



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
BASHKIA TIRANË**

RAPORTI TEKNIK

STUDIM – PROJEKTIM

**Ndertimi I rrugeve "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin
Palja", Njësia administrative Nr. 6**

PROJEKT ZBATIMI

S & L STUDIO & ERALD-G. SH.P.K.

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

“TIRANE 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 km². Popullsia rreth 900.000 banorë. Në të përfshihen 150 fshatra. Dendësia mesatare 655.3 banorë për km². 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.

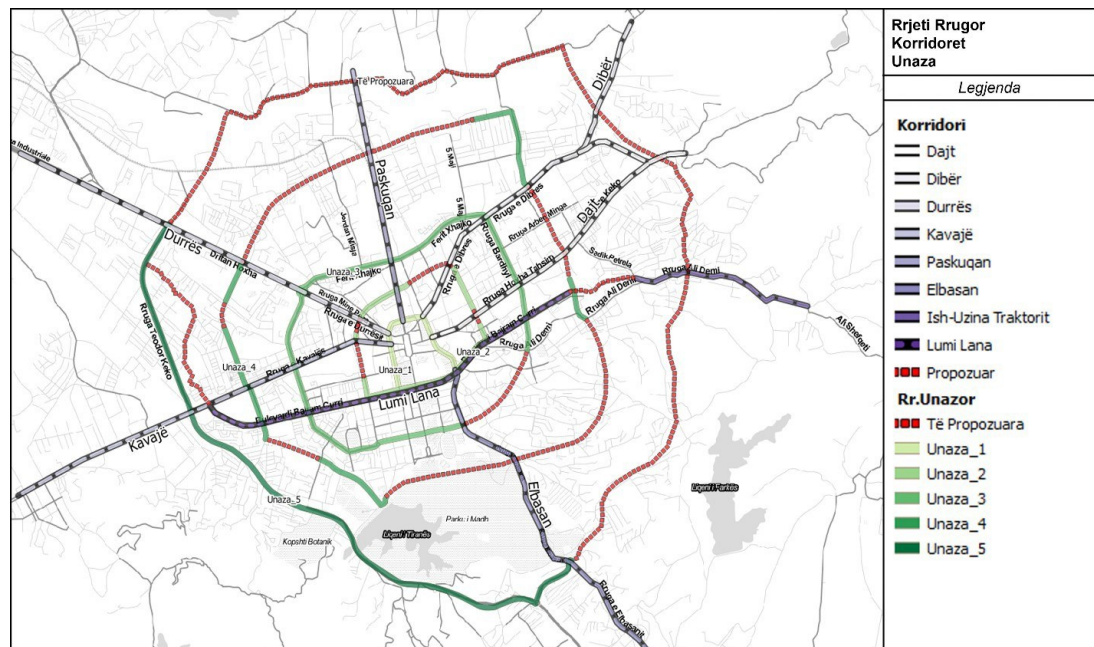


Figure 0.1 -Rrjeti i trafikut në Tiranë.



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

Aktualisht 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: “Ndertimi I rrugëve "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin Palja", Njësia administrative Nr. 6” ndodhet e pozicionuar në jug-perendim të qytetit të Tiranës. Gjatësia totale e rrugëve të këtij blloku që do rikualifikohen është 3838.9 ml dhe përbëhet kryesisht nga Rr. Bedri Karapici, Rr. Bernardi Palja, Rr. Hamdi Pepo. 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 rrugëve dhe hapësira publike të objektit :”Ndertimi I rrugëve "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin Palja", Njësia administrative Nr. 6 ”me të gjithë elementët e infrastrukturës rrugore dhe urbane, me qëllim përmirësimin e cilësisë së jetës së komunitetit të kësaj zone dhe krijimin e akseseve 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 ujërave të 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 Ndertim 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 gjykojë më thellë e të ketë opsion zgjedhjeje.

2 – GJENDJA EKZISTUESE

Projekt Ideja për OBJEKTI: Ndertimi I rrugëve "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin Palja", është realizuar në bazë të Detyrës së Projektimit të dhënë nga Bashkia Tiranë dhe miratimin në Këshillin teknik të Bashkisë Tirane.

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 rikonstruksioni 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 infrastrukturës 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 materjalet fotografike më poshtë pasqyrojnë gjendjen e këtyre segmenteve.

Rrugët "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin Palja" janë te amortizuara.



Foto Nr.1 Rruga Bernardin Palaj



Foto Nr.2 Bedri Karapici



Foto Nr.3 Bedri Karapici



Foto Nr.4 Bedri Karapici 3



Foto Nr.5 Rruga Bernardin Palja



Foto Nr.6 Bernardin Palja



Foto Nr.7 Bernardin Palaj



Rruge te ketij blloku jane:Bedri Karapici, Bernardi Palja, Hamdi Pepa dhe 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. Trotualet 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.

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 te 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 perjashtim 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 dhë 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 te 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 rrugeve të brendshme të bllokut, ata paraqesin parametra gjeometrike (gjeresi rruge) deri diku të njëjta, është bërë grupimi i tyre. Referuar seksionit Tip të grupimevepërkatese, ata janë trajtuar me parametra gjeometrike si mëposhtë:

Segmenti Nr.1 – BEDRI KARAPICI me gjatesi 560 ml. Fillon në pikën më koordinata (482056.89; 4576168.1) dhe mbaron në pikën me koordinata (482418.8; 4575742.67)

Në rrugën Bedri Karapici është parashikuar ndërtimi i pjesës kaluese 5 ,
kunete=0.5, bordurë 0.2 dhe trotuarit në të dyja anët e rrugës me gjerësi 2x 1.5
m= 3 m (variabel) është parashikuar të lihet për qarkullimin e këmbësorëve. Këtu sipas tabelave të qarkullimit është një rrugë me dy sense kalimi dhe një karrexhatë

përdoret për parkim.

Paketa e shtresave për këtë segment rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -
4cmBinder 6cm
Stabilizant 15cm
Cakell 1x30cm

– BEDRI KARAPICI 1 me gjatesi 52 ml. Fillon në pikën më koordinata (482146.07; 4576070.277) dhe mbaron në pikën me koordinata (482184.307; 4576101.91)

Në rrugën Bedri Karapici 1 është parashikuar ndërtimi i pjesës kaluese 4 m, kunete=0.5, bordurë 0.2 . Edhe këtu sipas tabelave të qarkullimit është një rrugë me një sens kalimi , nuk parashikohen parkime anes rruges.

Paketa e shtresave për këtë segment rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -
4cmBinder 6cm
Stabilizant 15cm
Cakell 1x30cm

– BEDRI KARAPICI 2 me gjatesi 185.7 ml. Fillon në pikën më koordinata (482327.374; 4575869.96) dhe mbaron në pikën me koordinata (482177.94; 4575902.83)

Në rrugën Bedri Karapici është parashikuar ndërtimi i pjesës kaluese 4 m, kunete=0.5, bordurë 0.2. Edhe këtu sipas tabelave të qarkullimit është një rrugë me një sens kalimi .Nuk eshtw parashikuar Trotuar per shkak te hapesires se ngushte.

Paketa e shtresave për këtë segment rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -
4cmBinder 6cm
Stabilizant 15cm
Cakell 1x30cm

BEDRI KARAPICI 3-200 ml është parashikuar ndërtimi i pjesës kaluese 4 m, kunete=0.5, bordurë 0.2. Edhe këtu sipas tabelave të qarkullimit është një rrugë me një sens kalimi .

Paketa e shtresave për këtë segment rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -
4cmBinder 6cm
Stabilizant 15cm
Cakell 1x30cm

Segmenti Nr.2 – HAMDI PEPO me gjatesi 185.7 ml. Fillon në pikën më koordinata (482433.6; 4575739.8) dhe mbaron në pikën me koordinata (482193.1; 4575521.2)

Në rrugën Hamdi Papo është parashikuar ndërtimi i pjesës kaluese. Edhe këtu sipas tabelave të qarkullimit është një rrugë me një sens kalimi dhe nuk janë parashikuar trotuare.

Paketa e shtresave për këtë segment rrugor do të jetë:

Asfaltobeton -
4cm Binder 6cm
Stabilizant 15cm
Cakell 1x30cm

Segmenti Nr.3 – 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

– BERNARDI PALJA 1 me gjatesi 41.7 ml. Fillon në pikën më koordinata (482204.97; 4575717.1) dhe mbaron në pikën me koordinata (482232.513; 4575688.568)

Gjerësia e rrugës Bernardi Palja 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

– BERNARDI PALJA 2 me gjatesi 43.8 ml. Fillon në pikën më koordinata (482176.547; 4575692.32) dhe mbaron në pikën me koordinata (482206.17; 4575664.75)

Gjerësia e rrugës Bernardi Palja 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

– BERNARDI PALJA 3 me gjatesi 24.7 ml. Fillon në pikën më koordinata (482122.78; 4575646.517) dhe mbaron në pikën me koordinata (482141; 4575627.87)

Gjerësia e rrugës Bernardi Palja 3 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

Ne pjese te vecanta te ketyre segmenteve, aty ku shikohet e mundshme, do behet zgjerime te cilat parashikohen te shfrytezohen per parkime per rezidentet.

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 S & L STUDIO

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 anë të 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 25-30m 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. Kolektorët kryesor do realizohet me tuba 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 çdo anë të tubacionit. Tubat do të vendosen mbi një shtresë rëre 10cm dhe do mbulohen po me rëre 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 diameter 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 dimesione nga 250mm deri në 500mm. Këto tubacione do të shtrihen në të gjitha rruget 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 mbeshtetur në detyrën e projektimit. Në llogaritjet hidraulike është marrë norma e përdorur dhe në studimin japonez për Tiranën me S & L STUDIO

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) çdo 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 përsa i përket prishjes së objekteve janë përgatitur 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 15cm në anë. Vijëzimi do të bëhet në dy anët 50cm brenda bordurës kufizuese të rrugës.
2. Rrugët me dy sense lëvizjeje do të vijëzohen me dy vija të vazhduara me gjërësi 15cm në anë dhe një tjetër në mes me vija të ndërprera. Vijëzimi do të bëhet në dy anët 50cm 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 direkte 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, maksimumi janë spostuar ndonjë gardh rrethues ose mur, por pa nderhyre në pronat private.

2.9 – KONKLUZIONE

“Ndertimi I rrugëve "Bedri Karapici", "Hamdi Pepo" dhe "Bernardin Palja" do të përmirësojë 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