



REPUBLIKA E SHQIPERISE
BASHKIA TIRANE
DREJTORIA E PERGJITHSHEME E PUNEVE PUBLIKE

RAPORTI TEKNIK



***NDERTIMI I RRUGEVE “MIGJENI“ DHE “KADRI ROSHI“ NE NJESINE
ADMINISTRATIVE KASHAR,FAZA 1
PROJEKT - ZBATIM***

***A & E Engineering
Ing. Entela Cano***

Tiranë 2017

Kapitulli i parë

Pershkrim i pergjthshem

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

Vendi dhe relievi

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

Shqipëria e ka sipërfaqen 28.748 kilometra katrorë dhe kufizohet: nga jugu, me Greqinë; nga lindja, me FYR e Maqedonisë; nga veriu dhe veriperëndimi, me Serbinë dhe Malin e Zi; nga veriu e verilindja, me Kosovën. Nga perëndimi laget prej detit Adriatik dhe nga jugperëndimi, prej atij Jon.

Gjatësia e përgjithshme e kufirit të Shqipërisë është 1.094 km. Kufijtë tokësorë, detarë, liqenorë dhe lumore janë përkatësisht: 657 km, 316 km, 73 km dhe 48 km. Vija bregdetare është 427 km e gjatë: 273 km i përkasin bregdetit të Adriatikut dhe 154 km bregdetit të Jonit

Historia e Zones se Projektit

Tirana është kryeqendra e qarkut dhe rrethit me të njëjtin emër dhe kryeqyteti i Republikës së Shqipërisë. Tirana ndodhet në qendër të Shqipërisë, rreth 35 km në lindje të Durrësit dhe rreth 40 km në veri-perëndim të Elbasanit, në një luginë e rrethuar nga Mali i Dajtit në lindje, kodrat e Kërrabës dhe Saukut në jug, kodrat e Vaqarrit dhe Yzberishtit në perëndim dhe ato të Kamzës në veri. Tirana e shpalli pavarësinë në 26 nëntor 1912 dhe u shpall kryeqytet i përkohshëm i Shqipërisë në 9 shkurt 1920 nga Kongresi i Lushnjës dhe pjesëtarët e Këshillit Kombëtar hynë në qytet në 11 shkurt 1920. Përfundimisht Tirana u shpall kryeqytet i Shqipërisë në vitin 1925 nga Asambleja Kushtetuese. Sot qyteti po përjeton një periudhë të zhvillimit progresiv ekonomik, social dhe urban, me ndërtimin dhe rregullimin monumentale e parqeve, ndërtesave, duke përfshirë edhe rindërtimin e objekteve fetare të shkatërruara gjatë pushtimit turk dhe regjimit komunist.

Qyteti i Tiranës është qyteti më i madh i Shqipërisë dhe qendra më e madhe ekonomike, administrative, politike, industriale, mediale, akademike, sociale dhe kulturore e vendit.

Tirana ndodhet vetëm 17 km larg aeroportit "Nënë Tereza", i vetmi aeroport ndërkombëtar në Shqipëri i njohur dhe me emrin Rinas. Ky aeroport është hyja më e rëndësishme lidhëse ndërmjet Shqipërisë dhe pjesës tjetër të botës.

Tirana shtrihet në koordinatat 41.33° veri dhe 19.82° lindje.

Bukuritë natyrore dhe mirëqenia: Puna projektuese do te zhvillohet ne harmoni me elementet te natyres duke inkurajuar shtrirjen e planifikuar urbane ne peisazhet e paprekura rurale.

Socio - Ekonomia:

Ne kontekstin e zhvillimit ekonomik , qarku i Tiranës ze nje vend mjaft te rendesishem ne ecurine e zhvillimit te te gjithe vendit.

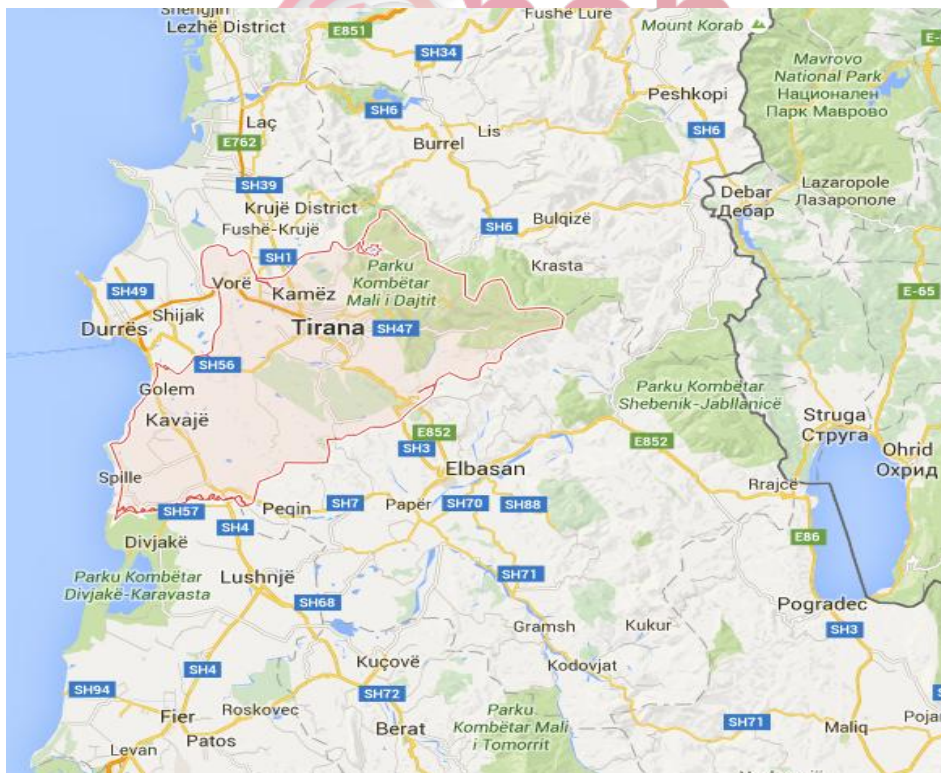
Keshtu ,qarku i Tiranës ka tregues social-ekonomik shume te ndryshme nga qarqet e tjera te Republikës se Shqipërisë. Duket qarte se procesi i zhvillimit ka ecur me hapa te shpejta ne zonen qendrore te vendit ku perfshihet qarku i Tiranës dhe i Durrësit.

Tirana është qendra më e rëndësishme industriale në Shqipëri. Për tu përmendur janë industria e lehtë dhe ushqimore si dhe industria ndërtimore, por edhe industria e ndërtimit të makinerive apo ajo e tekstileve dhe e përpunimit të qelqit. Si në të gjithë vendin ashtu edhe kryeqyteti i Shqipërisë ndodhet në një periudhë tranzicioni. Pas rrëzimit të diktaturës komuniste shumë vepra të dikurshme industriale kanë dalë pjesërisht jashtë përdorimit dhe nuk funksionojnë rregullisht. Por ndërkohë po merren masa të shpejta për rimëkëmbjen dhe vënjën sa më të shpejtë në punë të veprave ekzistuese dhe të reja. Shumica e popullsisë janë sot të punësuar në sektorin e tregëtisë dhe atë të ndërtimit, në sektorin e shërbimeve publike, atë turistik dhe si punonjës të shtetit.

Relievi

Qarku i Tiranës shtrihet ne pjesen qendrore te Shqipërisë ne nje lartësi qe varion nga disa metra mbi nivelin e detit deri ne 1828 m,qe perfaqësohet nga maja me e larte e Malit me Gropa.

Qarku ka nje territor prej 1652 km² dhe renditet i dhjeti ,persa i takon madhësisë se sipërfaqes ne listen e 12 qarqeve te Shqipërisë.



Qarku i Tiranës,ne pjesen e tij perndimore ,ka nje vijë bregdetare me detin Adriatik, me gjatësi 33 km ,ndërsa ne veri kufizohet me Qarkun e Durrësit,ne verilindje me Dibren,ne juglindje me Elbasanin dhe ne jug me qarkun e Fierit.

Relievi i Qarkut të Tiranës është një kombinim i larmishëm i zonës malore me zonat e uletave bregdetare. Duke ju referuar shtrirjes gjeografike, zona malore e Tiranës është e vendosur kryesisht në verilindje, në kufi me Qarkun e Dibrës dhe në pjesën juglindore, që kufizohet me Qarkun Elbasan. Në këtë pjesë gjenden edhe Parku Kombëtar i Dajtit. Ky park është i vendosur në lindje të kryeqytetit, në distancën 23 km larg dhe në një sipërfaqe rreth 3300 hektarësh. Maja më e lartë e Dajtit arrin në lartësinë 1612 m mbi nivelin e detit. Në Parkun Kombëtar të Dajtit, në shpatin perëndimor të malit, gjendet pjesa e quajtur ballokoni i Tiranës që shtrihet në lartësinë 1000 m mbi nivelin e detit dhe është e gjatë 2 km. Po në lartësinë 1000 m mbi nivelin e detit gjendet edhe rrafshina e Bizes e cila është pjesë e Malit me Gropa. Në këtë zonë gjenden formacione /gropa karstike që krijojnë peisazhe të mrekullueshme. Në pjesën e parkut kombëtar shtrihet edhe Mali i Priskës (1353 m) që bashku me Malin e Dajtit mbulojnë një zonë prej 29216 hektarësh. Në zonën malore të qarkut të Tiranës gjenden edhe qafa e Priskës me lartësi 850 m dhe qafa e Kerrabes me lartësi 933 m mbi nivelin e detit. Zona bregdetare e qarkut të Tiranës shtrihet në pjesën jugore dhe jugperëndimore të tij, në kufi me Qarkun e Fierit dhe atë të Durrësit. Kjo zonë ndodhet kryesisht në territorin e bashkisë së Vores, Kavajës, rrogozhinës si dhe në komunat që janë vendosur rreth këtyre bashkive.

Karakteristikat Klimatike

Temperatura e ajrit - Përsa i përket luhatjes brenda vitit të temperaturës së ajrit duhet të themë se kemi të bëjmë me një regjim tipik ku temperatura minimale vërohet në muajin Janar, 6.9°C, ndërsa temperatura maksimale vërohet në muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C. Në zonën tone, rëndësi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën -10°C, që quhen dite të akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti në studim, temperaturat nën -10°C janë të rralla. Dite të ftohta ndodhin gjatë periudhës së ftohtë të vitit (Nëntor-Mars) ku më të shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperaturë nën -5°C janë shumë të rralla dhe vetëm një ditë është në muajin Janar. Përsa i përket temperaturave të ajrit duhet të themë se zona në studim karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.

Mjegulla - mesatarja vjetore më e madhe është 10.5 ditë me mjegull në Tiranë - kjo është edhe më e madhja në të gjithë Ultesirën Bregdetare - ku në Shkoder është 6.1 ditë dhe në Vlorë 1.5 ditë në vit. Në përgjithësi në muajt e stinës së verës në vendmatjen meteorologjike të vendit tone, mjegulla është një dukuri e rrallë. Rezulton se në të gjithë zonën në studim mjegulla zhvillohet pas mesit të natës, rreth orës 2 ose 3 dhe vazhdon deri në orën 9-10 të mëngjesit. Por nuk përjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet në orët e mbremjes. Si rregull, në muajt e periudhës së ngrohtë të vitit, mjegulla zhvillohet rrallë dhe në qoftë se ka raste që zhvillohet nuk zgjat shumë kohë, p.sh. në Tiranë kohezgjatja mesatare e mjegullës është 2 orë e 24 minuta. Kohezgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës në Tiranë është realizuar më 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 orë e 43 minuta.

Rreshjet atmosferike - Faktoret që ndikojnë në karakteristikat e reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia.

Objekti qe po studiojme shtrihet ne pjesen perendimore te vendit, ne Ultesiren bregdetare prane detit Adriatik me nje relief te ulet fushor dhe kodra qe e rrethojne nga perendimi dhe e mbrojne nga ererat bregdetare. Sasia e reshjeve vjetore eshte rreth 1200 mm. Sasia me e madhe e reshjeve ku jane regjistruar 1770mm dhe me e vogla 770 mm ne vit. Ne krahasim me vleren mesatare te territorit Shqiptar (140mm), kjo zone eshte me e ulet ne sasine e reshjeve atmosferike.

Bora - Ne vendin tone, ne periudhen e ftohte te vitit, nje sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej bores. Kjo veçori eshte me e theksuar ne zonen malore ku bora eshte nje dukuri e zakonshme. Ne zonen ne studim bora vrojtohet rralle dhe mund te konsiderohet si dukuri e jashtezakonshme. Numri me i madh i diteve me bore ne zonen ne studim eshte rreth 3 dite ne vit. Muaji Janar ka numrin me te madh te diteve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori. Krijohet rralle, por edhe kur krijohet, nuk mund te qendron gjate.

Lageshtia e ajrit - Vlerat me te larta i takojne muajve Nentor, Dhjetor dhe Janar. Nderkaq vlerat me te uleta e lageshtires relative vrojtohen ne muajin Korrik dhe Gusht, pikerisht kur mbi rajonet e Mesdheut verohet nje qendrushmeria anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lageshtires relative eshte e kundert me ate te temperatures 14 se ajrit. Ne oret e para te mengjesit realizohen vlerat me te larta kurse ne oret e mesdites (para ose pas mesdites) vlerat me te uleta.

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

Stuhite - Stuhite qe per vendin tone jane te shumta dhe ndodhin ne te gjithe stinet e vitit, shpesh shoqerohen me bresher. Me shume dite me bresher ka ne muajt e dimrit dhe gjysmen e vjeshtes dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Numri me i madh i diteve me bresher vrojtohet ne rrethin e Tiranes dhe Kamez. Tirana gjate viti ka 8 dite me bresheri. Si rregull, zgjatja e breshrit eshte 3 deri 5 minuta. Ne zonen ne studim, bresheri vrojtohet ne çdo kohe te vitit por me shume ne periudhen e ftohte te vitit. Gjate muajit Janar pothuajse vrojtohet mesatarisht nje dite me bresheri, Ne periudhen e ngrohte te vitit numri i diteve me bresher eshte i pakët. Stuhite ne zonen ne studim mund te ndodhin ne çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar qe ka klima e zones tone. Ne thellesi te territorit te Gadishullit Ballkanik gjate periudhes se ftohte te vitit (dimrit) stuhite pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental te klimes me ate rajon.

Trashegimia kulturore

Trashegimia kulturore e qarkut Tirane eshte shume e larmishme.Nese I referohemi rrethit te Tiranes,mjafton te permendim zbulimet arkeologjike,per te kuptuar vlerat kulturore te ketij rrethi.Copa enesh prej balte,eshtra njerezizsh,vegla pune etj.te gjetura ne shpellen e Pellumbasit,ne rreze tem alit te Dajtit,vertetojne epoken prehistorike te ketij rajoni.Per periudhen kohore deri ne mesjete,zbulimet e tjera si deshmi te lashta te kesaj treve qe fillojne prej mozaikeve ten je dyshemeje e deri tek ato te koheve te sotshme,sic ishin zbulimet tek kalaja e Tiranes etj.jane vleresuar si ndertime te shek.2-3 te eres sone,cka do te thote se I perkasin mbarimit të periudhës romake. Ndërsa rrethi i Kavajës, është një pjesë e rëndësishme e Ultësirës Bregdetare Shqiptare. Ajo ka qenë qendër e banuar që para erës së re, çka dëshmohet nga zbulimet arkeologjike. Qarku i Tiranës ka 183 monumente kulture të shpallura, prej të cilave, 168 ndodhen në rrethin e Tiranës dhe 15 në rrethin e Kavajës.

1.1.10 Turizmi

Spektori I turizmit eshte nje sektor I rendesishem ne ekonomine e qarkut te Tiranes.Ky qark ofron nje potencial te larte ne zhvillimin e turizmit.karakteristikat natyrore,trashegimia kulturore e pasur,Parku Kombetar I Dajtit dhe burimet njerezore perbejne bazen per zhvillimin e industrise se turizmit. Gjithashtu prania e aeroportit te Rinasit dhe distanca e vogel nga porti i udhetareve ne Durres e ben qarkun e Tiranes rajonin me te lehte per tu vizituar si nga te huajte ashtu edhe nga shqiptaret qe jetojne dhe punojne jashte vendit.

Bazuar ne resurset lokale , ne qarkun e Tiranes jane identifikuar disa tipe turizmi. Lloji me i perhapur i turizmit eshte ai ranor qe zhvillohet kryesisht ne zonen bregdetare Golem-Spille-Karpen.Kategoria tjeter e turizmit eshte turizmi malor i cili zhvillohet ne zonen malore te rajonit, kryesisht ne Parkun Kombetar te Malit te Dajtit. Nje lloj tjeter turizmi mjaft i zhvilluar paraqitet nga turizmi kulturor me fokus ne trashegimine historike dhe kulturore te rajonit te Tiranes. Ne qarkun e Tiranes ndodhen disa kala me vlera te spikatura historike dhe vende te ndryshme arkeologjike. Ne dekadën e fundit eshte intensifikuar puna per promovimin e vlerave turistike te rajonit te Tiranes, si nga institucionet qeveritare ashtu edhe nga privatet e perfshire ne biznesin e turizmit.

Duke ju referuar zhvillimeve ne fushen e turizmit, ne vitet e fundit mund te thuhet se ne qarkun e Tiranes infrastruktura e nevojshme per zhvillimin e turizmit eshte relativisht e zhvilluar dhe me kapacitete te larte.Keshtu ne kete qark operojne 41.5% e ndermarrjeve si hotele,kafe,restorante qe ofrojne sherbime per vizitore te ndryshem.Keshtu Tirana eshte qyteti qe vizitohet me shume ne krahasim me zonat e tjera te ketij qarku.

Disa nga pikat turistike që mund të vizitohen në Tiranë janë:

- Mozaiku i Kishës Paleokristiane
- Kompleksi muzeal i Bulevardit "Dëshmorët e Kombit" dhe Sheshit "Skënderbej"
- Parlamenti (Teatri i Kukullave)
- Kulla e Sahatit e ndërtuar në vitin 1830.
- Xhamia e Et'hem Beut
- Katedralja Ortodokse e Ringjalljes së Krishtit
- Kisha Katedrale e Shën Palit

- Varri monumental i Kapllan Pashës
- Kalaja e Tiranës
- Pallati i Princeshës Sanije Rezidenca Mbretërore
- Kompleksi monumental i Sheshit të Flamurit
- Lulishtja publike më e vjetër e qytetit
- Shatërvani i parë i qytetit
- Ura e Tabakëve
- Vendi ku është shpallur Pavarësia
- Rrapi monumental i Tabakëve
- Varrezat e Dëshmorëve si pikë turistike dhe monument artistik.
- Pallati i Brigadave
- Kalaja e Petrelës

Cilesia e ajrit dhe normat e tij

Ndotsit primare te prodhuar nga trafiku rrugor jane ato qe emetohen direkt ne atmosfere nga tubat e shkarkimit te automjeteve, te cilet jane dioksidi i karbonit (CO₂), monoksidi i karbonit (CO), hidrokarburet (HC), oksidet e azotit (NO_x), oksidet e sulfurit (SO_x), dhe grimcat. Dioksidi i karbonit (CO₂) eshte gaz i ngrohjes globale dhe produkt natyral i djegies se benzines dhe naftes. Nuk ka impakt te drejtperdrejte ne shendetin e popullsesise rrethuese. Perqendrimet e monoksidit te karbonit (CO) reduktojne aftesine metabolizuese te njeriut. Simptomat jane pergjumja dhe dhimbja e kokes. Per perqendrimet mbi 0.1 % mund te shkaktoje vdekje. Keto nivele nuk shkaktohen nga trafiku dhe perqendrimet ne hapsirat rurale jane probleme te rralla. Njerezit e ekspozuar ne CO mund te sherohen duke u larguar nga vendi i ndotur. Monoksidi i karbonit (CO) eshte problem i vecante per tregtaret, per ata qe punojne per nje kohe te gjate ne ane te rrugeve te mbi populluara, te cilat jane te rrethuara me pallate duke krijuar efektin kanion, i cili perqendron ndotesit ne lartesi te vogla. Ndotsit sekondare krijohen nga dy ndotes primare, HC dhe NO_x dhe si rezultat i reaksioneve fotokimike prodhohen oksidues si ozoni (O₃), peroksacetil nitrati (PAN) dhe peroksibenzol nitrati (PBN). Keto oksidues ne perqendrimet te larta mund te kene nje efekt te gjere ne shendet dhe vegjetacion.

Burimet e ndotjes

Historikisht, burimet më të mëdha ndotëse të ajrit në Shqipëri kanë qenë industritë shkrirëse të metaleve si kromi e bakri, metalurgjia e gizes dhe çelikut, termocentralet. Që nga 1992, pjesa më e madhe e këtyre industrive kanë ndalur aktivitetin dhe në ditët e sotme, burimet më të mëdha ndotëse të ajrit janë zjarret, pluhuri, nxjerrja dhe përpunimi i naftës, ngrohja e banesave, prodhimi i çimentos dhe djegia pa kriter e mbeturinave. Por, në cilësinë e ajrit urban dhe ndotjen e tij, kontribuojnë ndjeshëm veçanërisht dy aktivitete të tjerë, që janë transporti dhe ndërtimi.

Referuar të dhënave të monitorimit si më sipër dhe analizës përkatëse, vërehet se zonat ku kemi tejkalim të ndotësve në ajër janë më së pari zonat ku ka qarkullim të madh të automjeteve. Nga ana tjetër, të dy ndotësit kryesorë PM₁₀ dhe NO₂, përqëndrimi i të cilëve në ajër është rritur

përkundrejt 2014, janë tipikisht të lidhur me trafikun.

Siguria rrugore

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

Transporti

Transporti Rrugor

Tirana ndodhet rreth 40 km larg portit më të rëndësishëm të vendit, që ndodhet në Durrës. Qysh prej vitit 2000 dy qytetet lidhen me autostradë. Nga Tirana udhëtojnë përditë autobusë për në qytetet më të rëndësishme të vendit. Tirana ndodhet rreth 40 km larg portit më të rëndësishëm të vendit, që ndodhet në Durrës. Qysh prej vitit 2000 dy qytetet lidhen me autostradë. Nga Tirana udhëtojnë përditë autobusë për në qytetet më të rëndësishme të vendit. Autobusë të rinj, sipas të gjitha standardeve evropiane dhe me të gjitha kushtet e një shërbimi cilësor urban. Ashtu siç është premtuar, Bashkia e Tiranës fillon ndërhyrjen në mjetet e transportit publik si pjesë e paketës së masave të përmirësimit të shërbimit, hartuar në kuadër të strategjisë së transportit, në të cilën u konsiderua parësore përmirësimi i kushteve të komoditetit dhe të lëvizjes në shërbimin e Transportit Publik. E konsideruar si një revolucion i madh në standartet e transportit të Tiranës, ky rinovim do të shtrihet në të gjitha linjat urbane të kryeqytetit, me vënien në funksionim të autobusëve të niveleve më të larta bashkëkohore.

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.

Transporti ajror

Në Rinas gjendet Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", i cili është rreth 25 km larg nga Tirana. Linjat ajrore lidhin Tiranën direkt me metropolet e Evropës Perëndimore, Evropën Lindore dhe prej andej me mbarë botën. Qarkullimi rrugor vitet e fundit ka pasur një rritje të jashtëzakonshme. Autobuzët, makina të shumta private dhe automjete të rënda transporti qarkullojnë në mbarë vendin. Përveç kësaj është planifikuar dhe ndërtimi i një linje hekurudhore, mbi të cilën do të qarkullojë treni ekspres nga Tirana për në aeroport dhe anasjelltas.

Trafiku rrugor

Kontribuon në ndotjen e ajrit nëpërmjet: numrit të lartë të automjeteve në njësinë e kohës; vjetërsinë dhe gjendjen teknike të automjeteve si rezultat i të cilave nuk plotësohen normat e shkarkimit në ajër të tyre; cilësisë së lëndës djegëse; përdorimit të automjeteve me motor pa konvertor analitik; mungesave në sistemin e menaxhimit të trafikut; gjendjes së Relacion Teknik

rrugëve veçanërisht në zonat me urbanizim të vonë dhe atyre ndërmjet blloqeve të banimit (si rezultat i amortizimit); mungesën e parkimeve që bëhet shkak për kohën e shtuar të qarkullimit që rezulton me shtimin e emetimeve të PM10 dhe NO2.

Ndër faktorët e tjerë kontribues në ndotjen e ajrit janë:

- **Ndotja industriale** dhe menaxhimi i mbetjeve të ngurta (urbane dhe inerte), kryesisht për shkak të mangësive në infrastrukturën e nevojshme, si dhe faktorët natyrorë.
- **Pamjaftueshmëria e sipërfaqeve të gjelbërta** ka ndikimin e saj në ndotjen e cilësisë së ajrit sidomos në përqëndrimin e pluhurit.

Zhurma

Tirana është qyteti më i prekur nga ndotja akustike në Shqipëri për shkak të popullsisë së madhe por edhe trafikut.

Zhurma ka efekte negative në shëndetin e popullatës pasi ajo shkakton:

- Problemet me Dëgjimin - Çdo zhurmë e padëshiruar, që veshi ynë nuk është ndërtuar për ta filtruar, mund të shkaktojë probleme brenda trupit. Ekspozimi i vazhdueshëm ndaj niveleve të lartë të zhurmës mund të rezultojë lehtë në dëmtimin e timpanit e veshit dhe humbjen e dëgjimit.
- Ndotja e tepërt akustike mund të ndikojnë në shëndetin psikologjik. Studimet tregojnë se shfaqja e sjelljeve agresive, çrregullimit të gjumit, stresit të vazhdueshëm, lodhjes dhe hipertensionit mund të jenë të lidhur me nivele të larta të zhurmës. Këto nga ana tjetër mund të shkaktojnë më vonë edhe probleme më të rënda dhe kronike shëndetësore në jetë.
- Zhurmat e larta mundet me siguri të pengojnë fjetjen dhe mund të çojnë në acarim dhe situata të pakëndshme.
- Zhurma me intensitet të lartë shkakton tension të lartë të gjakut dhe rrit normën e rrahjeve të zemrës duke u bërë shkak për shfaqjen e sëmundjeve kardio-vaskulare dhe problemet e zemrës.
- Zhurmat e vazhdueshme të mprehta japin dhimbje koke të rënda dhe të prishin ekuilibrin emocional.





Gjendja ekzistuese dhe informacione te përgjithshme

Me fonde nga buxheti i shtetit në vitin 2016 e në vazhdim është planifikuar “ Ndërtim i rrugëve “Migjeni” dhe “Kadri Roshi” në njësinë administrative Kashar, Faza 1”.

Sot banorët rezident dhe jo rezident të zonës ju duhet të qarkullojnë nga zona e Kombinatit, Yzberishtit, Misto Mames, Kmy-se në drejtim të rrethrotullimit të rrugës së Durrësit (sheshi Shqiponja), do ju duhet të lëvizin nëpërmjet kryqezimit të pallati me shigjeta ose nëpërmjet rrugës së Mëzezit. Pra ndërtimi i rrugës Migjeni shkurton për banoret e zonës 4-5 km.

Projektimi i rruges me 2 karrexhata nga 3 korsi secila per rrugen “Migjeni”, përmirësimi planimetrik, ndërtimi i shtresave të reja rrugore, marrja e masave inxhinierike për disiplinimin e ujrave, ndricimi ne rruge, do bëjnë të mundur realizimin e një rruge me parametra te kënaqëshme duke lehtësuar lëvizjen e mjeteve te transportit.

Gjithashtu projektimi I rruges me 2 karrexhata me 2 korsi secila per rrugen “Kadri Roshi”, ndërtimi i shtresave të reja rrugore, marrja e masave inxhinierike për disiplinimin sa më të mirë të ujrave, ndricimi ne rruge do bëjnë të mundur realizimin e një rruge me parametra te kënaqëshme duke lehtësuar lëvizjen e mjeteve te transportit.

Përshkrimi i gjendjes egzistuese

Rruga “Migjeni” nga “Unaza e re” deri te rruga “3 Dëshmorët” dhe rruga “Kadri Roshi”, e cila kryqëzohet me rrugën “Migjeni” kanë një gjatësi totale prej rreth 1050 ml. Rruga “Migjeni” dhe “Kadri Roshi” në skemën rrugore të Njësisë administrative Kashar zë një vënd të kategorisë së dyte dhe ndodhet në zonën jug-lindore të saj. Ajo lidh një nga zonat më me prespektive të njesise administrative Kashar me Bashkinë Tiranë.

Konkretisht ndërtimi i këtyre rrugëve lidh rrugën “Teodor Keko” me rrugën “3 Deshmoret” dhe “Besim Alla” Yzberish. Rruga “Migjeni” në vazhdimësi me rrugën “Besim Alla” (e cila është e ndërtuar me parë) lidhin Rrugën “Teodor Keko” (unazën e re) me rrugën e Kavajës. “Migjeni” është një rrugë e cila është krijuar nga dhënia e lejeve të ndërtimit sipas studimit që ka zona.

Kjo rrugë ka një gjatësi prej 815 m e gjërësi 36 m duke respektuar vijat e ndërtimit në studim. Nga lejet e dhëna deri më tani është mundësuar që sheshi në të cilën do të ndërtohet rruga të jetë pjeshërisht i lirë (rreth 70%). Rruga “Migjeni” nis nga rrethrotullimi që lidh rrugët “100 Vjetori i pavarësisë” me rrugën “Ismail Qemali” . Sheshi i ndërtimit për rreth 50 m e para të rrugës “Migjeni” eshte menaxhuar sipas studimit (36m) e pjesa tjetër deri te rruga “Marie Kraja” është menaxhuar gjysma e rrugës (në të djathtë) në studim.

Në këtë segment eshte ndërtuar 6.5 m trotuar (nga investitorët e pallateve) dhe sot për të lidhur rrugët “Ismail Qemali” me “Marie Kraja” ky segment funksionon me dy sense lëvizje, gjë që sjell bllokim të rrugës nga parkimet në kundravajtje dhe lëvizjes me dy sense.

Shtresat në këtë segment janë te reja dhe të pa dëmtuara, janë ndërtuar kanalizimet e ujërave të shiut. Trotuarët kanë nevojë të ngrihen në kuotën e bordurës. Ndërsa segmenti nga rruga “Marie Kraja” deri te rruga “Kadri Roshi” dhe në vazhdimësi rruga “3 Dëshmorët” është plotësisht gjurmë e re rruge në të cilën mungon plotësisht infratruttura rrugore.

Rruga "Kadri Roshi" ka një gjatësi 485 m, por sheshi për rrugën "Kadri Roshi" është i lirë (është menaxhuar nga ndërtim i banesave deri 9 kat) 235 m.

Rruga "Kadri Roshi" ka një gjerësi prej 25 m. Kjo hapësirë është formuar si rezultat i menaxhimit të shesheve të ndërtimit nga lejet e dhëna për ndërtesa deri 9 kat.

Rruga "Kadri Roshi" dhe rruga "Migjeni" janë totalisht të pandërtuara. Trotuarët pothuaj nuk ekzistojnë fare gjë që bën të vështirë kalimin e këmbësorëve. Këto dy rrugë pjesërisht kanë shtresa, mbetje inerte të dobëta e në zona të caktuara këto shtresa të dobëta pothuajse nuk ekzistojnë. Këto rrugë lidhen me rrugët sekondare të cilat disa janë të rikonstruara ndërsa disa të tjera janë totalisht të pandërtuara ose më e shumta mund të jenë të mirëmbajtura nga vetë banorët e zonës.

Nisur nga panorama ekzistuese e komunës, është mjaft evidente ngarkesa e jashtëzakonshme urbanistike që e ka kapluar vitet e fundit. Po ashtu, edhe zona ku ndodhen perkatesisht rruga "Migjeni" dhe "Kadri Roshi" është pllakosur nga po e njëjta ngarkesë urbanistike duke u trajtësuar dhe kufizuar tashmë nga ndërtime të larta. Në këto kushte, kanë dalë në pah problematika që lidhen direkt me ngarkesën urbane në zonë si funksionimi i infrastrukturës, parkimeve, hapësirave publike etj.

Lidhja e kesaj makro-zone me qytetin e Tiranës është e rëndësishme për zhvillimin e qëndrueshëm të makrozonave urbane, pasi bën të mundur aksesin në shërbimet e ofruara. Është ofruar një strategji e afte për të absorbuar trafikun në orën e pikut.

Pra, Njësia administrative e Kasharit me bulevardet, parqet, hapësirat publike, shërbimet që do të ofrojnë etj, do të arrijë të krijojë një cilësi të mirë mjedisore dhe një nivel të lartë jetese.

Duhet domosdoshmërisht të krijojë mundësinë për të maksimizuar aksesin me këto shërbime. Në këto kushte, për ne, aksesin në zonë dhe lidhja tërthore me Tiranën është elementi kyç i krijimit të një simbioze ndërmjet Njësise administrative të Kasharit dhe Tiranës. Në këtë mënyrë zona e projektit do të fitonte rolin e një përfaqëje të re urbane.

Kanalizimet e ujërave të zeza

Në rrugën "Migjeni" nuk ekziston rrjeti i kanalizimeve të ujërave të zeza, por në kryqëzimet me rrugët "Marie Kraja", "Kadri Roshi", "3 Dëshmorët" sipas Njësise Administrative Kashar, kalojnë kolektorë Ø 1500mm, Ø 1200mm dhe Ø 1000 mm të cilët mundet të përdoren si pika shkarkimi. Rruga "Kadri Roshi" ka të ndërtuar në aksin e rrugës kolektor të ujërave të zeza Ø 1000 dhe 1200 mm.

Kanalizimet e ujërave të bardha

Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha është funksional vetëm për segmentin e ndërtuar më parë (nga rrethrotullimi deri te rruga "Marie Kraja"). Për pjesën tjetër të rrugës rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha do të parashikohet të ndërtohet komplet i ri.

Rrjeti ujësjellës

Ka rrjet ujësjellësi në gjëndje optimale.

Rrjeti ndriçimit rrugor

Nuk ekziston ndricim rrugor

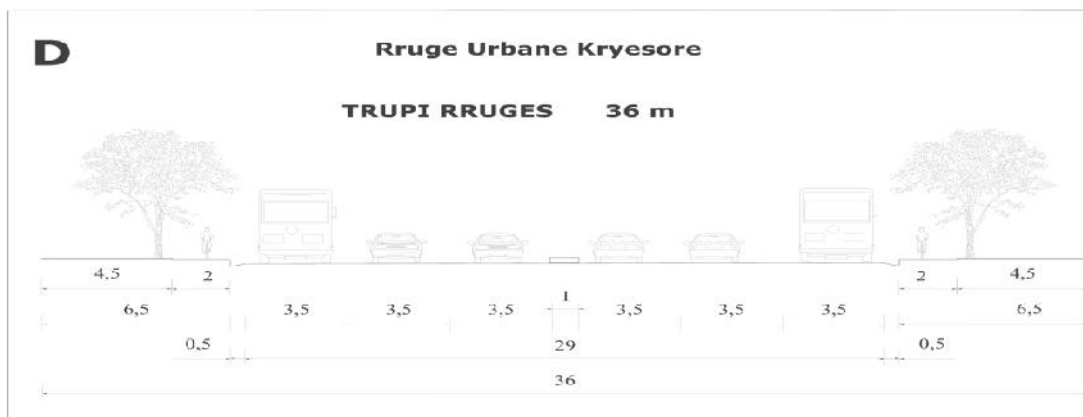
Ne termat e references dhe ne detyren e projektimit na jane dhene informacionet si me poshte:

Konkretisht per rrugen “Migjeni”:

Rruga “Migjeni” ne pjesen e pare te saj (nga rrethrotullimi deri te rruga “Marie Kraja”) do te trajtohet me profilin **7.5-6-1-7-1-6-7.5**

Segmenti tjetër i saj (nga rruga “Marie Kraja” – Kadri Roshi)- “3 Deshmoret” do te trajtohet me profilin **6.5-11-1-11-6.5m**. Gjerësia e rruges eshte 36m. trotualet ekzistues te rruges do te trajtohen me shtresa sipas standarteve.

Dy korsitë nga 3.5 m do të funksionojnë me një sens lëvizje, në to do të ndërtohen korsitë dedikuara për mjetet e transportit publik, dhe korsi bicikletash ne trotuar me disnivel nga ky i fundit.



Për rrugën “Kadri Roshi” do të trajtojmë deri në 235 ml, pasi pjesa tjetër e rrugës është pjesërisht e lirë. Rruga “Kadri Roshi” ka një gjerësi prej 25 m. Kjo hapësirë është formuar si rezultat i menaxhimit të shesheve të ndërtimit nga lejet e dhëna për ndërtesa deri 9 kat. Për rrugën “Kadri Roshi” ne si shoqëri konsulente propozojmë profilin **5.5-14-5.5m**

Në këtë profil do të parashikohen korsitë e parkimit dhe korsi bicikletash në trotuar me disnivel nga ky i fundit.

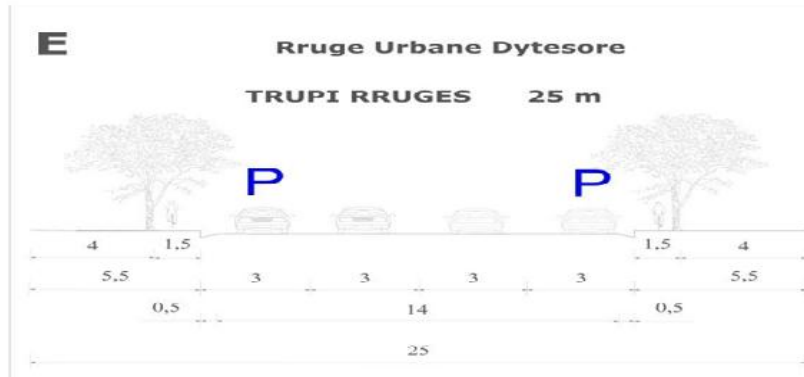


Foto ne objekt
Rruga “Migjeni”:







Rruga “Kardi Rroshi”



Pershkrimi i kategorise se rruges .

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

Ne kodin rrugor keto kategori percaktohen si me poshte:

Rrugë urbane kryesore D- Rruga “Migjeni”

Rrugë me karrexhata të pavarura, ose të ndara nga trafikndarës, secila me të paktën dy korsi lëvizjeje dhe mundesisht një korsi të rezervuar për automjete publike, bankina djathtas të shtruara dhe trotuare, me nderkembime në nivel të pajisura me semafor. Për qëndrimin janë parashikuar zona ose breza anësore jashtë karrexhatës, të dyja me hyrje dhe dalje të përqendruara.

Rrugë urbane dytësore E- “Kadri Roshi”

Rrugë me një karrexhatë me të paktën dy korsi, bankina të shtruara dhe trotuare. Për qëndrimin janë parashikuar zona të pajisura me korsi manovrimi jashtë karrexhatës.

Përbërja e karrexhatës

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

Përbërja e karrexhatës

LLOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE		Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankinës në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankinës në të djathtë (m)	Gjerësia e korsise se emergjences (m)	
1	2	3	8	9	10	11	12	
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.6	0.7	2.50 *****	3
			Rrugë shërbimi	3.50 **	-	0.5	1.25	-
		URBANE	Rrugë parësore	3.75	1.8	0.7	2.50 *****	3
			Rrugë shërbimi	3.00* **	-	0.5	0.5	-
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.50 ***	0.5	1.75	-
			Rrugë shërbimi	3.50 **	2.00 ****	0.5	1.25	-
NDËRURBANE DYTËSORE	C	NDËRURBANE	C1	3.75	-	-	1.5	-
			C2	3.50	-	-	1.25	-
			C3	3.5	-	-	1.00	-
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	3.25*	1.8	0.5	1	-
		URBANE	Rrugë shërbimi	2.75 **	-	0.5	0.5	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00* **	-	-	0.5	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	3.5	-	-	1	-
			F2	3.25	-	-	1	-
		URBANE		2.75 **	-	-	0.5	-

Përbërja e karrexhatës

Shenim:

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

LLOJET SIPAS KODIT	SHTRIRJA TERRITORIALE		Gjeresia minimale e trotuarve (m)	Percaktimi i ndalesave	Percaktimi i transporteve publike	Rregullimi i trafikut te kembesoreve	Hyrjet	
1	2	3	17	18	19	20	21	
AUTOSTRADE	A	SUBURBANE	Rruge paresore	-	Pranohet ne hapësira te ndara me hyrje dhe dalje te perqendruara	Nuk lejohet ndalimi	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	-	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Ndalesa te organizuara ne zona te vecanta ne ane te rruges automobilistike	Ne bankine	Lejohet
		URBANE	Rruge paresore	-	Pranohet ne hapësira te ndara me hyrje dhe dalje te perqendruara	Nuk lejohet ndalimi	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	1.50	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Hapësira ndalimi ose korsi te rezervuara	Ne trotualet e mbrojtur	Lejohet
SUBURBANE PARESORE	B	SUBURBANE	Rruge paresore	-	Pranohet ne hapësira te ndara me hyrje dhe dalje te perqendruara ose ne vendet e ndalesave	Pranohet ne hapësira te ndara me hyrje dhe dalje te perqendruara	Perjashtohet	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	-	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Ndalesa te organizuara ne zona te vecanta ne ane te rruges automobilistike	Ne bankine	Lejohet
SUBURBANE DYTESORE	C	SUBURBANE	C1	-	Lejohet ne vendet e ndalesave	Ndalesa te organizuara ne zona te vecanta ne ane te rruges automobilistike	Ne bankine	Lejohet
			C2	-				
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rruge paresore	1.50	Pranohet ne hapësira te ndara me hyrje dhe dalje te perqendruara	Korsi e rezervuar dhe/ose ndalesa te organizuara	Ne trotualet e mbrojtur	Perjashtohet
			Rruge sherbimi	1.50	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Vende per te ndaluar	Ne trotualet e mbrojtur	Lejohet
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		1.50	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Hapësira ndalimi ose korsi te rezervuara	Ne trotualet e mbrojtur	Lejohet
LOKALE	F	SUBURBANE	F1	-	Lejohet ne vendet e ndalesave	Ndalesa te organizuara ne zona te vecanta ne ane te rruges automobilistike	Ne bankine	Lejohet
			F2	-				
		URBANE		1.50	Lejohet ne hapësira te vecanta (brez i ndalimeve)	Vende per te ndaluar	Ne trotualet e mbrojtur	Lejohet

Përbërja e karrexhatës

Tabela e Shpejtesive llogaritese te levizjes

LOJET SIPAS KODIT		SHTRIRJA TERRITORIALE	EMERTIMI I RRUGEVE	Vp min [km/h]	qmax	f tmax	Reze minimale [m]
AUTOSTRADË	A	SUBURBANE	RRUGË PARËSORE	90	0.07	0.118	339
				40	0.07	0.21	45
		URBANE	RRUGË PARËSORE	80	0.07	0.13	252
				40	0.035	0.21	51
SUBURBANE PARESORE	B	SUBURBANE	RRUGË PARËSORE	70	0.07	0.147	178
				40	0.07	0.21	45
SUBURBANE DYTËSORE	C	SUBURBANE		60	0.07	0.17	118
URBANE KRYESORE	D	URBANE	RRUGË PARËSORE	50	0.05	0.205	77
				25	0.035	0.22	19
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		40	0.035	0.21	51
LOKALE	F	SUBURBANE		40	0.07	0.21	45
		URBANE		20	0.035	0.21	19

Tabela Kufinitë e pjerrësisë tërthore, fërkimit dhe rrezet për rrugë të ndryshme

Klasifikimi i rrugës		Pjerrësia maksimale gjatësore max i [%]
Autostrada	A	5
Rruga parësore ndërrurbane/ rurale	B	6
Rruga dytësore ndërrurbane/ rurale	C	7
Rruga lokale ndërrurbane/ rurale	D	10

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

Shpejtesia e projektimit per rrugen “Migjeni”:

- $V_{min}=50$ km/ore)
- $V_{max}= 80$ km/ore)

Shpejtesia e projektimit per rrugen “Kadri Roshi”:

- $V_{min}=25$ km/ore)
- $V_{max}= 60$ km/ore)

Rrezet minimale rruga “Migjeni”: 77 m ($V_{proj}=50$ km/ore)

Rrezet minimale rruga “Kadri Roshi”: 51 m ($V_{proj}=40$ km/ore)

Projekt-zbatimi i rrugeve “Migjeni” dhe “Kadri Roshi” u krye:

- Ne perputhje me Termat e References te hartuara nga Bashkia Tirane.
- Ne perputhje me Standartin Shqiptar te projektimit te rrugeve dhe te standarteve te tjera te miratuara nga institucionet shqiptare.

Objekti i studimit duhet pare ne prespektive edhe ne lidhje me projekte ne ngjashme ne kete zone te kryeqytetit pasi ne vetvete objekti nuk do permbush plotesisht parametrat e kategorise qe i perket. Kjo per arsyen se objekti jone lidhet me rrugen "Tre Deshmoret" e cila per momentin eshte jashte standartit te duhur. Zgjidhja e pikes se lidhjes se objektit paraqitet problematike pasi kemi te bejme me nje kryqezim qe lidh 2 rruge me kategori tejet te ndryshme. Ne nyjen lidhese me rrugen "Tre Deshmoret" keshillohet qe drejtuesit e automjeteve te ulin ndjeshem shpejtesine deri ne ndalim, te shofin majtas djathtas dhe pasi te sigurohen te vazhdojne levizjen.

Per sa me siper keshillojme qe si shpejtesi te lejuar te levizjes te kemi 40 km/ore per rruge "Migjeni" dhe 30km/ore per rrugen "Kadri Rroshi"

Parametrat e rruges jane:

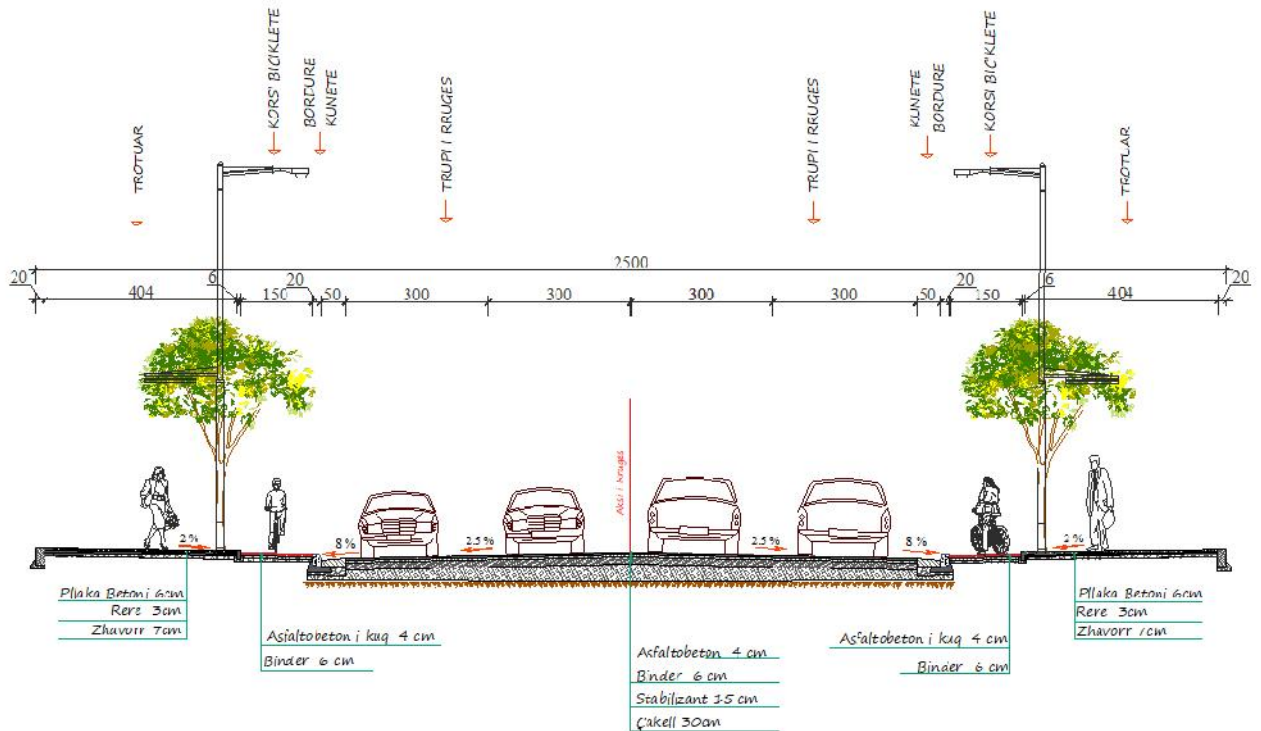
- 6 x 3.50m(korsi kalimi) +1 x 1.0m (Brez i gjelber) +2 x 0.5m (kunete)+ 2 x 2.0m(Korsi Biciklete) +2 x 4.5m (Trotuar)
- Gjeresia e asfaltuar 21.00 m me asfaltobeton
- Gjeresia e asfaltuar 3.60 m me asfaltobeton te kuq
- Kunetat 2 x 0.5 m
- Trotuari 2 x 4.5 m
- Gjeresia e trupit te rruges 36 m

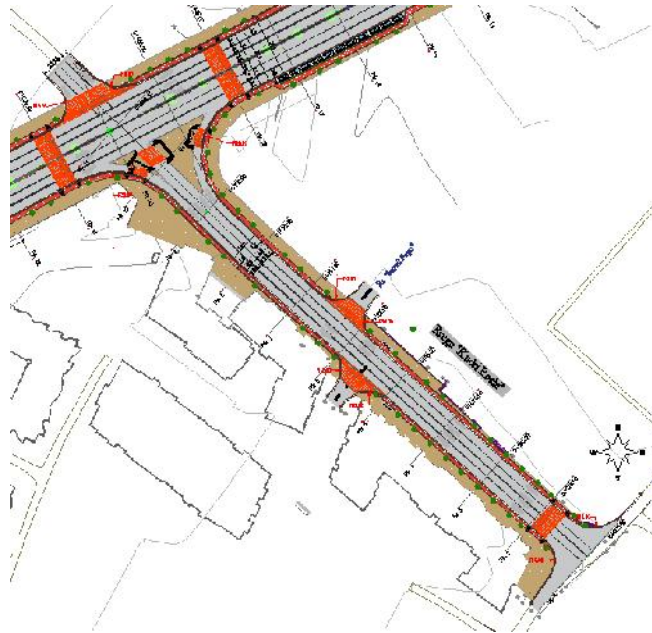
Paketa e shtresave eshte:

- 4 cm asfaltobeton (wearing course)
- 6 cm asfaltobeton poroz (binder)
- 10cm Konglomerat Bituminoz
- 20 cm Shtrese stabilizanti
- 2x20 cm shtrese cakelli
- 15 cm Zhavorr i imet

Rruga “Kadri Rroshi” ka nje gjatesi prej 248.43m

Nga Pik1 ne Pik11 rruga ka kete seksion tip:





Parametrat e rruges jane:

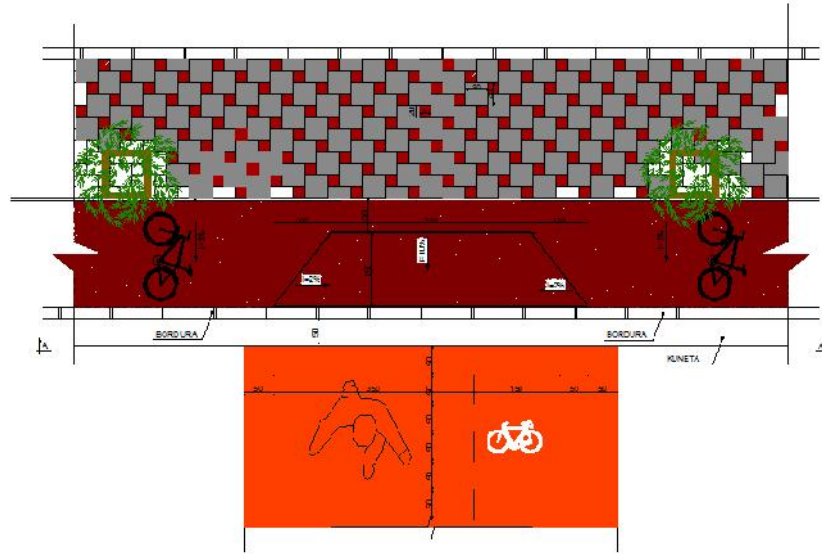
- 4 x 3.00m(korsi kalimi) + 2 x 0.5m (kunete) + 2 x 1.5m(Korsi Biciklete) + 2 x 4.3m (Trotuar)
- Gjeresia e asfaltuar 21.00 m me asfaltobeton
- Gjeresia e asfaltuar 3.00 m me asfaltobeton te kuq
- Kunetat 2x 0.5 m
- Trotuari 2 x 4.3 m
- Gjeresia e trupit te rruges 25 m

Paketa e shtresave eshte:

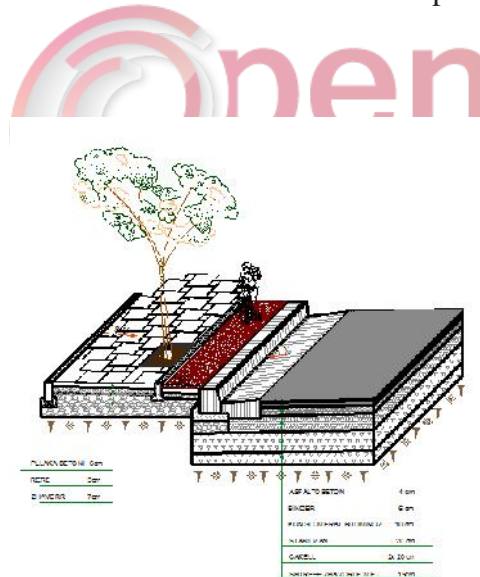
- 4 cm asfaltobeton (wearing course)
- 6 cm asfaltobeton poroz (binder)
- 15 cm Shtrese stabilizanti
- 30 cm shtrese cakelli

Ky variant eshte hartuar ne perputhje me termat e references dhe detyres se projektimit. Ne kete variant jane parashikuar Dy karrexhata me nga 3 korsi kalimi secila me gjeresi nga 3.5 m , eshte parashikuar ndertimi i korsive te dedikuara per mjetet e transportit publik, dhe korsite e bicikletave ne trotuar me disnivel nga ky i fundit.

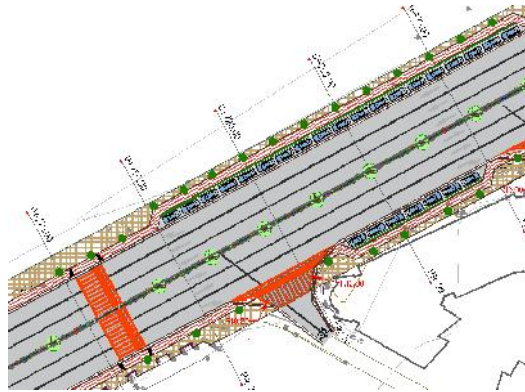
Korsia e Bicikletes eshte parashikuar 2 m e gjere, ajo do shtrohet me asfaltobeton me ngjyre te kuqe me trashesi 4 cm dhe binder 6 cm. ajo do te kete nje disnivel afro 15cm nga rruga duke bere te mundesuar levizje te sigurt.



Trotuaret pergjithsisht jane projektuar te reja por ne rastet ku eshte e mundur do te shfrytezohen trotuaret ekzistues. Trotuari do te shtrohet me pllaka guri me trashesi 6 cm si me poshte:



Vende Parkimi Pergjate Rruges Migjeni jane parashikuar vende te mjaftueshme te parkimit ne ato zona ku gjeresia e rruges na e mundeson.



Vijat e bardha

Ne planimetrine e rruges jane percaktuar dhe panduset ku do te kalojne kembesoret per te pershkruar rrugen nga njera ane ne tjetren.



Ndricimi rrugor

Projekti Elektrik eshte pergatitur duke zbatuar normat CE,e vecanerisht ato CEI qe jane standartizuar me ato te Komunitetit European.Materialet qe do te zgjidhen per te zbatuar kete projekt jane specifikuar si prodhime te standartizuara me kualitete IMQ. Sistemi I ndricimit do te ushqehet me energji elektrike me tension te ulet nga daljet 0.4 kv te kabinave te transformatoreve ne administrim te OSHEE.

Kablloet e shperndarjes ne kete sistem do te zgjidhen sipas normes CEI 20-13 dhe CEI 20-22 te tipit FG70R 0.6Kv, per lidhjet elektrike brenda panelit te ndricimit dhe lidhjen e ndricuesit rrugore me panelet e komandimit. Te gjitha materialet duhet te kene vetine qe nuk ndihmojne zjarrin e nuk prodhojne gaze helmuese gjate vetedjegies. Mbrojtja nga lidhjet e shkurtera aksidentale eshte parashikuar te realizohet me Limitator magneto-termik kurba C.

Hapja automatike e mbrojtjes (demtim I pajisjeve te ndicuesit) Per te realizuar kete pike rryma e limitatorit te zgjidhet ne varesi te numrit te ndricuesave te instaluar ne secilen rruge.

Klasifikimi I rrugeve eshte bere ne baze te normave te C.E.I(Norma e komunitetit European per

Ndricim Publik pjese e te cilit eshte edhe ndricimi rrugor dhe konkretisht normes EN

10439).Rruget jane klasifikuar te tipit E (qarkullim komod) qe te detyron te respektosh parametrat e meposhtme te ndricimit:

1. Niveli mesatar I ndricimit cd/m² 1
2. Njetrajtshmeria gjatesore >0.5
3. Njetrajtshmeria e pergjithshme >0.4
4. Kufiri I efektiti super drite <4>20

Ne kete projekt per rruget qe do te ndricohen jemi mbeshtetur ne keto norma.

Duke iu referuar Planimetrise se rruges kemi dy tipe te ndryshme seksionesh te rrugeve nisur nga gjeresia e tyre dhe konkretisht rruge urbane kryesore me gjeresi 36m dhe rruge urbane dytesore me gjeresi 25m.

Rrjeti I ndricimit eshte projektuar me trase nentokesore .

Kabulli I furnizimit me energji eshte kabull 4x6mm² I vendosur ne tub plastik fleksibel 90mm² ndersa ne intersektimet e rrugeve eshte vendosur tub metalik 110mm².

Gjithashtu eshte parashikuar edhe nje linje reserve tub fleksibel 90mm² dhe ne intersektim

110mm². Cdo shtylle duhet te kete tokezimin e saj qe realizohet me nje elektrode hekuri te galvanizuar. Percjellesi i tokezimit do te jete percjelles bakri Cu 16mm².

Prapa cdo shtylle do te vendosen puseta prej betoni me permasa perbrenda 40x40x40cm me kapak gize,per tu mbrojtur nga demtimet e makinave. Per realizimin e rrjetit te ndricimit jane shfrytezuar

4kabina ekzistuese praktikisht 2kabina shtyllore dhe 2murore ne te cilat jane instaluar panelet e ndicimit rrugor. Panelet e komandimit jane me komandim sauteri me fotoelemente te cilat ushehen me ura te vecanta nga transformatori ekzistues.

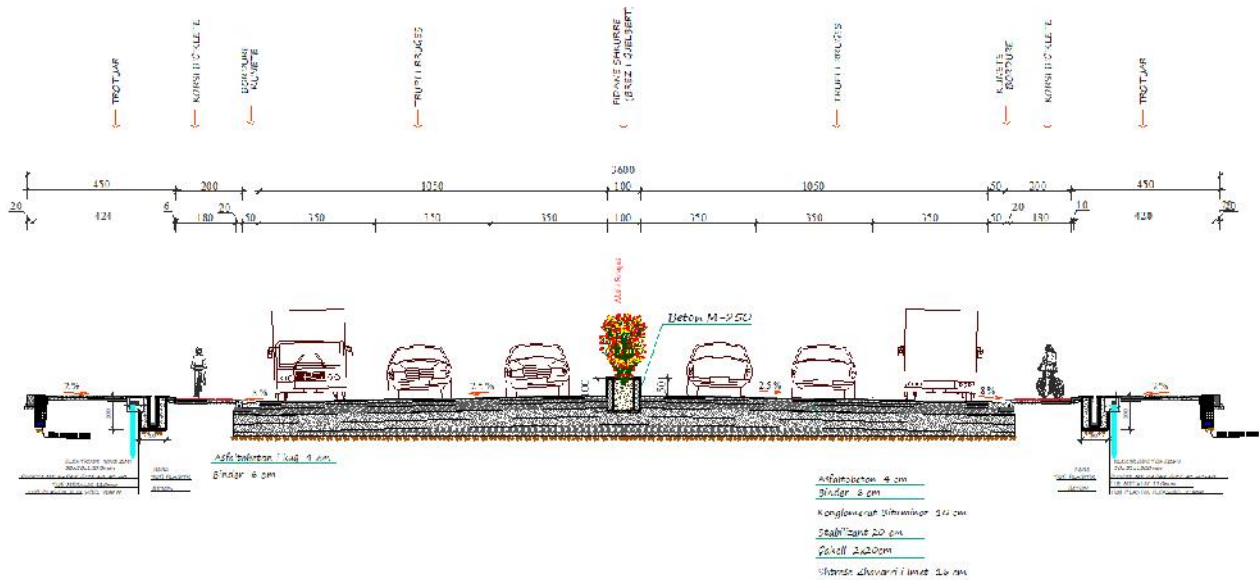
Realizimi i punimeve per investimin ne ndricim publik me linja nentokesore parashikon:

1.Vendosja e 4 paneleve elektrike te ndricimit (te kompletuar) ne shtylla te cilat jane percaktuar ne planimetri. Kompazimi I ketyre paneleve do te jete I tille qe qe te mund te perfshijne brenda tyre edhe 4matesat e enegjise elektrike te cilat do te montohen me vone nga OSHEE.Neper keto panele do te vendosen edhe relete krepuskolare modulare te cilat bejne te mundur kycjen e ndricimit te rrugeve ne varesi te fluksit te drites natyrale.Kycja dhe ckycja e ndicimit behet ne menyre automatike ne kohen e nevojshme per ndicim duke ekonomizuar ne kete menyre konsumimin e energjise elektrike.

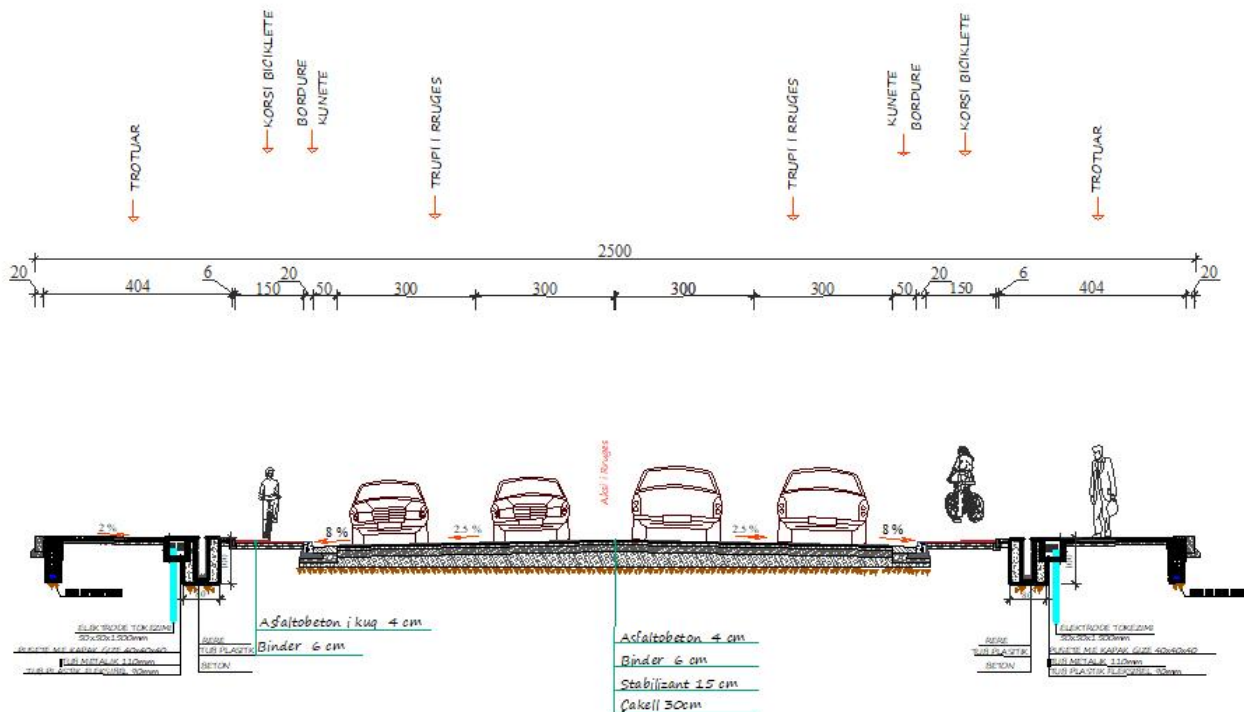
2.Lidhja nga paneli I kabines qe eshte prone e OSHEE ne panelin e matjes do behet me kablllo 5x10mm² me gjatesi totalen 20m.

3.Lidhja nga paneli I matjes ne panelin e komandimit do behet me kablllo 4x10 ku do perdoren

- 20m kablo ne total dhe percjellesi I tokezimit 1x16mm me gjatesi totale 2200m.
- 4.Lidhja nga paneli I komandimit ne ndricues behet me kablo 4x6mm me gjatesi totale 2142m.
- 5.Lidhja nga morseta e panelit te matjes deri ne mates dhe nga matesi ne morsete eshte perdorur kablo 3x10mm² me gjatesi totale 12m.



Procurement
 Profili tip elektrik rruga “Migjeni”



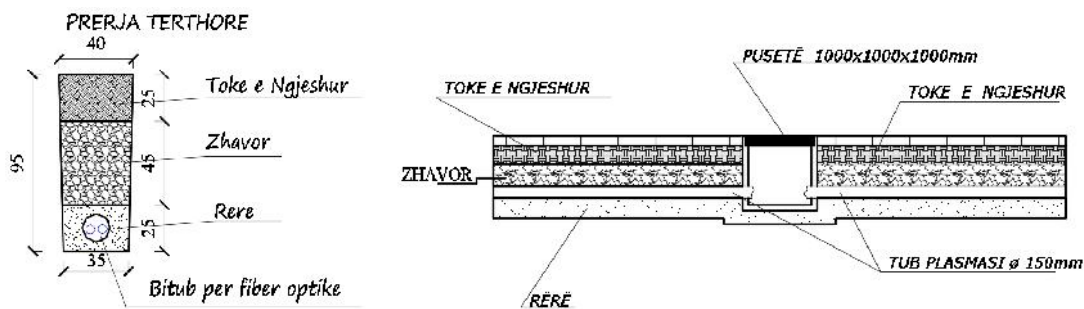
Profili tip elektrik rruga “Kadri Roshi”

Furnizimi me energji i rrjetit të ndriçimit do të bëhet nga kabinat ekzistuese të zonës. Në këto kabina do të instalohen panelet e ndriçimit rrugor të cilat do ushqehen me ura të veçanta nga transformatori ekzistues. Eshtë parashikuar edhe tokëzimi i shtyllave të ndriçimit.

Rrjeti Internet-Telefonisë

U ndërtua rrjeti i tubacioneve shpërndarëse të internet – telefonisë, sipas standarteve të përcaktuara duke marrë në konsideratë :

- Numrin e operatorëve operues në zonën përreth,
- Numrin e komunitetit përftues
- Zhvillimin në prespektivë të këtij shërbimi për një periudhë kohore 10 vjeçare.

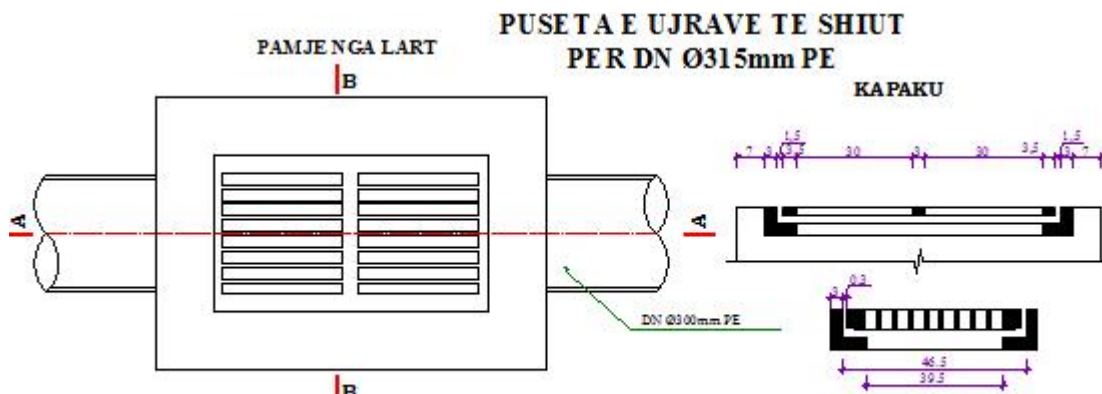


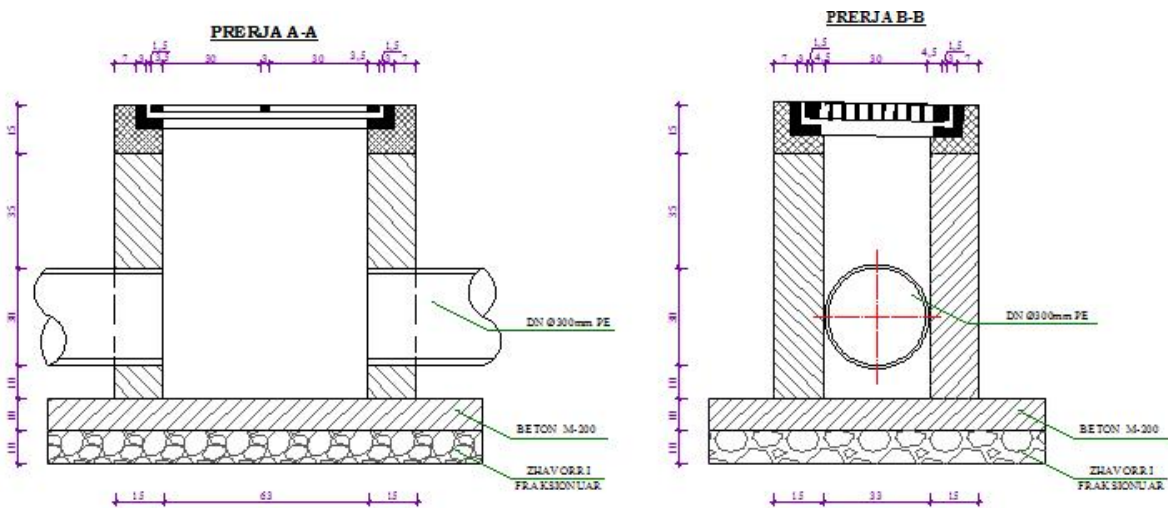
Ky rrjet u shtri në të gjithë aksin rrugor dhe duhet të ketë ndërlidhje me rrjetin ekzistues në zonat kufizuese rreth rrugës (ajror ose nëntokësore).

Rrjeti ujesjellsit dhe kanalizimet

Kanalizimet e ujrave të bardha

Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha është funksional vetëm për segmentin e ndërtuar më parë (nga rrethrotullimi deri te rruga “Marie Kraja”). Për pjesën tjetër të rrugës rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha është projektuar të ndërtohet komplet i ri. Eshtë projektuar që puset e ujrave të shiut të vendosen cdo 25 m dhe tubacioni do të jetë me diameter Dn Ø 315 mm.





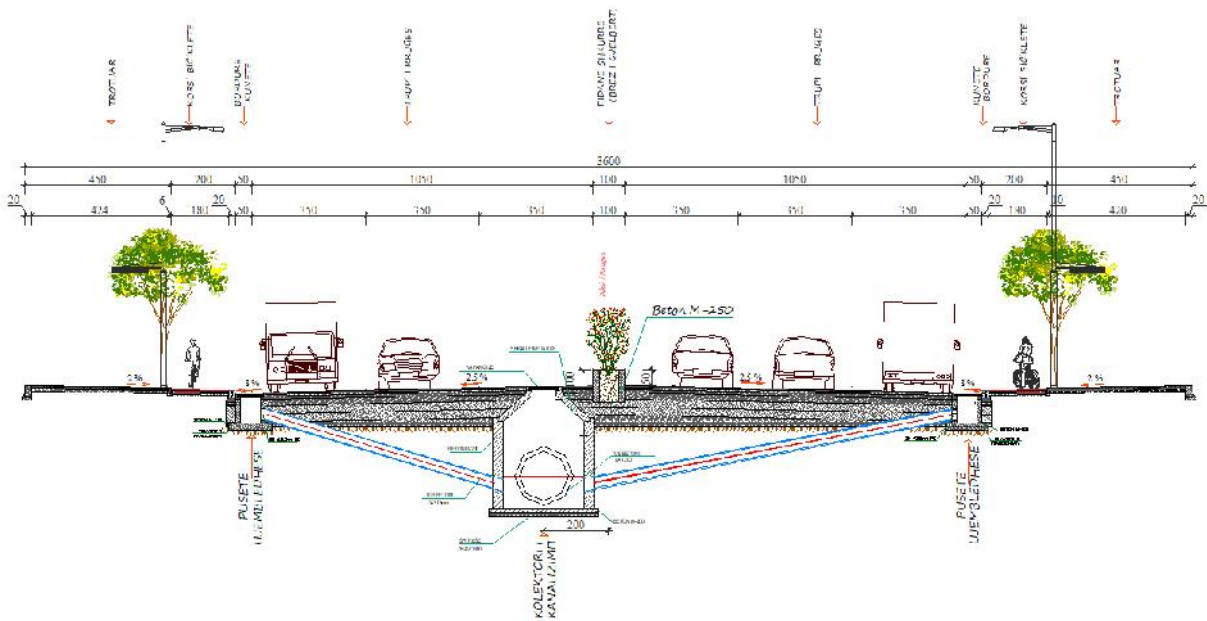
Tubacioni i ujrave te shiut eshte projektuar dhe pranuar me diameter $\varnothing 315$ mm meqenese distanca e rrugeve qe do te derdhen ujrat e shiut jane te shkurtra, sic, paraqitet ne planimetri (fig me poshte).



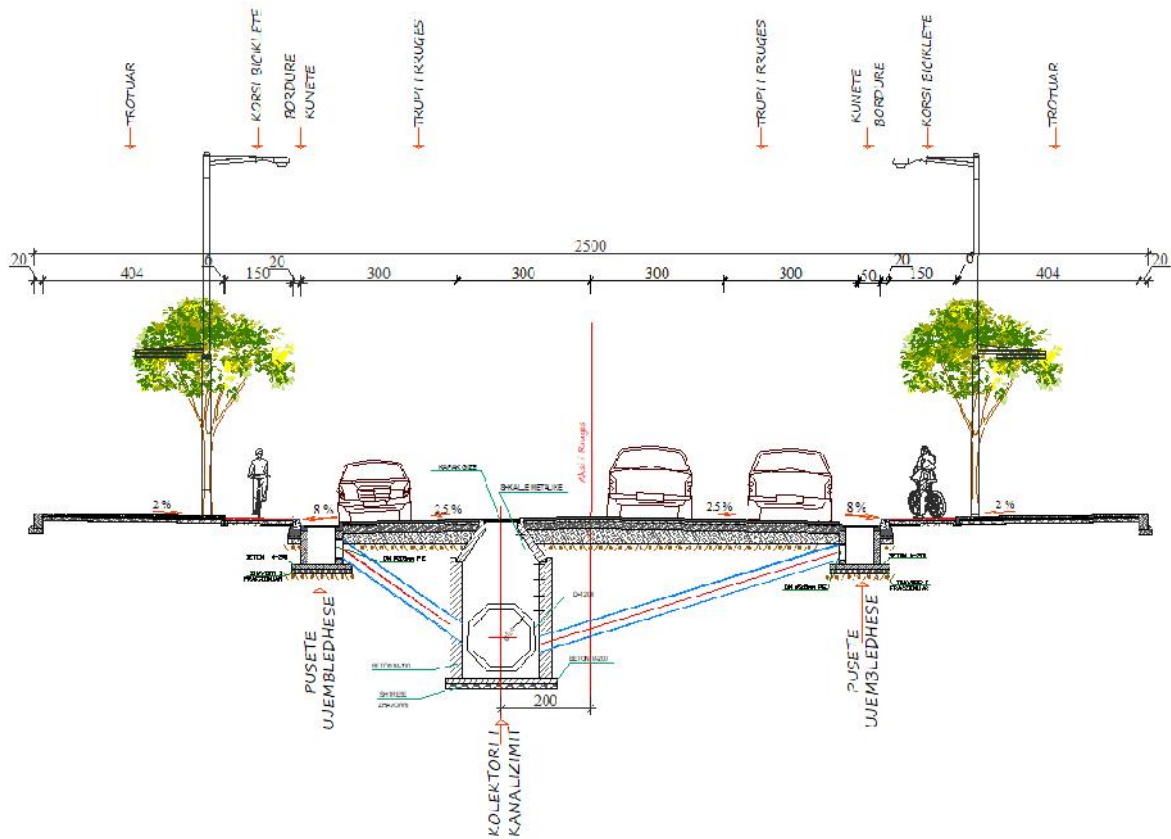
Numri i pergjithshem i pusetave te shiut gjate gjithe gjatesise se rrugve eshte 110 cope. Pusetat do te vendosen ne nje pjerrresi 3 ‰/ 1 ‰.

Ne rrugen “Kadri Roshi” ujrat e shiut do te derdhen ne kolektorin kryesor egzistues kurse ne rrugen “Migjeni” do te derdhen te kolektori i ri qe eshte projektuar.

Nga piketa 1 deri ne piketen 35 eshte parashikuar detaji qe lidh dy pusetat e ujrave te shiut me kolektorin kryesor ne mes per rrugen “Migjeni”, sic paraqitet ne figurat me poshte.

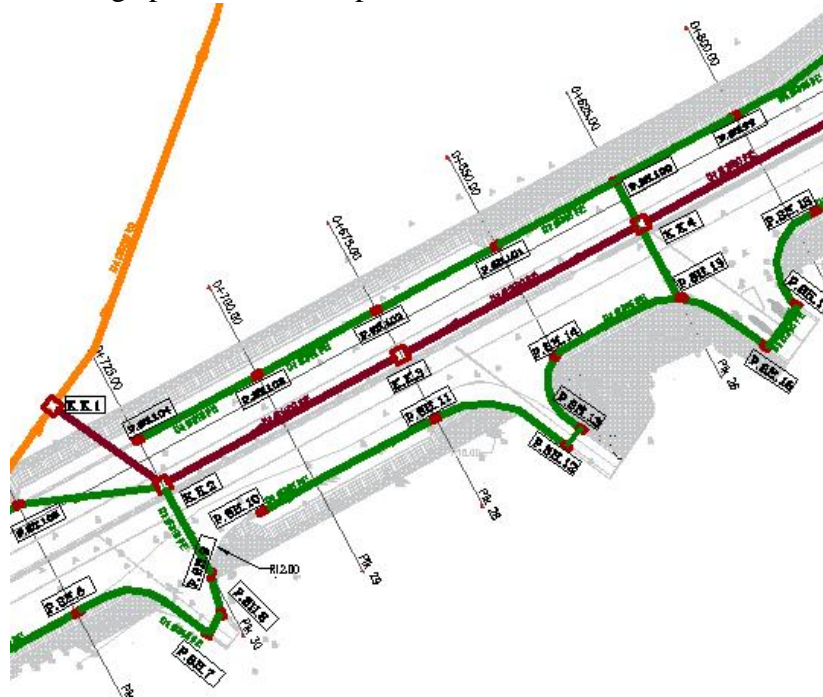


Nga piketa 1 deri ne piketen 11 eshte parashikuar detaji qe lidh dy pusetat e ujrave te shiut me kolektorin kryesor ne mes per rrugen “Kadri Rroshi”, sic paraqitet ne figurat me poshte.



Kanalizimet e ujërave të zeza

Në rrugën “Migjeni” nuk ekziston rrjeti i kanalizimeve të ujërave të zeza, por në kryqëzimet me rrugët “Marie Kraja”, “Kadri Roshi”, “3 Dëshmorët” sipas Njesisë Administrative Kashar, kalojnë kolektorë Ø 1500mm, Ø 1200mm dhe Ø 1000 mm të cilët mundet të përdoren si pika shkarkimi. Do të ndërtohet kolektor i ujërave të zeza pothujse në të gjithë gjatësinë të rrugës “Migjeni”, perkatesisht nga piketa 9 deri ne piketen 31.

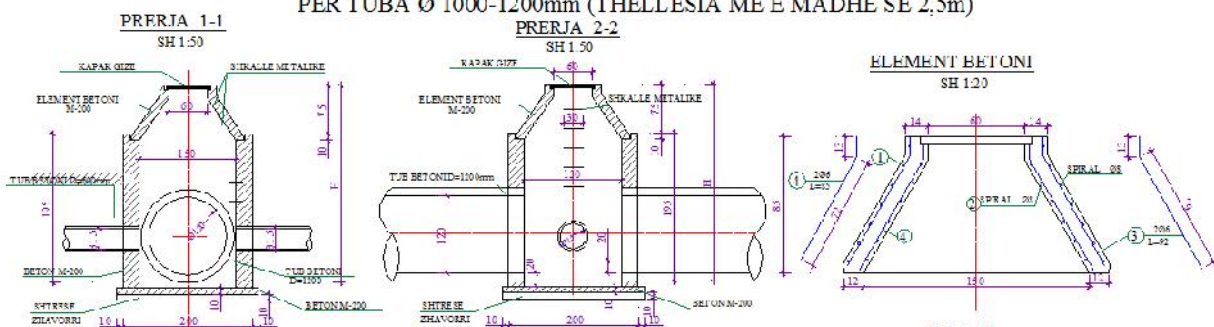


Kolektori do të ndërtohet 2 m larg me aksin e rrugës. Pusetat nga të dyja anët e rrugës do të shërbejnë si pika shkarkimi për objektet ekzistuese dhe për ato që do të ndërtohen në prespektivë. Ndërtimi i pusetave anësore do të evitonte cdo ndërhyrje në rrugën e re të cilat do të dalin si të domosdoshme nga ndërtimet e reja apo dhe atyre ekzistuese. Pusetat do të vendosen në një distancë prej 50 m larg njera tjetres.

Rruga “Kadri Roshi” ka të ndërtohet në aksin e rrugës kolektor të ujërave të zeza Ø 1000 dhe 1200 mm. Në këto segment është projektuar një pusete e re e ujërave të ndotura, perkatesisht në piketen 5. Tubacioni është projektuar të jetë Dn Ø 1500 mm dhe do të derdhet në kolektorin e ujërave të zeza Dn Ø 2000 mm që ndodhet në rrugën “3 Dëshmorët”

PUSETE TIP D-150cm

PER TUBA Ø 1000-1200mm (THELLESIA ME E MADHE SE 2,5m)



Qyteti i Tiranës kohët e fundit ka pësuar ndryshime të dukshme në drejtim të shtrirjes së ndërtimeve duke ndjekur dy drejtime kryesore të cilat, në funksion të zhvillimit të tyre kanë sjellë probleme në rrjetin e kanalizimeve. Si drejtim i parë është rritja e intensitetit të ndërtimeve në zonat ekzistuese të ndërtimit dhe drejtimi i dytë është zhvillimi i ndërtimeve në zona pothuaj të pa zhvilluara më parë. Të dy rastet sjellin si rezultat rritjen e sasive të ujrave të zeza dhe ujrave të shiut respektivisht për shkak të rritjes së konsumit të ujit në zonë dhe rritjes së rrjedhës së ujrave të shiut.

Per keto arsye eshte marr ne konsiderate :

- Perespektiva 20 vjeçare e rritjes së popullsisë.
- Ruajtja e rrjetit ekzistues që ka kapacitetin e mjaftueshëm përcjellës dhe është në gjendje të mirë punë. Informacion më i detajuar eshte marr pranë Sh.a. Ujësjiellës-Kanalizime Tiranë, azhornimi perkates i zones se projektit.

Sasite e ujit që derdhen në sistemin e kanalizimeve.

Për sasitë e ujrave të zeza që derdhen në sistemin e kanalizimeve janë përdorur të dhënat e rekomanduara në studimin për kanalizimet e qytetit Tiranë nga firma Japoneze si mëposhtë:

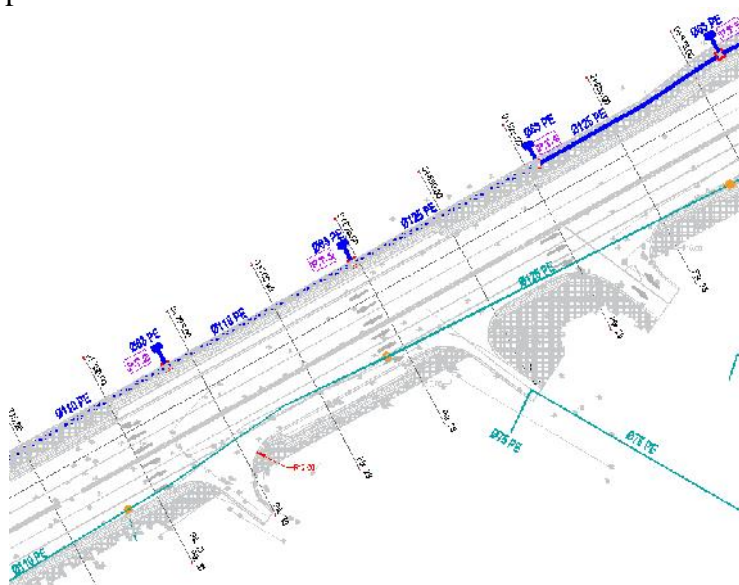
Qmes ditë = 194 l/ditë/banorë

Qmaxorë = 437 l/ditë/banorë

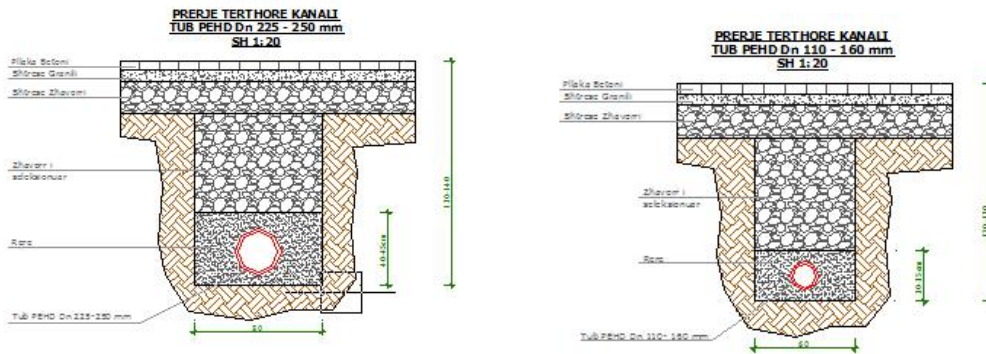
Materiali kryesor ndërtimor, për kanalizimin do të përdoren tuba prej polietileni të brinjëzuar të llogaritura për të përballuar ngarkesat, pusetat dhe nënobjektet e tjera do të jenë me material betoni të armuar duke eliminuar përdorimin e materialit të tullës në sistemin e kanalizimeve që ka rezultuar me probleme. Pusetat për ujërat e shiut do të jenë me zgara gize.

Rrjeti ujësjiellës

Zona e projektit ka rrjet ujësjiellës në gjëndje optimale. Materialet që do përdoren për tubacionet e ujësjiellës do jenë tuba polietileni HDPE-100 për 10 atm që plotësojnë normativat në fuqi, kanë përbërjen kimike dhe aftësinë mbajtëse ndaj presioneve të llogaritura. Eshte projektuar qe nga piketa 16 deri te piketa 33 shtrirja e tubacionit te jete nga ana e djathte e rruges (ane e pabanuar) me prespektive per te ardhmen.



Saraçineskat dhe pajisjet e tjera hidraulike që do të përdoren duhet të jenë $P_n=16$ atm. Për nyjet do të parashikohen puseta me kapak b/a, përmasat e të cilave duhet të realizohen sipas kushteve teknike dhe të sigurojnë kushte normale manovrimi dhe riparimi. Pusetat duhet të jenë të pajisura me shkallë metalike në rastet kur janë të thella.



Detaje te pusetes

Shpronësimet:

Nga kalimi ne gjurmen eksistuese rezulton, qe nga trupi i rruges te zihen siperfaqe ndertimi dhe toka. Gjurma e rruges kalon mbi objekte banimi, te cilat jane kryesisht te palegalizuara. Keto objekte banimi jane shtepi 2-3 kateshe, magazine dhe dyqane. Gjurma e rruges eshte projektuar duke u munduar te prekim sa me pak objektet. Objekte te cilat preken vetem nga trotuari, ky i fundit do te pritet.



Foto 1

Ne foton 1 eshte vendosur gjurma e rruges, si dhe jane evidentuar objektet qe do te prishen. Numri i objekteve, qe do te preken nga prishjet jane 20, ku vetem 10 objekte do te prishen plotesisht, kurse pjesa tjeter do te priset vetem nje pjese e konsiderueshme.

Siperfaqja totale e prishjeve eshte 2251.69 m²



Foto 2 (Zona ekzistuese)

Ne foton 2 eshte vendosur pamje e zones ekzistuese, ku do te ndertohej rruga “Migjeni” dhe “Kadri Roshi”, kurse ne foton 3 eshte vendosur gjurma e rruges se bashku me objektet qe do prishen.

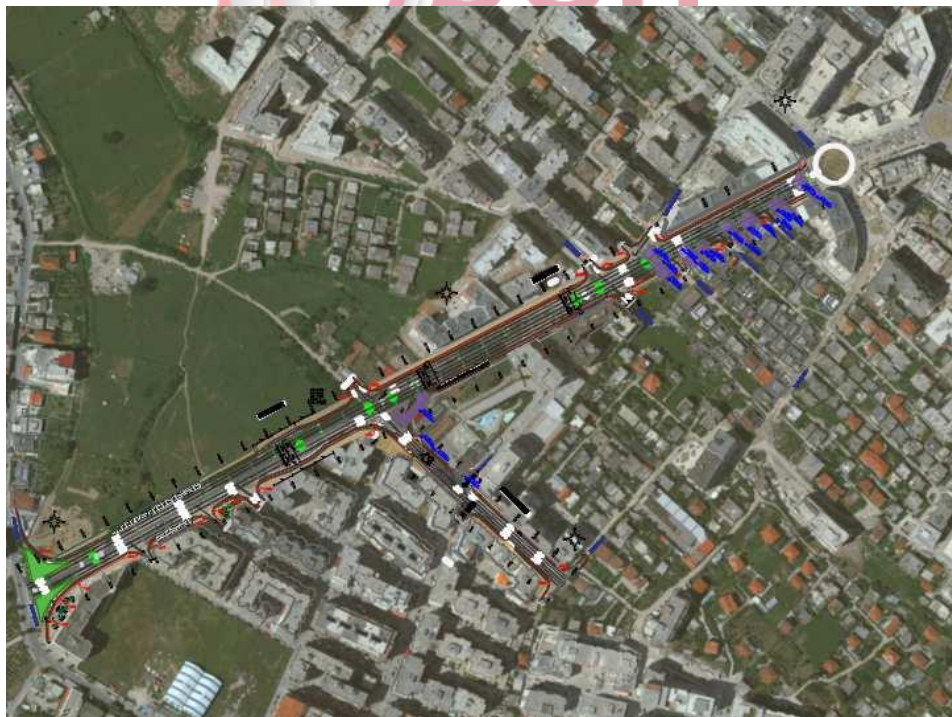


Foto 3(Zona pas ndertimit te rruges)

Referuar sugjerimeve dhe vendimevete marra ne mbledhjen e keshillit teknik te mbajtur ne Bashkine Tirane paraqesim Preventivin e Punimeve te ndare ne dy pjese:

- 1- Preventivi I punimeve,“ Ndertimi I Rrugeve“Migjeni”dhe “Kadri Roshi” ne njesine administrative Kashar, Faza I”**
- 2- Preventivi I punimeve,“ Ndertimi I Rrugeve“Migjeni” dhe “Kadri Roshi” ne njesine administrative Kashar, FazaII”**

Sqarojme se,ne preventivin“Ndertimi I Rrugeve “Migjeni” dhe “Kadri Roshi”ne njesine administrative Kashar, Faza I”perfshihen keto punime:

- a) Punime Prishje**
- b) Punime per trupin e rruges ,per rrugen “Migjeni”**
- c) Punime per troturarin dhe korsine e bicikletave per rrugen “Migjeni”**
- d) Punime ne degezime per rrugen“Migjeni”**
- e) Spostimi I rrjetit elektrik te shperndarjes TM/TU per rrugen“Migjeni”**
- f) Punime per ndertimin e ndricimit rrugor per rrugen“Migjeni”**
- g) Ndriculesat per rrugen“Migjeni”**
- h) Fibrat optike dhe sherbimet inxhinierike nentokesore per rrugen“Migjeni”**
- i) Punime ne kanalizime te ujrave te shiut+te zeza per rrugen“Migjeni”**
- j) Punime ne rrjetine ujesjellesit per rrugen“Migjeni”**
- k) Punime gjelberimi per rrugen“Migjeni”**
- l) Sinjalistika dhe siguria per rrugen“Migjeni”**
- m) Pajisje per rrugen“Migjeni”**

Ne preventivin “ Ndertimi I Rrugeve“Migjeni“ dhe “Kadri Roshi” ne njesine administrative Kashar, FazaII” perfshihenpunimet:

- a) Punime per trupin e rruges,per rrugen“Kadri Roshi”**

- b) Punime per trotuarin dhe korsine e bicikletave per rrugen“Kadri Roshi”*
- c) Punime ne degezime per rrugen“Kadri Roshi”*
- d) Punime per ndertimine ndricimit rrugor per rrugen“Kadri Roshi”*
- e) Ndriculesat per rrugen“Kadri Roshi”*
- f) Fibrat optike dhe sherbimet inxhinierike nentokesore per rrugen“Kadri Roshi”*
- g) Punime ne kanalizimet e ujrave te shiut+te zeza per rrugen“Kadri Roshi”*
- h) Punime Gjelberimi rruga“Migjeni”dhe“Kadri Roshi”*
- i) Sinjalistika dhe siguria rruga“Migjeni”dhe“Kadri Roshi”*



Raporti Topografik

Puna gjeodezike dhe topografike për objektin: “Ndertimi i rruges "Migjeni" dhe "Kadri Roshi" ne njesine administrative Kashar, Faza I” u bazua ne kërkesat teknike të përgjithshme, kërkesave specifike të parashtruara nga termat e references si dhe mbi bazën e përvojës së përfutur në punimet e mëparshme të kësaj natyre. Rilevimi i detajuar topografik percaktoi alternativën me te mire percaktimin e aksit te rruges . Njohja fillestare me detyren topografike motivoi grupin e punes ne pergatitjen e materialeve gjeodezike e cila fillon me sigurimin e hartave dhe të koordinatave të pikave mbështetëse gjeodezike për zonën ku shtrihet objekti. Per te siguruar lidhjen gjeodezike u shfrytezuan te dhenat gjeodezike te rrjetit shteteror te triangulacionit dhe nivelimit. Sistemi qe perdor Republika e Shqiperise eshte projektioni Gauss Kryger-it me ellipsoid Krasovsky-n. Me kete sistem mund te percaktohet lehtesisht kordinatat gjeodezike per cdo pike mbi siperfaqen tokesore nepermjet perdorimit te GPS. Koordinatat e pikave mbështetëse shërbejnë për përcaktimin e saktë të metodikës dhe organizimit të punës si dhe për mënyrën e ndërtimit të rrjetit gjeodezik mbeshtetes. U rievua konturi i rruges, pusetat, objektet egzistuese, muret rrethuese, trotuaret, konturet e pallateve etj. Ne Njesine administrative te Kasharit ku do te ndertohen keto rruge , rruga kalon ne nje zone me relief fushor me diference te vogel kuotash. Grupi topografik mori udhezimet per realizimin e nje studimi te plote per rehabilitimin e rruges ekzistuese. Grupi ne terren u perbe nga nje Inxhiner ekspert Topograf , nje teknik i mesem topograf me eksperience ne proçesin e rilevimit dhe 1 punetor.



Puna ne terren filloi nepermjet rikonjucionit ne objekt. Te dhenat e e nevojshme per studimin e objektit u regjistruan si horizontalisht dhe vertikalisht, kontrollet u bazuan në Sistemin e Rrjetit Kombëtar Shqiptar dhe te dhenave te vene ne dispozicion nga Instituti topografikë në Tiranë. Realizimi i punimeve gjeodezike dhe topografike në objekt u krye mbi bazën e kërkesave teknike të përgjithshme dhe specifike të parashikuara në standartet referues. Para fillimit të rilevimit u krye njohja e detajuar e terrenit, e cila shërben për përcaktimin e saktë të metodikës së punës, mënyrën e ndërtimit të rrjetit gjeodezik, poligonometrisë së rilevimit, nivelimit teknik si dhe organizimit të punës. Metoda per ndertimin e ketij rrjeti gjeodezik u bazua mbi teknologjine e fundit te shkences dhe te elektronikes ne fushen e gjeodezise.

Per kete proçes u perdore SOKKIA GRX2 GPS me nje preçision teper te larte ne matje. Matje horizontale
 $H : 0.003 \text{ m} + 0.5 \text{ ppm}$

Matje vertikale $V : 0.003\text{m} + 0.5 \text{ ppm}$

Nje preçision i tille na garantoje arritjen e nje sakesie brenda normave te kerkuara.

Per rilevimin dhe azhornimin e zones grup i punes do te jete i pajisur me instrument te nje preçisioni te larte Total Station (SOKKIA GRX2 GPS)

Ne distance $\pm 3\text{mm} + 0.5\text{ppm}$

Ne kend $0.01 \text{ mgon} = 0.1 \text{ cc}(1'')$

Perdorimi i instrumentave ne fjale ben te mundur kalimin e informacionit te marre ne terren direkt ne kompjuter dhe krijimin pa veshtiresi dhe teper te sakte te hartave treguese.