



REPUBLIKA E SHQIPERISE

BASHKIA TIRANE

DREJTORIA E PERGJITHSHEME E PUNEVE PUBLIKE

RAPORT TEKNIK

PROJEKT ZBATIM

“RIKUALIFIKIMI I BLOKUT TE TREGU ÇAM”

Tiranë, 2024

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.

Tirana është kryeqendra e qarkut dhe rrethit me të njëtin 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 shtrihet në koordinatat 41.33° veri dhe 19.82° lindje.

Relievi

Qarku i Tiranës shtrihet në pjesën qendrore të Shqipërisë në një lartësi që varion nga disa metra mbi nivelin e detit deri në 1828 m, që përfaqësohet nga maja më e lartë e Malit me Gropa. Qarku ka një territor prej 1652 km² dhe renditet i dhjeti, përse i takon madhësisë së sipërfaqes në listën e 12 qarqeve të Shqipërisë.

Qarku i Tiranës, në pjesën e tij perëndimore, ka një vijë bregdetare me detin Adriatik, me gjatësi 33 km, ndërsa në veri kufizohet me Qarkun e Durrësit, në verilindje me Dibren, në juglindje me Elbasanin dhe në jug me qarkun e Fierit.

Relievi i Qarkut të Tiranës është një kombinim i larmishëm i zonës malore me zonat e uletave fushore dhe zonat bregdetare. Duke ju referuar shtrirjes gjeografike, zona malore e Tiranës është e vendosur kryesisht në verilindje, në kufi me Qarkun e Dibres dhe në pjesën juglindore, që kufizohet me Qarkun Elbasan. Në këtë pjesë gjendet 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 Bizës e cila është pjesë e Malit me Gropë. Në këtë zonë gjenden formacione /gropë 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 fushore e qarkut të Tiranës shtrihet në pjesën jugore dhe jug-perëndimore 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 - Përse 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 tonë, rendesi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperaturë nën -10°C, që quhen ditë të akullta. Në zonën në të cilën shtrihet objekti në studim, temperaturat nën -10°C janë teper të rralla. Ditë 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. Përse i përket temperaturave të ajrit duhet të themë se zona në studim karakterizohet nga një klimë e butë mesdhetare.

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

Era - Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim është si në të gjithë vendin tonë, është në vartësi të periudhës së vitit. Vlerat më të mëdha të tyre vërohen në stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar. Në këtë stinë shpejtësitë mesatare luhaten rreth 1.6 m/s

Stuhite - Stuhite që për vendin tonë janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinën e vitit,

shpesh shoqerohen me breshër. Me shume dite me breshër ka ne muajt e dimrit dhe gjysmen e vjeshtes dhe ne gjysmen e pare te pranveres. Numri me i madh i diteve me breshër vrojtohet ne

rrethin e Tiranës dhe Kamez. Tirana gjate viti ka 8 dite me bresheri. Si rregull, zgjatja e breshrit eshte 3 deri 5 minuta. Gjate muajit Janar pothuajse vrojtohet mesatarisht nje dite me bresheri, Ne periudhen e ngrohte te vitit numri i diteve me breshër eshte i paket. 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.

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 automjeteve 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 autobuzë për në qytetet më të rëndësishme të vendit

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.

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 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 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.





Gjendja ekzistuese dhe informacione te përgjithshme

Objekti “Rikualifikimi i bllokut te tregu Çam” ndodhet pranë rruges se Kavajes dhe rruges Myslym Shyri. Gjatesia e segmenteve rrugore brenda bllokut eshte rreth 1000 ml. Tregu Çam gjendet pothuajse në qendër të Tiranës, afër Postës Qendrore. Ai përfshin zonën e rrugëve “ Shyqyri Bërxolli “ , “Reshit Çollaku” dhe ”Camera”.

Infrastruktura rrugore në këtë Njësi Administrative rezulton që ka shtresa asfaltike në pjesën më të madhe të saj, ekziston ndricimi publik, kuz dhe kub, por janë kryesisht rrjete inxhinierike te amortizuar dhe shtresat asfaltike te demtuara.



PLANVENDOSJE E ZONES

Rijetesimi i njesive te sherbimit:

Vlerësimi fizik i objekteve qe sherbejne si dyqane biznesi: Gjatë viteve të fundit objektet-njesi sherbimi janë pjesërisht të amortizuara dhe kanë probleme në unifikimin e fasadave të këtyre njesive.

Konsiderohet e nevojshme ndërhyrja në fasadat e dyqaneve dhe infrastrukturën rrugore me qëllim rijetëzimin dhe vitalizimin zonës.



Nderhyrjet përgjatë segmenteve rrugore të Bllokut të Tregut Çam do të jenë si më poshtë:





ZGJIDHJA TEKNIKE E OBJEKTIT:

“RIKUALIFIKIMI I BLOKUT TE TREGU ÇAM”

Pershkrimi i kategorise se rrugeve .

Duke iu referuar Standardeve 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

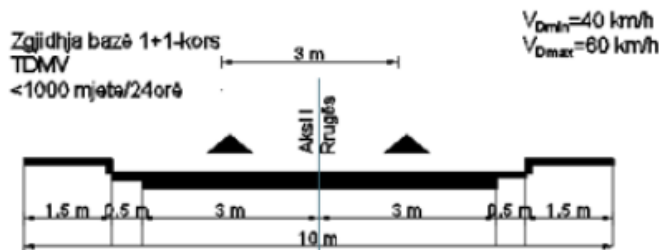
me parametrat kryesore te gjeresise, simbolit dhe emertimeve te tjera te rrugeve ne Republiken e Shqiperise.

Rruget ” Shyqyri Berxolli ”, ”Cameria” ”Reshit Collaku” dhe akset e tjera jane rruge te kategorise E e modifikuar dhe fluksi i levizjes se mjeteve eshte <1000 mjete/24 ore. Shpejtesia minimale e levizjes se mjeteve ne rruge urbane lagje eshte 40km/h,kurse shpejtesia maksimale eshte 60km/h per kategorine E. Per kategorine F shpejtesia minimale eshte 25km/h dhe 60km/h shpejtesia max.

Ne keto rruge do propozojme rehabilitimin e infrastruktures dhe sistemimin e te gjithe rrjeteve inxhinjrike. Do te propozojme keto profile tip te rruges .

RRUGË E KATEGORISË E

RRUGË URBANE LAGJE



Përbërja e karrexhatës

| Llojet sipas kodit | | Shtirirja 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 DYTESORE | C | NDËRURBANE | C1 | 90 | 1 | 60 | 100 |
| | | | C2 | 90 | 1 1 | 60 | 100 |
| | | | C3 | 60 | | 40 | 70 |
| URBANE KRYESORE | D | URBANE | Rrugë parësore Rrugë shërbimi | 70 | 2 ose me shume | 50 | 80 |
| | | | | 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 |
| | | URBANE | F2 | 90 | 1 | 40 | 100 |
| | | | | | 50 | 1 ose me shume | 25 |

| 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 DYTESORE | C | NDËRURBANE | C1 | 3.75 | - | - | 1.5 | - |
| | | | C2 | 3.50 | -- | -- | 1.25 | - |
| | | | C3 | 3.5 | -- | -- | 1.00 | - |
| URBANE KRYESORE | D | URBAN | Rrugë parësore | 3.25* | 1.8 | 0.5 | 1 | - |
| | | E | 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 një korsi dhe me një 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 | | Gjerësia minimale e trotuarve (m) | Percaktimi i ndalesave | Percaktimi i transporteve publike | Rregullimi i trafikut të kembësoreve | Hyrjet | |
|--------------------|-----------------------|-----------|-----------------------------------|------------------------|--|--|-------------------------|--------------|
| 1 | 2 | 3 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | |
| AUTOSTRADË | 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 DYTËSORE | 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 | | SHTIRIRJA 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 |
| Rrugat 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.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.

Shpejtësia e projektimit për rruget e kategorise E:

- $V_{min}=40$ (km/ore)
- $V_{max}= 60$ (km/ore)

Rrezet minimale: 51 m ($V_{proj}=40$ km/ore)

Objekti i studimit duhet parë në prespektive edhe në lidhje me projekte në ngjashme në këto zone të kryeqytetit.

Per sa me sipër keshillojme që si shpejtësi të lejuar të levizjes të kemi 30km/ore.

Studim Projektim objekti : “RIKUALIFIKIMI I BLOKUT TE TREGU ÇAM” u krye:

- Në përputhje me Detyren e Projektimit të hartuara nga Bashkia Tirane.
- Në përputhje me Standartin Shqiptar të projektimit të rrugëve dhe të standarteve të tjera të miratuara nga institucionet shqiptare.
- Në përputhje me vendimet e mara në mbledhjet e Keshillit Teknik të fazës së Projekt Idese Paraprake dhe fazës së Projekt Idese Perfundimtare të miratuar.

Per sa me sipër do të trajtohen aksent siç janë paraqitur në planimetrinë e përgjithshme.

Blloku rrethohet nga rruget si më poshtë:

1.Rruga “Shyqyri Berxolli”

2.Rruga “Reshit Collaku”

3. Rruga “Cameria”

Tipi 1 , Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.1

Segmenti rrugor është i kategorise “E”.

Kurora e rruges

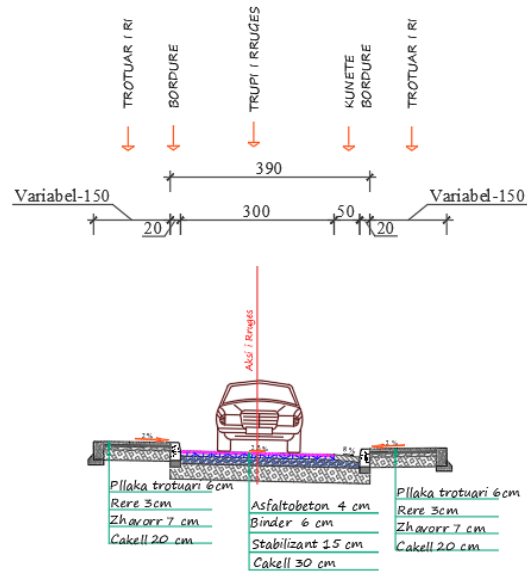
- 1 x 3.0 m (kursi kalimi) + 1 x 0.50m (kuretë) + 2 x 0.20 (bordure) + 2x variabel-1.50m (trotuar I ri)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores së rruges 3.0 m.
- Gjeresia e kurores së rruges 3.90 m.

Paketa Asfatike e propozuar për këto segment tip

Shtresat e rruges së projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Çakell makinerie 30cm

PROFIL TIP
Rruga “Shyqyri Berxolli”
Aksi Nr.1



Tipi 2 , Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.1

Segmenti rrugor është i kategorisë “E”.

Kurora e rruges

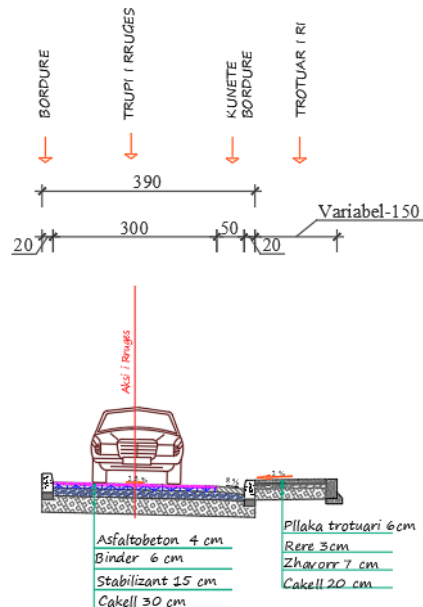
- 1 x 3.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x variabel-1.50 m (trotuar I ri)
- Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 3.0 m.
- Gjerësia e kurores se rruges 3.90 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

PROFIL TIP
Rruga “Shyqyri Berxolli”
Aksi Nr.1



Tipi 3, Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.1, Aksi Nr.5 , Aksi Nr.7
 Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

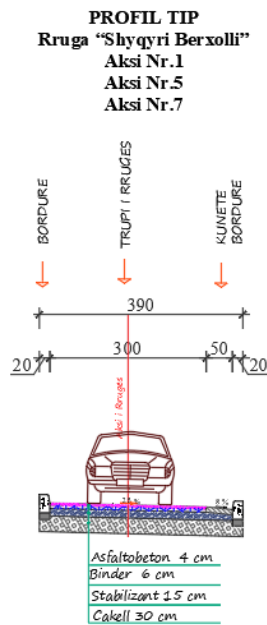
Kurora e rruges

- 1 x 3.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 3.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 3.9 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 4 , Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.2

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

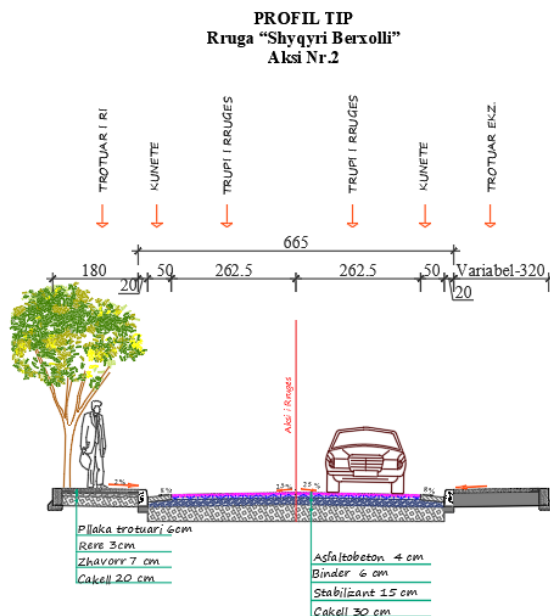
Kurora e rruges

- 2 x 2.625 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 1.80m (trotuar I ri) + Trotuar egzistues
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.25 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.65 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



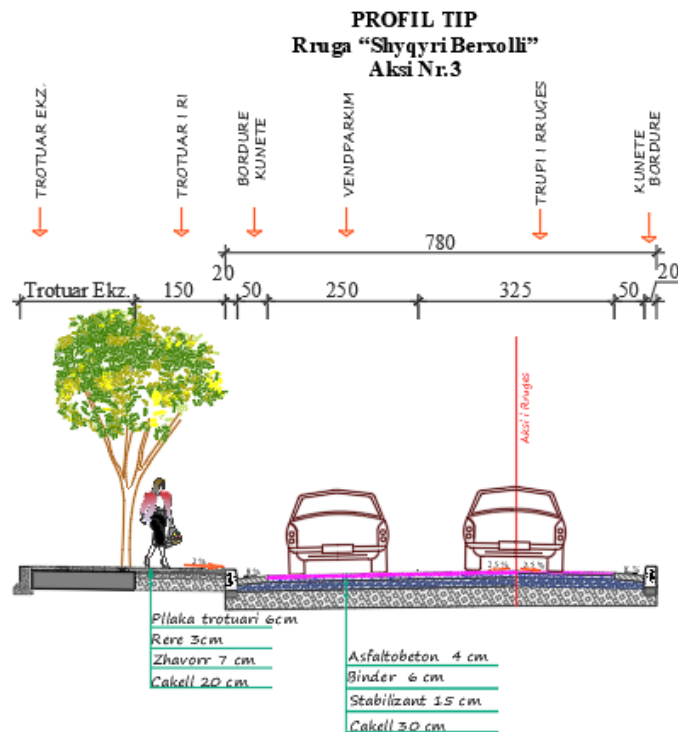
Tipi 5 , Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.2
Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

Kurora e rruges

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 1.80 (tortuar I ri)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.4 m.
- **Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip**

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 6 , Rruga “Shyqyri Berxolli” Aksi Nr.3

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

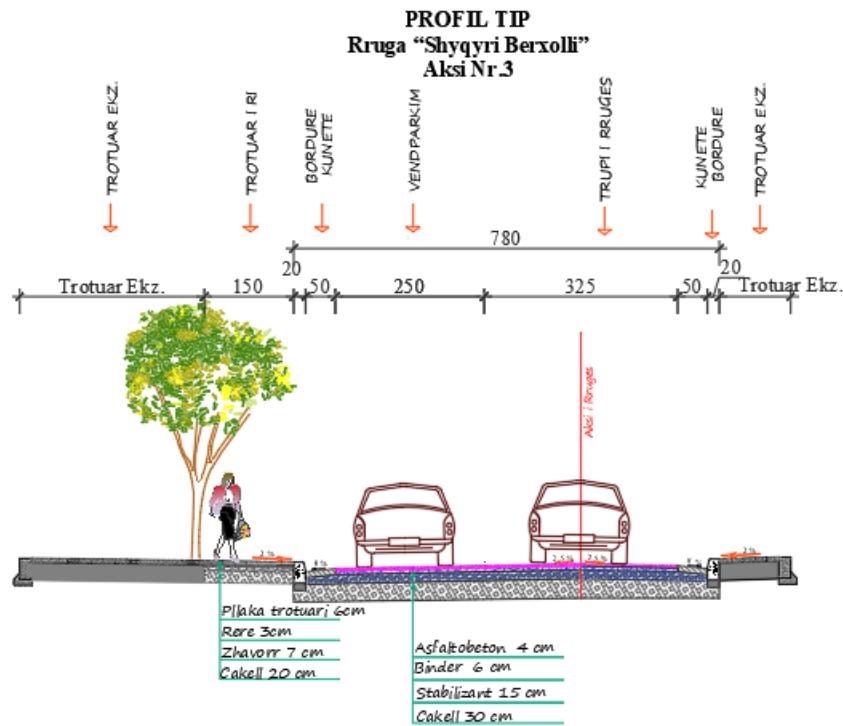
Kurora e rruges

- 1 x 3.25 m (korsi kalimi) +1 x 2.50 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 m(bordure) + 1 x 1.50m (tortuar I ri) + Trotuar egz.
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.75 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 7.8m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 7, Rruga "Shyqyri Berxolli" Aksi Nr.3

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

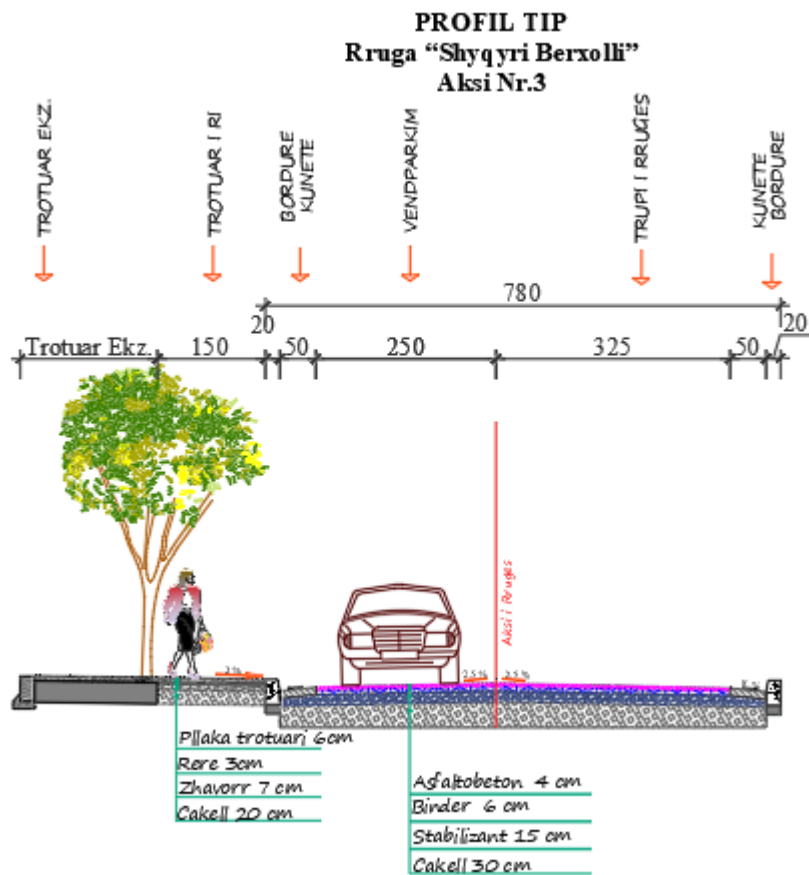
Kurora e rruges

- 1 x 3.25 m (korsi kalimi) + 1 x 2.50 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 m(bordure) + 1 x 1.50m (tortuar I ri) + Trotuar egz.
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.75 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 7.8 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobeton 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 8 , Aksi Nr.4

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

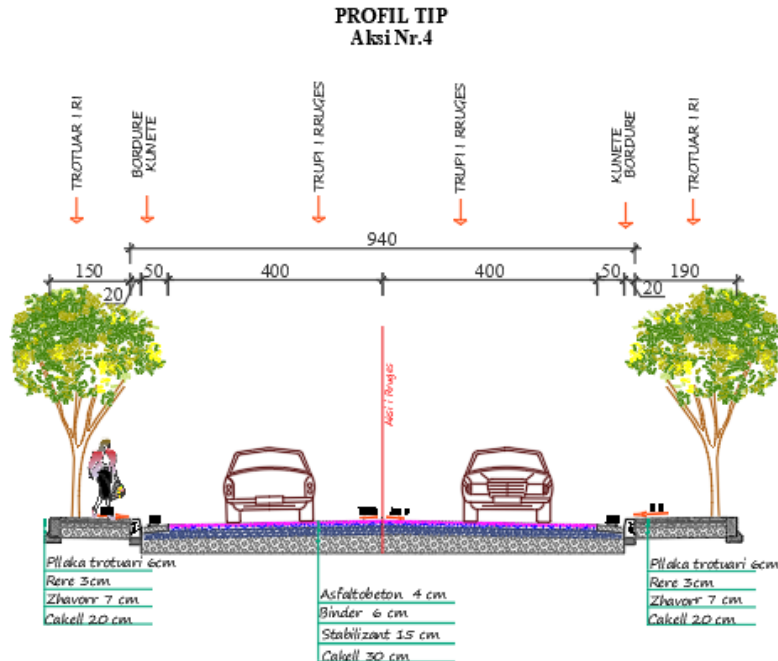
Kurora e rruges

- 2 x 4.0 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 1.90m (tortuar I ri) + 1 x 1.50m (tortuar I ri)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 8.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 9.4 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 9 , Aks Nr.5

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

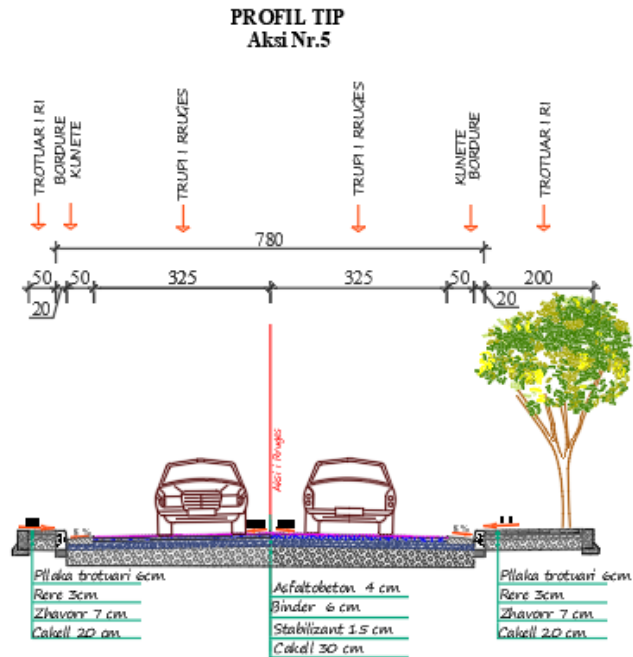
Kurora e rruges

- 2 x 3.25 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 2.0m (tortuar I ri) + 1 x 0.50m (tortuar I ri)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 6.5 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 7.8 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltbetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 10 , Aks Nr.5

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

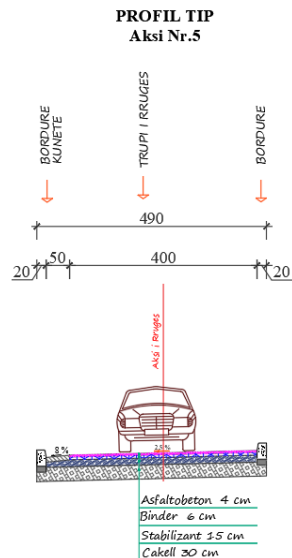
Kurora e rruges

- 1 x 4.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.9 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 11 , Aks Nr.5

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

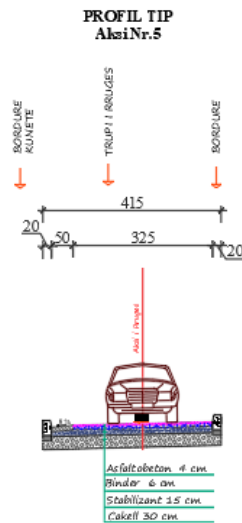
Kurora e rruges

- 1 x 3.25 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 3.25 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.15 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 12 , Aks Nr.5

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

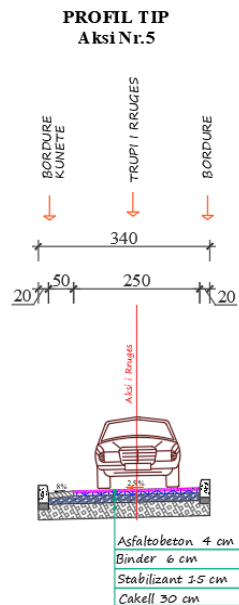
Kurora e rruges

- 1 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 2.5 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 3.4 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 13 , Aks Nr.6

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

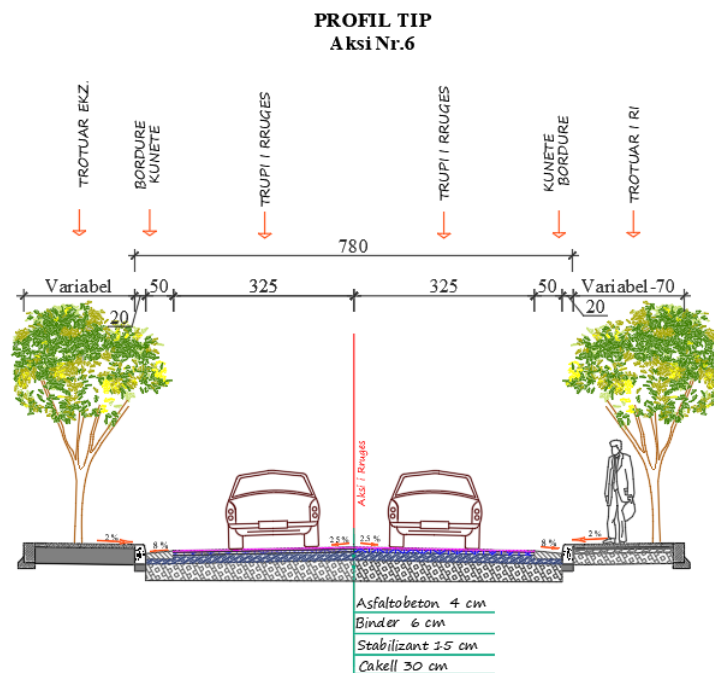
Kurora e rruges

- 2 x 3.25 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x variabel-0.7m (tortuar I ri) + 1 x variabel (tortuar egzistues)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 6.5 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 7.8 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 14 , Aks Nr.6

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

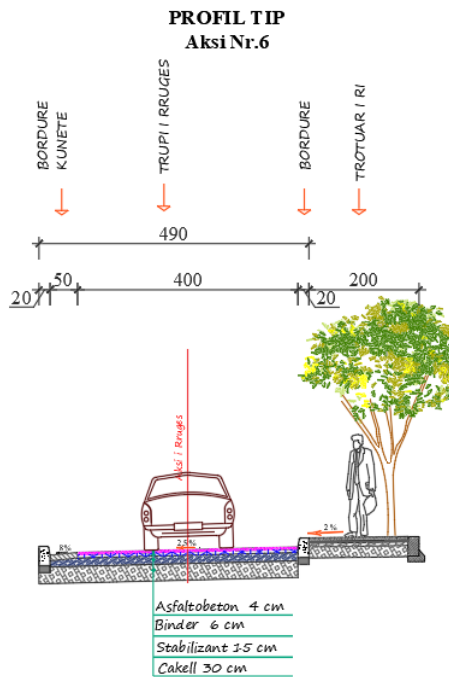
Kurora e rruges

- 1 x 4.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 2.0m (tortuar I ri)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.9 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 15 , Aks Nr.6

Segmenti rrugor eshte i kategorise “E”.

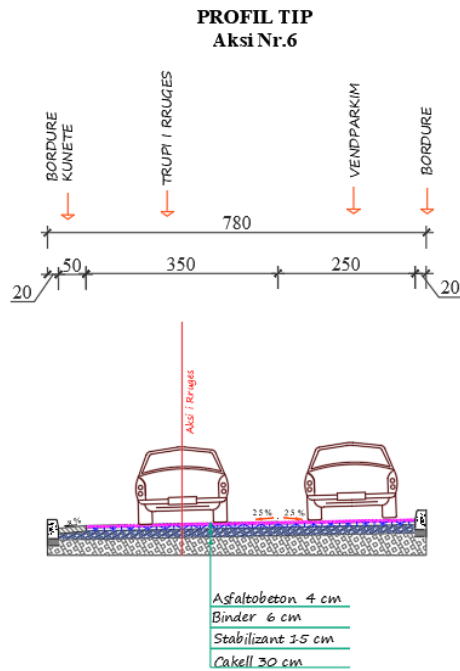
Kurora e rruges

- 1 x 3.5 m (korsi kalimi) +1 x 2.5 m (vendparkimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 6.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 7.8 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 16, Aks Nr.6

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

Kurora e rruges

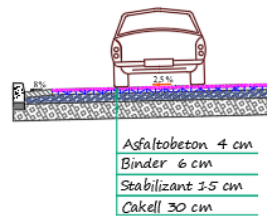
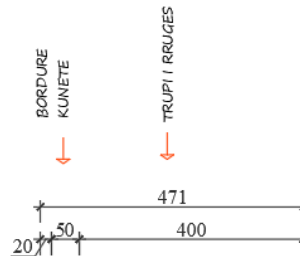
- 1 x 4.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 1 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.70 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Rere 3 cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

PROFIL TIP
Aksi Nr.6



Tipi 17, Aks Nr.7

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

Kurora e rruges

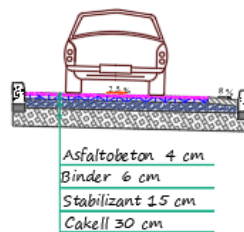
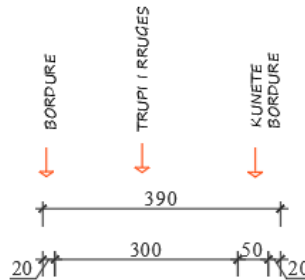
- 1 x 3.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 3.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 3.90 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

PROFIL TIP
Aksi Nr.7



Tipi 18, Aks Nr.8

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

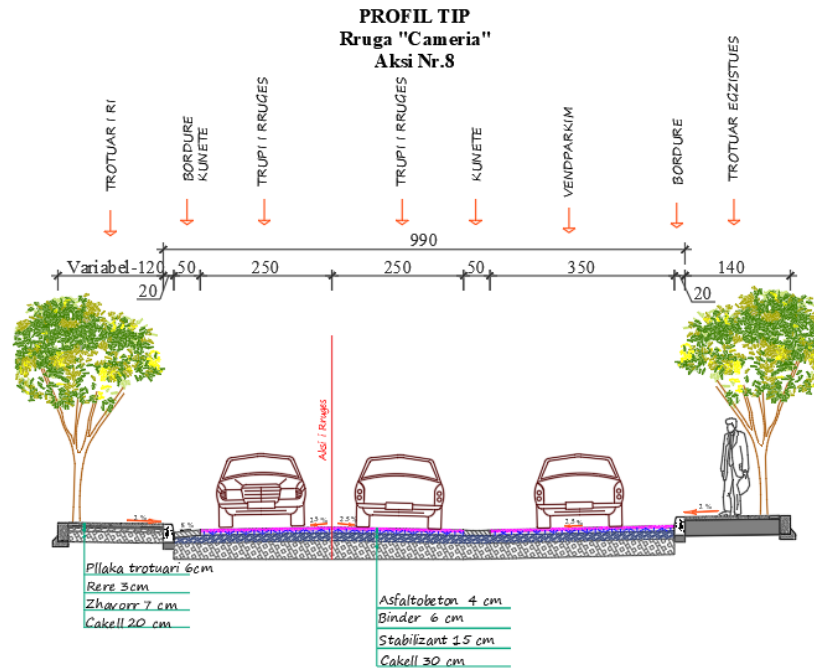
Kurora e rruges

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 3.5 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variabel-1.20 m (trotuar I ri) + 1 x 1.40 m (trotuar egz.)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 8.5 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 9.90 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm



Tipi 19, Aks Nr.9

Segmenti rrugor është i kategorisë "E".

Kurora e rruges

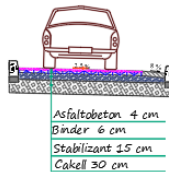
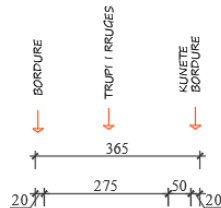
- 1 x 2.75 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- Gjerësia e asfaltuar e kurores së rruges 2.75 m.
- Gjerësia e kurores së rruges 3.65 m.

Paketa Asfatike e propozuar për këtë segment tip

Shtresat e rruges së projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

PROFIL TIP
Rruga "Camera"
Aksi Nr.9



Tipi 20 Aks Nr.10

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

Kurora e rruges

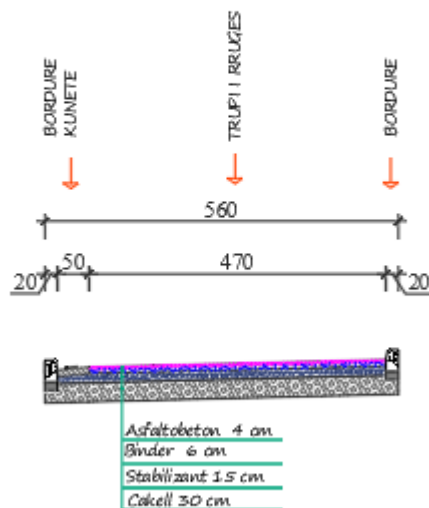
- 1 x 4.7 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4.7 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 5.60 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

Shtresat e rruges se projektuar

- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

**PROFIL TIP
Rruga "Camera"
Aksi Nr.10**



Tipi 21, Aks Nr.10

Segmenti rrugor eshte i kategorise "E".

Kurora e rruges

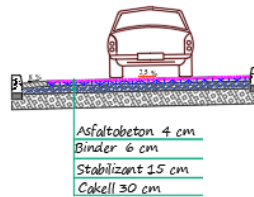
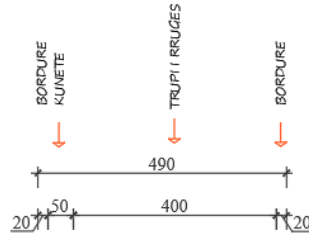
- 1 x 4.0 m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.9 m.

Paketa Asfatike e propozuar per kete segment tip

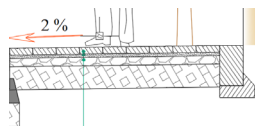
Shtresat e rruges se projektuar

- Shtrese Asfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

**PROFIL TIP
Rruga "Cameria"
Aksi Nr.10**



Trotuaret jane projektuar te reja aty ku eshte e pare e nevojshme dhe gjeresia e rruges na e ka lejuar propozimin e nje trotuari te ri. Trotuari do te kete nje gjeresi te ndryshme dhe do te shtrohet me pllake trotuari, me nenshtrese betoni (6 cm), rere 3 cm, zhavorr (7 cm), cakell 20 si ne detajin e paraqitur me poshte:



Pllaka trotuari 6cm
Rere 3cm
Zhavorr 7 cm
Cakell 20 cm

Trotuaret janë parashikuar sipas vendit, aty ky hapësirat e lejojnë një gjë të tillë. Degëzimet e rrugëve parashikohen minimalisht me një krah trotuar dhe do të bëhet sistemimi me asfaltim dhe mobilim i hapësirës publike.

Shtresat rrugore dhe të trotuarëve do të trajtohen të tilla që të sigurojnë garanci, qëndrueshmëri dhe të përballojnë kapacitetet faktike dhe të perspektivës. Shtrimi i trotuarëve do të bëhet me pllaka vetështrënguese dhe me bordura të parafabrikuara. Në pjesët e ndërprerjes së trotuarëve do të parashikohet ndërtimi i panduseve të kalimit në nivel rrugë – trotuar për personat me aftësi të kufizuar.

Materialet që do të perdoren, janë sipas kushteve teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve.

Gjatë hartimit të projektit në si studio projektimi konsultohemi vazhdimisht me Bashkinë Tiranë, si përpara fillimit të punës, ashtu si edhe gjatë të gjitha fazave të projektimit dhe zbatimit të tij, kjo si për garantimin e saktësisë së bazës së të dhënave, ashtu edhe për reflektimin e ndryshimeve të pritshme nga plan/studimet e përmendura më sipër.

Përveç saktësisë së të dhënave si më sipër, në si studio projektimi, përpara fillimit të projektimit, paraprakisht:

1. Kemi kryer relievën (azhornimin) e rrugës; japim planin e piktimit (me pikat e forta etj);
2. Janë marrë të gjitha azhornimet e rrjetit të infrastrukturës, etj, sipas Formularit 3/1;
3. Në si projektues kemi bërë verifikimin paraprak në terren dhe sondime për saktësinë e të dhënave/azhornimeve, për rrjetin e infrastrukturës, përpara fillimit të projektimit.
4. Janë bërë studimet përkatëse gjeologjike, hidrologjike etj (sipas kërkesave të projektimit dhe Formularit 3/1).

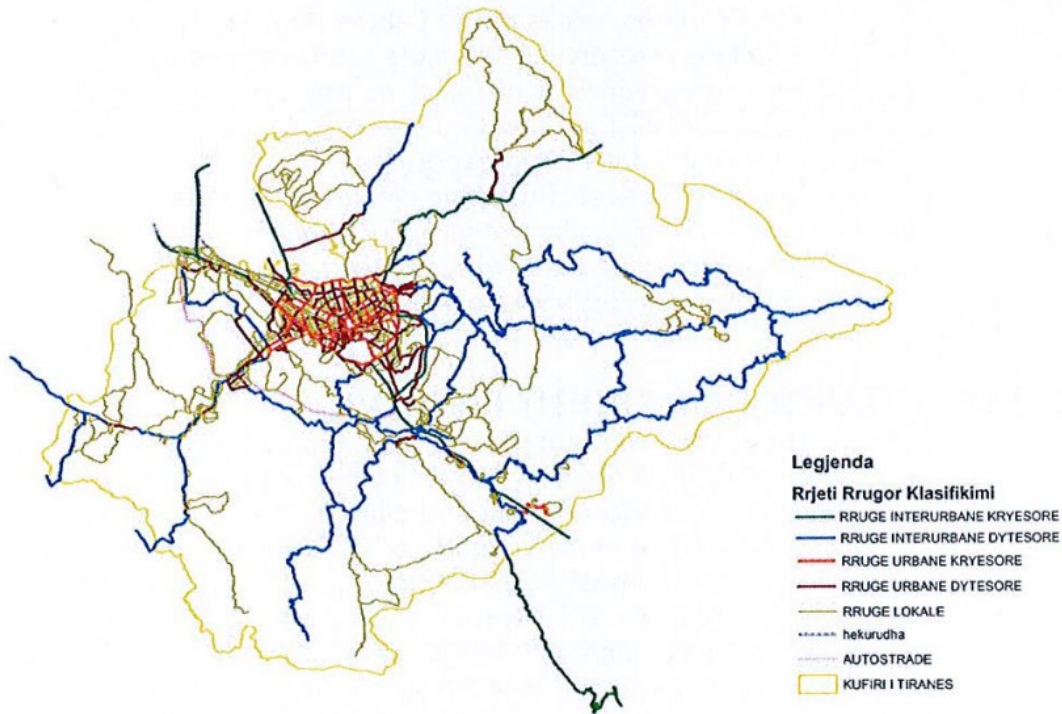
Për të gjitha rruget e sipërpermendura është kërkuar informacion për rrjetin ekzistues të rrjeteve inxhinjerie si, kanalizimet e ujrave të bardha, kanalizimet e ujrave të zeza, rrjetin e ujesjellesit, rrjetin e ndricimit rrugor dhe rrjetin e internet telefonise.

Në gjitha rruget e sipërpermendura ka mungesë totale sinjalistike, mungesë gjelberimi, dhe mungesë të pikave të VGM-se. Verëhet mungesë totale e parkimeve në të gjitha keto rrugë.

Në si studio projektimi kemi propozuar nderhyrje për të gjitha keto elemente.

2. Kërkesat e projektit

Në këtë zonë, gjatë hartimit të projektit të rrugëve, janë mbajtur parasysh *Studimet Urbanistike Pjesore*, parashikimet e *Planit të Ri Rregullues* dhe *Masterplani i Transportit*. Gjithashtu, për të përcaktuar saktë kapacitetin për të gjitha shërbimet e kërkuara, është marrë parasysh koeficienti i dendësisë së popullsisë, sipas *Rregullores së Urbanistikës* në fuqi ose 400 banorë/ha, si dhe do merren në konsideratë zhvillimet urbane të pritshme dhe në perspektivë të zonës/bllokut në fjalë.



2.1 Skema e rrjetit rrugor

Mbas përfundimeve të azhornimeve në terren, verifikimeve si dhe studimeve të nevojshme, ne si projektues kemi bere një analizë të shkurtër të situatës dhe jemi konsultuar me Bashkinë, nga ku kemi marr edhe të dhënat e para mbi ecurinë e planeve/studimeve dhe ndikimin e tyre në projekt.

Ne si projektues hartuam paraprakisht:

1. Relacionin teknik;
2. Një analizë të situatës ekzistuese, në raport me efektet sociale, që mund të sjellë projekti në drejtim të prishjes së ndërtimeve dhe të elementeve të kosto-efektivitetit dhe të ndikimit ekonomik, funksional dhe mjedisor të ndërhyrjes, duke përcaktuar të gjitha prishjet, statusin e godinave, pozicionin e tyre, kostot e pritshme për Bashkinë për shkak të prishjeve, sipërfaqen dhe vlerën e përafërt të objekteve, që prishen, si pjesë e analizës së efekteve të pritshme.

2.2 Skema e qarkullimit/levizjes

Ne si studio projektimi kemi hartuar dhe paraqitur paraprakisht së bashku me skemën e rrjetit rrugor edhe analizën dhe skemën e qarkullimit/levizjes në rrugë. Kjo skemë është fletë e veçantë e projektit.

Projekti/skema janë hartuar në mënyrë të tillë që të sigurojnë:

1. Aksesibilitetin për të gjitha kategoritë e mjeteve, duke përfshirë rastet dhe mjetet e emergjencës (sidomos ato të zjarrit, shëndetit etj);
2. Parashikimin e mënyrës së lidhjes së rrugës me akset kryesore dhe blloqet e banimit kufitarë;
3. Aksesibilitetin e këmbësorëve duke i dhënë një përparësi të qartë në rezervimin e hapësirës së lëvizjes si dhe duke parashikuar lidhjen e lëvizshmërisë së tyre në zonë;
4. Aksesibilitetin e biçikletave dhe rezervimin e sipërfaqeve për parkimin e tyre (në rast së parashikohet korsi biçikletash);
5. Aksesibiliteti i personave me aftësi të kufizuara;
6. Shfrytëzimin efektiv të rrugës, parashikimi për parkimin e rezidentëve dhe sidomos i vend-parkimeve për personat me aftësi të kufizuara;
7. Të gjithë elementët e mësipërm janë nderthurur në një projekt sinjalizimi rrugor duke siguruar një organizim të lëvizjes, që përmbush kërkesat si të banorëve ashtu dhe të aktiviteteve të mundshme ekonomike të zonës;
8. Plotësimin e elementëve të sigurisë rrugore duke trajtuar me kujdes të gjithë elementët (kalimet këmbësore, këndet e shikimit, ndriçimi, etj.).

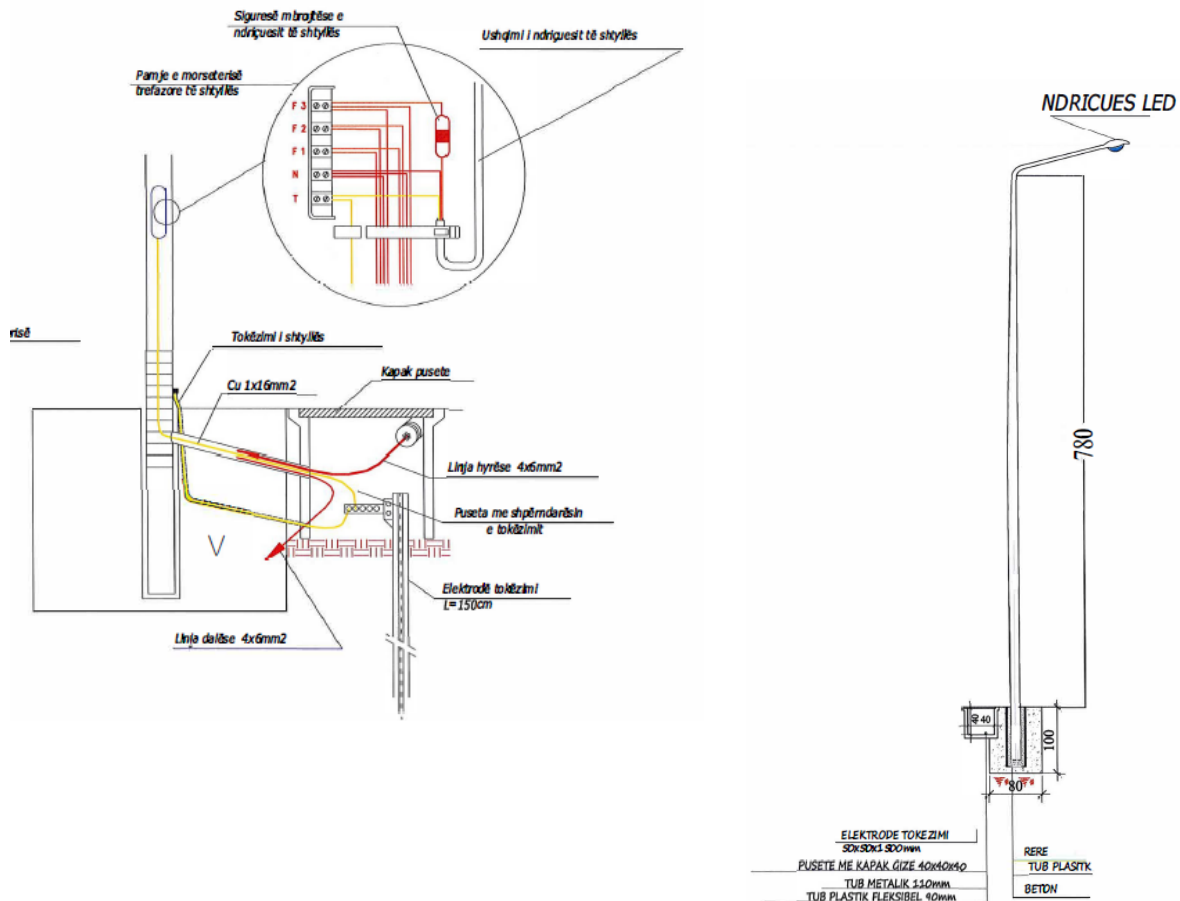
2.3 Ndriçimi rrugor

Ndriçimi rrugor do të bëhet i ri.

Në rrugë me gjerësi deri në 9m është parashikuar vendosja në njërin krah e shtyllave të reja metalike me lartësi $H=7.8m$ dhe me spesor $\delta=4mm$.

Kokat e ndriçuesave do të jenë me gradë të lartë rezistence dhe me reflektor alumini me luçidim të lartë të paoksidueshëm, i cili bën në një masë shumë të lartë pasqyrimin e dritës. Hapja dhe mbyllja e xhamit të ndriçuesit lejon një çmontim të shpejtë gjatë mirëmbajtjes. Llampat e ndriçimit do të jenë LED me fuqi 150 Wat deri 250 Wat.

Detaj i Shtyllës Elektrike me pusete ne toke



Jane respektuar normat Europiane të performancës së ndriçimit EN 13201 :

Ndriçuesit do të jenë me kontroll smart në mënyrë, që të rregullohet intensiteti i ndriçimit sipas orëve dhe fluksit të përdorimit të rrugës.

Përzgjedhja e normës së ndriçimit sipas PD CEN/TR 13201-1;2014. Eshte percaktuar performanca e ndriçimit sipas përdoruesve të rrugës (makina, biçikleta, këmbësor).

Jane percaktuar indikatorët e performancës së energjisë:

1. Treguesi i densitetit të fuqisë metrike (PDI) DP (i matur në $\text{ë}/(\text{lx m}^2)$) dhe
2. Treguesi vjetor të konsumit të energjisë (AECDI) DE (të matur në $(\text{ëh})/\text{m}^2$).

Sipas percaktimit te llojit te rrugës me standartin EN 13201 Urbane, Rurale, Parësore, Dytësore, eshte percaktuar edhe lloji i intensitetit te ndriçimit. Jetëgjatësia e ndriçuesit LED sipas standartit IEC 62722-2-1.

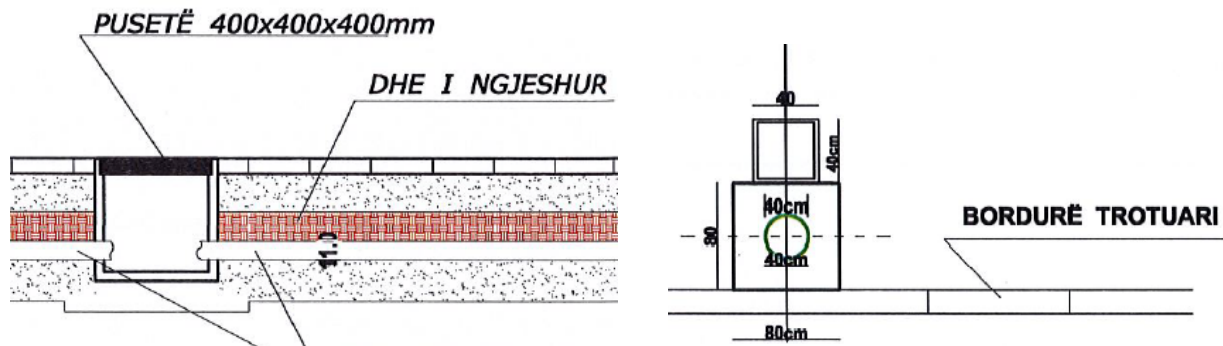
Eshte percaktuar temperatura e ndriçimit sipas standartit nga 2500 deri 5000 Kelvin, në mënyrë, që të evitohet efekti i ndotjes.

Jane percaktuar termat e sigurisë, mbrojtja nga tensioni, nga lagështia etj.

Linja do të jetë me trase nëntokësore, ku do të vendoset tub plastik fleksibël me dy shtresa me $\varnothing=90\text{mm}$ për kalimin e kabllit të furnizimit dhe tub metalik me $\varnothing=110\text{ mm}$ për intersektim rruge.

Pusetat do të jenë prej betoni me përmasa brenda përbrenda $40\times 40\times 40\text{cm}$ me kapak gize. Distanca ndërmjet pusetave do të jetë 25 m larg njëra tjetrës dhe do të vendosen mbrapa çdo shtylle për tu mbrojtur nga dëmtimet e makinave. Panelet e komandimit do të vendosen me komandim sauteri me fotoelementë.

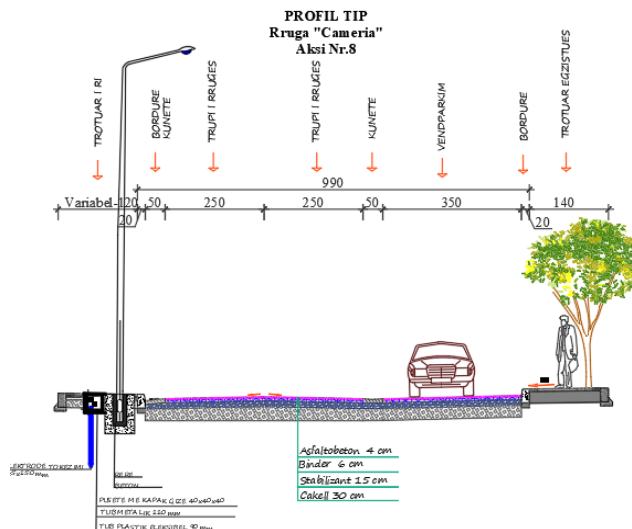
Detaj pusete betoni 40x40x40 cm

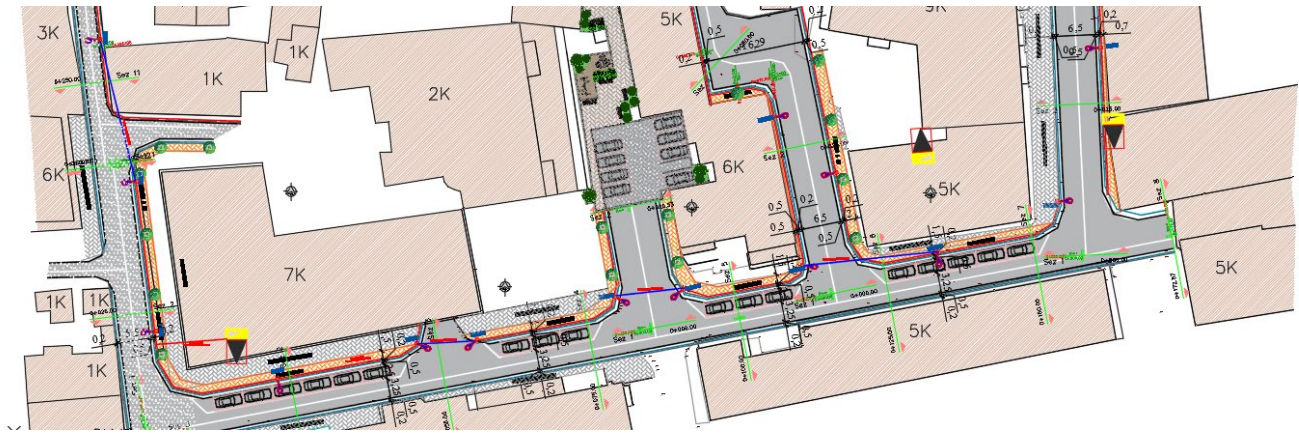


Eshte parashikuar dalje energjie në puseta të veçanta për zonat e gjelbëra.

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 të ushqehen me ura të veçanta nga transformatori ekzistues. Në kabinë eshte parashikuar dhe vendosja e matësve të energjisë. Eshte parashikuar tokëzimi i shtyllave të ndriçimit.

Eshte parashikuar dhe skema e furnizimit me energji elektrike për ndriçimin rrugor.





2.4 Kanalizimet e ujërave të zeza dhe ujërave të shiut

Do të ndërtohet kolektor i ujërave të zeza.

Kolektori do të ndërtohet sipas akseve të rrugës. Pusetat do të vendosen në një distancë prej 50 m larg njëra tjetres. Tubacioni I KUZ është projektuar me tuba me diametër të ndryshme Ø 800, 600, 500, 400. Ndërsa për ujrat e shiur janë propozuar ndërtim të kuletave me beton të derdhur në vend.

Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të bardha është projektuar të ndërtohet komplet i ri. Është projektuar që pusetat e ujërave të shiut të vendosen çdo 25 m dhe tubacioni do të jetë me diametër Dn Ø 315 mm (shih profilet KUZ KUSH)

Të nisur nga sa më sipër gjatë hartimit të projekt-zbatimit është marrë në konsideratë:

Perspektiva 20 vjeçare e rritjes së popullsisë.

Ruajtja e rrjetit ekzistues që ka kapacitetin e mjaftueshëm përcjellës dhe është në gjendje të mirë punë.

Drejtimi i zhvillimit urbanistik të zonës.

“Studimi i Planit të zhvillimit të sistemit të kanalizimeve” kryer nga firma “JICA” dhe studimet pjesore të miratuara në zonën në fjalë.

Për largimin e ujërave të bardha dhe të zeza do të aplikohet sistemi mix.

Sasitë e ujit, që derdhen në sistemin e kanalizimeve. Për sasitë e ujërave të zeza, që derdhen në sistemin e kanalizimeve do të përdoren të dhënat sipas “Studimi i Planit të zhvillimit të sistemit të kanalizimeve” kryer nga firma “JICA” për qytetin e Tiranës si më poshtë:

Q.mes dit.= 194 l/ditë/banorë

Q.max orë= 437 l/ditë/banorë

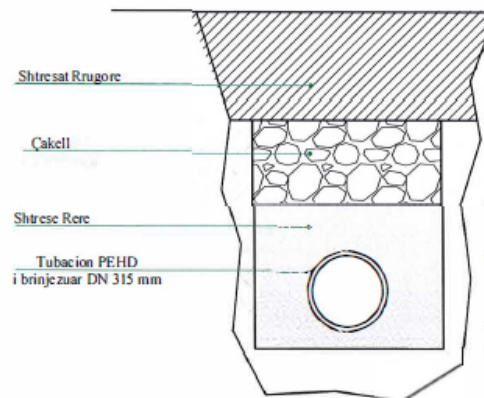
Për sasitë e ujërave të shiut janë përdorur të dhënat e Institutit Hidrometeorologjik dhe mënyra e llogaritjes është paraqitur nga projektuesi në mënyrë të argumentuar.

Siguria llogaritëse, Siguria llogaritëse e ujërave të shiut është llogaritur 25 % për kolektorët kryesorë dhe 40 % për kolektorët sekondarë.

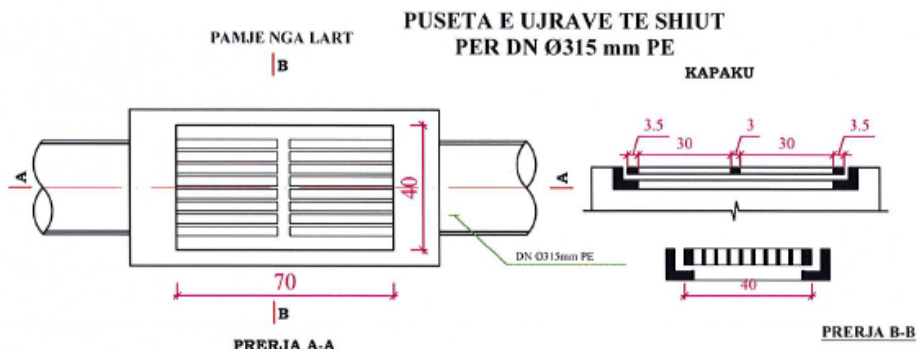
Vlera e llogaritjes së shiut është marre për periudhë përsëritje 1 herë në vit dhe kohëzgjatje prej 15 minutash. Intensiteti për Tiranën është 150-170litra/sek/ha, e cila del me llogaritje.

Materiali kryesor ndërtimor, për kanalizimin do të jetë përdorimi i tubave HDPE të llogaritura për të përballuar ngarkesat ose tubacione betoni me gota, pusetat dhe nënobjektet e tjera do të jenë me material betoni të armuar. Pusetat do të jenë të pajisura me shkallë metalike.

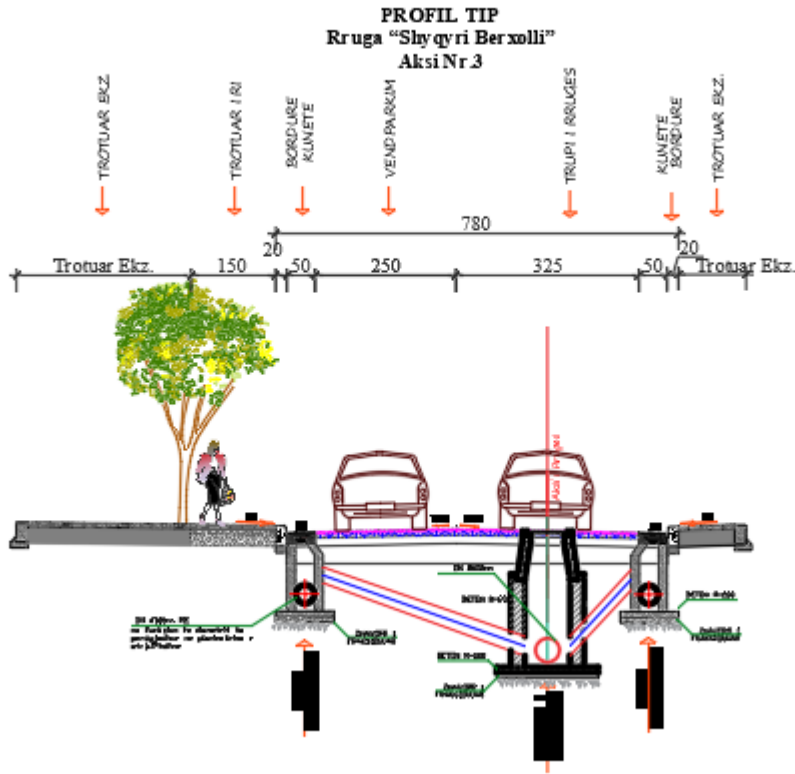
Për rrjetin e kanalizimeve të ujërave të shiut do të përdoren *puseta betoni me zgarë me kapak me material kompozit.*



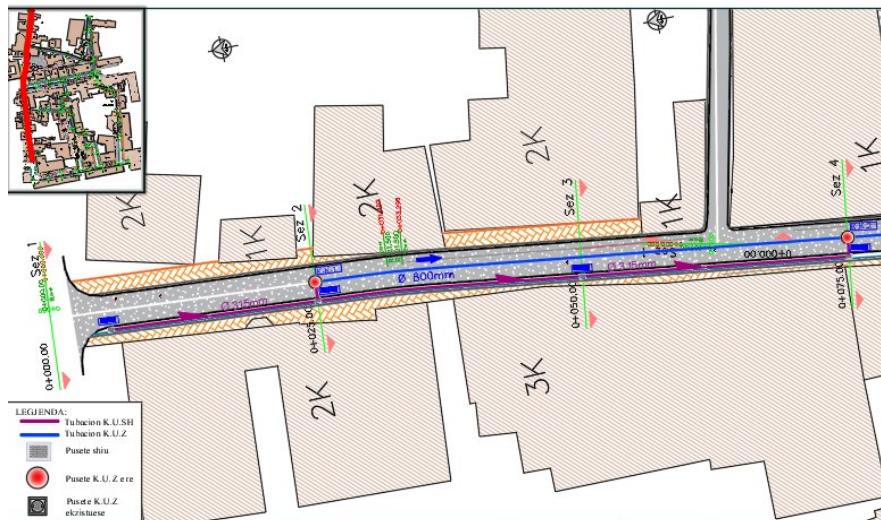
Prerje Terthore e Kanalit per Vendosjen e Tubacionit K.U.SH.



Prerje Terthore e Kanalit per Vendosjen e Tubacionit K.U.Z.



Profil tip KUZ dhe KUSH i rruges



2.5 Elementët urban

Ne si studio projektimi kemi trajtuar të gjitha hapësirat e lira urbane, që krijohen/mbeten nga bordura e trotuarit deri në kufirin e ndërtimeve, godinave përgjatë rrugës. ; trajtimi i tyre është bërë me elemente të rikualifikimit urban (shtrim, etj), përveç elementëve të gjelbërimit të lartë apo të ulët sipas rastit dhe specifikave të vendndodhjes. Janë fletë të veçanta të projektit, trajtimi dhe detajimi teknik (faza/projekt zbatim) për secilin prej këtyre elementëve të hapësirës urbane.

Një vëmendje të veçantë në projekt, është kushtuar edhe elementëve të mobilimit urban si: stola, kosha të mbeturinave, vendin e vendosjes së konteinerëve dhe të largimit publik të mbeturinave (përcaktimi i tyre është bërë në bashkëpunim me Drejtorinë e Pastrimit në Bashki), zgara apo rrethime të pemëve, kangjella kufizuese në trotuare (kur është rasti) si dhe bllokues të mjeteve në trotuare.

Koshat për hedhjen e mbeturinave do të jenë të komandueshme për tu pastruar lehtësisht nga shoqëritë përkatëse të pastrimit, dhe kjo është specifikuar në projekt në detajin përkatës.

Është verifikuar dhe parashikuar lidhja e ullukëve të shkarkimit të tarracave me pusetat K.U.SH. të rrugëve, duke parashikuar punime për t'i kaluar nën nivelin e trotuareve të rrugës dhe lidhjen e tyre deri në pusetën K.U.SH. më të afërt.

Detaje teknike të ndryshme për ndërhyrjet, që janë propozuar paraqiten në fletë të veçanta.

Një vëmendje të veçantë në projekt, është kushtuar edhe elementëve të mobilimit urban si: stola, lulishte (hapsire e gjelber). Është projektuar një lulishte e re, e cila gjendet në një bllok pallatesh.



2.6 Rrjeti Internet-Telefonisë

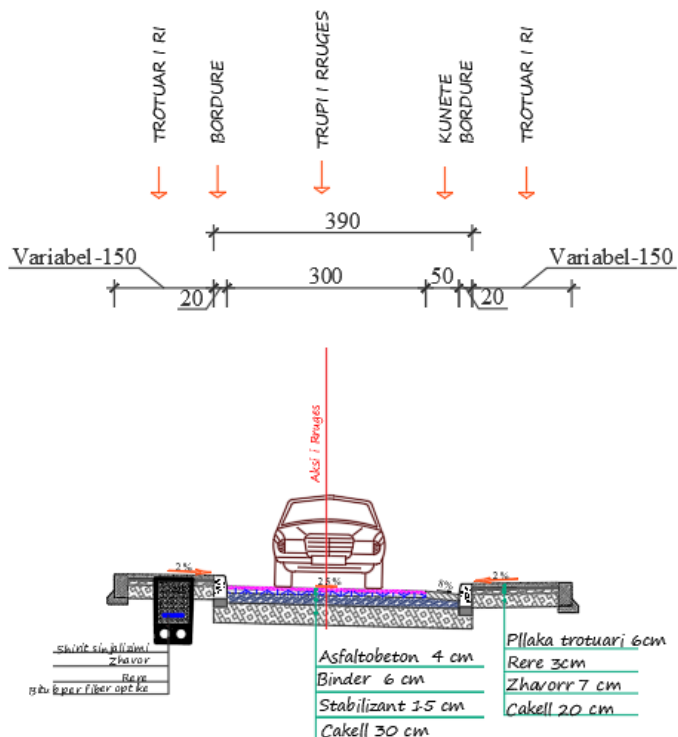
Do të ndërtohet rrjeti i tubacioneve shpërndarëse të internet – telefonisë, sipas standarteve të përcaktuara duke marrë në konsideratë numrin e operatorëve operues në zonë, numrin e komunitetit përfitues, si dhe zhvillimin në prespektivë të këtij shërbimi, për një periudhë kohore 10 vjeçare. Ky rrjet shtrihet në të gjithë akset rrugore kryesore dhe sekondare si dhe do të ketë ndërlidhje me rrjetin ekzistues në zonat kufizuese. (ajror ose nëntokësore).

Është parashikuar standarti i rregullores Nr. 22 AKEP, mbi kushtet teknike për ndërtimin e infrastrukturës së rrjeteve kabllore urbane dhe rrjeteve me fibra optike ndërurbane të komunikimeve elektronike.

Eshte projektuar ndrtimi I fibres optike gjate gjithe gjatesive te rrugeve te projektuara.



Planimetria e pergjithshme e fibres optike

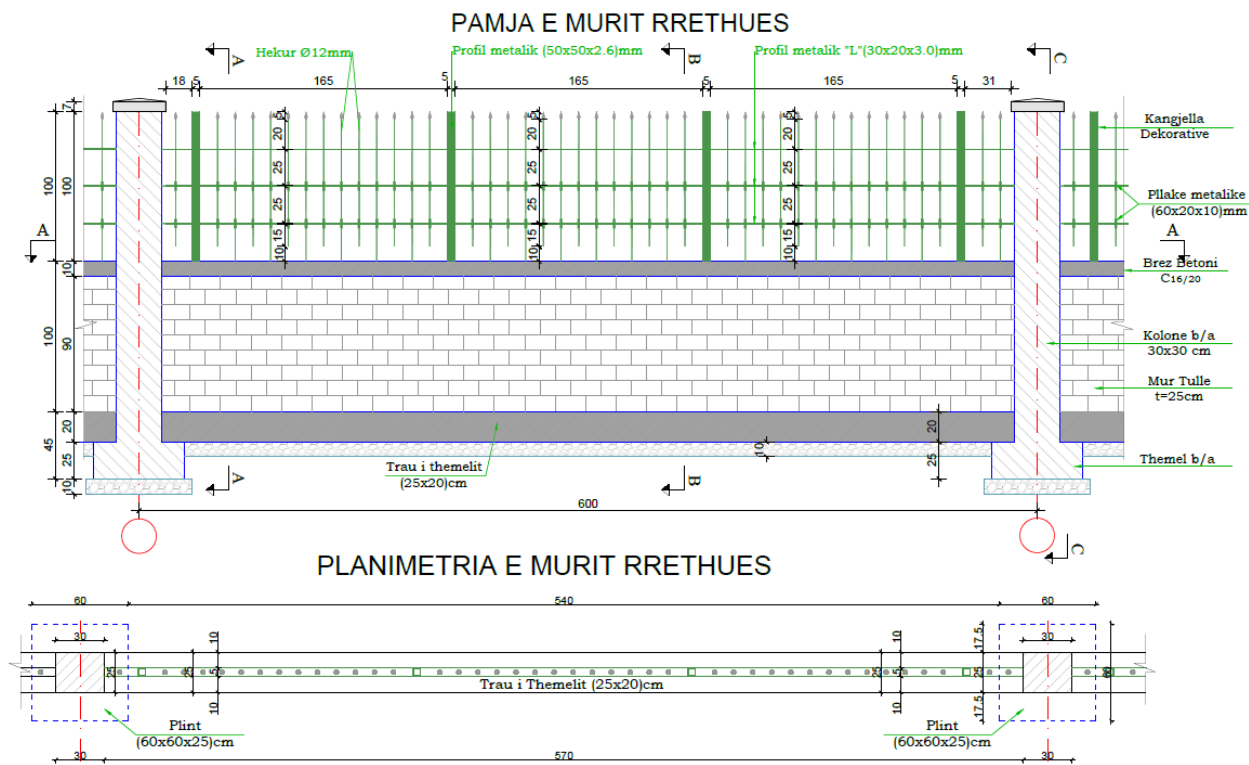


Seksion tip I fibres optike

2.7 Mur rrethues

Gjate hartimit te projekt zbatimit doli e nevojshme projektimi i 31 ml mur rrethues

Ky mur rrethues ekzistuese do te priset per te sistemuar sa me mire gjurmen e rruges dhe per te beret e mundur respektimin e rrezeve te aksit, perkatesisht ne aksin nr 9. Muri I ri rrethues eshte paraqitur ne planimetrine e e pergjithshme Jane propozuar te ndertohen mure rrethuese te reja sipas detajit te me poshtem:



2.8 Siguria dhe sinjalistika rrugore

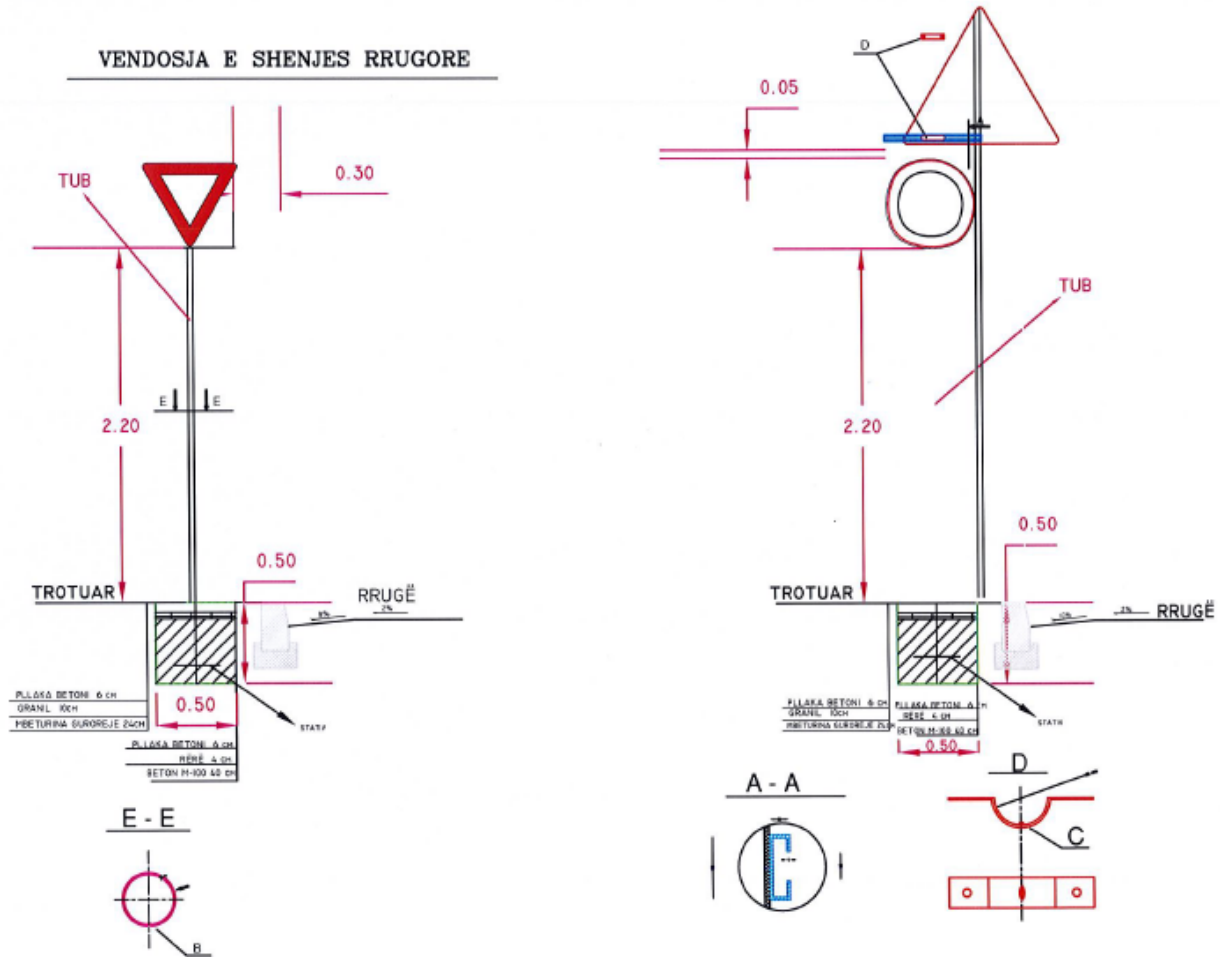
Sinjalistika perfshin sinjalistikën vertikale dhe horizontale për t'i dhënë përdoruesve të rrugës informacionin e duhur për të qarkulluar në mënyrë të sigurt dhe të ligjshme.

Për sinjalistikën horizontale eshte perdorur bojë speciale bicomponente. Sinjalistika vertikale eshte pasuruar me të gjitha tabelat e nevojshme(orientimi, lartësia, pozicionimi dhe përmasat e tabelave të sinjalistikës vertikale jepen në Rregulloren e Kodit Rrugor të Shqipërisë (RrKRrSh).

Në territore me ndërtime, tabelat jane vendosur më lart. Kur ato ngrihen në trotuare apo ku ka levizje këmbësorësh , do të lejojne një qartësi të mjaftueshme për këmbësorët: minimumi 230 cm dhe 220 cm.

Pranë kryqzimeve do të vendosen sinjalistikë vertikale për secilën rrugë sipas senseve të orientimit përkatës.

Detaje te Sinjalistikës Vertikale



Shenjat Ndaluese

SHENJAT PER KUFIRIN E SHPEJTESISE DHE NDALIM PARAKALIMIN
SPEED LIMIT SIGN & OVERTAKE PROHIBIT

RRETHI: E KUQE REFLEKTUESE
 SHENJA: E ZEZE REFLEKTUESE
 CIRCLE: RED REFLECTIVE
 SIGN: BLACK REFLECTIVE



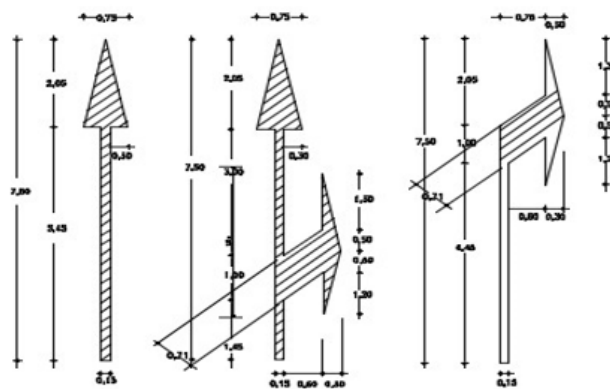
Tabelat paralajmeruese

TREKENDESI: E KUQE REFLEKTUESE
 SFONDI: I ZI
 SIMBOLI: E BARDHE REFLEKTUESE
 TRIANGLE: RED REFLECTIVE
 BACKGROUND: WHITE REFLECTIVE
 SYMBOL: BLACK



Detaje te Sinjalistikes Horizontale

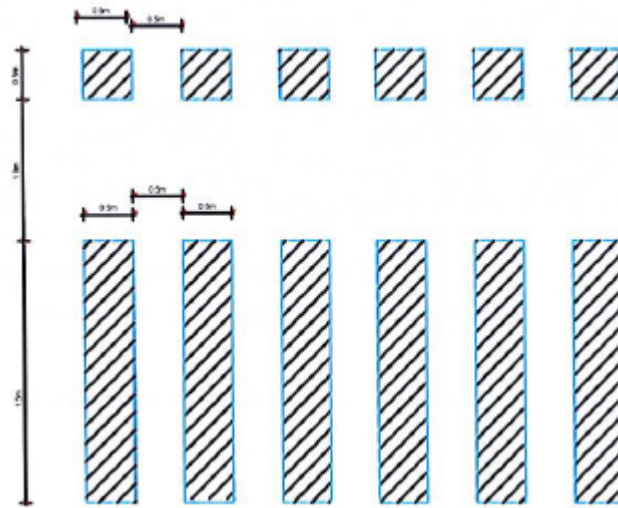
SHIGJETAT TREGUESE TE RRUGES
ROAD MARKING ARROWS



DHENIE PERPARESIE
GIVE WAY ROAD SIGN



Sinjalistika Horizontale per Kalimin e Kembesoreve



Llojet e sinjaleve rrugore, vertikale dhe horizontale, të vlefshme për përdorim, jepen në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Korrik 1998) dhe “Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor Shqiptar” (Prill 2001).

Jane marre parasysh të gjithë elementët e sigurisë rrugore, ku, sinjalistika është vetëm një komponent i saj. Jane marre në konsideratë problemet e mundshme të sigurisë në lidhje me përdoruesit e rrugës, sipas kategorive, ku, hyjnë në mënyrë të përgjithshme elementët për mjetet (dukshmëria, hyrje- daljet dhe tipi i tyre, parakalimi, gjerësia e korsive për qarkullim të përzier të mjeteve, pikave të konfliktit në një kryqëzim etj.) e deri te këmbësorët në mjaftueshmërinë e pikave të kalimit të këmbësorëve dhe krijimin e rampave.

Dhe së fundmi në funksion të planeve të qarkullimit, është vendosur sinjalistika përkatëse, e cila përfshin atë vertikale, horizontale dhe semaforike. Hartimi i projekteve për zbatim të sinjalizimit rrugor sipas planeve urbane me synim standartizimin e kushteve të qarkullimit dhe sigurisë rrugore, në përputhje me rregullat urbanistike dhe me planin e transportit.

Në projekt është trajtuar mënyra e lëvizjes si dhe masat e sigurisë së këmbësorëve gjatë punës për realizimin e objektit në të gjitha fazat. Në projektues kemi paraqitur në flete të veçanta të gjitha detajet e nevojshme të masave të sigurisë që janë reflektuar edhe në preventiv.

3. Fasadat

1. Të dhëna të përgjithshme

Objekti “Rikualifikimi i bllokut të tregu Çam” ndodhet pranë rrugës së Kavajes dhe rrugës Myslym Shyri. Gjatesia e segmenteve rrugore brenda bllokut është rreth 1000 m. Tregu Çam gjendet pothuajse në qendër të Tiranës, afër Postës Qendrore. Ai përfshin zonën e rrugëve “Shyqyri Bërxolli” dhe “Reshit Çollaku” .

Infrastruktura rrugore në këtë Njësi Administrative rezulton që ka shtresa asfaltike në pjesën më të madhe të saj, ekziston ndricimi publik, kuz dhe kub, por janë kryesisht rrjete inxhinierike te amortizuar dhe shtresat asfaltike te demtuara.



PLANVENDOSJE E ZONES

-Fasada e propozuara tip

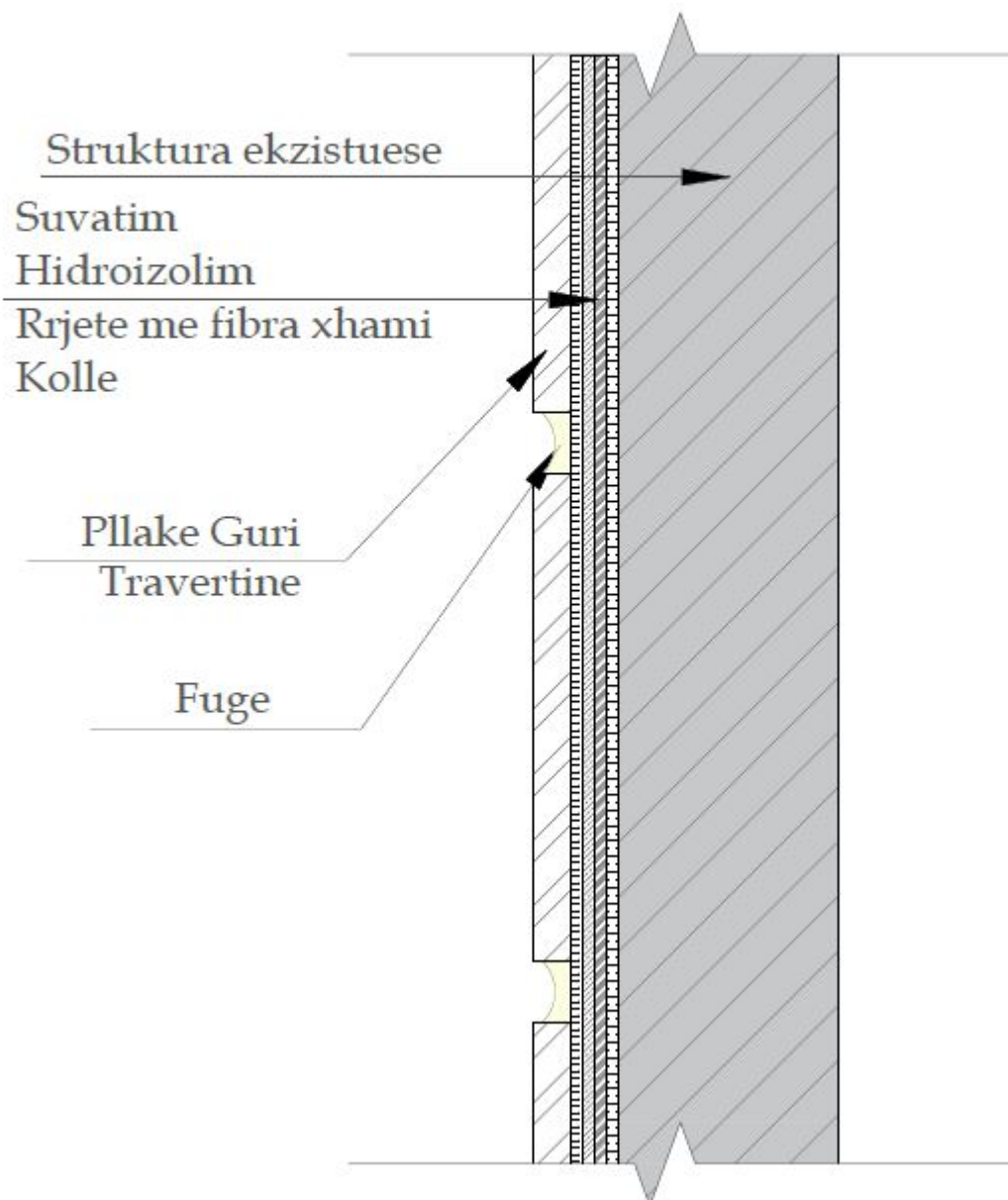
Fasadat jane trajtuar me stilin neoklasik, nje nderthurje te klasikes dhe modernes.

Veshja e fasades jane realizuar me pllake travertine Vallanca. Pamja natyrale e traverties Travertino Vallanca eshte e dukshme ne cdo kohe pavaresisht nga aplikimi i sajë ,nje gure i vecante qe shfaq nje ngjyre kremi te celur me nuanca ne nje ngjyre bezhe delikate.Veshja me Travertino Vallanca eshte gjithashtu ne gjendje te perballoje kalimin e kohes pa pesuar asnje ndryshim dhe per kete arsye eshte e perkryer per pasurimin e cdo lloj siperfaqeje si te jashtme ashtu edhe te brendshme.

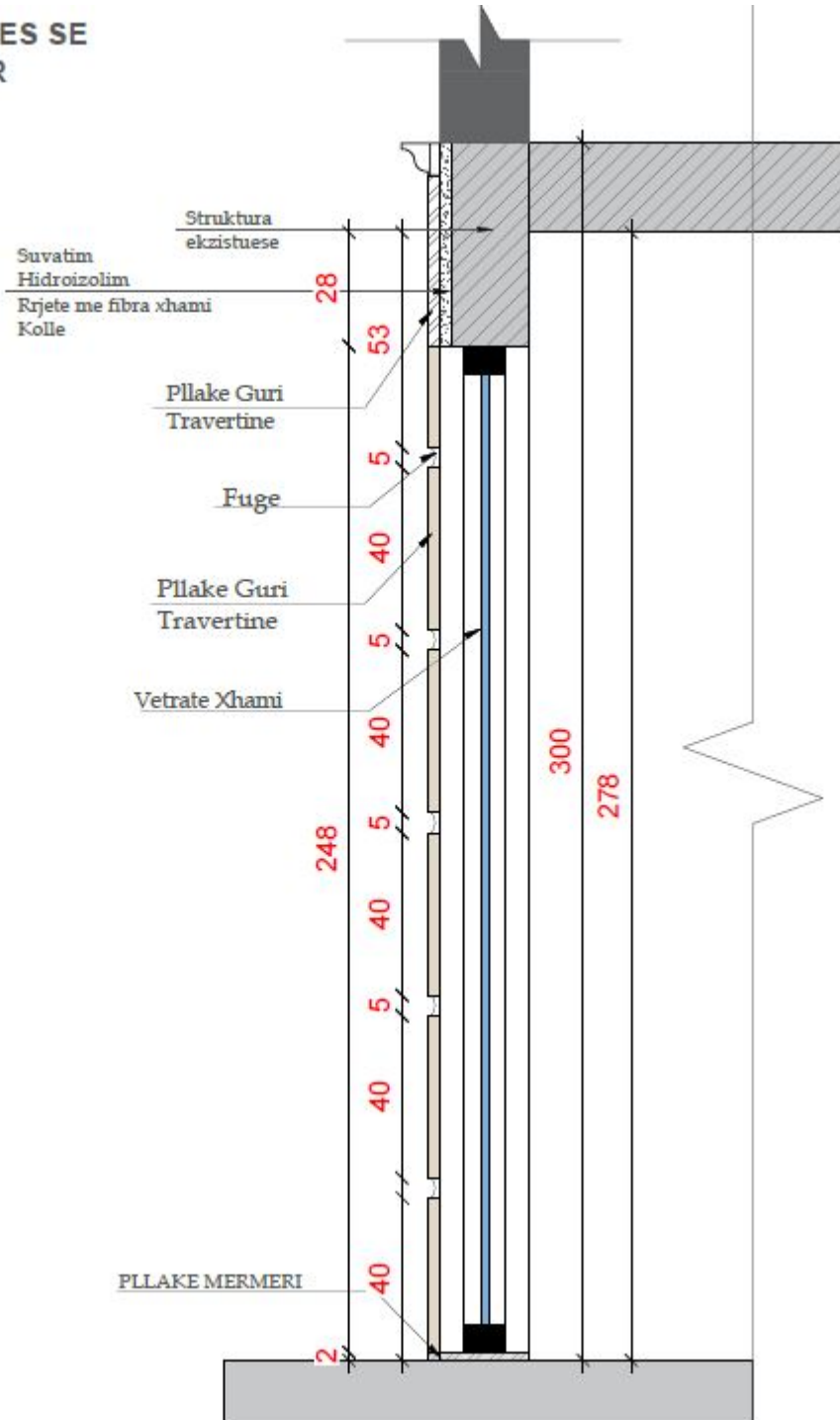


-Shtresat e aplikuara ne fasade

**PREJE E SHTRSAVE TE
APLIKUARA NE FASADE**



**PRERJE E FASADES SE
PROPOZUAR**



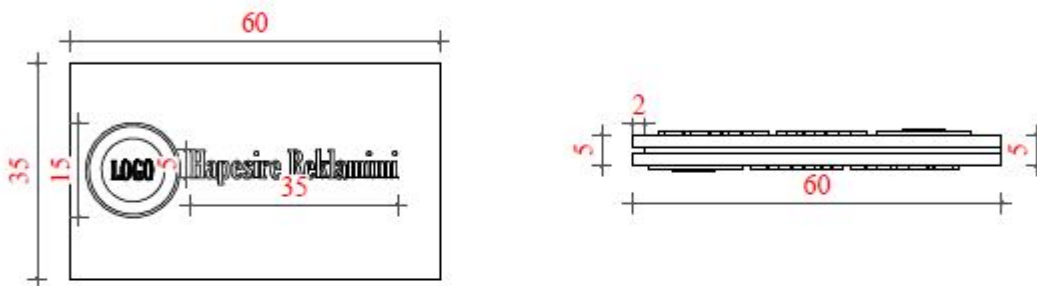
-Ndricimi

Ndricimi i fasades eshte realizuar me ndricues murale metalike ne te dyja anet te stilit modern. Per te arritur efektin maksimal qe fasada do te japi ne syrin e banoreve te zones ose vizitoreve te saj eshte menduar ky ndricim i ngrohte, i cili do ti jape nje fryme fasades duke krijuar nje stilt e vecante qe do te karakterizoje zonen.



-Reklammat

Reklammat janë një pjesë shumë e rëndësishme e një zone tregtare. Ne i kemi dhënë rëndësinë e duhur dhe kemi krijuar një reklamë minimaliste të ndricuar me LED ku pjesë e saj do të jetë logo dhe shkrimi me emrin e dyqanit perkates. Me atë që kombinimi i ngjyrave dhe të dritës reklammat do të japin kësaj zone tregtare një identitet të veçantë me anë të cilit do të karakterizohet .



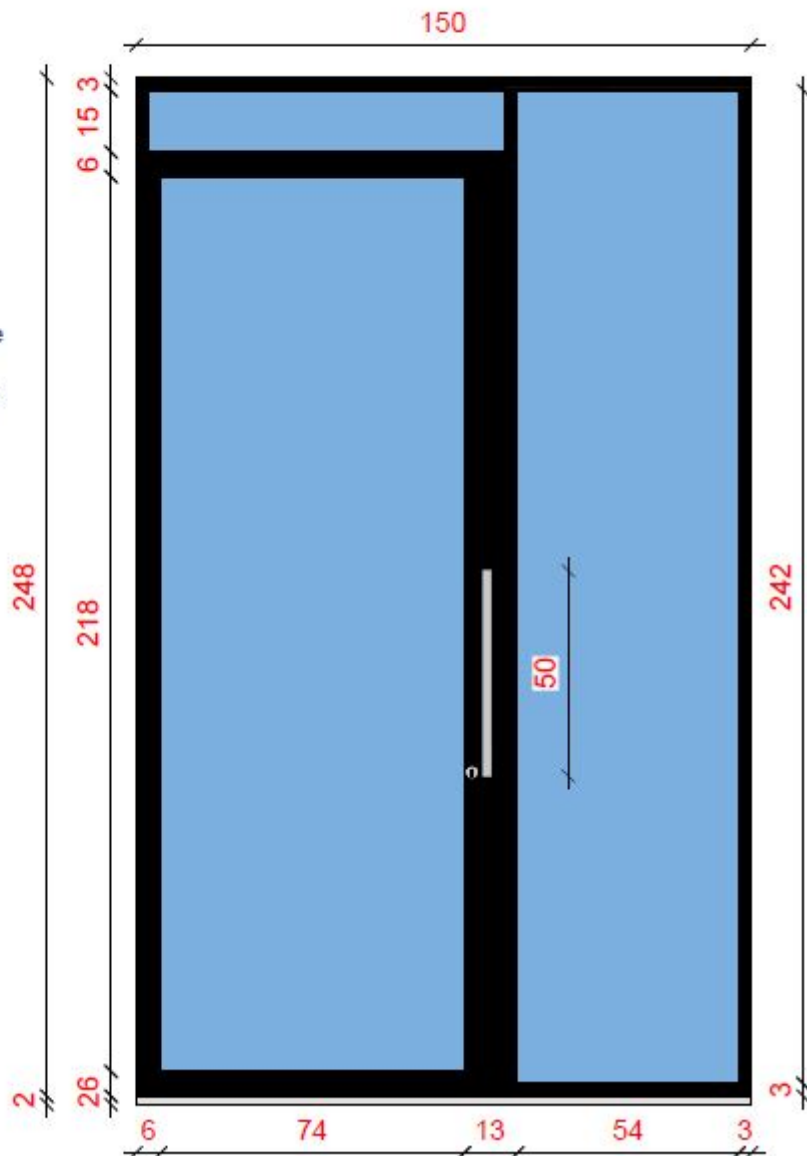
- Hapesira e reklamimit do të ketë një madhësi 60x35 cm
- Do të jetë e ndricuar me LED në pjesën e brendshme të sajë

Pjese e fasadave jane edhe vetratat e dyqaneve dhe tendat.

Materialet i perdorur per pjesen e kases se vetratave eshte duralumini me ngjyre te zeze , ndersa per dorezen eshte perdoruar alumin ne ngjyre gri.

Xhami i vetrates eshte dopio xham i temperuar.

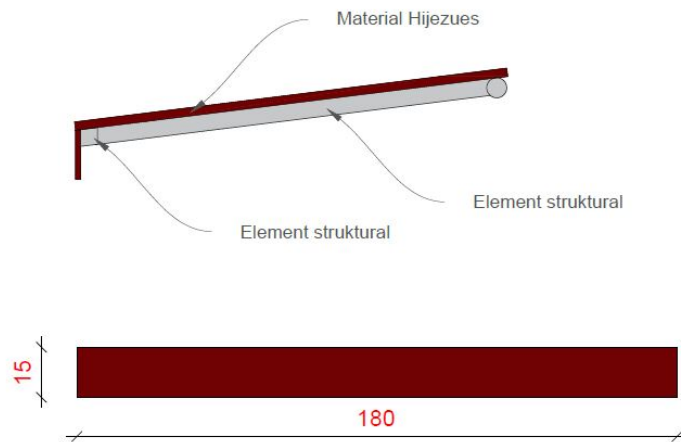
- LLoji tip i dyrve qe do te perdoren
- Kasa e dyrve do te jete e perbere nga materiali i Duraluminit ne ngjyre te zeze, ndersa doreza do te je alumin ne ngjyre gri
- Modeli do te jete me vetrate dopio xham te temperuar



Tendat janë të një stili klasik me ngjyrë vishnje.

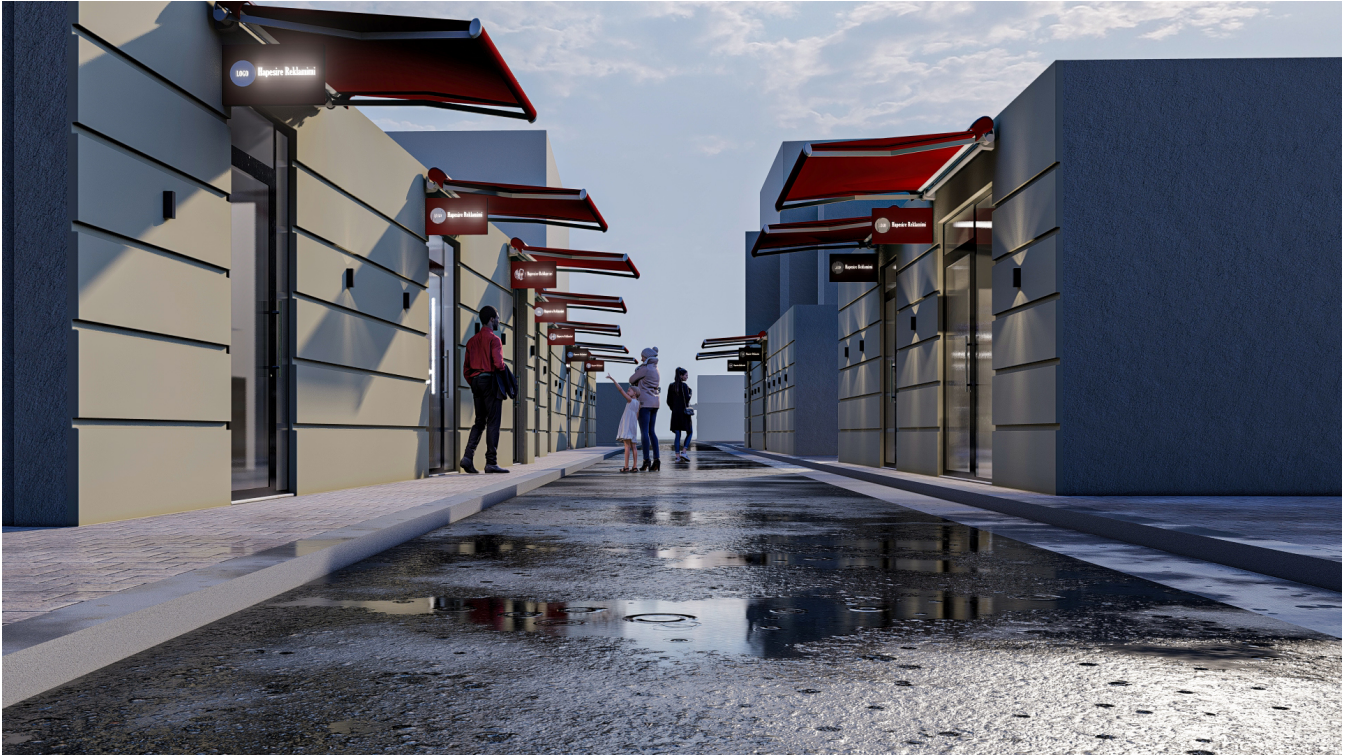
Tendat janë realizuar me materialin "POLIESTER", ndërsa për pjesë të strukturës është përdorur metali. Tendat do të jenë të gjitha të unifikuara. Kjo është bërë në mënyrë që kjo zonë të veçohet nga të gjitha zonat e tjera duke u bërë pjesë karakterizuese e kryeqytetit.

TENDE HIJEZUESE



- Tenda do të jenë të përbërë nga materiali "POLIESTER" në ngjyrë vishnje
- Permasat e tendës do të variojnë në bazë të gjatësisë së vërtrates duke dalë jashtë vërtrates me një distancë 30 cm nga të dyja anët
- Elementet struktural do të jenë të realizuara me materialin e metalit

-Pamje 3 Dimensionale





4. Standarte ne projektim dhe në paraqitjen e dokumentacionit teknik

Projekti është hartuar në përputhje me të gjitha normat dhe standartet për projektim që parashikon legjislacioni në fuqi. Projektimi siguron respektimin e standarteve, madje edhe atyre gjatë zbatimit. Është përgjegjësia jone si projektues saktësia dhe respektimi i të gjitha standarteve dhe normave përkatëse.

Jane mbajtur parasysh të gjitha normat e miratuara për personat me aftësi të kufizuar, të verbërit, etj. Në projekt është parashikuar infrastruktura e nevojshme për këtë kategori.

Detajet teknike të infrastruktures për këtë kategori, janë paraqitur në fletë të veçanta të projektit.

Në hartimin, paraqitjen dhe miratimin e dokumentacionit teknik të projektit janë marrë në konsideratë dhe janë respektuar të gjitha kërkesat dokumentare dhe të paraqitjes që parashikon Ligji “Për urbanistikën”, Rregullorja e Urbanistikës dhe Legjislacionet në fuqi.

PROJEKTUES
“A&E ENGINEERING” SHPK
DREJTUESE LIGJORE
Ing.Entela ÇANO