



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
BASHKIA KAMËZ

1

Nr. _____ Prot

Kamez me . . . 2018

Punoi
Ing. Erblin LALA



Drejtori i DPKZHT-se
Ark. Arber TOLA

MIRATOI
Xhelal MZIU

KRYETAR

Përmbajtja

Relacion Teknik	
TE PERGJITHESHME	4
Pozicioni gjeografik	4
Kushtet klimatike te zones	4
Kushtet ambientale	4
Gjeologjia e zones.....	5

GJENDJA E INFRASTRUKTURES EKZISTUESE	5²
Zhvillimi urban.....	5
Gjendja e sistemit rrugor (rruge-trotuare).....	6
Gjendja e sistemit te kanalizimeve	6
Gjendja e sistemit te ujesjellesit	8
Gjendja e rrjetit te ndricimit dhe atij elektrik.....	8
Gjendja e sistemit te gjelberimit	9
Rrjeti telefonik kabllor i telefonise fikse	10
Detyrat mbi Realizimin e Projektit	10
Infrastruktura rrugore	10
Per Rubriken Rikonstruksioni i ujesjellesit.....	11
Rikonstruksioni i kanalizimeve K. U.Z dhe K. U.B.....	12
Projekti i rehabilitimit të rrjetit elektrik dhe ndriçimit të rrugëve	12
Parametrat Referues te pereshkruara ne Normat UNI 10439.....	12
Klasifikimi Rrugeve	13

<i>Te Vecanta</i>	13
Rruget dhe Trotuaret	13
Trotuaret	14
Parkimi	
Skema e qarkullimit rrugor dhe senjaletika horizontale dhe vertikale	
Per Rubriken Rikonstruksioni i ujesjellesit	14
Per rubriken e Kanalizimeve te Ujrave te Zeza e te Bardha:	15
Per sistemimin e gjelberimit	15
Rikonstruksioni i rrjetit elektrik dhe ndricimit rrugor:	15
Materialet qe do te perdoren ne projekt	16
PROBLEMET QË ZGJIDHEN	16
Për rrugët	16
3.1.1. Mbi gjerësinë e rrugëve	16
3.1.2. Mbi nevojën shpronësimeve dhe të prishjes së ndërtimeve pa leje	17
Për kanalizimet	17
3.2.1. Kanalizimet e ujrave të zeza	17
Për ujësjellësin	17

OBJEKTI:

Ndertim Rruga "HAVZI NELA+ ILIA KICI (DASHI)+ JORENIM DE RADA "
Paskuqan 2 KODER

**Lt=1,405 m , L1=606 m , B1 =8.5m (BASF=5+2*0.5 bankine+
Trotuar=2x1.5), L2= 377m B2=7 m (basl=4 +kunete 2x0.5+Trotuare2x1 m)
L3=242 m, B3=7 m (basfl= 4+kunet 2x0.5= Trotuar=2x1), L4=180m , B4=5
m (basfl= 5+kunet 2x0.5)**

TE PERGJITHESHME

Pozicioni gjeografik

Rruga qe merret ne studim gjenden brenda territorit te Njesise Administrative Paskuqan e cila eshte nje zone urbane ne zhvillim e siper.

Kushtet klimatike te zones

Kushtet klimatike te zones ne studim jane ato te qytetit Tiranes qe karakterizohet nga nje klime mesdhetare e kontinentale pergjithesisht e lagesht dhe jo e ftohte ne dimer dhe me vere te nxehte dhe te thate. Temperatura mesatare shumevjecare eshte 10° dhe vlerat minimale dhe maksimale jane perkatesisht -5°dhe+41°.

Intensiteti i rreshjeve me siguri 20 %, 1 here ne 5 vjet, eshte 19.5 mm ose 117 mm/ore,
per t=24 ore 109 mm.

Ngricat jane kryesisht ne muajt dhjetor-shkurt, qe rralle here mund te kete shtrese akulli qe nuk i kalon 5 cm.

Ererat qe fryjne nuk e kalojne shpejtesine 30 – 50 km/ore, me drejtime te ndryshme por dominues eshte drejtimi veri – perendeim- jug – lindje.

Lageshtira e ajrit eshte e madhe ne dimer dhe vere e nxehte qe karakterizohet nga nje ulje e ndjeshme e lageshtires se ajrit, gje qe ben te nevojshme marrjen e masave per lagijen e rrugeve

Kushtet ambientale

Nga pikpamja urbane zona ku do ndertohet rruga karakterizohet nga dendesi popullesie si rezultat dhe ndertimet e banesave jane te shumta. Nje nga problemet me thelbesore qe nuk eshte zgjidhur definitivisht eshte infrastruktura.

Nje problem i rendesishem per kete zone eshte rikonstrukcioni i kanalit te shkarkimit te Impjantit te Bovilles i cili aktualisht sherben dhe si kolektor per ujrat e zeza te zones. Gati $\frac{1}{2}$ e gjatesise se kanalit eshte e degraduar totalish duke u bere nje burim infeksionesh per banoret qe kane ndertuar shtepite perreth tij. Pjesa tjeter eshte e pajisur me tub b/a $f=1500\text{mm}$ deri ne piken e shkarkimit.

Gjeologjia e zones

Per perberjen gjeologjike te formacionit tokesor ku shtrihet rruga ne fjale dhe parametrat gjeologo-inxhinierike dhe gjeoteknike jane te pranueshme dhe eshte pare nga gjeologu i Firmes "DERBI-E" Ing. Zenel Hysa. Per kete eshte hartuar dhe raporti gjeologjik per zonen nga gjeologu.

GJENDJA E INFRASTRUKTURES EKZISTUESE

Zhvillimi urban

Zona karakterizohet nga nje zhvillim urban jo i detajuar dhe i kontrolluar. Shumica e

ndertesave jane banesa te reja te ndertuara pas viteve '90 kreyesisht 10-vjecarin e fundit..

Jane tipike ndertesa 1 deri ne 6 kateshe te ndertuara pa nje sistem dhe nje studim urbanistik

,nuk ka nje sistemim te ujrave te bardha dhe te zeza shumica i derdhin ne kanale te hapura qe gjate veres behen burim semundjesh dhe infeksioni.

Gjeresia e rrugeve ekzistuese brenda kesaj zone varrojne nga 3 m deri ne 7.0 m. Banesat jane ndertuar pa kriter duke cenuar kushtet urbanistike, duke cenuar kushtet e qarkullimit

rrugor

ne

kete

zone.



Gjendja e sistemit rrugor (rruge-trotuare) :

Infrastruktura rrugore ekzistuese ne kete Komune eshte ne zhvillim e siper. Rruget kryesore qe e lidhin me Tiranen jane te asfaltuara, dhe jane konceptuar per nje trafik normal te letesuar pa tonazh te madh, dhe jo per nje intensitet te madh levizjesh automjetesh qe kryesisht e perbejne mjetet e ndertimit. Mungesa e nje kontrolli te tille mund te çoj ne degradimin perseri te rruges.

Rruga per te cilen behet fjale thujse nuk ekziston ka nje gjurme kembesore dhe ne kete aks ku do kaloje rruga eshte kanali i ujrave te larta i Bovilles .Kjo rruge do ndertohe e re me te gjithë elementet e saj sipas detyres se projektimit.

Te gjitha rrugicat qe do lidhen me aksin e kesaj rruge kane nevojë te trajtohen nga pikpamja e ndertimit te infrastruktures persa i perket ndertimit te shtresave rrugore. Si te tilla ato jane marre ne konsiderate ne kete projekt.

Gjendja e sistemit te kanalizimeve

Zhvillimi urban i zonës kryesisht në drejtim të rritjes së sipërfaqes së zënë nga objekte ndërtimi, përveç rritjes së prurjeve të shkarkimit si rezultat i rritjes së numrit të popullsisë, rritjes së tonazhit të mjeteve të transportit që kanë kaluar apo kalojnë në zonë, rritja e aktiviteteve tregëtare në zonë, marrja parasysh dhe studimet urbanistike te miratuara nga bashkia si dhe faktorët e tjerë të lidhur kryesisht me mirëmbajtjen e sistemit të rrugëve dhe kanalizimeve kanë kontribuar në degradimin e plotë të rrugëve të brëndëshme dhe bashkë me to, edhe në degradimin e sistemit të kanalizimeve të ujrave të zeza dhe të ujrave të shiut. (Shif fotot perkatese)

Ndërtimet e reja kanë kontribuar gjithashtu edhe në rritjen e prurjeve të ujrave të bardha si rezultat i pakësimit të sipërfaqeve të gjelbëra në zonë dhe zëvendësimit të tyre me sipërfaqe betoni.

Përsa i përket rrjetit të kanalizimeve te ujrave te zeza e te bardha, gjëndja e rrjetit ekzistues per kolektorin ekzistues me tub b/a f=1500 mm paraqitet me probleme kjo per

faktin

se

te



dhenat e marra në bisede me në rastin e rreshje

ve me intensitet të madh, ndërsa paraqet me pak probleme gjatë funksionimit të tij në kohë normale dhe pa shi. Bllokimi i kolektorit kryesisht vjen edhe për mungesa të mirëmbajtjes së zakonshme dhe kryesisht nga mbeturinat që në rastin e rreshjeve intensive përfundojnë së bashku me ujrat e shirave në sistemin e kanalizimeve.

Te gjitha ujrat e bardha dhe te zeza shkarkojne ne kolektorin ekzistues me tub b/a f=1500 mm. Ky kolektor ne vete shkarkon ne nje kanal te hapur betoni i cili me pas me tubacione uji dergohet ne nje zone tjeter.

Në gjëndjen aktuale siç është sistemi i kanalizimeve funksionon me probleme.

Raste të bllokimit të përkohshëm të zonave të ndryshme të bllokut për shkak të mungesës së aftësisë përcjellëse të tubacioneve ka gjithandej. Megjithatë kjo ka ardhur edhe nga nendimensionimi i tubacioneve të kolektorëve ekzistues, por edhe nga mosmirëmbajtja (mospastrimi) i kolektorëve ekzistues të zonës.

Duke patur parasysh problemet që krijohen në situatë shiu, del nevoja e projektimit të një rrjeti të ri sistem kanalizimish të ujrave të zeza duke përdorur material me tuba të brinjezuara.

Gjithashtu kjo rrugë do të pajise me me sistem kanalesh për ujrat e shiut dhe me puseta shimbledhese në përputhje me detyrën e projektimit, të studimeve urbanistike të miratuara me pjerrësitë e niveletave të rrugëve të rikonstruara.

Gjendja e sistemit te gjelberimit :

Gjelberimi ne kete zone pothuajse eshte inekziston.

Edhe ato zona ku nuk ka qene e mundur te ndertohej, dhe sipërfaqet kane mbetur te pacenuara si hapsire, ato kane nderruar destinacionin nga lulishte dhe sipërfaqe te gjelbera ne zona sheshe mbeturinash dheu, ku vetem parkohen automjetet e banoreve te zones.

E megjithatë, aktualisht Blloku nuk është gjë tjetër veçse një bllok si gjithë të tjerët me shumë pluhur, me rrugë mbushur me gropa nga ku pluhuri ngrihet në ajër pas rrotave të çdo automjeti që përshkon atë bllok.

Sqarojme se bashkia ka nderhyre ne kete bllok me ane te policise se ndertimit duke bere shume prishje, duke bere te mundur pastrimin e zones nga keto ndertime.

Kurse persa i perket gjelbërimit qe ka qene i dikurshëm kanë mbetur vetëm pak zona qe jane te pazena. Vëndin e zonave te lira lulishteve të dikurshme dhe të këndeve çlodhjes e kanë zënë ndërtimet private të ulta dhe shumëkatëshe. Edhe ato zona ku nuk ka qënë e mundur të ndërtohej ose sepse hapsira ishte shumë e ngushtë ose sepse forca e komunitetit ka qënë e madhe dhe nuk ka lejuar të ndërtohet dhe sipërfaqet kanë mbetur të pacënuara si hapsirë. Po keshtu ne kete bllok ka shume nderrmarje te cilat jane/ose nuk jane privatizuar akoma ose jane privatizuar dhe ne disa raste nuk kane marre zgjidhjen per drejtimin e aktivitetit.

Rrjeti telefonik kabllor i telefonise fikse

Nga azhornimi i bere ne teren rezulton se pjesa me e madhe e zones se bllokut te banimit eshte e pajisur me telefon fiks nga ana e Telekomit Shqiptar. Rrjeti telefonik eshte ajror, dhe pak eshte kabllor, qe duhet te zgjidhet nentokesor kabllor.

Nga ana tjetër, ne mungese te planeve te Telekom-it Shqiptar per perspektiven e zhvillimit te telefonise fikse ne kete zone, nuk ngelet gje tjetër pervec se marrja e masave paraprake gjate zbatimit te punimeve te ndertimit te rruges ne menyre te tille qe te mos kerkohej nga ana e Telekom-it serish carja e rrugeve te posa bera per shtrirje kabllosh te rinj.

Kjo do te thote qe, gjate ndertimit te rrugeve do te vendosen ne pozicion prites tuba plastike bosh ne trotuar, si dhe tuba metalike ne kryqezimet e rrugeve per cdo zhvillim te metejshem te rrjeteve inxhinierike kabllore nentokesore.

Detyrat mbi Realizimin e Projektit

Eshte hartuar projekt zbatimin e sitemimit te rruges te marre ne shqyrtim, qe synon te permbushë objektivin e Komunes per rikonstrukcionin e infrastruktures ne teresine e vet duke perfshire si infrastrukturen rrugore, ndricim-gjelberimin e zones, ashtu edhe infrastrukturen e KUB, KUZ, ujesjellesin dhe rrjetin elektrik te T.U si me poshte:

Infrastruktura rrugore

Është hartuar projekti zbatimi dhe preventivi për fazën e zbatimit, për sistemimin e rrjetit rrugor, në përputhje me planin rregullues, te studimeve te miratuara të përgatitura nga Komuna dhe sipas kërkesave te veçanta te dhene ne detyren e projektimit për rrugët e. Përveç planimetrisë së rrugëve dhe trotuareve jepen dhe profilat terthor tip te rrugeve se bashku me detajet e rrugëve ku përveç komponentëve përbërës të trupit të rrugës me përmasat përkatëse jepen edhe detaje të nevojshëm për zbatim si distancat e rrugës nga objektet ekzistuese, etj. (shif planimetrine ekzistuese).

Ne disa rruge, seksioni terthor i trupit te rruges nuk arrihet te realizohet sipas detyres se projektimit, mbeshtetur ne kete detyre projektimi neve kemi respektuar kerkesat sipas

standarteve Europiane dhe ato tonat. Jemi mbështetur sipas standarteve Italiane që klasifikohen si rrugë urbane lagjeje Tipi F, dhe normave Shqiptare të Apdetuara. Në këto standarte presupozohen rrugë me dy vijë kalimi një vajtje dhe një ardhje, Vija kaluese është përnjë 2.75m duke futur distancën e sigurisë kur ndërrohen mjetet standarti i rrugës është 7m rruga dhe dy trotuare nga 1.5m

Rikonstruksioni i kanalizimeve K. U.Z dhe K. U.B

Në projekt zbatim jepet planimetria e rrjetit të kanalizimeve të KUB, KUZ të paraqitura në planimetri dhe që janë të konceptuara të ndara deri në fund të rrugës, Në pikën fundore bashkohen pasi Qyteti i Tiranës i ka ujrat mikse. Jepen profili tip i KUB, KUZ së bashku me të gjitha detajet përkatëse detajet përkatëse, puseta, etj. Po kështu jepen pikat e shkarkimit dhe azhurnimi.

Është hartuar projekt zbatimi, preventivi për fazën e ndërtimit, rehabilitimin linjave të rrjetit të kanalizimeve ekzistuese dhe i linjave të reja në përputhje me detyrën e projektimit dhe konform me kërkesat e veçanta për kanalizimet e ujërave të bardha dhe të zeza

Projekti i Rehabilitimit të Ndrëçimit të Rrugëve :

Është hartuar projekt zbatimi dhe preventivi i rrjetit të ndëçimit në zonë duke mos përfshirë nevojën e rehabilitimit të rrjetit elektrik shpërndarës pasi ai është detyrë e vetë KESH-it.

Në planimetrinë 1:500 të projekt është paraqitur rrjeti ndëçimit.

Përsa i përket linjave të ndëçimit, projekti është bërë mbështetur në zgjidhjen e rrugëve të bllokut në përputhje me azhurnimin e rrjetit elektrik. Projekt zbatimi për ndëçimin është i plotë dhe preventivi për fazën e zbatimit. Ky ndëçim do të mundësojë krijimin e një rrjeti ndëçimi ekonomik dhe bashkëkohor.

Parametrat Referues të përkruara në Normat UNI 10439

Përcaktime të vlefshme për të gjithë vendet e Europës së Bashkuar .

Ky projekt është përgatitur duke mbështetur në normat CE. Gjithashtu materialet që do të zgjidhen për të zbatuar këtë projekt janë prodhime të standartizuara me kualitete IMQ.

Sistemi i ndëçimit do të ushqehet me energji elektrike me tension të ulët nga 9 (nente) kabinat ekzistuese 20/0.4 kv në administrim të

K.E.SH.

Mbrojtja nga kontaktet direkte është parashikuar të bëhet në dy mënyra: Hapja automatike e mbrojtjes (kontakt me tokën)

Përdorimi I mbrojtjes së klasit të dytë (izolim dopio ose i përforcuar)

Përsa i përket pikës se dytë behet futja e kablllove të ndricuesve në tuba elastic fleksibel



mbrojtës me dy shtresa, morseteria e ndricuesit është me klasë izolimi II.

Klasifikimi Rrugeve

Klasifikimi i rrugëve është bërë në bazë të normave të C.E.I.

Te dhena te Pergjitheshme te Projektit

Parametrat e rrugëve brenda Bllokut me gjeresi nga 7 m, 11, 14 m Numri i

kalimeve 2-3

Numri i korsive për cdo kalim
1

Gjerësia e korsisë m deri ne 3.5

Koeficienti I refleksionit
C2

Intesiteti I ndricimit

Parashikohet që shtyllat metalike H 9.8 m, $\delta=4$ mm të vendosen në një anë të rrugës për gjeresi deri ne 14 m.

Pershkrim i i Impiantit

Impiantet do të nisen nga panelet e komandimit të montuar tek kabinat e transformacionit 20/0.4 Kv pronësi e OSHEE. Për kete do te perdoren kabinat

ekzistuese: Shtyllat në të gjitha rrugët do të jenë konike.

Te Vecanta

Për të realizuar një cilësi të lartë gjate të zbatimit të punimeve se rruges gjatë hartimit të projekt zbatimit, dhe preventivit të veprës janë marrë parasysh dhe janë zbatuar kërkesat e veçanta si më poshtë:

Rrugët dhe Trotuaret

Rruga eshte trajtuar ne perputhje me detyren e dhene nga Komuna

Gjeresia e trupit te rrugëve eshte marre ne perputhje me kerkesat e detyres se projektimit

pra nga 2.5 m deri ne 3.5 m dhe me nje dhe dy pjerresi, (shih planimetrine e rrugeve).
Ne



planimetri te vecante jane dhene pemet dhe sinjalistika horizontale dhe vertikale me te gjitha shenjat perkatese te qarkullimit rrugor.

Materialet qe do te perdoren do te jene te gjitha sipas kushteve teknike te rrugeve. Materialet kryesor ndertimore per nenshtresat e rruges do te jete zhavori, cakulli, stabilizanti, kurse per shtresat e siperme te rruges do te jene binderi dhe asfaltbetoni shih profilin tip te rruges.

Ne te dy anet e rrugeve do te kete kuneta ujembledhese per grumbullimin e ujrave te shiut dhe per transportimin e tyre ne pusetat e ujrave te bardha. Prej andej ato disiplinohen ne pusetat e rrjetit te kanalizimeve te ujrave te bardha nepermjet rrjetit te tubacioneve te ujrave te bardha per t'u nxjerre pastaj jashte rrugeve ne drejtim te pikave te shkarkimit qe do te jene tek kanali i Paskuqanit

Shtresat e rrugës janë llogaritur dhe trajtuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë garanci per rrugen, qendrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektives për një periudhë 10 vjeçare. Keto do te trajtohen hollesishem gjate projekt zbatimit.

Trotuaret

Gjeresia e trotuareve per rruget deri ne 7.0 m eshte marre ne te dy anet nga nga 1.5 m deri ne kufi me banesat ekzistuese, te gjitha keto sipas detyres se projektimit. Trotuaret ndahen me rrugen nepermjet bordures prej betoni si dhe nga ana e gjelberimit me ane te nje bordure tjetere betoni me permasa me te vogla.

Eshte parashikuar shtrimi i trotuareve me pllaka beton veteshtrenguese si element dekorativ, ngjyra dhe dekori i pllakave do te jepet ne vend nga investitori.

Per rubriken e Kanalizimeve te KUB, KUZ:

Problemi qendron ne faktin qe rrjeti i kanalizimeve ekzistues te zones nuk perballon prurjet per shkak te rritjes se popullsise keto vite te fundit pra kerkohet ridimensionimi i KUZ, KUB te reja.

Nga azhornimi ne vend rezulton se ku do te ndertohet rruga ka qene nje perrua dhe ketu shkarkohen dhe ujrat e impiantit te Bovilles. Pjesa e fillimit tek rruga kryesore derii ne nje distance rreth 650ml eshte ndertuar kolektor i ujrave te bardha me tub b/a f 1500mm, dhe me kete lloj tubi eshte vazhduar deri tek pika e shkarkimit te impiantit, pjesa tjetere eshte

menduar te ndertohet me tub b/a f=600mm

Per sistemimin e gjelberimit

Në rehabilitimin e plotë rrugës është parashikuar komponenti i gjelbërimit.

Për gjelbërimin është pasur parasysh si gjelbërimi i sipërfaqeve të lulishteve ashtu edhe ai rrugor me pemë dekorative.

Për të bërë të mundur mbjelljen e pemëve dekorative në të dy anët e rrugës është parashikuar që, aty ku është e mundur, gjërësia e trotuareve të bëhet jo me pak se 2.0 m. Kjo gjërësi lejon mundësinë e mbjelljes së pemëve dekorative në anë të rrugës si dhe vendosjen e tubacioneve rezervë nën trotuar.

Është parashikuar që për çdo pemë dekorative të ndërtohet kornizë (bordurë) betoni për ndarjen e pllakave të trotuarit nga toka e lirë ku do të mbillet pema.

Rikonstruksioni i rrjetit elektrik dhe ndricimit rrugor:

Jepet projekt idea dhe preventivi paraprak i rrjetit të ndricimit duke mos përfshirë rikonstruksionin e rrjetit elektrik shpërndarës pasi ai është detyrë e vetë K.E.SH-it.

Është parashikuar vendosja në njerin krah të rrugëve me shtylla konike metalike të reja me lartësi $H = 7.8$ m, $t=4.0$ mm për gjërësi të rrugëve $B=7.0$ m.

Llampat e ndricimit janë me ngjyrë të verdhë me fuqi 100 w - 150 ww

Linja e ndricimit është parashikuar me trase nëntokesore në tuba fleksibel me dy shtresa me

= 90 mm, për kalimin e kabullit të furnizimit në intersektimet e rrugëve është realizuar me tub çeliku. Pusetat janë parashikuar prej betoni me permasa 40x40x40 cm me kapak gize me menteshe çdo 25 m.

Panelet e komandimit janë parashikuar të vendosen të rinj me komandim sauteri me fotoelemente.

Furnizimi me energji i rrjetit të ndricimit do të bëhet nga kabinat egzistuese në zone. Të gjitha këto janë lënë sipas detyrës së projektimit.

Materialet që do të përdoren në projekt

Si material kryesor për kanalizimin është parashikuar të jetë përdorimi i tubave prej polietileni të brinjëzuar për ngarkesë të rëndë (SN8), pusetat do të jenë betoni dhe beton i parafabrikuar.

Materialet e tjera të ndërtimit që do të përdoren (siç janë ato prej betoni për rrugët apo për bazamentet e shtyllave të ndricimit, etj.) do të jenë në përputhje me standartin shqiptar si dhe me specifikimet teknike.

PROBLEMET QË ZGJIDHEN

Për rrugët

3.1.1. Mbi gjerësinë e rrugëve

Rrugët janë projektuar për t'i shërbyer komunitetit dhe për të siguruar një rrjedhshmëri të trafikut. Një nga problemet më akutë që po has komuniteti që banon në këto zone është edhe çështja e parkimit të mjeteve të motorizuara të transportit individual.

Rruga karakterizohet nga mungesa totale e parkimeve kolektive të disiplinuar në sipërfaqe të destinuar vetëm për parkim. Rritja e nivelit të jetesës ka çuar në një domosdoshmëri për parashikim sipërfaqesh të destinuar për parkime, kryesisht për parkimin e autoveturave.

Në këtë kontekst, në projekt është parashikuar që gjerësia e rrugëve të jetë e tillë që, në çdo rast, të lejojë parkim të paktën në një anë të saj. Për këtë arsye, për gjerësitë e rrugëve B=

7.0 m është parashikuar parking me ndonjë përshtim të rrallë për efekt të kostos së madhe të shpronësimit.

3.1.2. Mbi nevojën shpronësimeve dhe të prishjes së ndërtimeve pa leje

Përmirësimi i qarkullimit rrugor kërkon zgjidhjen imediate të disa problemeve që kanë të bëjnë me disa ndërtime me ose pa leje në zonë. Respektimi i gjërësive të rrugëve dhe trotuareve kërkon prishjen e disa ndërtimeve (shih planimetrinë e rrugëve dhe objektet që pengojnë zgjerimet e atyre ekzistuese dhe hapjen e rrugëve të reja). Ndonjëherë këta zgjerime (shtesa anësore) arrijnë deri në bordurën e trotuarëve duke penguar kalimin për këmbësorët.

Vëllimet e prishjeve të ndërtesave janë përfshirë në peventiv

Për kanalizimet

3.2.1. Kanalizimet e ujrave të zeza

Rrjeti ekzistues i kanalizimeve është i kombinuar duke shërbyer si për ujrata e zeza ashtu edhe për ujrata e bardha. Zgjidhja e kompozimit të rrjetit të kanalizimeve ka qënë ndarja gjate rruges i tyre me kolektor te vecante ne menyre qe te eleminohet era ne rruge .Ato bashkohen ne fund te rruges

RELATOI

Ing. Erblin Lala