjeve te lena ne keshillin teknik duke bere te mundur sistemimin e ujrave te bardha . Gjeresia ne kete segment Rrugë eshte 9.0 m, dhe kjo gjeresi Rrugë eshte ruajtur duke ndertuar trotuare ne te dy anet.

Prog.7+780 m ÷ 8+059 m, ky segment Rrugë perfshihet ndermjet dy urave ekzistuese, meqenese vazhdon zona e banuar e qendres se Levanit, ky segment eshte trajtuar me bordura dhe kuneta betoni qe do te sherbejne per largimin e ujrave te Rrugës.

Gjatesia e ketij segmenti eshte, L=260.0 m

Nga prog.6+200 m ÷ 8+059 m, ndodhen dy vepra arti (ura). Ne prog.7+780 m ndodhet ura b/a ekzistuese me H.D=8.0 m, ku gjendja e konstruksionit te ures eshte e mire.

Ne dy anet e ures ka trotuare me konstruksione metalike, me b=1.2 m, ne gjendje jo te mire teknike gje qe e bene te pasigurte kalimin e kembesoreve.

Duhet qe keto trotuare te zevendesohen me trotuare me konstruksion b/a te shkeputur nga ura.

Ne prog.8+059 m, ndodhet ura tjeter b/a e cila eshte ndertuar mbi kanal in ujtes Vjose-Levan-Fier me H.D=5.0 m. Ura eshte ne gjendje te mire teknike. Ura ka nje trotuar metalik ekzistues me b=1.1 m, ne krahun e djathte te saj. Mendojme se duhet te ndertohen trotuare ne dy anet e ures, edhe ne kete ure zgjidhja duhet te behet si tek ura e pare ne prog.7+780 m.

Asfalti ekzistues ne kete segment eshte mjaft i demtuar.

Prog.8+059 – prog.10+365 m, gjatesia e ketij segmenti eshte, $L=2306.0$ m

Nenshtresat dhe shtresat asfaltike jane te demtuara ne mase te madhe. Shkaku kryesor i demtimit eshte mungesa e sistemit te kullimit ne dy anet e Rrugës, kjo dhe per shkak te ndertimit te objekteve me karakter ekonomik. Per kullimin e ujrave prane ketyre objekteve eshte nderhyre ne menyre individuale, (prog.8+715 m, 8+755 m ÷ 8+840 m, Prog.8+925 m ÷ 9+00 m, prog.9+050 m, 9+130 m, 9+180 m, 9+270 m, 9+885 m ÷ 9+913 m, kryesisht ne krahu e djathte. Ne keto kalime jane perdorur tuba celiku ose betoni me \varnothing max.500 mm. Pjerrsia natyrale eshte 3‰ ne drejtim te ures, prog.10+365 m Per kete segment Rrugë kemi ribere llogaritjet hidraulike, po keshtu ne kete segment kemi parashikuar ngritjen e niveletes se trupit te Rrugës nga kuota ekzistuese me $h=50 \div 60$ cm. Ne kete menyre garantohet largimi i ujarve te bardha, kjo e kombinuar edhe me rindertimin dhe ridimensionimin e kanaleve kullues dhe atyre te mbyllura ne te dy anet e Rrugës.

Per kullimin ne krahu e djathte mund te perdoret kanali ujites ekzistues, i cili ne pjesen me te madhe eshte afer bankines $2.0 \div 2.5$ m. Ndersa krahu i majte kerkon nje trajtim me te vecante, pasi konfiguracioni i terrenit buze bankines eshte i crregullt.

Ne krahu e majte te ketij segmenti ndodhen linjat e naftesjellesit dhe gazesjellesit, (prog.10+225 m ÷ 10+270 m), ku duken qarte pusetat e betonit me sracineskat e manovrimit ne nje largesi prej 8.0 m nga buza asfaltit ekzistues. Njekohesisht dallohet dhe linja e tubit te celikut $\varnothing 330$ mm, i cili vazhdon deri tek ura ne prog.10+365 m.

Ne krahu e djathte rreth 150.0 m nga rruga, perballe pusetave, ndodhet stacioni i naftes Levan.

Ne prog.10+335 m ÷ 10+356 m, krahu i djathte ndodhet degezimi i Rrugës per ne fshatrat Qarr, Pishe, Bocave per te cilen kemi parashikuar kanal te mbyllur prej betoni, qe do te sherbeje per largimin e ujrave te bardha te krahut te djathte.

Ne prog.10+365 m ndodhet ura mbi kanalin kullues kryesor me $H.D=5.0$ m, eshte me konstrukcion b/a i cili eshte ne gjendje te mire teknike dhe sitemi i trareve (cope 4), me $h=70$ cm, $b=30$ cm eshte ne gjendje te mire.

Shpatullat e ures jane te demtuara dhe duhet te rindertohen. Duke pare aksidentet qe ndodhin ne kete segment Rrugë, kemi parashikuar ndertimin e dy trotuareve shtese me gjeresi, $b=1.2$ m dhe paramake anesore per mbrojtje.

Nga prog.10+365 ÷ prog.12+000 m(fillimi zones se banuar Ferras), me gjatesi prej, $L=1635.0$ m, ne krahu e djathte, me perjashtim te segmentit sheshi tek karburanti (ne prog.10+375 m ÷ Prog.10+475 m), qe kullimin e ujrave e realizon tek ura ne prog.10+365 m, pjesa tjeter shoqerohet deri ne prog.12+000 m, nga nje kanal kullues ekzistues, i cili sipas kuotave do te shkarkojne tek prog.10+475 m, dhe me tej ky vazhdon Rrugën per shakrkimin ne kanalin kryesor kullues te fushes se Qarrit. Pjerrresia gjatesore e kanalit eshte 1 ‰.

Por meqenese kanali eshte larg trupit te Rrugës afersisht $10.0 \div 12.0$ m ne projekt eshte parshikuar ngritja e niveltes se trupit te Rrugës per kete segment me $h=50.0 \div 60.0$ cm.

Krahu i majte pothuajse nuk ka kanal kullues. Prandaj nga ana e jone eshte parshikuar ndertimi i kanalit te ri kullues, me pjerrsi jo me te vogel se 1.5 ‰, pra ne prog.12+000, kuota e tabanit te kanalit kullues duhet te jete 5.3 m dhe thelleia e kanalit sigurohet deri ne 60 cm.

Nga prog.12+060 m ÷ 12+270 m, krahu i djathte eshte zone e banuar e fshatit Ferras me nje gjatesi prej, $L=210.0$ m. Ky segment duhet trajtuar me kunete dhe bordure dhe drejtimi rrjedhjes se ujrave te bardha do te jete ne drejtim te prog.12+060 m.

Krahu i majte prog.12+060 m ÷ 12+195 m, kanali kullues do te shkrkoje ne prog.12+060 m, me nje pjerresi 1.5‰. Ne prog.12+195 m eshte ndertuar nje rampe me zhavor per kalimin e hekurudhes e cila eshte ne kuote me te larte se trupi i Rrugës, detyrimisht ketu ndahen pjrresite e kullimit te ujrave. Nga prog.12+270 m ÷ 12+482 m, ne krahun e djathte ekziston nje kanal kullues. Nga prog.12+392 m me pjerresi prej 1‰, e cila na lejon qe te ndyshojme drejtimin e pjerresise per ne drejtim te ures ekzistuese ne te gjithë gjatesine e ketij segmenti me L=212.0 m, ku pjerresia gjatesore ne kete raste eshte 3‰, ne kete menyre realizojme shkarkimin ne dalje te ures ne prog.12+482 m.

Krahu i majte i Rrugës. Sic thame dhe me larte nga prog.12+195 m deri ne prog.12+482 m, sigurohet kullimi me nje kanal te hapur me pjerresi 0.003%, edhe ne kete raste shkarkimi do te realizohet tek ura ne prog.12+482 m

Ne prog.12+482 m – 12+550 m, me gjatesi, L=68.0 m, eshte parashikuar ngritja e niveletes se trupit te Rrugës ekzistuese me h=50 cm.

Po keshtu dhe nga prog.12+400 – 12+482 m, me gjatesi L=82.0 m, kemi parashikuar ngjitjen e niveletes se trupit te Rrugës me lartesi, h=40 cm.

Prog.12+482 m ÷ 12+822 m, me nje gjatesi prej, L=340.0 m. Krahu i djathte ka degezimin me Rrugën e vjeter, ku ka nje diference prej 15.0 cm me Rrugën kryesore.

Nga prog.12+600 m ÷ prog.12+667 m, eshte mbrojtese anesore ekzistuese me gjatesi, L=67.0 m. Kjo mbrojtese anesore parashikohet te shtohet per nje gjatesi, L=155.0 m, deri ne hyrje te ures mbi lumin Vjosa.

Ne krahun e majte, meqenese traseja e Rrugës eshte ne mbushje nuk ka kanal kulluese.

Ne prog.12+588 m ka tombino ekzistuese b/a me Ø1000 mm qe eshte ne gjendje te mire.

Ne prog.12+732 m ÷ 12+822 m, krahu i majte ka parapet betoni ekzistues me lartesi, h=50 cmdhe gjersi, b=40 cm, icili ndan trasene hekurudhes me Rrugën.

Nga prog.12+822 – 13+105 m, me nje gjatesi prej, L=283.0 m, shtrihet ura mbi lumin Vjosa e ndertuar mbi pilota ne vitet 1980 -1985, me sistem kollonash te mbeshtetura mbi pilota dhe trare b/a, me 11 hapsiar drite.

Ura i shereben Rrugës automobilistike dhe hekurudhes Fier –Vlorë. Gjeresia e pjeses kaluese auto, duke perfshire dhe dy trotualet anesore eshte B=8.5 m, pjesa e asfaltuar eshte B=6.5 m.

Gjendja e konstruksionit te ures eshte e mire, jane te demtuara shtresat asfaltike , xhuntot (elementet e fugave) si dhe paramaket mbrojttes te ures, te cilat jane parashikuar qe te ribehen.

Nga prog.13+105 ÷ 13+625 m. Ne krahun e djathte ndodhet nje tombino ekzistuese Ø1000 mm ne prog.13+375 m. Meqenese nga prog.13+365 m ÷ 13+330 m, skarpatat jane te paqendrueshme, parashikohet ndertimi i nje muri mbajtes, me gjatesi, L=35.0 m dhe h=1.5 ÷ 2.0 m

Ne prog.13+365 m ÷ prog.13+410 m, ndodhet nje degezim Rrugë per te disa fshatra te komunes Novosele, kullimi i te cilit realizohet duke zgjatur kanalin e mbuluar (me tuba b/a Ø1000 mm), me gjatesi rreth, L=36.0 m, duke sharkuar ne dalje te tombinos Ø1000 mm ne prog.13+375 m.

Nga prog.13+533 m ÷ 13+625 m, kemi parashikuar rindertimin e nje kanali kullues me nje gjatesi prej, L=92.0 m, i cili shkarkon ne hyrje te tombinos b/a Ø1000 mm ne prog.13+533 m.

Krahu i majte. Me perjashtim te segmentit nga prog.13+425 m ÷ 13+475 m, i cili e realizon kullimin me kanal te mbuluar me, L=50.0 m, me tuba b/a Ø1000 mm, nje pjese tjeter prej, L=150.0 eshte realizuar me kanal te ri te hapur kullues. Asfalti ne kete zone eshte pjeserisht i demtuar.

Ne prog.13+625 m ndodhet nje ure betoni hark me H.D=1.0 m, ku ½ eshte e bllokuar.

Nga prog.13+625 m ÷ 14+325 m, me gjatesi, L=700.0 m

Krahu i djathet. Ne kete segment ekziston pjeserisht nje kanal kullues, i cili duhet te ridimensionuar deri ne piken e shkarkimit ne vepren e artit ne prog.13+940 m qe eshte ure betoni ekzistuese me H.D=1.0 m, shkarkimi eshte parashikuar me pjerrresi jo me shume se 0.003% dhe me nje gjatesi, L=315.0 m

Ne prog.13+940 m ÷ 14+040 m, kemi mendura qe te ndertohet rishtazi kanali i kullimit.

Ne prog.14+040 m ka nje degezim Rrugë qe te con ne lagje, te fshatit Novosele, me gjeresi, b=12.0 m, ku duhet te behet me nenkalim me kanal te mbuluar.

Nga prog.14+040 m ÷ 14+250 m eshte nje zone intensive e banuar, te cilen e kemi trajtuar me bordure dhe kunete, duke shkarkuar ujrart (mbasi te nenkalojme degezimin ne prog.14+250 m me gjersi, b=13.0 m), ne puseten ekzistuese qe ndodhet ne prog.14+279 m. Prej kendej ujrart percillen me kanal te mbuluar ne drejtim te perendimit.

Ne prog.14+325 m, fillon segmenti me trotuar dhe me gjeresi Rrugë B=13.0 m

Krahu i majte. Nga prog.13+625 m ÷ 13+750 m, kemi rindertuar kanalin kullues me pjerrresi 0.009%

Nga prog.13+750 m ÷ 13+940 m, ka kanal kullues i cili duhet te ridimensionohet dhe te pastrohet.

Prog. 13+940 m ÷ 14+279 m, (pika e shkarkimit ne vepren e artit tub betoni Ø400 mm, me nje gjatesi prej, L=339.0 m), eshte kanal ekzistues qe duhet te ridimensionohet.

Ne kete segment (13+625 m -14+325) shtresat rrugore jane te demtuara.

Nga prog.14+325m – 14+540 m, me gjatesi prej, L=215.0 m, eshte trajtuar me trotuare nga te dy anet e Rrugës me gjeresi, b=2.0-2.5 m, me sitemim te KUB, KUZ, me ndricim, ku gjersia e asfaltuar eshte, b=12.0 m dhe me kuneta betoni 2*0.5 m

Asfalti ne kete segment ne pergjithesi eshte ne gjendje reaktivisht te mire. Ketu ndodhet dhe qendra e komunes Novosele.

Nga prog.14+540 m ÷ 15+150 m, me gjatesi, L=610.0 m. Ne dy krahet e Rrugës eshte zone e banuar dhe me objekte ekonomike. Ku per nje pjese te ketij segmenti po finacohet me fondet e buxhetit te shtetit, ky segmnet ka nje gjatesi, L=250 m

Ne kete segment ne pergjithesi ka kanale kullues anesor, te cilat nderpriten me sheshe dhe kalime me tubacione betoni me Ø jo me te medhenj se 800 mm.

Duke patur parasysh se ne kete segment, ndodhet vetem nje veper arti Prog.14+835 m terthor me Rrugën, Ure betoni hark me H.D=1.0 m, ku pjerrsia e kanalit eshte 2.5 %, kemi bere rillogaritjen e kanalit te kullimit si dhe veprave te artit te ndertuara privatisht nga individet te ndryshem (kalime me tuba betoni). Shtresat asfaltike per kete segment Rrugë jane te demtuara.

Ne kete segment Rrugë jane tre degezime Rrugësh per ne brendesi te lagjeve te fshatit Novosele, me gjeresi prej, b=6.0 m. Te tre degezimet duhet te kalohen me tubacione (me kanal te mbuluar).

Edhe segmenti prej, 14+835 m ÷ 15+150 m, eshte ne te njejten gjendje me ate te segmentit prog.14+540 m ÷ prog.14+835 m.

Prog.15+150 m ÷ 16+285 m, me gjatesi prej, L=1135.0 m. Ne kete segment ne te dy anet e Rrugës jane te ndertuara objekte te ndryshme qe krijojne nderpreje te sistemit ekzistues te kullimit nga prog.15+150 m ÷ 15+600 m. Ne kete segment Rrugë aktualisht sot kullimi eshte i bllokuar totalisht deri tek vepra e artit qe ndodhet ne prog.15+610 m qe eshte ure betoni hark me H.D=1.0 m.

Per kete arsye por edhe per shkak te pjerrresise se vogel qe ka kanali i kullimit me e < se 0.0001 %, kemi kryer nje rillogaritje totale te ketij segmenti.

Edhe nga prog.15+610 m ÷ 16+285 m ku dhe ka nje tombino ekzistuese Ø1000 mm, situata eshte e njejte . Ne kete segment ndodhet ka vetm nje veper arti ne prog.16+018 m (ure betoni hark) me H.D=1.0 m dhe nje veper ujitje Tip “Dunker”, e cila nuk i sherben kullimit te Rrugës.

Ne kete segmenet degzohen dy Rrugë sekondare djathtas dhe nje majtas. Ne prog. 15+150 m per ne fshatin Aliban me gjeresi, $b=18.0$ m, prog.15+575 m me gjeresi, $b=6.0$ m dhe majtas me gjeresi, $b=8.0$ m. Ne keto degezime kemi parashikuar nenkalimin e kanalit me tubacione. Po keshtu te gjitha nderprerjet per kalimet ne objekt, te cilat kapin gjatesine prej, $L=220.0$ m (ne dy anet), kemi parashikuar me kanale te mbuluar (tuba b/a).

Ne segmentin e mesiperme shtresat asfaltike jane pjeserisht te demtuara.

Nga prog.16+285 ÷ 17+075 m, me gjatesi prej, $L=790.0$ m. Ne kete segmennt ndodhen 5 vepra arti kullimi dhe nje ure (mbikalimi i hekurudhes).

Veprat e kullimit ndodhen ne prog.16+285 m (tombino e demtuar $\varnothing 1000$ mm), per shkak te devijimit te Rrugës ekzistuese, ne prog.16+665 m, tombino $\varnothing 800$ mm, prog.16+710 m, tombino $\varnothing 800$ mm, ne prog.16+850 m, ure kuti 1.0×1.0 m, qe eshte totalisht e bllokua, dhe nje tombino celiku $\varnothing 330$ mm ne prog.17+020 m.

Segmenti nga prog.16+285 ÷ prog.16+665 m, duke qene se eshte realizuar ne mbushje nuk ka nevojë per kanale kullues.

Ne segmentin e krahut te majte nga prog. 16+665 m ÷ 16+780 m, me gjatesi prej, $L=115.0$ m. Kullimi per kete segment Rrugë realizohet me kanale te mbuluar, kjo per shkak te zones se banuar dhe ka shkarkime te KUZ. Nga prog.16+780 m ÷ 16+975 m, me nje gjatesi, $L=195.0$ m kullimi do te realizohet duke ndertuar bordura te larte me, $h=60$ cm, dhe kunete betoni. Nga prog.16+975 m ÷ prog.17+075 m, eshte menduar te ndertohet mure mbajtes, me $h=1.5 \div 2.0$ m te shoqeruar me kunete betoni, ujrart e se ciles do te shkarkojne tek tombinoja ekzistuese prej celiku $\varnothing 330$ mm, i cili nga rillogaritjet eshte menduar qe te zevendesohet me tub $b/a \varnothing 600$ mm. Degezime te e Rrugëve majtas ne, prog.16+685 m, me gjeresi, $b=15.0$ m, ne prog.16+975 m me gjeresi $b=4.0$ m, do te trajtohen me kunete betoni dyfishe ose tireleza. Ndersa degezimi i Rrugës per ne nyjen e inerteve ne Mifol, prog.17+075 m, me gjeresi $b=25.0$ m, per shkak te mbledhjes se ujrave ne sasi dhe qe ndikon ne qendrueshmerine e Rrugës, e kemi zgjidhur me dy kanale anesore me gjatesi, $L=60.0$ m ne drejtim te nyjes se inerteve, te cilat shkarkojne ne vepren e artit prog.17+025 m ne hyrje dhe ne prog. 17+100 m. Vete gjurma e Rrugës prej 25.0 m do te trajtohet me kunete betoni dyfishe b/a me $b=1.5$ m dhe trashesi, $t=20.0$ cm.

Krahu i djathte nga prog.16+710 m ÷ 16+780 m ka kanal kullues i cili shkarkon ne vepren e artit ne prog.16+710 m.

Nga prog.16+780 m ÷ 17+040 m eshte menduar te ndertohet kanal i ri kullues me gjatesi prej, $L=300.0$ m Segmenti i mesiperme i ka shtresat te demtuara.

Nga prog.17+075 m ÷ 20+000 m, me gjatesi prej, $L=2925.0$ m. Pergjate ketij segmenti jane disa vepra arti qe intersekojne Rrugën; Ure hark prej betoni me $H.D=1.0$ m, prog.17+390 m

Ure betoni hark $H.D=2.0$ m prog.17+750 m, ure betoni hark, $H.D=1.0$ m, prog.17+985 m

Tombino $\varnothing 1000$ mm prog.18+215 m, ure betoni hark $H.D=2.0$ m prog.18+890 m, ure betoni $H.D=2.0$ m, prog.18+890 m, ure betoni, $H.D=2.0$ m, prog.19+090 m, ure betoni $H.D=2.0$ m, (per shkak te demtimeve te shumta qe ka), eshte menduar qe te ndertohet e re, ne prog.19+200 m.

Ure betoni $H.D=1.0$ m prog.19+617 m, dhe ure betoni $H.D=2.0$ m, prog.19+908 m.

Nga sa trajtuam me larte ne pergjithesi veprat e artit jane ne gjendje te mire teknike, por kerkojne vetem nderhyrje per riparimin e pjeseshem te tyre.

Gjendja e kullimit te ujareve te krahut te djathte. Duke qene se kuota e trasese se Rrugës eshte me e larte se baza e kanleve anesore te kullimit, nga prog 17+075 m ÷ 17+750 m, ekziston nje kanal kullues, i cili i sherben kullimit te Rrugës.

Nga prog. 17+750 m ÷ 17+985 m, eshte menduar qe te ndertohet kanal i ri kullues, me gjatesi L=235.0 m.

Nga prog.17+985 m ÷ 18+215 m, nuk ndertohet kanal kullues.

Nga prog.18+215 m ÷ 18+500 m, kemparashikuar ndertimin e jne kanali te ri kullues me gjatesi, L=285.0 m

Nga prog.18+500 m ÷ 20+000 m, nuk ndertohet kanal kullues.

Ne segmentin e mesiperem (krahu i djathet), ka dy Rrugë sekondare qe lidhen me Rrugën kryesore, ne prog.17+275 m me b=8.0 m, ne prog.17+9187 m me gjeresi, b=12.0 m, te cilat jane trajtuar vetem me shtresat rrugore.

Gjendja e kullimit te krahut te majte. Nga prog.17 +225, me gjatesi prej, L=150.0 m, kemi menduar qe te ndertohet kanali i ri kullues. Nga prog.17+225 ÷ 17+425 m, kanali kullues ekzistues eshte larg trasese se Rrugës ne largesine prej, L=5.0÷6.0 m dhe ka nje kuote me te ulet se trupi i Rrugës me h=1.5-2.0 m.

Nga prog.17+425 m ÷ 17+550 m, ne nje gjatesi prej, L=125.0 m, nga fabrika e tullave eshte ndertuar nje kanal i mbuluar me tuba b/a Ø800 mm, me kater puseta kontrolli me zgara gize 50*50 cm, te cilat jane te vendosura me pjerresi gjatesore prej 0.003%.

Nga prog.17+550 ÷ 17+750 m, ky segment Rrugë nuk ka nevoje per kanla kullues, pasi ai ekzistuesi i sherben mire Rrugës.

Nga prog.17+750 m ÷ 18+725 m, ka kanal kullues ekzistues, i cili eshte ridimensionuar per nje gjatesi prej, L=975.0 m.

Nga prog.18+725 m ÷ 19+200 m, ka kanal kullues ekzistues edhe per kete segment kanali duhet te ridimensionohet ne gjatesine prej, L=475.0 m.

Nga prog.19+200 m ÷ 19+375 m, per kete segment Rrugë parashikohet ndertim kanali kullues me gjatesi, L=175.0 m.

Nga prog.19+375 m ÷ 19+475 m ka kanal kullues ekzistues edhe per kete segment kanali duhet te ridimensionohet me nje gjatesi, L=100.0 m.

Nga 19+475 m ÷ 19+617 m, eshte nje segment qe kalon ne zone me objekte (magazina) Kanali kullues eshte realizuar me tuba b/a Ø800 mm, me gjatesi, L=60.0 m, me tub celiku Ø250 mm, L=25.0 m dhe tuba beton arme Ø1000 mm, L=15.0 m. Pjesa tjeter eshte kanal ekzistues i hapur.

Nga prog.19+617 m ÷ 19+908 m, ka kanal ekzistues i cili duhet te pastrohet.

Nga prog.19+908 m ÷ 20+000 m, ka kanal ekzistues i cili duhete te pastrohet.

Shtresat rrugore per kete segment Rrugë jane te demtuara.

Nga prog.20+00 m ÷ 21+125 m, me gjatesi L=1125.0 m.

Ne kete segment Rrugë ka disa vepra arti, ne prog.20+415 m ka ure hark prej betoni me H.D=1.5 m, kjo ure e shte e bllokuar. Prog.20+476 m ure betoni, H.D=1.5 m, edhe kjo eshte e bllokuar, prog.20+558 m, ure beton H.D=1.0 m, prog.20+755 m, tombino Ø800 mm, prog.20+840 m, tombino Ø 600 mm, prog.20+930 m, tombino Ø 600 mm, prog.21+065 m, ure betoni H.D=1.0 m

Te gjitha veprat e artit qe trajtuam me larte ka nevoje per riparime.

Gjendja e kullimit te ujrave krahu i djathte.

Nga prog.20+00 ÷ 20+1875 m, kemi menduar qe te ndertohet kanali i ri kullues.

Ne prog.20+185 m ÷ 20+200 m, ka degezim Rrugë sekondare, L=15.0 m (e kemi trajtuar vetem me shtresat rrugore).

Prog. 20+ 200 ÷ 20 +360 m, eshte zone me ndertime, kullimin e kemi trajtuar pjeserisht me kunete betoni, L=60.0 m dhe me kanal te mbuluar te ri, L=100.0 m.

Prog.20+360 m ÷ 20+370 m ka degezim Rrugë saekondare (eshte trajtuar vetem me shtresat rrugore)
Prog.20+370 m ÷ 20+410 m, ka degezim Rrugë sekondare, L=2.0*5.0 m (trajtohet vetem me shtresat rrugore).

Prog.20+410 m ÷ 20+650 m, ky segment nuk ka nevoje per kanal kullues, por rruga do te kufizohet me guardrail, me L=240.0 m.

Prog.20+650 m ÷ 21+125 m, per kete segment nuk ndertohet kanal kullues.

Krahu i majte, nga prog.20+000 m ÷ 20+100 m, kemi kanal te hapur ekzistues, qe duhet te ridimensionohet.

Nga prog.20+100 ÷ 20+160 m, ka karburant ekzistues, kullimi eshte trajtuar me kunete betoni.

Nga prog.20+160 m ÷ 20+415 m, kanali ekzistues i hapur do te pastrohet.

Nga prog.20+415 m ÷ 20+476 m, eshte zone me ndertime, eshte trajtuar individualisht, me kanale te mbuluar, ku jane vendosur tuba b/a Ø 600 mm dhe Ø 800 mm.

Nga prog.20+476 m ÷ 20+600 m, eshte zone me interesektim, ku kalojne tubacionet e naftesjellesit, Mbyet-Levan-Skrofatine-Narte. Ky segment me gjatesi, L=125.0 m nuk ka nevoje per kanal kullimi. Ne prog.20+575 m, dallohet qarte ndertesa e stacionit te naftes Skrofatine ne nje largesi nga rruga prej, L=12.0 m.

Nga prog.20+600 m ÷ 21+125 m, ka kanal kullues ekzistues, i cili duhet te pastrohet. Ne kete krah ka tre degezime majtas dhe konkretisht, ne prog.20+00 m, Rrugë sekondare per ne (Trevllazer), L=6.0 m, kanali kullues nenkalohet me tuba Ø400 mm, ne prog.20+300 m, kemi Rrugë sekondare, L=6.0 m (kanali kullues nenkalohet me tuba b/a Ø1000 mm, dhe ne prog.21+125 m, L=4.0 m, (kanali kullues nenkalohet me tuba Ø400 mm).

Per kete segment rrugor shtresat rrrugore jane te demtuara.

Prog.21+125 m ÷ 23+800 m, me gjatesi L=2675.0 m.

Ne prog.21+975 m, veprat e artit, ure betoni me H.D=2.0 m, ne prog.21+415 m, ure betoni me H.D=2.0 m, prog.21+678 m (tub celiku per ujesjellesin), prog.22+175 m, ure betoni me H.D=2.0 m, prog.22+727 m, tombino Ø1000 mm (hyrja per ne sheshin e karburantit).

Gjendja e veprave te artit, ne pergjithesi jane ne gjendje te mire teknike, duhet te nderhyet per riparimin dhe pastrimin e tyre.

Ne prog.21+160, tombino te demtuar, duhet te ndertohet e re Ø800 mm

Ne prog.23+700 m, ure betoni H.D=2.0 m

Kullimi i ujrave, krahu i djathte.

Nga prog.21+125 m ÷ 21+295 m, kemi kanal kullues ekzistues, i cili duhet te pastrohet.

Nga prog.21+295 ÷ 21+575 m, nuk do te ndertohet kanal.

Nga prog.21+575 ÷ 21+634 m, nevojitet kunete dyfishe tek sheshi karburantit.

Nga prog.21+634 m ÷ 21+685 m, kemi menduar qe te ndertohet bordure dhe kunete betoni.

Nga prog.21+685 m ÷ 21+962 m, ne kete segment kemi menduar te ndertohet kanal betoni i veshur. Ne kete segment rruga ka pesuar deformacione per shkak te paqendrushmerise se skarpates se kanalit kullues.

Nga prog.21+962 m ÷ 22+085 m, ka kanal kullues ekzistues, i cili duhet te pastrohet.

Nga prog.22+085 m ÷ 22+170 m, eshte menduar te hapet kanali i ri kullues.

Nga prog.22+170 m ÷ 22+250 m, eshte menduar te hapet kanali i ri kullues.

Nga prog.22+250 m ÷ 22+406 m, kjo zone nuk ka nevoje per kanal kullues.

Prog.22+406 m ÷ 22+433 m, kemi kanal ekzistues i cili është i mbuluar, ndertuar me tuba betonarme $\varnothing 600$ mm, L=27.0 m

Prog.22+433 m ÷ 22+532 m, në këtë segment ndertohet kanal i ri kullues.

Prog.22+532 m ÷ 22+950 m, në këtë segment ndertohet kanal i ri kullues.

Prog.22+950 m ÷ 23+030 m, ndertohet murë prites me h=1.0 m dhe me kanal të veshur me beton.

Prog.23+044 m ÷ 23+128 m, ndertohet bordurë dhe kunete betoni.

Prog.23+128 m ÷ 23+690 m, nuk ka nevojë për kanal kullues.

Prog.23+690 m ÷ 23+800 m, ndertohet kanal i ri kullues.

Në krahun e djathtë kemi degezime Rrugësh sekondare, në prog.21+685 m, 21+708 m, L=23.0 m, degezimet janë trajtuar vetëm me shtresa rrugore.

Prog.21+904 m ÷ 21+916 m, me L=12.0 m, kanali kullues nënkalon me tuba betonarme $\varnothing 600$ mm.

Prog.22+250 m ÷ 22+260 m, L=10.0 m, kanali kullues do të ndertohet me tuba betonarme $\varnothing 600$ mm.

Prog.22+533 m ÷ 22+540 m, L=7.0 m, ky segment do të trajtohet vetëm me shtresat rrugore.

Prog.23+028 m ÷ 23+033 m, L=5.0 m, do të trajtohet vetëm me shtresat rrugore.

Prog.23+455 m ÷ 23+460 m, L=5.0 m, do të trajtohet vetëm me shtresat rrugore.

Krahu i majtë.

Prog.21+125 m ÷ 22+290 m, ka kanal kullues ekzistues i cili duhet të pastrohet.

Në këtë diapazon të Rrugës janë disa degezime Rrugësh, prog.21+625 m – 21+631 m, L=5.0 m kanali kullues nënkalon me tuba betoni $\varnothing 400$ mm. Për këtë është bërë rillogaritja e diametrit të tubacionit.

Prog.21+814 m ÷ 21+824 m, me gjatësi, L=10.0 m, kanali kullues ekzistues nënkalon me tuba $\varnothing 400$ mm. Për këtë kemi rillogaritur diametrin e tubacionit.

Prog.22+160 m ÷ 22+165 m, L=5.0 m, në këtë segment do të ndertohen nënkalimet me kanalin kullues, me tuba b/a $\varnothing 600$ mm.

Në këtë segment Rrugë do të ndertohet një murë i ri mbajtes me gjatësi, L=10.0 m, h=1.2 m, prog.21+950 m- 21+960 m.

Prog.22+290 m ÷ 23+800 m, me gjatësi, L=1510.0 m

Në këtë segment, do të pastrohen kanele ekzistues, L=290.0 m, dhe do të hapen kanale të rinj kullues, me gjatësi, L=222.0 m

Për realizimin e kullimit do të ndertohen: Murë pritesme h=1.2 m i shoqëruar me kanal të veshur me beton Prog.22+420 m ÷ 22+675 m

Bordurë e kunete betonin në prog.22+675 m ÷ 22+728 m hde në prog.22+728 m ÷ 22+812 m, me gjatësi L=137.0m.

Murë prites, L=125.0 m, me h=1.0 m i shoqëruar me kanal të veshur me beton, prog.23+075÷23+160 m dhe 23+160 m ÷ 23+200 m

Kanal i veshur me beton prog.23+200 m ÷ 23+225 m, me L=25.0 m

Ndërtim kunete në prog.23+775 ÷ 23+805 m, L=50.0 m.

Një degezim që do të realizohet me kanal të mbuluar me tuba betonarme $\varnothing 600$ mm, me L=25.0 m në prog.23+225 ÷ 23+250 m.

Një degezim, L=10.0 m, që do të trajtohet vetëm me shtresa rrugore.

Nga prog.21+125 m ÷ 23+800 m, asfalti dhe shtresat baze janë të deformuara.

Segmenti 23+800 m ÷ 24+965 m, me gjatësi L=1165.0 m. Veprat e artit në këtë segment Rrugë janë:

Prog.24+075 m ka tombino ekzistuese $\varnothing 600$ mm

Prog.24+360 m, duhet të ndertohet tombino e re $\varnothing 800$ m, kjo për shkak të pikes së depresionit.

Prog.24+455, kemi ure betoni me H.D=2.5 m

Prog.24+675 m, kemi tombino Ø600 mm e cila eshte e bllokuar (do te ndertohet tombino e re Ø800 mm).

Prog.24+805 m, kemi tombino Ø600 mm e cila eshte e bllokuar (do te ndertohet tombino e re Ø800 mm).

Prog.24+965 m, kemi tombino Ø600 mm e cila eshte e bllokuar (do te ndertohet tombino e re Ø800 mm).

Gjendja e kanaleve kullues, krahu i djathte. Ne kete segment hapen kanale te rinj kullues, L=180.0 mdhe pastrohen kanale kullues ekzistues, L=156.0

Kemi degezime te Rrugëve ne prog.23+935 m, L=10.0 m, prog.24+163 m, L=23.0 m, prog.24+200, L=7.0 m, degezimet do te trajtohen vetem me shtresa rrugore.

Ne prog.24+640 ÷ 24+648, kanali ekzistues eshte i mbuluar me tuba betonarme Ø800 mm, L=8.0 m,

Prog.24+805 m, kanali ekzistues eshte i mbuluar me tuba b/a Ø600 mm, L=5.0 m

Prog.24+809 ÷ 24+965 m, mendojme se duhet te ndertohet kolektor i ri i KUB i mbuluar me tuba Ø600 mm ose Ø400 te brinjezuar, kjo per faktin se kalojme ne nje zone te banuar, fshati Panaja.

Krahu i majte, ne kete segment do te pastohet kanali ekzistues me gjatesi, L=555.0 m, ne kete segment ne kanalin kullues, ka 12 kalime me tuba Ø350 mm dhe tuba b/a Ø600 mm.

Kemi degezime ne prog.24+415 m, L=5.0 m, prog.24+796 m, L=8.0 m

Shtresat rrugore ne kete segment jane te demtuara.

Segmenti nga prog.24+965 m -25+600 m, me gjatesi, L=560.0 m

Veprat ekzistuese te artit jane:

Prog.25+600 kemi tombino ekzistuese Ø600 mm, eshte e demtuar, per kete eshte menduar qe te ndertohet tombino e re, Ø800 mm.

Kanalet kulluese, krahu u djathte.

Ne kete segment hapet kanli i ri kullues, L=20.0 m nga pro.25+083 ÷ 25+103 m

Prog.25+083 ujrart e bardha qe vine nga degezimi i Rrugës sekondare, duhet te disiplinohen me kunete betoni.

Ndersa prog.25+445, degezimi i Rrugës ka nje nenkalim me tuba b/a ekzistuese Ø600 mm

Prog.24+965 ÷ 25+070 m, kullimi i ujarave eshte i pasistemuar dhe kemi parashikuar kunete betoni me bordure me gjatesi, L=105.0 m

Krahu i majte. Meqenese terreni ne kete krah eshte ne renie, nuk ka nevojte per kanal kullimi. Por ne prog.25+466 ÷ 25+600 m, duhet te hapet kanal i ri kullues me gjatesi, L=134.0 m, dhe ndertimi i nje kunete betoni dyfishte nga prog.25+466 m me, L=15.0 m

Ne te gjithte kete segment rrugor shtresat jane te demtuara.

Segmenti nga prog.25+600 ÷ 27+600, me gjatesi, L=2000.0 m

N e kete segment Rrugë ndodhen keto vepra arti:

Prog.25+960 m, kemi tombino Ø600 mm e bllokuar, prog.26+803 m, kemi tombino Ø1000 mm,

prog.26+800 m, kemi tombino Ø600 mm e cila eshte e demtuar dhe duhet te zevendesohet me tombino te re Ø800 mm, prog.26+579 m, kemi veper ujitje (dunker) me tub b/a Ø1000 mm qe sherben per

kullimin e kanaleve anesore, prog.26+601 m, kemi tombino Ø600 mm, prog.26+750 m, kemi ure betoni hark me H.D=1.0 m, prog.26+825 m, kemi tombino Ø800 mm, prog.26+875 m, kemi tombino Ø600 mm, prog.26+973 m, kemi ure betoni, H.D=1.0 m, prog.27+025 m, kemi ure betoni, H.D=1.0 m, prog.27+075

m, kemi tombino $\varnothing 600$ mm, prog.27+125 m, kemi tombino $\varnothing 600$ mm, prog.27+250 m, kemi ure betoni, H.D=2.5 m, prog.27+563 m, kemi ure betoni me H.D=2.5 m

Per te gjitha veprat eshte parashikuar, rindertimi i plote ose i pjeseshem i hyrjes, daljes se veprave te artit, si dhe bordurat anesore.

Sistemi i kullimit anesor, krahu i majte.

Do te behet ridimensionimi pastrimi, i seksionit te kanalit kullues ekzistues me gjatesi, L=600.0 m, po keshtu do te hapet kanali i ri kullues me gjatesi, L=1020.0 m.

Ne kete segment Rrugë, prog.27+152 ÷ 27+193 m, do te ndertohet nje mure i ri mbajtes me gjatesi, L=41.0 m me h=1.5 m, shoqeruar me kanal te veshur me beton.

Prog.27+375 ÷ 27+475 m, ne kete segment rruga ka nevojë per ndertimin e nje muri te ri mbajtes me gjatesi, L=100.0 m dhe me h=1.5 m

Kullimi ne krahun e djathte

Meqenese krahu i djathte ka gjatesi te konsiderueshme dhe qe favorizohet nga renia e terrenit, nuk eshte e nevojshme pasja e kanalit kullues. Per kete segment Rrugë, behet pastrimi kanalit ekzistues me gjatesi, L=83.0 m, prog.27+480 ÷ 27+563 m

Pergjate ketij segmenti lind nevoja e ndertimit te mureve mbajtes me gjatesi, L=20.0m me h=1.5 m, prog.25+718 ÷ 25+738 m, mure me gjatesi, L=46.0 m me h=2.0 m prog.26+044 ÷ 26+091 m dhe mure me gjatesi, L=110.0 m me h=1.0 m, prog.26+913 ÷ 27+025 m, ky mure nuk ka nevojë qe te shoqerohet me kanal te veshur betoni.

Ne Prog.25+715 m, me gjeresi, b=8.0 m, prog.25+830 m me gjeresi, b=12.0 m, prog.26+030 me gjeri, b=20.0 m, prog.26+340 m me gjeresi, b=20.0 m, eshte parashikuar sistemimi i degezimeve sekondare me shtresa rrugore.

Shtresat rrugore te ketij segmenti jane te demtuara.

Segmenti 27+600 ÷ 28+035 m, me gjatesi, L=430.0 m

Veprat e artit ne kete segment Rrugë jane ne gjendje te mire, struktura e Rrugës per kete segment jane ne gjendje te mire, ne prog.27+740 m, kemi ure betoni hark me H.D=2.5 m, prog.28+030 m, kemi ure betoni hark, me H.D=1.5 m. Gjendja e kanaleve kullues, krahu i majte.

Kalon ne terren te pershtateshem per kullimin e ujarve, kjo per efekt te kuotes me te ulet se bankina.

Nga prog.27+600 ÷ 28+030, gjendja e shtresave rrugore eshte e mire, me projektin e ri kemi parashikuar vetem trajtimin e zonave qe do te zgjerohen, apo ndonje spostim te mundeshem te aksit.

4.1 Fotografimi i rrugës







4.2 Vepra arti:

- Ne pjesen me te madhe rruga ekzistuese eshte e kompletuar me vepra arti.
- Rruga ka tombino rrethore kryesisht seksion $\varnothing 400 - 1500$ mm. Por ka dhe tombino qe nuk mund te verifikohet seksioni sepse ishte te mbushura dhe nuk shiheshin.
- Kemi shume ura betoni me H.D=1.0 ÷ 12.0 m
- Per Rrugën mendojme se duhen disa vepra arti shtese, po keshtu duhet te nderhyet tek te gjitha tombinot ekzistuese per ti zgjatur dhe kompletuar sipas kerkesave teknike.
- Po keshtu duhet te nderhyet me rikonstruksionin e pjeses kaluese dhe parapeteve te Urave ekzistuese.

4.3 Konkluzione :

- Trupi Rrugës ne pergjithesi ndodhet ne formacione te qendrueshme.
- Elementet planimetrike dhe altimetrike, ne segmente te veçanta jane te papershtashme prandaj në projekt është marrë parasysh përmirsimi i tyre sipas kushteve teknike dhe udhëzimit të projektimit të rrugëve.

- Shtresat asfaltike do të hiqen në të gjithë rrugën për gjatësinë $B=3.5$ m dhe do të zëvendësohen me të reja.
- Për pjesën me gjatësi $B=3.0$ m të trupit të rrugës nga 1.5 m në dy anët nga aksi do të ruhen shtresat ekzistuese, duke bërë vetëm skarifikimin e shtresaave ekzistuese.
- Veprat e artit përgjithësisht do të zgjaten dhe në disa vende atje ku janë të domosdoshme dhe do të ndërtohen vepra të reja atje ku janë të nevojshme. Po kështu do të veprohet edhe për muret mbajtëse.
- Sinjalistika dhe elementet e sigurisë kërkojnë një zgjidhje në tërësi gjatësinë e rrugës që do të rikonstruohet.

6. Realizimi i Kerkesave të ToR dhe Kushteve Teknike:

Shfrytëzimi maksimal i gjurmës së rrugës ekzistuese sipas kërkesave të dhëna në ToR, për realizimin e punimeve me kosto sa më të ulët.

Integrimin dhe unifikimin e projektit të këtij segmenti, me gjatësi rreth $L=28.2$ km me projektet e pjesëve të tjera.

Realizimin e shpejtësisë së projektimit sipas variantit të miratuar (**Varianti 2**), dhe kufizimet përkatëse për shkak të kalimit në zonë të banuara dhe në pjesë të veçanta dhe të vështira.

Sigurinë e levizjes së mjeteve dhe kembësoreve në rrugë, në funksion të terrenit dhe zhvillimit planimetrik, sidomos në zonat e banuara.

Ndërtimi i rrugës me sa më pak prishje e shpronësime që të jetë e mundur. Ruajtja e objekteve të rëndësishme dhe me karakter unik (që në rrugën tonë nuk ka të tilla).

Plotesimi i kërkesave të përfituesve të fshatrave, qyteteve të zonës, në lidhje me infrastrukturën e nevojshme. (Trajtimi i segmentit rrugor si rrugë urbane, me të gjitha elementet e infrastrukturës. Ky segment rrugë është nën juridiksionin e bashkisë Fier, trajtimi i sistemit të ujërave të bardha në qendren e komunes Levan, po kështu marrja parasysh e zgjerimit të dy kthesave përtej kilometrit 28.03. Këto janë marrë me vendim të Këshillit teknik të DPRr të datës 25/02/2010. Ruajtjen, spostimin apo demtimin minimal të linjave infrastrukturore ekzistuese, të elektrikut, tubacioneve të gazesjellsave dhe naftesjellsave, që interesojnë rrugën që do të rikonstruohet. Realizimi i një projekti me kosto sa më të ulët dhe shfrytëzimi maksimal i materialeve të ndërtimit që gjenden në zonën ku do të ndërtohet rruga.

Mbrojtja e Ambjentit dhe demtimi sa më pak, gjatë kohës së ndërtimit dhe gjatë shfrytëzimit të rrugës.

7. Kriteret për Projektimin e Rrugës (Parametrat) :

7.1 Parametra e Projektimit janë të varura nga:

Klasifikimi i rrugës

Volumet e trafikut

Shpejtësia e operimit

Terreni (fushor, kodrinor, malor)

Dendësia e ndërtimeve dhe e përdorimit të tokës

Lloji i projektit (p.sh. ndërtim i ri, rindërtim)

Studimi i kushteve të shtresës dhe trashësisë. Për shtresat ekzistuese u krye, një inventar me të gjithë karakteristikat e gjurmës së rrugës ekzistuese, i ndarë në seksione të vecanta.

Kampionet nga shtresa ekzistuese, tabani u morën për të përcaktuar vetitë e materialeve respektive.

Provat laboratorike u kryen nga kampionet e mbledhur:

Analiza e sitave

Limitet e Attebergut

Relacioni densitet-lageshti

CBR-ja në kushtet e ngopjes me ujë

Përcaktimi në vend i përmbajtjes së lageshtisë

Rezultatet e mësipërme janë bashkëlidhur, paraqitur, analizuar dhe rekomandimet mbi vlerat e rritjes së trafikut për afatin 20 vjeçar.

- **Rruga ka keto Parametra :**

Kategoria C2

Gjerësia e kurores së Rrugës: $B=8.0$ m

Pjesa e asfaltuar 2×3 m + 2×0.20 m, shirit të asfaltuar

Bankina 2×0.75 m

Vlllog = 35 km/ore

Rmin = 30 m

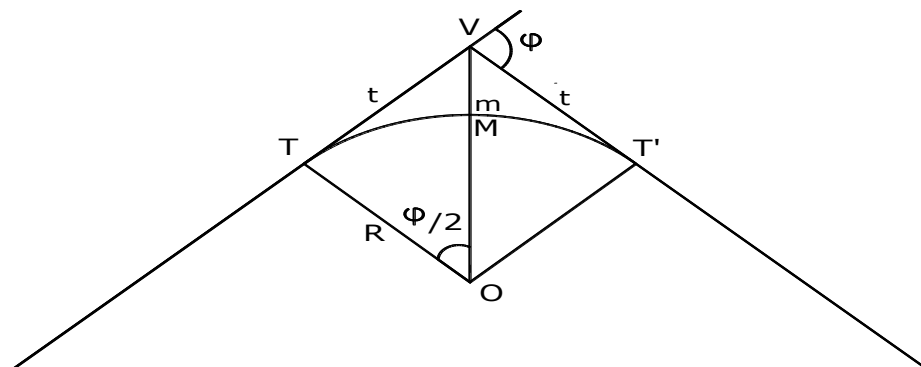
Kategoria IV – Pjerresia Max=11%

- **Elementet Gjeometrike të Rrugës:**

Sipas kërkesave të ToR, Rruga që do të rikonstruktohet duhet të plotësojë parametrat teknikë të kategorisë C2,

Vlllog = 30km/ore

Rmin = 35 m



Për të gjitha kthesat në funksion të rrezeve të zgjedhura dhe këndeve të kthesës, janë llogaritur elementet gjeometrike të tyre.

$$\begin{array}{ll}
 T - \text{tangjentja} & T = R \cdot \operatorname{tgr} \varphi/2 \\
 B - \text{bisktrica} & B = R \cdot (\sec \varphi/2 - 1) \\
 K - \text{zhvillimi} & K = R \cdot \varphi / \rho
 \end{array}$$

- **Zgjerimi:**

z - zgjerimi

Zgjerimi z llogaritet me ane te formules :

$$z = L^2 + 0.1 \cdot V \cdot \sqrt{R}$$

ku:

R - është rrezja e lakores rrethore

V=35 m/ore është shpejtesia e automjetit

L=7 m është gjatesia e automjetit.

- **Lakorja Kalimtare:**

l – gjatesia e lakores kalimtare

Lakorja kalimtare sherben per kalimin e automjetit nga levizja drejtvizore ne ate rrethore. Ajo është funksion i shpejtesise dhe rrezes se ktheses dhe llogaritet me formulën.

$$l = V^3 / 24R$$

V - është shpejtesia projektit

R - është rrezja e ktheses

- **Zhvendosja:**

u – Zhvendosja e ktheses.

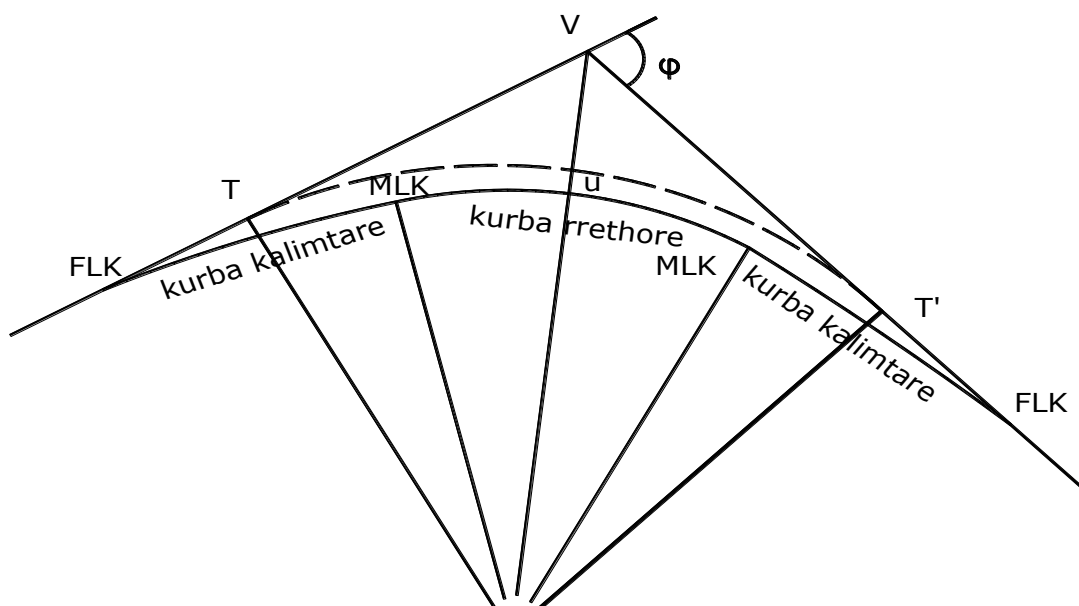
Behet per te arritur nje rakordim me te mire midis pjeses rrethore dhe asaj te drejte.

Llogaritet me formulën

$$u = l^2 / 24R$$

l – gjatesia e lakores kalimtare

R - është rrezja e ktheses



- **Mbilartesimi:**

i3 – pjerresia terthore

Ne kthesa rruga do te kete pjerresi te njeanshme i3, e cila do te beje balancimin e tangenciale te rreshqitjes me forcat centrifugale duke i lejuar mjetit te levize ne pjeset rrethore sipas shpejtesise se projektit dhe llogaritet me ane te formules:

$$i_3 = \frac{V^2}{127R} - f$$

Duke pranuar si interval te pjerresise terthore $i_{max}=7\%$ dhe $i_{min}=2\%$, nga llogaritjet rezulton se:

Ne kthesat me $R > 70$ m pjerresia terthore del me e vogel se 2%, prandaj ne keto kthesa do te ruajme pjerresine njeansore prej 2%.

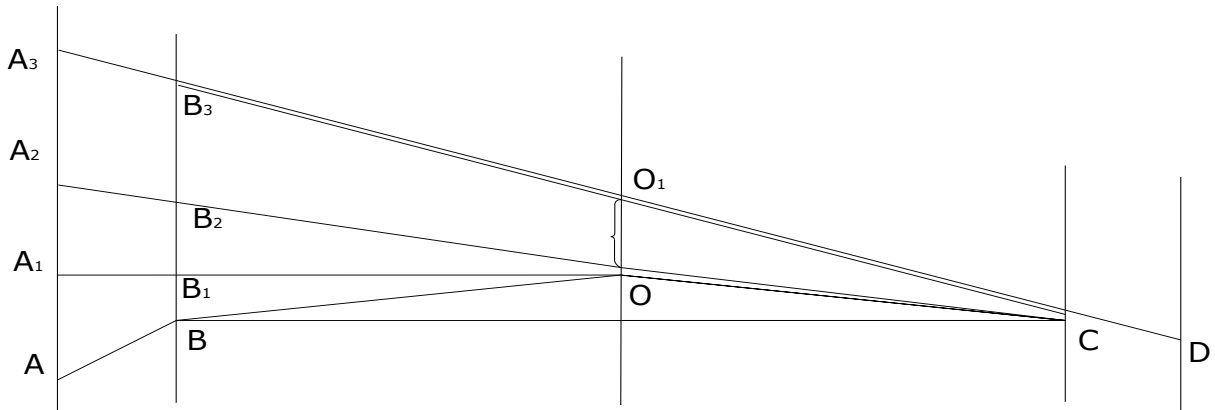
Ne kthesat me $R < 50$ m pjerresia terthore del me e madhe se 7%, prandaj ne keto kthesa do te ruajme pjerresi te njeanshme prej 7% dhe do te kufizojme shpejtesine e levizjes.

Pjerresia Gjatesore e rruges ne disa zonate vecanta pjerresite gjatesore arrijne deri 7-9% dhe ka ndikim te ndjeshem ne rezultanten qe krijon me pjerresine terthore. Per kete arsye per çdo kthese do behet rakordimi i dy pjerresive ne menyre qe rezultatja e tyre te mos kaloje 11%.

$$i_0 = \sqrt{i_2^2 + i_3^2} < 11\%$$

Kjo behet per bere te mundur uljen e pjerresise gjatesore (ne rastet e ktheseve), duke permiresuar niveleten dhe ne rastet kur paraqitet e pamundur duke kufizuar shpejtesine e levizjes se mjeteve.

Mbilartesimi do te realizohet ne lakoren kalimtare. Pergjate saj do te behet korrektimi i kuotave per realizimin e pjerresise terthore.



- **Pamja e lire:**

Pamja e lire ne kurbat vertikale eshte e garantuar nga vete forma gjeometrike e rruges.

Pamja e lire ne kurbat horizontale llogaritet nga formula:

$$L = L1 + L2 + L3$$

$$L1 = 3.6 V \log$$

$$L2 = V^2 \log / 254(\varnothing + u \pm i)$$

$$L3 = 1.4 V^2 \log (\varnothing + u \pm i) / a1$$

Per shpejtesine 30km/ore L=80 m

Gjeresia e brezit te lire llogaritet me formulen

$$b = L^2 / 8R$$

Elementet gjeometrike dhe vlerat e llogaritura te elementeve te seciles kthese horizontale jane paraqitur ne vizatime (tek Planimetria):

- **Kthesat Vertikale:**

Ne pergjithesi rruga karakterizohet me pjerresi gjatesore qe ruajne te njejtin kah. Kthesat konvekse jane teper te rralla dhe me kende thyrje teper te vegjel qe nuk ndikojne ndjeshem ne levizjen e mjetit (per sigurimin e pamjes se lire). Llogaritja e lakoreve vertikale.

Duke gjykuar nga thyerjet e niveletave del se eshte e nevojshme te llogariten elementet e lakoreve te myset (konvekse).

Llogaritjet per elementet e kesaj lakoreje:

$$R_{min} = \frac{L^2}{9.6} = \frac{80^2}{9.6} = 666.67 \approx 667 \text{ m}$$

8. Llogaritja e Veprave te Artit:

Veprat e artit jane parashikuar te ndertohen ne perputhje me kategorine e projektuar te rruges, per ngarkese te levizeshme N - 18, T - 80. Llogaritja e tyre eshte bere ne perputhje me Normat Shqiptare.

Llogaritjet e strukturave ne Sizmicitet jane bere ne perputhje me KTP-89 (Nr.2), te Normave te Projektimit Shqiptare. Zona ku kalon rruga, klasifikohet ne 7 grade te shkalles Richter. Koeficientet e intensitetit sizmik te strukturave dhe kondicionet gjeologjike variojne nga kategoria e I -re deri ne kategorine e III -te.

Gjeresia urave, urave kuti dhe tombinove eshte bere ne perputhje me kategorine e rruges dhe eshte pasqyruar ne vizatimet perkatese. Per urat (kuti), me $H.D=2.0 \div 4.0$ m, jane parashikuar te gjitha elementet e nevojshem te sigurise se levizjes.

Veprat e kullimit jane vendosur ne perputhje me Studimin Hidrologjik te paraqitur ne aneks te vecante. Vendosja e tyre eshte bere ne funksion te gjeometrise se rruges, te objekteve perreth, formacioneve gjeologjike dhe ne pershtatje me relievin e terrenit.

Gjeresia e urave dhe tombinove eshte parashikuar te behet sa gjeresia e trupit te rruges, perfshire dhe zgjerimet ne kthesa ose per qellime te tjera. Mbistrukturat e urave te vogla (Kuti), jane parashikuar te behen me soleta beton arme te parafabrikuara te prodhuara ne poligone, po dhe tubat rrethor jane parashikuar betonarme te prodhuara ne poligone.

Per te gjitha veprat e artit te parashikuara ne kete projekt zbatim perfundimtar, jane hartuar detajet e vecanta tip, qe jepen ne materialin grafik te projektit. Gjithashtu ne keto detaje jane specifikuar te gjitha markat e materialeve qe do te perdoren per ndertimin e tyre, sipas standarteve Shqiptare ne fuqi.

Mbeshtetur ne keto kritere, grupi projektimit eshte mbeshtetur ne pergaditjen e planimetrise, profilave gjatesor dhe seksioneve tërthor te veprave te artit etj., dhe bene te mundur realizimin e nje projekti optimal, të mundshëm për nga perspektiva e sigurisë, shfrytezimit, dhe efektivitetit të kostos.

Vlerat e kriterëve të projektimit kane qene te domosdoshme per të arritur rezultate që përmbushin nevojat e shërbimit të transportit dhe të sigurisë, si dhe kërkesat mjedisore, panoramike, estetike, kulturore, dhe komunitare.

9.Pershkrimi i Projekt Zbatimit.

Per hartimin dhe plotesimin sipas kerkesave te ToR dhe verjetjeve te lena ne Keshillin teknik miratimit te variantit te miratuar dhe pas plotesimeve te draftit te projekt zbatimit, Konsulenti ka kryer punimet dhe studime shtese te nevojshme, si me poshte:

Punime Topografike shtese me matje ne terren. Te gjitha keto kane sherbyer per hartimin e projekt zbatimit perfundimtar.

Eshte hartuar raporti perfundimtar i Vleresimit Mjedisor te zones ku kalon rruga.

Po keshtu eshte hartuar raporti perfundimtar per projekt zbatim te studimit Gjeologo-Inxhinierik i gjurmes se rruges.

Relacioni perfundimtar te Hidrologjise se zones ku kalon rruga.

Studimet e mesiperme te kompletuara, kane qene mjaft te vlefshme per hartimin e Projekt zbatimit perfundimtar. Keto jane pjese e ketji Raporti Teknik dhe jane paraqitur ne ankese te veçante.

Ne variantin e miratuar, parashikohet rikonstruksioni i rruges ekzistuese.

Projekt zbatimi perfundimtar, konsiston ne plotesimin e kerkesave te ToR dhe kushteve teknike per kategorine IV-C2 te rruges, me shpejtesi te projektuar te levizjes se mjeteve 35 km ore (ne pjesen kodrinore te saj) dhe 50 km/ore, pjesen me te madhe te rruges, afersisht 80 % te gjatesise se saj.

Parashikohet rikonstruksioni i Rrugës ekzistuese, duke **ruajtur tërësisht aksin e rrugës ekzistuese**.

Projekt Zbatimi ploteson kerkesat e dhena ne ToR, verejtjeve te lena ne Keshillin Tekni dhe kushteve teknike per kategorine IV - C₂ te Rrugës, me shpejtesi te projektuar te levizjes se mjeteve 35 km/ore (ne pjesen kodrinore te saj) dhe 50 km/ore, pjesen me te madhe te Rrugës, afersisht 80 % te gjatesise se saj.

Gjatesia e Rrugës se projektuar duke marre parasysh dhe verejtjet e lena ne Keshillin Teknik ka gjatesi, **L=28.2 km**. Gjeresia e kurores se trupit te Rrugës sipas ketij varianti eshte parashikuar B=8.0 m, me gjeresi B=6.5 m pjese te asfaltuar dhe dy bankinat anesore me gjeresi b=2x 0.75 m. Ne zonat ku kemi mure prites, bankina eshte zevendesuar me kunete ose kanal betoni.

Sqarojme se segmenti i rruges nga hyrja e Rotodos Fier km 0+00 deri ne km 0+770 m eshte trajtuar si rruge urbane kjo mbeshtetur ne vendimin e keshillit teknik te DPRr, Ky segment rruge perfshin tere infrastrukturen perkatese, me gjeresi B=2.0x9.0 m duke perfshire dhe dy kunetat anesore+1.0 m brez i gjelberuar, me tratuare ne dy anet me gjeresi b=2.0 m. Pra trupi i rruges ka gjeresi totale, B=23.0 m. Po keshtu per segmentin brenda zones se banuar ne Levan eshte trajtuar sistemimi i ujrave te bardha sipas detyrave te lena ne Keshillin Teknik.

Ne të gjithë rrugën janë respektuar te gjitha kerkesat e ToR dhe te kushteve teknike per kategorine perkatese.

E gjithe rruga pothuajse zhvillohet kryesisht ne terren fushor dhe pak gjysem kodrinor me kthesa, rrezet e te cilave jane sipas kushteve teknike te rprojektimit. Gjithashtu jane bere dhe dy zgjerimet e kthesave pertej kilometrit 28+0.30 dhe rakordimet e tyre me kurba kalimtare. Ne te gjithe Rrugën eshte parashikuar riparimi i mureve ekzistues ato qe jane gjendje te mire dhe ngritja e kokave te tyre. Ne zonat ku ka mure prites, ose bordura te ulta ose te larta deri ne 90 cm, jane parashikuar te ndertohtet kunete betoni, C20/25, qe kane nje gjatesi prej **L=1050.0 m**, gjatesia e bordurave te ulta dhe te larta deri 90 cm eshte, **L=3775.0 m**. Ndersa ndertim mure prites me kanal te veshur me beton, kemi nje gjatesi, **L=972.0 m**, bordure e larte me kanal te veshur me beton me gjatesi, **L=820.0 m**, **kanali veshur me beton, L=2970.0 m**

Po keshtu per mbajtjen e trupit te Rrugës, ne anen e poshtme te saj, ne pjese te veçanta jane parashikuar te ndertohen mure mbajtes betoni C20/25 dhe 25/30 (me gjatesi, **L=408 m**. Mure prites beton arme me kanal te veshur, L=71.0 m

Mure do te ndertohen dhe ne zonat ku ka rreshqitje dhe qendrueshmeri te ulet te skarpatave.

Veprat e artit ekzistuese tombino 36 (tridhjetegjashte) cope, do te zgjaten majtas ose djathtas 22 (njezetedy) cope te tilla, ndersa puseta dhe portale do te behen te reja per te 36 copet. Po keshtu jane parashikuar te pastrohen sipas termave te References.

Ura ekzistuese me H.D=3.0 m – 11.0 m jane 7 (shtate), ku do te zgjaten, riparohen, pjeset e demtuara do te kompletohen me trotuare, guardrail mbrojtese.

Ndersa tombino te reja terthor rruges, f=600, 800 mm jane 19 cope dhe paralel me aksin e rruges jane 15 cope f=600 mm.

Ndersa tombino kuti te reja 2.0x2.0 m, 2.0x3.0 m jane (2+1) cope. Per te gjitha tombinot ekzistuese, eshte parashikuar ndertimi i pusetave dhe portaleve ne hyrje dhe dalje te tombinove me beton C20/25, po keshtu dhe te atyre qe do te realizohen te reja.

Ne disa raste eshte pare e nevojshme zevendesimi i tombinove ekzistuese me tombino te reja. Ndertimi i tombinove te reja (\varnothing 60, 80, tombino kuti me seksione nga 20 cm deri ne 30 cm), ne total kemi gjithesej vepra ekzistuese dhe ato te reja qe do te ndertohen **80 (tetedhjete)**, keto vepra jane vendosur mbeshtetur ne llogaritjet e bera me ane te Bentley InRoads Storm and Sanitary Software.

Po keshtu eshte bere rillogaritja edhe per te gjitha tombinot ekzistuese qe nuk do te zevendesohen. Per urat ekzistuese, jane parashikuar zevendesimi i mbistrukturave ekzistuese me mbistruktura te reja, atje ku jane te demtuara, riparimi i bordurave apo shpatullave te urave, (ku jane te nevojshme) dhe vendosja e parrakeve mbrojtese.

Tek urat ekzistuese qe ndodhen ne gjendje jo te mire ose jo funksionale, eshte pare e nevojshme ndertimi i urave te reja kuti, me H.D=2.0 ÷ 5.0 m.

Ne projekt eshte parashikuar lidhja e te gjitha Rrugëve sekondare me aksin e Rrugës kryesore.

Gjithashtu eshte parashikuar ndertimi i vendqendrimeve çdo 2.0 km.

Po keshtu eshte parashikuar spostimi i linjave elektrike, ujsjellsit, etj ose ruajtja e te gjitha atyre linjave ekzistuese qe ndodhen ne trupin e Rrugës pa i demtuar ato.

Per sigurimin e levizjes se mjeteve dhe kembesoreve ne Rrugë, eshte parashikuar te vendoset sinjalistika e nevojshme vertikale, horizontale, ndersa ne muret mbajtese, ne ura dhe tombino jane parashikuar te vendosen mbrojtese metalike.

Shtresat e Rrugës: do të ndërtohen sipas llogaritjeve të qe i bashkengjiten relacionit, dhe kemi llogaritjen e shtresave për tre rastet:

- Zonat me zgjerim:
- Zonat në mbushje:
- Mbi shtresat e Rrugës ekzistuese, ku shtresat jane ne pergjithesi te mira:

Aty ku shtresat ekzistuese kane demtime serioze, ne zgjerimet e kthesave apo kemi spostim te aksit ekzistues, do te ndertohen shtresa te reja deri ne themel.

10.Siguria dhe Sinjalistika Rrugore:

Ne projektin qe po paraqesim rruga e projektuar, kalon ne terren kryesisht fushor, pjesisht kodrinor dhe ne zona te banuara, prandaj siguria e levizjes ne kete Rrugë merr nje rendesi te veçante.

Ne kete projekt jane parashikuar te gjitha masat e nevojshme per sigurimin normal te levizjes ne Rrugë. Per kete eshte parashikuar sinjalistika e nevojshme vertikale me tabela rrugore dhe horizontale me vizime me boje. Ne te gjitha kryqezimet dhe zonat e banuara, jane vendosur tabelat e sinjalizimit dhe vizimet e veçanta me boje.

Per sigurimin e levizjes, ne anen e poshtme te Rrugës (ne mbushjet e larta mbi 2 m), ne zonat me pjerresi te madhe te shpatit dhe ne te gjitha veprat e artit, jane parashikuar te vendosen mbrojtese

anesore metalike. Ne zonat e banuara, ne urat, kesone e tombino, jane parashikuar gjithashtu mbrojtese metalike.

Gjate kohes se kryerjes se punimeve ne Rrugë, pervec masave te sigurimit teknik, do te merren masat e sigurise se levizjes ne Rrugë, duke vendosur sinjalistiken e perkoheshme te nevojshme, ne perputhje me kodin rrugor dhe specifikimet teknike qe do te kete projekti.

Prane zonave te banuara, ne vende te pershtatshme e te sigurta jane parashikuar te ndertohen vendqendrime, sheshe pushimi per pasagjeret, në distancë rreth jo më largë se 2 km.

11.Shpronesimet:

Me qene se rikonstruksioni i Rrugës parashikon zgjerimin e trupit ne disa segmente te saj (ne te dy variantet), ky zgjerim kerkon shpronesimin kryesisht, te rrethimeve, siperfaqe te truallit dhe tokes are apo kullotes, gjate gjithë gjatesise se saj. Ne nje tablele te veçante jane dhene siperfaqet qe shpronesohen.

Ne segmente te veçuar te Rrugës kalojne linja elektrike ajrore te tensionit te ulet e te mesem (deri 6 kw), linja te gazsjellesit dhe naftesjellesi, linja te ujesjellesit, linja te telefonise (linjat e fibrave optike Fier-Vlore), te cilat jane evidentuar dhe paraqitur ne planimetrine te vecanta. Nje pjese e ketyre linjave jane brenda trupit te Rrugës dhe nje pjese jashte saj.

Linjat qe ndodhen brenda trupit te rrugës, do te spostohen jashte saj, nderhyrjet per spostime do te behen me miratimin dhe mbykqyrjen e ndermarrjeve qe i kane nen administrim keto linja, dhe do te vendosen ne vende te pershtatshme qe do te percaktohen nga perdoruesi dhe investitori. Per linjat qe do te demtohen gjate kryerjes se punimeve, nga ne eshte gjykuar qe ato te riparohen plotesisht, jane dhene dhe vleresimet e tyre ne preventivat perkatese.

Per linjat e gazesjellesit dhe naftesjellesit, ujesjellesit, linjave te telefonise te cilat jane evidentuar, jane marre te dhenat zyrtarisht nga institucionet perkatese. Keto linja intersekojne, ose jane paralel me rrugën qe kemi projektuar.

12.Infrastruktura Nëntokesore:

Sipas te dhenave te konfirmuara nga ndermarrjet perkatese, rezultojte se kemi linja ekzistuese nentoksore si: ujesjelles nga Rotondoja Fier deri ne hyrje te fshatit per ne Cakran, pasi kalohet Qafa e Koshovices, linja telefonike ajo e fibrave optike qe pershkone te gjithë gjatesine e aksit te Rrugës Fier–Vlore, krahu i djathte nga Rotondoja Fier deri tek kriporja Narte, pastaj linja kalon ne krahun e majte te Rrugës dhe ne fund afer pusit te Mezinit kablli optik i telefonise kalon perseri ne krahun e djathte, per linjat kabllore optike te telekomit duhet te kihet shume kujdes gjate zbatimit te punimeve, kemi linja dhe shtylla elektrike ajrore pergjate rruges, te cilat duhet te spostohen, sepse bien ne trupin e Rrugës, po keshtu kemi dhe tre intersektime te linjave te gazesjellesit dhe te naftesjellesit etj.

Sqarojme se persa i perket prishjeve, ne pergjithesi te gjitha banesat jane larg trupit te Rrugës. Keshtu qe mund te themi qe ka shume pak nderhyrje, per prishje rrethimesh ndersa per banesa as mund te behet fjale.

13. Organizimi i Punimeve:

Per ndertimin e Rrugës, per dy variantet e paraqitura, eshte parashikuar qe materialet e ndertimit do te prodhohen nga gure gelqerore te forte, i kavove qe gjenden ne Uren Vajgurore, ose ate ne lumin e Vjoses ne Komunen e Frakulles.

Çakulli rifjuto do te prodhohet ne guroret e trajtuara me larte. Hapja e karierave dhe marrja e materialeve te ndertimit qe do te perpunohen do te behet ne bashkepunim me autoritetet lokale dhe shfrytezimi i tyre do te behet ne perputhje me rekomandimet e studimit ambiental te kesaj projekt ideje. Te gjithë dherat e dala nga germimet jane parashikuar te transportohen e sistemohen ne vende te posaçme, qe do te percaktohen ne bashkepunim me autoritetet lokale.

Guroret qe mund te shfrytezohen dhe makinerite e thyerjes se perpunimit, jane parashikuar qe mund te vendosen dhe ne Lumin e Vjoses. Ne zonen e Fierit dhe te Vlores mund te shfrytezohen dhe nyjet ekzistuese te prodhimit te inerteve, betoneve dhe asfalteve.

Bazuar me termat e references te dhena nga Drejtoria e Pergjithshme e Rrugeve per projektin e rruges “**Studim Projektim Rikonstruksion i Rruges Ekzistuese Fier Vlore**”, konsulenti ka percaktuar dhe nje menyre te zbatimit te punimeve ne kete aks ekzistues rrugor, ne perputhje me kerkesat teknike.

Kerkesat konsistojne:

Se Pari: Rradha e zbatimit te punimeve.

Per nje organizim te mire te zbatimit te punimeve eshte e domosdoshme qe punimet e parashikuara te kryhen sipas kushteve teknike te zbatimit. Punimet duhen zbatuar ne kohe si sipas rubrikave te punimeve, punime germim seksion i lire dhe i detyruar (kasonete), mbushje me shtresa shkembore ose zhavore, periudhat e asfaltimit dhe rregullat e zbatimit te tij.

Se dyti: Sigurimin mosperseritjes se trafikut, zhvillimi i panderprere i trafikut si dhe per çdo aks tjetër rrugor eshte nje element i rendesishem dhe qe duhet respektuar nga sipermarresi i punimeve. Ne projekt ne perputhje me zgjidhjen e dhene nga konsulenti kemi disa raste te zhvillimit te punimeve, rruga ne pergjithesi zgjerohet ne dy anet keshtu qe jemi te detyruar qe te ruhet i paprekur njeri krah qe do te sherbeje per qarkullimin e automjeteve. Kjo krijon mundesine e caktimit te nje regjimi te zhvillimit te trafikut. Kjo gje kushtezon qe trafiku te zhvillohet ne korsine ekzistuese deri ne fazen e asfaltimit te rruges dhe punimet te zhvillohen pa pengesa. Veprat e artit qe do te ndertohen, te nderpriten me fuge ne drejtimin terthor per te krijuar mundesine e plotesimit te tyre ne fazen e rindertimit te shtresave rrugore ne korsine ekzistuese. Theksojme se duhet bere shume kujdes ne fazen e ndertimit te soletave rakorduese te urave (tombino kuti), per ngjeshjen e materialit te mbushjes dhe cuarjen ne kuoten e duhur. Ne keto kushte zhvillimi i trafikut do te behet ne trasene ekzistuese ndersa zhvillimi i punimeve ne trasene qe do te zgjerohet pa penguar ketu njera tjetren.

Veçori perben ketu situata ne segmentet ku kemi shmangie nga aksi ekzistues, ku per nje periudhe kohe punimet kryhen ne menyre krejtesisht te pavarur dhe mbetet problem vetem per periudhen e mbylljes se shtresave asfaltike.

Se Treti: Fazat e krijimit te shtresave rrugore.

Kujdesi duhet te tregohet ne ndertimin dhe kontrollin e shtresave rrugore. Ne segmentet ku eshte parashikuar forcimi i tabanit si ne zonen fushore, dhe ne disa pjese te zones kodrinore, punimet e hapjes te kasonetes dhe ato te ndertimit te shtresave perforcuese duhet te kryhen ne dy intervale te njepasneshme kohore, shtresat duhet ruajtur nga ndotja dhe agjentet atmosferike duke krijuar kushte optimale per ndertimin e shtresave te tjera mbi te.

Punimet rrugore ne degezimet e rrugeve sekondare do te qe perفشijne shtresat rrugore dhe ndertim tombino te vogla prej celiku dhe duhet te jene perfunduar para perfundimit te shtresave asfaltike te vete rruges.

Se Katerti: Ndertimi i Veprave te Artit.

Theksojme se eshte e rendesishme te zbatohet radha e punimeve lidhur me to, ku dihet se asnje punim shtresash rrugore nuk mund te behet pa ndertuar me pare te gjitha veprat e artit. Vetem per urat apo tombinot (kuti) 2.0x2.0, 3.0x3.0 m etj, mund te ndertohen variante kalimi provizore, ne te kundert normalizimi i trafikut duhet te behet me periudhen e lidhjes se rruges ekzsituese me ate te zgjerimit.

Ne rastin e mureve mbajtes ato duhet te ndertohen njekohesisht me hapjen (zgjerimet), ndersa persa i takon mureve prites me lartesi, h=1.0 m, 2.0 m, 3.0 m dhe 4.0 m, duhet te kene perfunduar para fillimit te ndertimit te shtresave rrugore.

Se Pesti: Punimet rrugore duhet te perfundojne me vendosjen e guardrails (parrmakeve mbrojtes) dhe riparimi i te gjitha mureve ekzsituies mbajtes te trasese se vjeter me qellim mbrojtjen e metejshme te trupit te rruges.

Pas perfundimit te te gjitha punimeve ndertimore, do te realizohet dhe ndertimi i sinjalistikes vertikale dhe horizontale, kjo faze do te jete dhe faza e perfundimit te punimeve, dhe objekti eshte i gatshem per shfrytezim.

Per ndertimin e rruges, jane parashikuar qe materialet e ndertimit te merren ne karrierat qe gjenden ne Lumin e Vjoses te komunes Frakull ose ate te Ures Vajguore. Çakulli rifjuto do te prodhohet ne guroret e trajtuara me larte. Hapja e karierave dhe marrja e materialeve te ndertimit dhe qe do te perpunohen duhet te behen ne bashkepunim te ngushte me autoritetet lokale dhe shfrytezimi i tyre do te behet ne perputhje me rekomandimet e studimit ambiental dhe rekomandimet e dhena nga gjeollogu.

Te gjithë dherat e dala nga germimet jane parashikuar te transportohen ne vende te posaçme, qe do te percaktohen ne bashkepunim me autoritetet lokale.

Guroret ku do te vendosen dhe makinerite e thyerjes e te perpunimit jane parashikuar qe mund te ndertohen ne Uren vajguore. Ne zonen e Fierit, Vlores mund te shfrytezohen edhe nyjet ekzistuese te prodhimit te inerteve, betoneve dhe asfalteve.

KONSULENTI

"G & K" Sh.p.K

GRUPI I PROJEKTIMIT

Ing. Dilaver Oshafi

Ing. Josif Miti

Ing. Arian Lako

Ing. Markel Baballleku

Ing. Jak Suli

Ing. Skender Allkja

TIRANE 2010