



**REPUBLIKA E SHQIPËRISËBASHKIA  
TIRANË**

**RAPORTI TEKNIK**

**STUDIM – PROJEKTIM**

**"Rikualifikimin urban i zonës informale që kufizohet nga rrugët Sabaudin  
Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi  
Samimi-Alush Elmaz Taka."**

**PROJEKT ZBATIMI**

**S & L STUDIO & ERALED-G. SH.P.K.**

Rr. Barrikadave P.26 Kati V – Zyra Nr.8 Tiranë – Shqipëri,Email: info@sl-projekt.com

**“JANAR 2023”**

## **PËRMBAJTJA E RAPORTIT**

### **1. – TË PËRGJITHSHME**

- 1.1 – Hyrje**
- 1.2 – Pozicioni i objektit**
- 1.3 – Qëllimi i projektit**

### **2. – GJENDJA EKZISTUESE DHE ZGJIDHJA E PROJEKTIT**

- 2.1 – Gjendja ekzistuese dhe ndërhyrjet**
- 2.2 – Projekti Rrugëve dhe Trotuareve**
- 2.3 – Rrjeti Ujësjiellësit**
- 2.4 – Rrjeti K.U.Z.**
- 2.5 – Rrjeti K.U.SH.**
- 2.6 – Sistemi i Ndriçimit Rrugor**
- 2.7 – Sinjalistika Rrugore**
- 2.8 – Konkluzione**

### **3. – STUDIMET NDIHMESE**

- A – Studimi Topografik**
- B – Studimi Gjeologjik**
- C – Studimi Hidrologjik**
- C – Studimi Mjedisor**

### **4. – PREVENTIVI I PUNIMEVE**

## 1. - TË PËRGJITHSHME

### - HYRJE

Rrethi i Tiranës, shtrihet në Shqipërinë e mesme, pjesërisht në krahinën malore qëndrore dhe pjesërisht në ultësirën perëndimore. Sipërfaqja është 1238 km<sup>2</sup>. Popullsia rreth 900.000 banorë. Në të përfshihen 150 fshatra. Dendësia mesatare 655.3 banorë për km<sup>2</sup>. Popullsia qytetare 86.2%, popullsia fshatare 13.8%. Rritja natyrore 1.54%.

Mbizotëron relievi malor kodrinor. Lartësia mesatare është 521 m mbi nivelin e detit. Male kryesore: Martaneshi (1846 m), Mali me Gropa (1828 m), Mali i Dajtit (1612 m). Kodrat: e Prezës, e Pezës, e Kërrabës, Kodra e gjatë. Fushat shtrihen në veri e veriperëndim: Fusha e Tiranës, fusha e Vorës, fusha e Yzberishit. Lumenjtë: Erzeni i sipërm dhe i mesëm, lumi i Tiranës, lumi i Tërkuzës, përroi i Lanës, përroi i Limuthit. Klima është e butë, në pjesën perëndimore fushore e kodrinore, ashpërsohet në lindje, ku janë malet. Temperatura mesatare vjetore në Tiranë 15°C.

Temperatura mesatare e janarit 6.8°C, e korrikut 23.5°C, temperatura absolute më e ulët në Tiranë -9.9°C, më e larta absolute 41.3°C. Reshjet mesatare vjetore 1247 mm. Erërat zotëruese veriperëndim dhe juglindje. Në verë ndihet ndikimi freskues i puhisëdetare. Pasuritë minerale: qymyrguri (Kërrabë, Mushqeta, Mëzez, Valias, Priskë), bokside (Priskë,Dajt), gips, rërë kuarcore (Mëzez, mermer, argjilë, gurë gëlqëror. Tokat bujqësore: të hinjta kafe (82.8%), aluvionale (12.3%) etj. Pyjet dhe shkurret zënë 41% të sipërfaqes, kullotat 5.65. Parku kombëtar i Dajtit përfshin 3000 ha. Burimet ujore nëntokësore kryesore:të Selitës, Shemrisë, Gurrës së Koçit, Gurrës së Maliqit, Gurrës së Shametës.

Qyteti i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë si dhe një zhvillim të përgjithshëm me ritme tepër të larta. Tashme Tirana është kthyer në një metropol. Ky zhvillim dhe rritja e konsiderueshme si e automjeteve të qytetit të Tiranës, ashtu edhe lëvizja tepër intensive e trafikut si me qytetet e tjera ashtu edhe me shtetet fqinje, kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

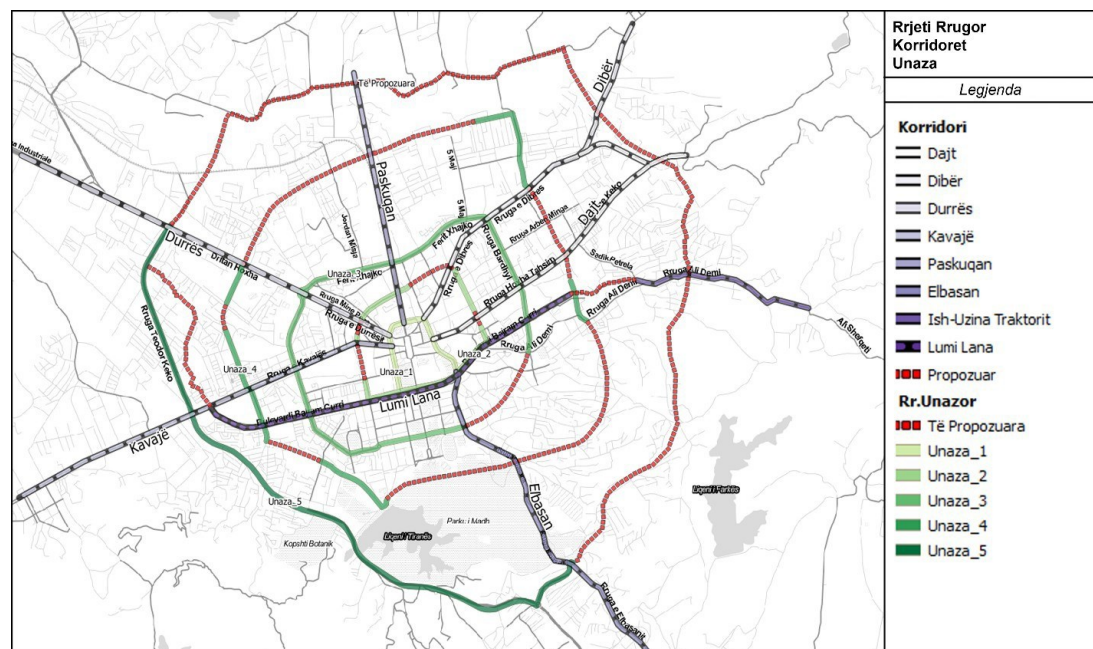


Figure 0.1 -Rrjeti i trafikut në Tiranë.



Figure 0.2 -Rrjeti i trafikut në Tiranë. Burimi: Bashkia Tiranë, Drejtoria e planifikimit Strategjik dhe Jetësimit të Prioriteteve

Aktulisht akset kryesore të qytetit të Tiranës janë rikonstruktuar apo zgjeruar. Ndërkohë që ndihet nevoja e hapjes së rrugëve dhe koridoreve të reja të lëvizjes. Problematike gjithashtu paraqiten rrugët dytësore dhe tretësore në brendësi të blloqeve të banimit. Të cilat ndikojnë direkt në qarkullimin dhe cilësinë e jetesës së banorëve të tyre si të të mbarë qytetit në tërësi. Në këtë kuadër Bashkia e Tiranës, ka planifikuar përgatitjen e një sërë projektesh për rikonstruksionin dhe rikualifikimin urban të një sërë blloqesh banimi apo segmenteve rrugore. Trajtimi i blloqeve, segmenteve rrugore do të jëtë i plote në të tërë komponentet e nevojshem. Ndër këto segmente rrugore dhe blloqe banimi, është edhe objekti që do trajtohen nga ky projekt.

## 1.2 - POZICIONI I OBJEKTIT

Zoza ku perfishihet objekti i kontrates: "Rikualifikimin urban i zonës informale që kufizohet nga rrugët Sabaudin Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka." Njësia Bashkiake nr.6 , ndodhet e pozicionuar në jug-perendim të qytetit te Tiranës. Gjatësia totale e rrugëve të këtij blloku që do rikualifikohen është 3838.9 ml dhe përbëhet kryesisht nga rrugët Sabaudin Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka.

Në këtë bllok mbizotërojnë banesa rezidenciale 1-3kt dhe pallate 4-5kT, si dhe magazina të ndryshme industriale. Rritja e intensitetit të banimit, ka rritur akoma e më tepër kërkesën në shtimin apo përmirësimin e infrastrukturës rrugore, përfshirë dhe zonat urbane midis objekteve. Rruget ekzistuese variojnë nga 3 – 6 m.

Njësia Administrative Nr.6 kufizohet: • Veri: Njësinë Administrative Kashar • Jug: Njësinë Administrative Vaqarr • Perëndim: Njësinë Administrative Vaqarr • Lindje: Njësinë Administrative Nr.5

### 1.3– QËLLIMI I PROJEKTIT

Qëllimi i projektit sipas TOR do të jetë rikonstruksioni i plote i rrugeve dhe hapësira publike të objektit "Rikualifikimin urban i zonës informale që kufizohet nga rrugët Sabaudin Gabrani - Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka." me të gjithë elementët e infrastrukturës rrugore dhe urbane, me qëllim përmirësimin e cilësisë së jetës së komunitetit të kësaj zone dhe krijimin e aksesëve të lëvizjes me rrugët e tjera të qytetit.

Projekti parashikon ndërhyrje në rrjetin rrugor në brendësi të bllokut i cili paraqitet tepër i amortizuar. Rrjeti i kanalizimeve të ujëravetë shiut është totalisht i amortizuar. Në zonat ekzistuese në brendësi të bllokut ndriçimi mungon plotësisht dhe ai ekzistues është jashtë cdo standarti. Kategoritë e punimeve që parashikohen janë: punime në trup të rrugës; Punime trotuari, bordura, punime në sigurinë dhe sinjalistikën rrugore; punime për rrjetin KUSH dhe KUZ; punime për ndriçimin rrugor; punime për linjat rezervë.

### 1.4 – ANALIZA E DETYRES SE PROJEKTIMIT

Ne detyrën e projektimit, investitori ka paraqitur shkurtimisht gjendjen ekzistuese të zonës si dhe ka parashtruar kërkesat e përgjithshme dhe të veçanta për hartimin e projektit. Nga analiza e detyrës së projektimit evidentohen këto probleme:

Vlera paraprake e Nderit Montimit, nuk jepet e specifikuar, por që mendojmë që kjo do përcaktohet në fazat e tjera të hartimit të projektit.

Mos përcaktimi në mënyrë më të detajuar të segmenteve të kerkuara dhe hapësirave urbane, të cilat kanë nevojë për ndërhyrje.

Mos përcaktimi i seksioneve (kurorave) të kerkuara, për gjithësegmentet rrugore.

Nga grupi i projektimit u hartuan 2 variante zgjidhjesh, duke i dhënë mundësi Investitorit të gjykoje më thellë e të ketë opsion zgjedhjeje.



## 2 – GJENDJA EKZISTUESE

Projekt Ideja për objektin "Rikualifikimi urban i zonës informale që kufizohet nga rrugët Sabaudin Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka." është realizuar në bazë të Detyrës së Projektimit të dhënë nga Bashkia Tiranë.

*Realizimi i këtij projekti është mbështetur mbi standartet dhe kushtet teknike CNR dhe ato Shqiptare. Duhet theksuar që përgjithësisht segmentet rrugore të këtij blloku në pamundësi të zgjerimit, parametrat gjeometrike të tyre janë jashtë standarteve.*

Në këtë objekt është parashikuar ndërtimi dhe rikonstrukcioni i rrjetit rrugor si dhe i rrjeteve inxhinierike ( ujësjellës, kanalizime, rrjeti i ndriçimit, gjelbërimi, linjat rezerve, etj, si dhe ndërhyrje në rikualifikime urbane të hapësirave publike.

### 2.1 – GJENDJA EKZISTUESE

Gjendja ekzistuese e objektit të kësaj kontrate, rezulton sa vijon:

Për të pasur një situatë sa më të qartë të infrastrukurës ekzistuese të bllokut që do rikualifikohet, u bë një inspektim i hollësishëm i të gjithë elementëve. Vizitat e kryera nga stafi ynë në objekt, kryerja e një rikonicioni të zonës, dhe materialet fotografike më poshtë pasqyrojnë gjendjen e këtyre segmenteve.

Rrugët " Sabaudin Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka." janë të amortizuara dhe në disa prej tyre si Sabaudin Gabrani mungojnë totalisht shtresat.



**Foto Nr.1:** Jonuz Rama



**Foto Nr.2:** Sabaudin Gabrani



Foto Nr.3: Vafsi Semini



Foto Nr.4: At Staf Melani



Rruge te tjera te ketij blloku jane: Kroi I Banes , Bahri Ishka, At Staf Melanidhe te gjitha rrugët e brëndeshme që kanë nevojë për rikonstruksion total te mbistrukturave rrugore, rrjeteve inxhinierike etj. Forma gje gjeometria e ketyre segmenteve janë të crregullta dhe te konturuara ose nga bordura ose nga muret rrethuese të shtëpive, pra forma e rruges merr trajte sipas ketyre ndërtimeve. Kjo si rrjedhojë do të bëjë të vështirë kompozimin e nje rrjeti rrugor të rregulltë e me një standart te dhënë. Trotuaret pothuajse mungojnë fare gjeë që bën që këmbësorët dhe automjetet përdorin të njëjtën zonë.

### **1.1 Kanalizimet e ujrave të zeza**

Në brendësi të blloqeve, rrjeti i kanalizimeve të ujrave të zeza është tejet i amortizuar dhe ka dëmtime. Gjithashtu ka dëmtime të kapakëve të pusetave dhe raste kur këto mungojnë plotësisht.

### **1.2 Kanalizimet e ujrave të bardha**

Në këtë bllok ekziston rrjeti i kanalizimeve të ujrave të bardha, në rrugët të cilat nuk kanë nevojë për ndërhyrje dhe në disa rrugë të brendshme por të cilat janë të dëmtuara ose nuk janë në gjendje të plotë për eliminimin e ujërave të shiut. Ka nevojë për ndërtim të rrjetit të ri të KUSH.

### **1.3 Rrjeti ujësjellësit**

I gjithë blloku ka rrjet ujësjellësi ekzistues i cili paraqitet përgjithësisht në gjendje të mirë dhe funksional.

### **1.4 Rrjeti ndriçimit rrugor**

Në të gjithë bllokun e marrë për rikualifikim kemi mungesë të ndriçimit rrugor, me përjashtim të rrugës Bedri Karapici.

### **1.5 Gjelbërimi**

Blloku nuk ka sipërfaqe të cilat janë trajtuar hapësira të gjelbëruara. Do mundohet të krijohen hapësira të vogla me gjelbërim qoftë të ulët dhe të lartë, por hapësira pothuajse është e pamjaftueshme.

### **1.6 Elementet urban**

Do të trajtohet në fazën e projekt zbatimit, përveç infrastrukturës në rrjetin rrugor edhe të gjitha godinave përgjatë rrugës. ; trajtimi i tyre të bëhet me elemente të rikualifikimit urban (shtrim, etj).

### **1.7 Planet Rregulluese të Qytetit**

Në një pjesë të këtij Blloku nga ana e Bashkisë Tiranë është miratuar një Plan Pjesor sipas të cilit dhe sipas gjendjes aktuale të bllokut me pak ndërhyrje dhe shpronësime mund të zbatohet një pjesë e tij.



### 3 – ZGJIDHJA E PROJEKTIT

Zgjidhja e projektit bazohet në Detyrën e Projektimit, Variantit të miratuar në Këshillin Teknik të Investitorit, për fazën e Projekt Idesë. Në projektin final të zbatimit janë reflektuar sugjerimet e Oponencës Teknike si dhe kërkesat e Investitorit

Sipas variantit të miratuar, pjesa më e madhe e rrugëve të bllokut trajtohen referuar kondicioneve urbane ekzistuese. Për projektimin e tyre jemi mbështetur në kriteret projektuese të Normave Teknike të Projektimit të vendit tonë si edhe atyre të vendeve Europiane.

Duke qene se gjatë kompozimit gjeometrik të rrugëve të brendshme të bllokut, ata paraqesin parametra gjeometrike (gjerësi rruge) deri diku të njëjta, është bërë grupimi i tyre. Referuar seksionit Tip të grupimeve përkatëse, ata janë trajtuar me parametra gjeometrike si mëposhtë:

**Segmenti Nr.1 – SABAUDIN GABRANI** me gjatësi 80 ml. Fillon në pikën më koordinata (482104.034; 4575338.106) dhe mbaron në pikën me koordinata (482156.899; 4575277.048)

**Segmenti Nr.2 – DAMIAN HIMARITOI** me gjatësi 404 ml. Fillon në pikën më koordinata (481275.016; 4575696.145) dhe mbaron në pikën me koordinata (481109.199; 4575615.577)

Gjerësia e këtyre segmenteve është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve. Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

beton - 25cm

Kjo për arsye të pjërresisë së lartë që ka rruga.

**Segmenti Nr.3 – KROI I BANES** me gjatësi 244 ml. Fillon në pikën më koordinata (481566.73; 4575602.34) dhe mbaron në pikën me koordinata (48121.885; 4575650.93)

Gjerësia e rrugës Kroj i Banes është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm

Binder 6cm

Stabilizant 15cm

Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.4** – KROI I BANES 1 me gjatesi 79 ml. Fillon në pikën më koordinata (481287.68; 4575560.79) dhe mbaron në pikën me koordinata (481240.144; 4575618.94)

Gjerësia e rrugës Kroi i Banes 1 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

beton - 25cm

**Segmenti Nr.5** – KROI I BANES 2 me gjatesi 135.9 ml. Fillon në pikën më koordinata (481265.904; 4575473.126) dhe mbaron në pikën me koordinata (481354.44; 4575651.36)

Gjerësia e rrugës Kroi i Banes 2 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm

Binder 6cm

Stabilizant 15cm

Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.6** – BAHRI ISHKA me gjatesi 299 ml. Fillon në pikën më koordinata (481561.53; 4575613.89) dhe mbaron në pikën me koordinata (481499.219; 4575558.29)

Gjerësia e rrugës Bahri Ishka është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

beton - 25cm

**Segmenti Nr.7** – AT STAF MELANI me gjatesi 71 ml. Fillon në pikën më koordinata (481601.57; 4575664.637) dhe mbaron në pikën me koordinata (481660.71; 4575623.422)

Gjerësia e rrugës Ate Stath Melani është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.8** – AT STAF MELANI 1 me gjatesi 69 ml. Fillon në pikën më koordinata (481583.88; 4575657.557) dhe mbaron në pikën me koordinata (481609.409; 4575590.8)

Gjerësia e rrugës Ate Stath Melani 1 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.9** – AT STAF MELANI 2 me gjatesi 64 ml. Fillon në pikën më koordinata (481581.58; 4575657.065) dhe mbaron në pikën me koordinata (481562.633; 4575613.827)

Gjerësia e rrugës Ate Stath Melani 2 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.10** – JONUZ RAMA me gjatesi 311 ml. Fillon në pikën më koordinata (482094.9; 4575451.05) dhe mbaron në pikën me koordinata (481887.78; 4575368.17)

Gjerësia e rrugës Jonuz Rama është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

beton - 25cm

**Segmenti Nr.11** – JONUZ RAMA1 me gjatesi 130 ml. Fillon në pikën më koordinata (482053.73; 4575390.54) dhe mbaron në pikën me koordinata (482174.89; 457563.71)

Gjerësia e rrugës Jonuz Rama 1 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.12** – VAFSI SAMIMI me gjatesi 251 ml. Fillon në pikën më koordinata (481824.609; 4575536.71) dhe mbaron në pikën me koordinata (481924.72; 4575412.637)

Gjerësia e rrugës Vafsi Samimi është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

*beton - 25cm*

**Segmenti Nr.13** – VAFSI SAMIMI 1 me gjatesi 48 ml. Fillon në pikën më koordinata (481829.86; 4575528.619) dhe mbaron në pikën me koordinata (481793.829; 4575497.35)

Gjerësia e rrugës Vafsi Samimi 1 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.14** – ISUF SOKOLI me gjatesi 131 ml. Fillon në pikën më koordinata (482090.879; 4575529.131) dhe mbaron në pikën me koordinata (481979.365; 4575551.338)

Gjerësia e rrugës Isuf Sokoli është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar,



për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.  
Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.15** – ALUSH ILMAZ TAKA 1 me gjatesi 106.4 ml. Fillon në pikën më koordinata (481906.81; 4575586.19) dhe mbaron në pikën me koordinata (481957.364; 4575530.516)

Gjerësia e rrugës Alush Ilmaz Taka 1 është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.  
Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

**Segmenti Nr.16** – BERNARDI PALJA me gjatesi 391 ml. Fillon në pikën më koordinata (482392.61; 4575884.173) dhe mbaron në pikën me koordinata (482079.781; 4575628.02)

Gjerësia e rrugës Bernardi Palja është 4m, është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.  
Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton - 4cm  
Binder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

Profili tip, gjerësia e rrugës nga **Segmenti 1 - Segmenti 19** ka një profil. Pjesa kaluese prej 4m është parashikuar të ketë 1 korsi lëvizjeje (orientim me një sens lëvizjeje). Pjesa më e madhe e këtyre segmenteve nuk është projektuar me trotuar, për shkak të hapësirave të ngushta dhe natyrës së këtyre rrugëve.

Paketa e shtresave për këto segmente rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -  
4cmBinder 6cm  
Stabilizant 15cm  
Cakell 1x20cm

### Hapesirat e Lira Urbane

Të gjitha hapësirat e lira urbane që krijohen/mbeten nga bordura e trotuarit deri në kufirin e ndërtimeve, godinave përgjatë rrugëve ose në brendësi të blloqeve (pra deri në rrezen e objekteve përgjatë rrugës dhënë brendësi të bllokut), janë plotësuar me elemente të rikualifikimit urban (shtrim etj), përveç elementeve të gjelbërimit të lartë apo të ulët sipas rastit dhe specifikave të vendndodhjes.

### **VEND GRUMBULLIMET E MBETURINAVE**

Në projekt janë parashikuar Vend Grumbullime për Mbeturina, që do të vendosen në brendësi të bllokut, për të mos krijuar si probleme ndotjenë rrugë kryesore, ashtu edhe vështirësi në qarkullim.

### **STACIONET E AUTOBUSEVE**

Aktualisht brenda bllokut nuk ka linja autobuzes, ne rruget qe rikualifikohen, aktulisht nuk ka linja autobuzi qe kalojne ne to. Nese Bashkia ne te ardhmen do te vendose linje autobuzi, atehere do te behet vijezimi perkates i vendqendrimit te autobuzit si dhe do vendoset tabela perkatese.

### **Rrjeti KUSH**

Në Projekt është parashikuar realizimi i rrjetit të ri për KUSH i cili parashikon ndërtimin e pusetave të reja si dhe të kolektorëve të rinj. Rrjeti i ri i KUSH parashikon vendosjen e kolektorit kryesor me tuba polietileni të brinjëzuar SN 4 me diameter 250-500 mm si dhe shkarkimin në të të pusetave ujëmbledhese (pusetë me zgarë kompozit). Shkarkimi do të bëhet në kolektorët e rrugëve kryesore. Projekti pasqyron detajet dhe legjenden përkatëse të vendosjes së tyre.

### Mënyra e Ndërtimit

Në të tërë gjatësinë e rrugëve, do të ndërtohet sistemi i kullimit të ujrave të shiut. Ai do të perbehet nga kunetat prej betoni M-250 tëvendosura në një rën anë apo dhe dy anët e rrugës ( sipas rastit) pasi rruget janë konceptuar me pjerrësi një dhe dyanësore. Kunetat do kenë gjerësi 0.5m dhe pjerrësi tërthore 8-10%. Në çdo 25-30ml do ndërtohen puseta shimbledhese me zgara gize me përmasa 40x70cm. Pusetat do ndërtohen me beton C16/20 dhe parete 15cm. Kapakët do jenë gize (me menteshe) dhe të prodhuar për ngarkesa të rënda. Është menduar vendosja e kolektoreve kryesor të shkarkimit në dy anë për segmentet kryesore dhe një rën anë në segmentet dytësore duke qënë që këto segmente do jenë me një pjerrësi. Kolektoret kryesor do realizohet metuba PE të brinjëzuar me D = 315-500mm. Nëse këta tuba kalojnë terthor me rrugën, dhe mbi to do ushtrohet ngarkesë e rëndë. Për mbrojtjen e tyre është parashikuar veshja me beton C7/10. Veshja me beton dobëhet me një trashësi

minimale 10cm për cdo anë të tubacionit. Tubat do të vendosen mbi një shtresë rëre 10cm dhe do mbulohen po me rërë deri 10cm mbi kurorën e tubit.

Ne disa segmente që janë parashikuar të ndërtohen me beton kemi parashikuar që kullimi të behët në aks të rrugës e mbyllur me zgjare hekuri.

## Rrjeti KUZ

Është parashikuar gjithashtu realizimi i rrjetit të ri të K.U.Z. Rrjeti në fjalë parashikon vendosjen në aks të rrugës së kolektoreve kryesore të cilët do të realizohen me tuba polietileni të brinjëzuar SN 8 me diametër 500 mm si dhe realizimin e pusetave të kontrollit të cilat do shërbejnë për shkarkimet e banesave apo dhe të rrugicave në krah të saj. Shkarkimi do të bëhet në kolektorët e rrugëve kryesore të cilat derdhen në kolektorin kryesor.

### Përshkrimi i projektit të rrjetit kanalizimit të ujrave të zeza

Projekti parashikon ndërtimi i plote të një sistemi të ri të shkarkimit të ujrave të zeza. Rrjeti i ri do të jetë një rrjet i veçantë që do të shërbejë vetëm marrjen e ujrave të zeza të zonës. Në këtë projekt është parashikuar ndërtimi i rrjetit KUZ me tuba polietileni të brinjëzuar të standartit HDPE SN-8 me dimensione nga 250mm deri në 500mm. Këto tubacione do të shtrihen në të gjitha rrugët e këtij blloku dhe do të lidhen nëpërmjet pusetave që do të ndërtohen, të gjitha banesat, objekte private ose publike qofshin ato. Për këtë zonë është parashikuar me një rritje natyrore rreth 3% në vit janë bërë llogaritjet duke u mbështetur në detyrën e projektimit. Në llogaritjet hidraulike është marrë norma e përdorur dhe në studimin japonez për Tiranën me 440 litra për banorë në ditë. Mbështetur në këto llogaritje janë bërë dhe dimensionimet e

tubave në segmente të ndryshme të rrugëve të këtij blloku. Në këtë sistem të ri do të ndërtohen puseta betoni rrethore me kapake gize. Këto puseta nuk do të jenë më larg se 25-30 ml në gjatësi të rrugës dhe patjetër në çdo nyje rrugore apo aty ku ka thyerje të aksit të rrugës. Tubat do të montohen me fashetat përkatëse dhe do të mbulohen me rërë në të gjithë sipërfaqen e tyre. Në këtë sistem të ri do të lidhen të gjitha shkarkimet e godinave familjare, publike dhe jo publike që janë në këtë zonë. Pika e shkarkimit kryesor është e detyruar që të jetë në kolektorin kryesor.

## Ndriçimi Rrugor

Në projekt është parashikuar ndërtimi i ndriçimit rrugor.

Për segmentet kryesore të bllokut, linja e ndriçimit do të vendoset në njerën anë të rrugës. Ndriçuesit do të jenë LED me fuqi 110-140W do vendosen në shtylla me lartësi 7.8m (0.8m të inkastruara) cdo 20-25m. Furnizimi me energji do të bëhet nga kabinat ekzistuese të zonës.

Për segmente të brendshme, linja e ndriçimit do të vendoset në njerën anë të

rrugës. Ndriçuesit do të jenë LED me fuqi 70-110W do vendosen në shtylla me lartësi 5.5-6.5m çdo 20-25m. Furnizimi me energji do të bëhet nga kabinat ekzistuese të zonës.

## **2.2 – TË DHËNA TË PËRGJITHSHME MBI NDËRHJRJET NË RRUGË DHE TROTUAREVE**

Në zgjidhjen e projektit janë patur parasysh:

1. Zgjidhja në anën Planimetrike
2. Zgjidhja në anën Altimetrike
3. Elementet sociale

### **■ Zgjidhja Planimetrike (ndërhjrjet).**

Në zgjidhjen Planimetrike është patur parasysh krijimi i nje segmenti rrugor i cili të shërbeje për përballimin e flukseve të qarkullimit të zonës, duke u pershtatur me pozicionet planimetrike të objekteve që e konturojnë.

Një kujdes është kushtuar edhe trajtimit të kryqëzimeve. Në të gjithë kryqëzimet është bërë rakordimi i kthesave me rreze maksimale të mundshme dhe atë minimale sipas kushteve, në funksion të objekteve ekzistues kufizues.

### **■ Zgjidhja Altimetrike.**

Nga ana altimetrike relievi faktik është pothuajse e sheshte. Është synuar që niveleta e tyre të jetë sa më pranë asaj ideale, por duke respektuar edhe kuotat e hyrjeve të objekteve ekzistuese. Gjithashtu është bërë rakordimi në kuotë me rrugët ekzistuese.

### **■ Zgjidhja Sociale.**

Duke patur parasysh që rruga kalon në një zonë që është ezauruar më parë nga ana urbane, është patur parasysh ruajtja e nivelit ekzistues të rrugës, duke mos sjellë diferenca kuote në lidhje me hyrjet e apartamenteve apo rezidencave. Gjithashtu përse i përket prishjes së objekteve jane pergatitur variante për të minimizuar prishjen.

### **Bordurat**

Trupi i rrugës (pjesa kaluese) do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat C-20/25 me përmasa 15x30cm të fiksuara me beton C-7/10. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës. (pasi mbi të në shumë raste takojnë apo ngjiten gomat e mjeteve. Nga ana e jashtme e trotuareve do të vendosen bordura betoni 10x20cm të fiksuara me beton C-7/10.

Në trotuare, pranë kryqëzimeve, në vendet e kalimit të këmbësorëve janë parashikuar dhe rampat për kalimin njerëzve me aftësi të kufizuar.



## 2.7 - TE DHENA TEKNIKE MBI SINJALISTIKEN RRUGORE

Në Projekt — Preventivin e sinjalistikës është parashikuar Sinjalistika horizontale dhe ajo vertikale.

### **Sinjalistika Horizontale**

Do të përbëhet:

1. Rrugët me një sens lëvizjeje do të vijëzohen me dy vija të vazhduara me gjërësi 15 cm në anë. Vijëzimi do të bëhet në dy anët 50 cm brenda bordurës kufizuese të rrugës.
2. Rrugët me dy sense lëvizjeje do të vijëzohen me dy vija të vazhduara me gjërësi 15 cm në anë dhe një tjetër në mes me vija të ndërprera. Vijëzimi do të bëhet në dy anët 50 cm brenda bordurës kufizuese të rrugës.
3. Në kryqëzime, vendparkime dhe vende të caktuara do jenë vijat e kufizimit të korsive, të parkimeve dhe të lëvizjes së këmbësorëve si dhe shigjetat e drejtimit të lëvizjes.

### **Sinjalistika Vertikale**

Do të përbëhet nga:

1. Tabelat Detyruese.
2. Tabelat Treguese.
3. Tabelat Paralajmëruese.

Në territoret me ndërtime, tabelat kur ngrihen në trotuare apo ku ka lëvizje këmbësorësh, duhet të lejojnë një qartësi të mjaftueshme për këmbësorët: preferohet 230 cm dhe 220 cm si minimum.

## 2.8 – SHPRONESIMET

Në bazë të planit topografik që do të hartohen nga matjet direkt në terren dhe planimetrisë së rrugës sipas projektit për variantin që do të përzgjidhet nga investitori.

Në këtë rast nuk kemi shpronësime pasi nuk janë prekur pronat private, maximumi janë spostuar ndonjë gardh rrethues ose mur, por pa nderhyre në pronat private.

## **2.9 – KONKLUZIONE**

"Rikualifikimi urban i zonës informale që kufizohet nga rrugët " Sabaudin Gabrani -Jonuz Rama-Hamdi Cullhaj-Damian Himarioti-Bari Ishka-Vasfi Samimi-Alush Elmaz Taka."" do të përmirësoje ndjeshëm cilësinë e jetesës së kësaj zone.

Realizimi i tij, do krijojë akses në zonë edhe nga segmente të tjerë të rrjetit rrugor të qytetit. Realizimi i elementeve të tjerë të infrastrukturës dhe ndërhyrjet në hapësirat publike, do ketë një impakt të ndjeshëm. E ndjeshme do jetë edhe përmirësimi i cilësisë së ajrit, duke ulur në mënyrë të ndjeshme pluhurin dhe duke shtuar sasinë e oksigjenit.

### **RAPORTI TEKNIK**

#### **U PERGATIT NGA GRUPI I INXHINIEREVE**

Ing. Albert Jakova  
Ing. Gezim Islami  
Ing. Suzana Myrseli  
Ing. Petrit Shkurti  
Ing. Xhevahire Kasmi

PËR "S & L STUDIO" SH.P.K.

ADMINISTRATORI

Ing. Aleksandra MAHMUTLLARI