



REPUBLIKA E SHQIPERISE

BASHKIA TIRANE

DREJTORIA E PERGJITHSHEME E PUNEVE PUBLIKE

## **PROJEKT ZBATIM**

## **RAPORT TEKNIK**

**“REHABILITIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË  
NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR”**

**Tiranë, 2024**

## **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.

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 km<sup>2</sup> dhe renditet i dhjeti, për sa i takon madhësinë e 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 zë 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 reshjeve atmosferike janë në pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia.

**Era** - Shpejtësia e erës në territorin e zonës në studim ashtu 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 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. Gjate muajit Janar pothuajse vrojtohet mesatarisht nje dite me bresheri, Ne periudhen e ngrohte te vitit numri i diteve me bresher 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

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.

Segmentet në të cilat propozohet ndërhyrje rehabilituese janë si më poshtë :

**1.Rruga “Arkitekt Sinani”** ndodhet në Njësinë Administrative Kashar, ka gjatësi rreth 790 ml dhe gjerësi 5-6 ml kufizohet me rrugën nacionale “Tiranë-Durrës” dhe me pjesen fundore te rrugës “Ali Pashë Gucia”, në zonë kryesisht jan objekte te ulta, objekte private 2-4 dhe magazina industriale.

Rruga në të gjithë gjatësinë e saj ka mungesë infrastrukture.



*Rruga “Arkitekt Sinani”*

*Foto te gjendjes egzistuese*



Sic shihet edhe nga fotot e me siperme, rruga ka mungese totale te infrastruktures rrugore dhe ka nevojte emregjente per nderhyrje. Ne kete aks rrugor mungon infrastruktura rrugore, rrjeti i ujrave te shiut, ndricimi, sinjalistika etj. Ne si studio projektimi propozojme nderhyrje ne infrastrukture dhe ne gjithe rrjetet inxhinjerike nentokesore per sistemim sa me te mire te zones.

Ne te gjitha nderhyrjet qe kemi propozuar ne projekt do perpiqemi qe mos te kemi prishje te objekteve qe jane ne afersi te rruges.



**2.Rruga “Mustafa Krantja”** ndodhet në Njësine Administrative nr. 6, rruga ka një gjatësi rreth 450 ml dhe gjërësi variabël 5-7 m, aktualisht rruga ka mungese totale të infrastrukturës rrugore, është zone me objekte të ulta.



*Foto te gjendjes egzistuese*

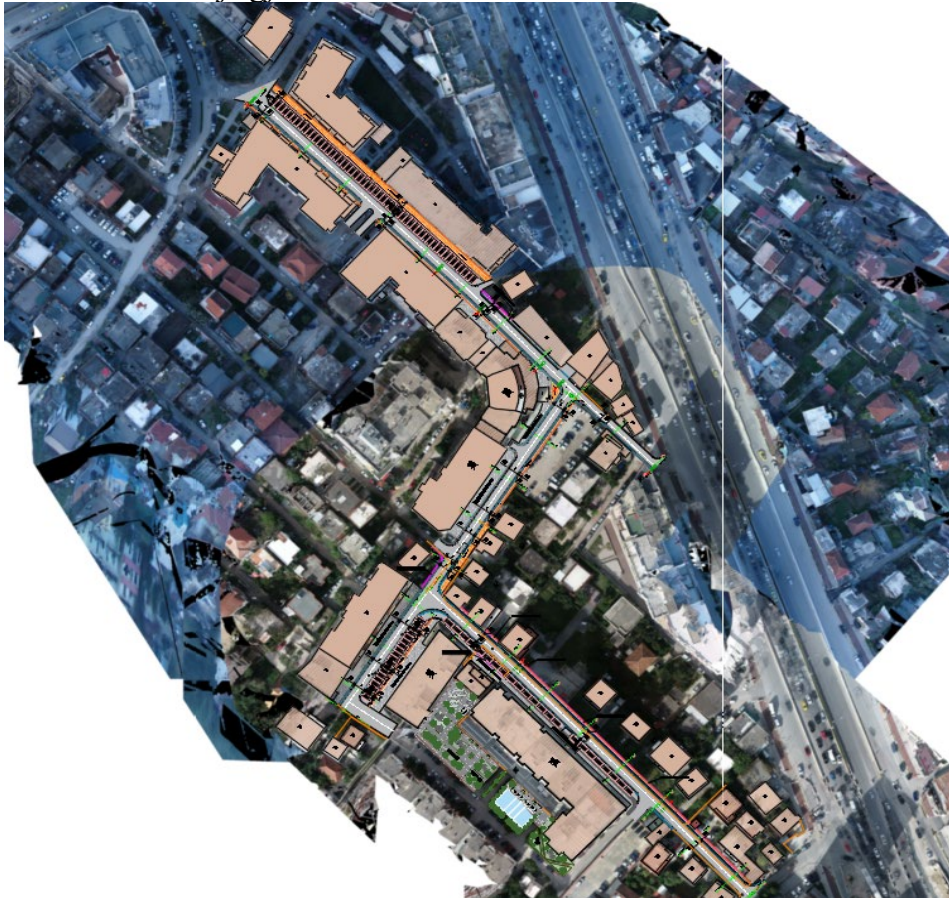


Sic shihet edhe nga fotot e me siperme, rruga ka mungese totale te infrastuktures rrugore dhe nevojë emergjente per nderhyrje. Ne kete aks rrugor mungon infrastruktura rrugore, rrjeti i ujrave te shiut,

ndricimi, sinjalistike etj. Ne si studio projektimi kemi propozuar nderhyrje ne infrastrukture dhe ne gjithë rrjetet inxhinierike nentokesore per sistemim sa me te mire te zones.

Ne te gjitha nderhyrjet qe kemi propozuar ne projekt jemi perpjekur qe mos te kemi prishje te objekteve qe jane ne afersi te rruges.

**3. Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”,** ndodhen në Lagjen 14. Të dy rrugët kanë nevojë për rehabilitim total dhe kanë një gjatësi rreth 550 ml.



*Foto te gjendjes egzistuese*



**ZGJIDHJA TEKNIKE OBJEKTI:**  
**“REHABILITIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR”**

**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”.

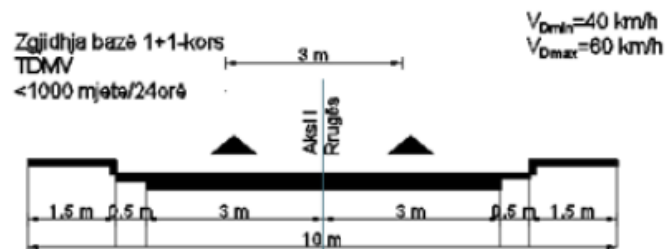
Ne tabelat me poshte jane dhene treguesit kryesore te kalsifikimit te rrugeve ne studim dhe tabelat

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

Rruga Arkitekt Sinani dhe Mustafa Krantja jane rruge te kategorise F, kurse rruga Gjergj Elez Alia dhe Lazer Filipi eshte rruge e kategorise E 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.

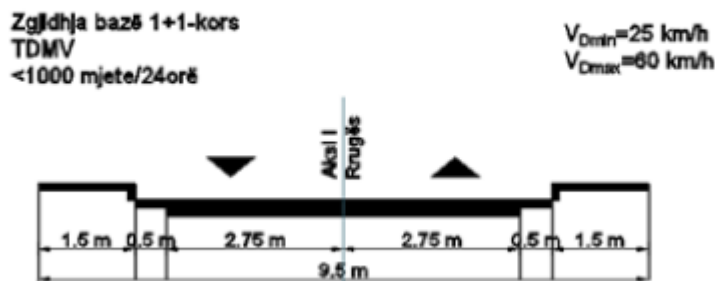
**RRUGË E KATEGORISË E**

**RRUGË URBANE LAGJE**



**RRUGË E KATEGORISË F**

**RRUGË RURALE LOKALE**



**Sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve (RrTPRr-2), dy rruget, Arkitekt Sinani dhe Mustafa Krantja ne studim jane e kategorise F e modifikuar.**

Perberja e Karexhates sipas Rregullit Teknik per Projektimin e Rrugeve

Llojet sipas kodit	Shtirirja territoriale			Limiti i shpejtësisë	Numri i korsive për secilin drejtim	Ndarjet e shpejtësisë	
						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	60	100
			C3	60	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
		URBANE	F2	50	1 ose me shume	25	60

LLOJET SIPAS KODIT	SHTRIRJA TERRITORIALE			Gjerësia min. e ishullit të trafikut (m)	Gjerësia min. e bankines në të majtë (m)	Gjerësia min. e bankines në të djathtë (m)	Gjerësia e korsive se emergjences (m)	
								8
1	2	3		8	9	10	11	12
AUTORRUGË	A	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.60	0.70	2.50 *****	3.00
			Rrugë shërbimi	3.50 **	-	0.50	1.25	-
	URBANE	Rrugë parësore	3.75	1.80	0.70	2.50 *****	3.00	
			Rrugë shërbimi	3.00* **	-	0.50	0.50	-
NDËRURBANE PARESORE	B	NDËRURBANE	Rrugë parësore	3.75	2.50 ***	0.50	1.75	-
			Rrugë shërbimi	3.50 **	2.00 ****	0.50	1.25	-
NDËRURBANE DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	3.75	-	-	1.50	-
			C2	3.50	-	-	1.25	-
			C3	3.5	-	-	1.00	-
URBANE KRYESORE	D	URBANE	Rrugë parësore	3.25*	1.80	0.50	1.00	-
			Rrugë shërbimi	2.75 **	-	0.50	0.50	-
URBANE NE LAGJE	E	URBANE		3.00* **	-	-	0.50	-
LOKALE	F	NDËRURBANE	F1	3.50	-	-	1.00	-
		URBANE	F2	2.75 **	-	-	0.50	-

### Shpejtësia e projektimit për rrugët e kategorisë F:

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

Rruga Gjergj Elez Alia dhe Lazer Filipi është rrugë e kategorisë E

### 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 DYTESORE	C	NDËRURBANE	C1	90	1	60	100
			C2	90	1 1	60	100
			C3	60		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

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 ndërurbane/ rurale	B	6
Rruga dytësore ndërurbane/ rurale	C	7
Rrugat lokale ndërurbane/ 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 gjeresise, 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 siper keshillojme qe si shpejtësi të lejuar të levizjes të kemi 30km/ore.*

Studim Projektim objekti : **“REHABILITIMI I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR” u krye:**

- Në përputhje me Detyrën e Projektimit të hartuar nga Bashkia e Tiranës.
- Në përputhje me Standartin Shqiptar të projektimit të rrugëve dhe të standardeve të tjera të miratuara nga institucionet shqiptare.
- Në përputhje me vendimet e mara në mbledhjet e Këshillit Teknik të fazës së Projekt Idese Paraprake dhe fazës së Projekt Idese Përfundimtare të miratuar.

Per sa me siper do të trajtohen akset si më poshtë:

**1.Rruga “Arkitekt Sinani”**

**2.Rruga “Mustafa Krantja”**

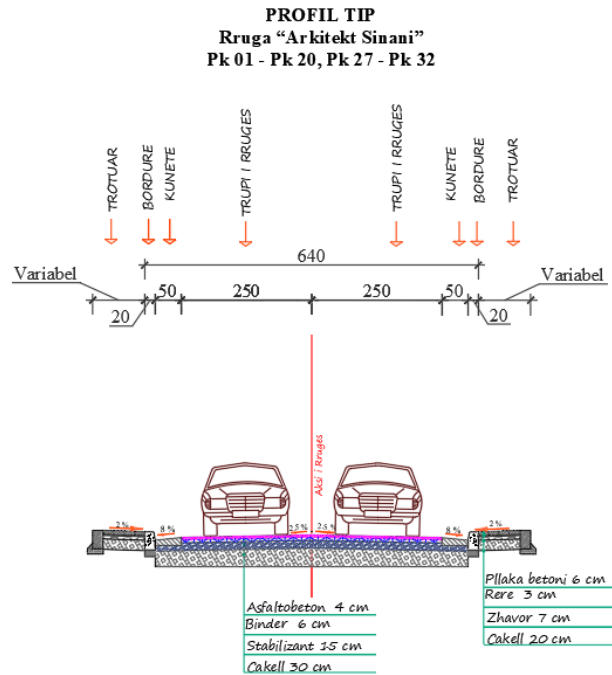
**3. Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”**

### **1.Rruga “Arkitekt Sinani”**

Rruga Arkitekt Sinani ka një gjatësi afërsisht **790 m**.

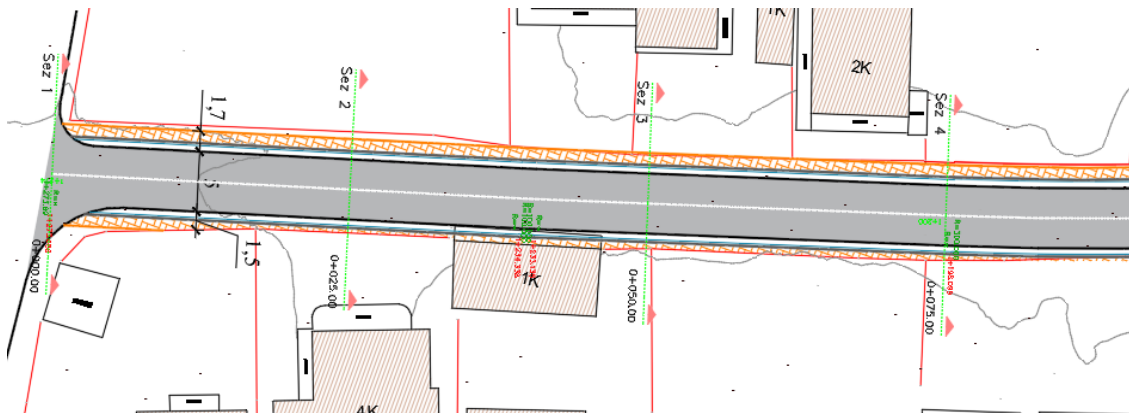
Gjerësia e trupit të rrugës është propozuar 5m gjerësi asfalt, duke mos patur prishje të objekteve, por prishje të mureve rrethuese të disa shtëpive.

Profili tip te cilin propozojme nga Pk.01-Pk.20 dhe Pk.27-Pk.32 eshte si me poshte arkitekti :

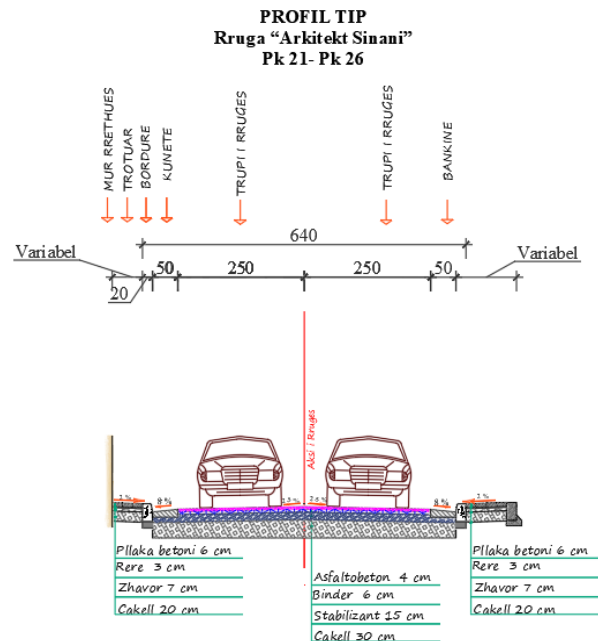


### Kurora e rruges

- 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 2 x variabel (trotuar)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.4 m.



Profili tip qe propozojme gjate piketave Pk 21 - Pk 26 tregohet si me poshte:



### Kurora e rruges

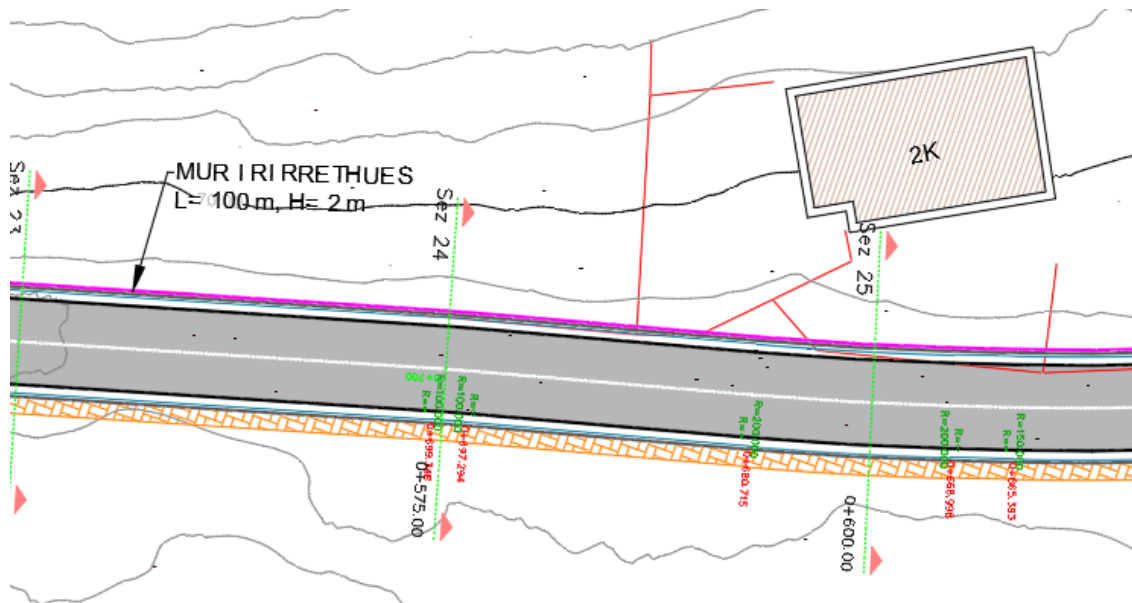
- 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 2 x variable (trotuar)+ Mur rrethues
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.4 m.

### Paketa Asfatike e propozuar per rrugen "Arkitekt Sinani"

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

### Paketa Asfatike e propozuar per trotuarin e rruges

- Pllaka betoni 6 cm
- Rere 3 cm
- Zhavor 7cm
- Cakell 20cm



## 2.Rruga “Mustafa Krantja”

Gjatesia e segmentit rrugor eshte afersisht **450 ml**. Profili tip te cilin propozojme nga Pk.09, Pk.13-Pk.18 eshte si me poshte:

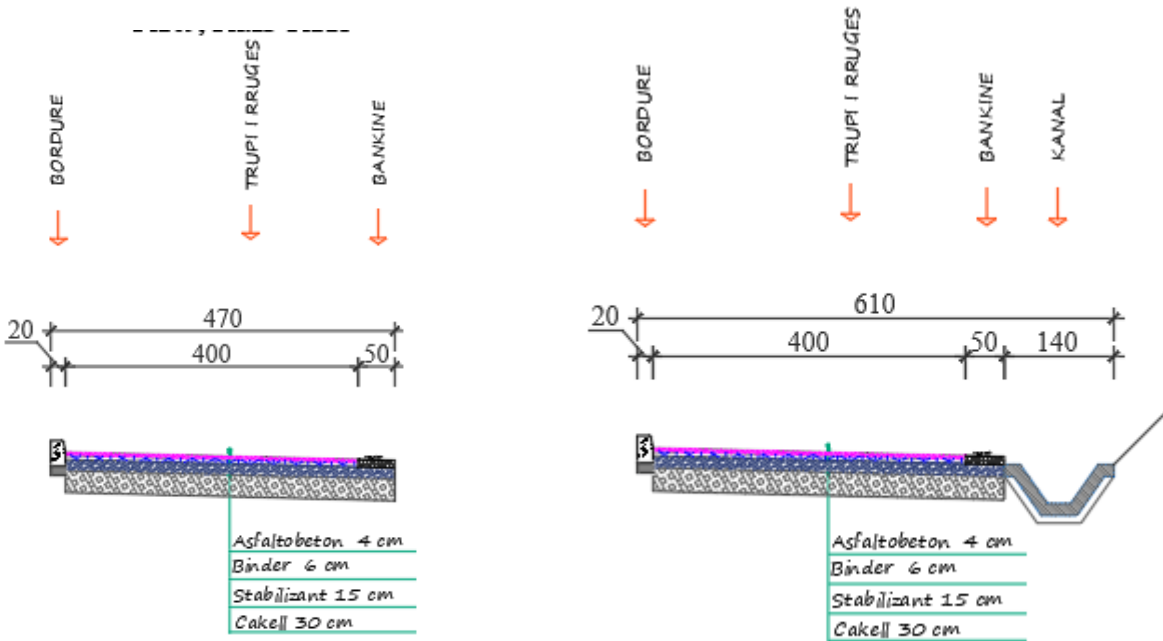
### Kurora e rruges

- 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 0.20m (bordure)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 4.7 m.

Profili tip te cilin propozojme nga Pk.01-Pk.04, Pk.07-Pk.08 eshte :

### Kurora e rruges

- 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 0.20m (bordure)+ 1 x 1.40m (kanal)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.1 m.



Profili tip te cilin propozojme nga Pk.10-Pk.12, Pk.19 eshte si me poshte:

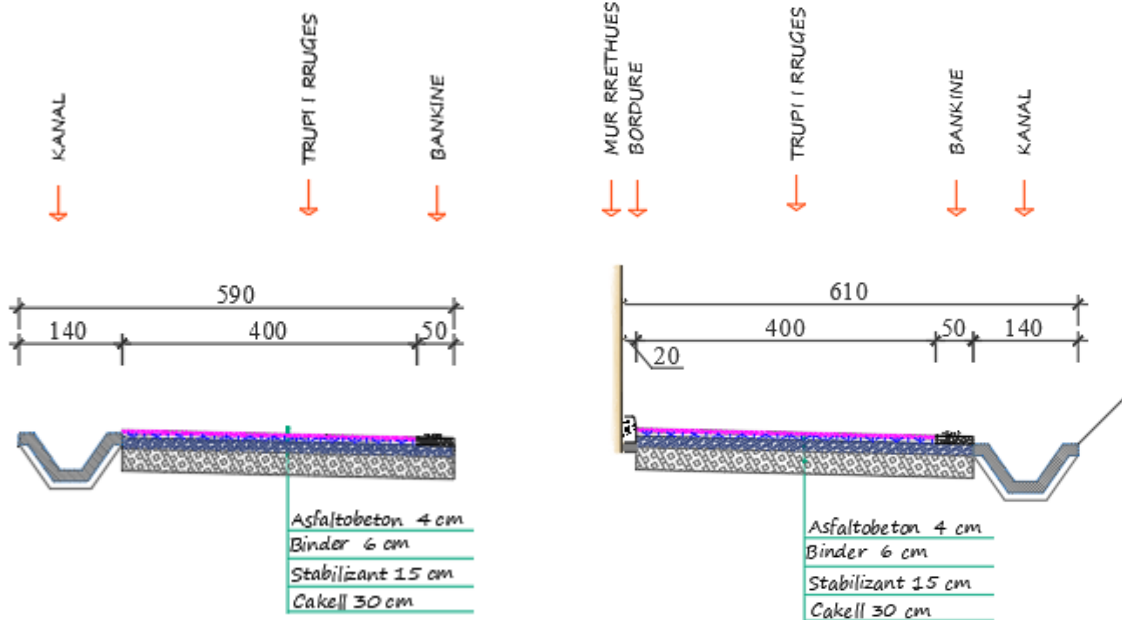
#### Kurora e rruges

- 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 1.40m (kanal)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 5.9 m.

Profili tip te cilin propozojme nga Pk.05-Pk.06 eshte si me poshte:

#### Kurora e rruges

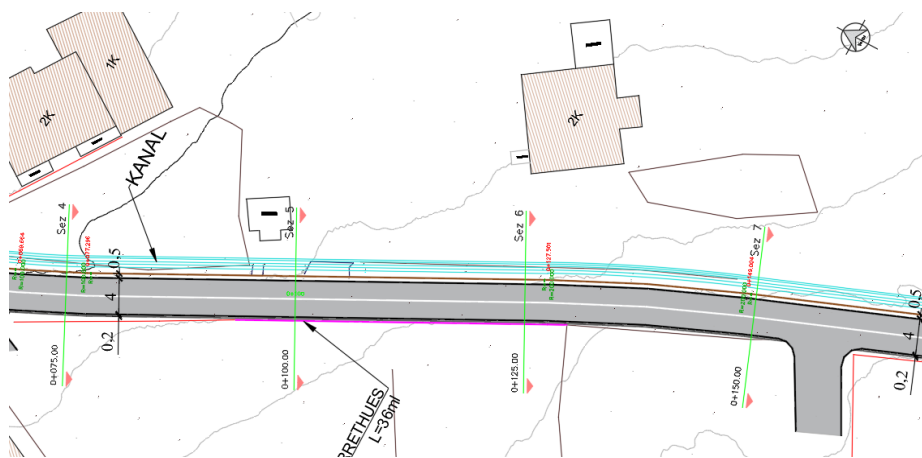
- 1 x 4m (korsi kalimi) + 1 x 0.50m (bankine) + 1 x 1.40m (kanal) + 1 x 0.20m (bordure)+ Mur rrethues
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 4 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.1 m.



• **Paketa Asfatike e propozuar per rrugen “Mustafa Krantja”**

Shtresat e rruges se projektuar

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



*Planimetria e pergjithshme “Mustafa Krantja”*

Ne te dyja keto rruge propozojme rehabilitimin e infrastruktures dhe sistemimin e te gjitha rrjeteve inxhinjrike, rrjete te cilat jane pershkruar me poshte

### . 3. Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”

Gjatesia e segmenteve rrugore eshte afersisht **550 ml** dhe eshte i kategorise “E”.

Profillet tip te propozuara tregohen si me poshte

Profil Tip 1

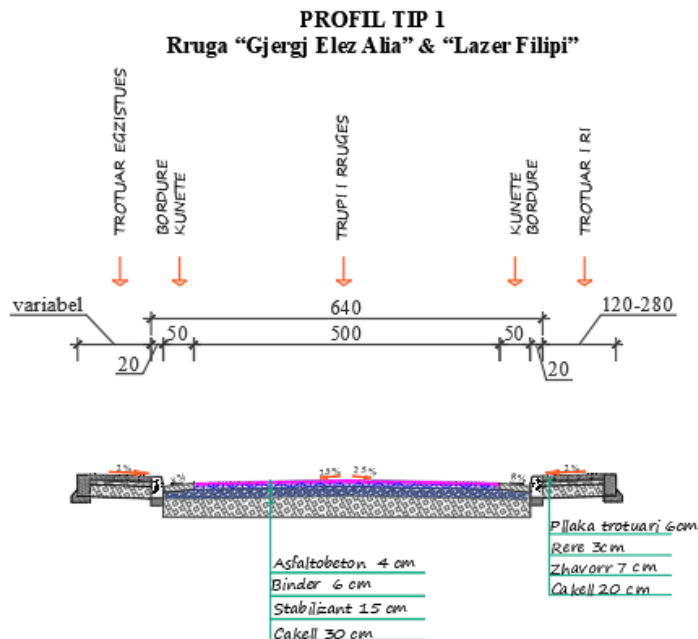
#### Kurora e rruges

- 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variabel (trotuar I ri) + trotuar egzistues.
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.4 m.

Profil Tip 2

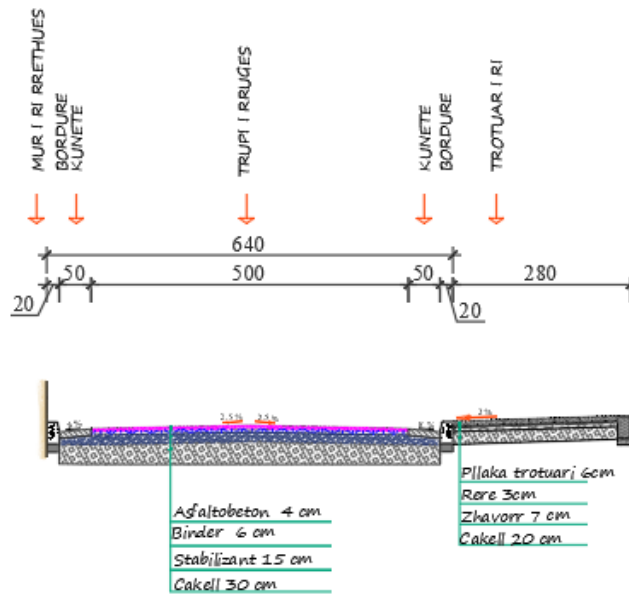
#### Kurora e rruges

- 2 x 2.5m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x 2.8m (trotuar I ri) + mur I ri rrethues
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.4 m.





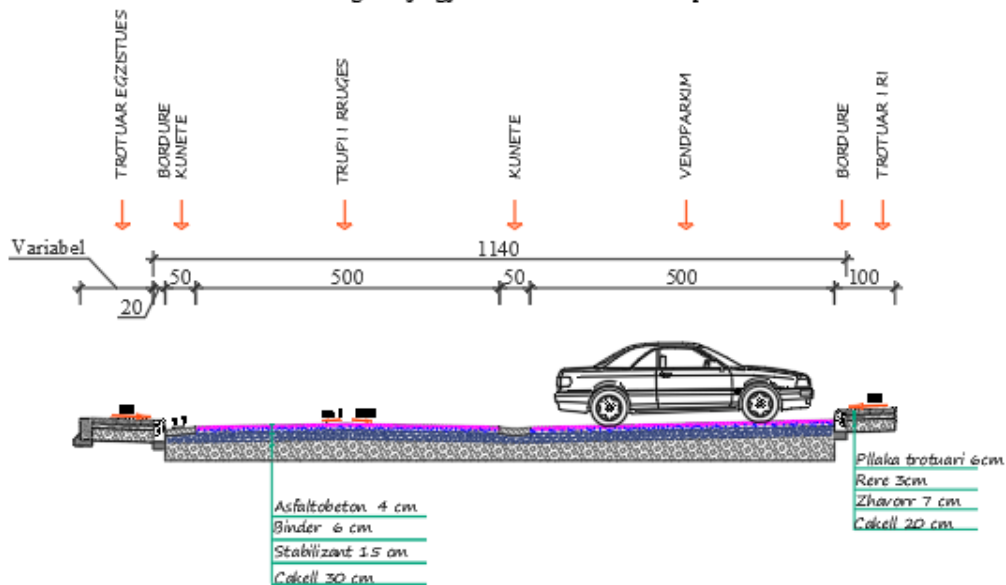
**PROFIL TIP 2**  
**Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"**



**Profil Tip 3 Kurora e rruges**

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 5.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20 (bordure) + 1 x 1.0 m (trotuar I ri)
- + trotuar egzistues.
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 10.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 11.40 m

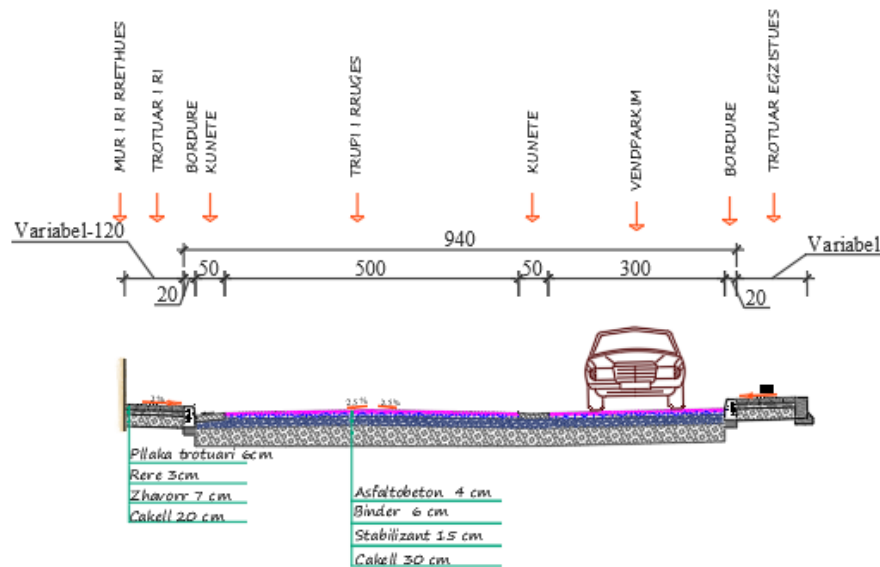
**PROFIL TIP 3**  
**Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"**



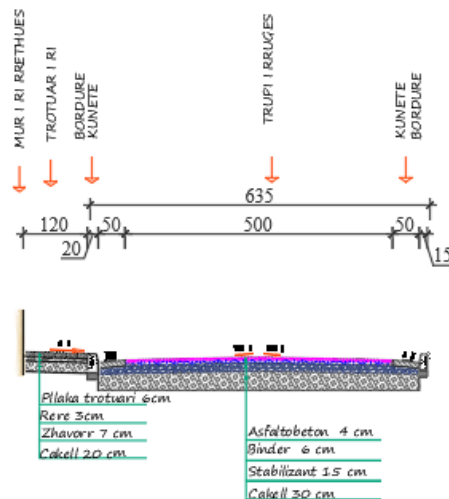
### Profil Tip 4 Kurora e rruges

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 3.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.2m (bordure) + 2 x variabel (trotuar I ri)+Mur I ri rrethues
- Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 8.0 m.
- Gjerësia e kurores se rruges 9.40 m.

**PROFIL TIP 4**  
Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"



**PROFIL TIP 5**  
Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"



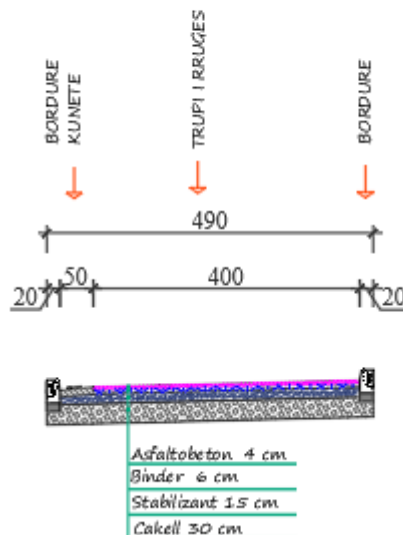
### Profil Tip 5 **Kurora e rruges**

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure)+1 x 1.20 (trotuar I ri)
  - Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
  - Gjeresia e kurores se rruges 6.35 m.

### Profil Tip 6 **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 4.90 m.

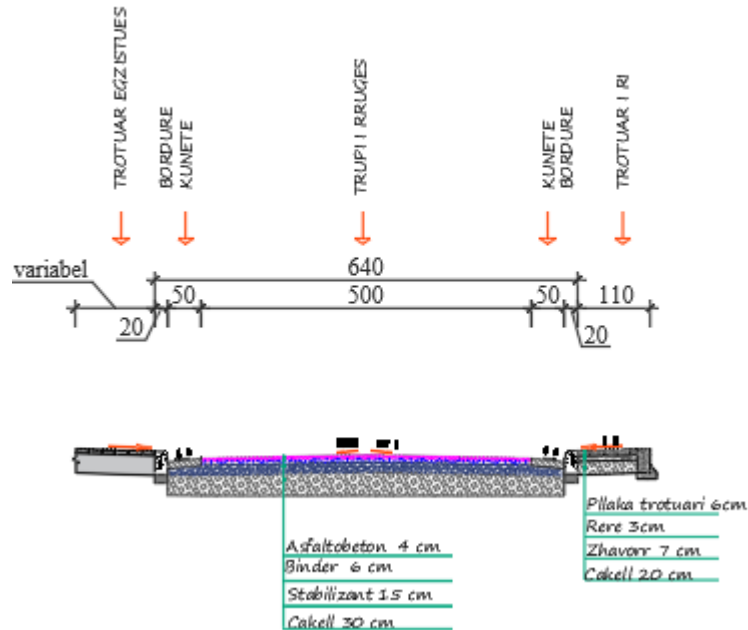
#### PROFIL TIP 6 Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"



### Profil Tip 7 **Kurora e rruges**

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x variabel (trotuar egz.)+ 1 x 1.10m (trotuar I ri.)
  - Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
  - Gjeresia e kurores se rruges 6.40 m.

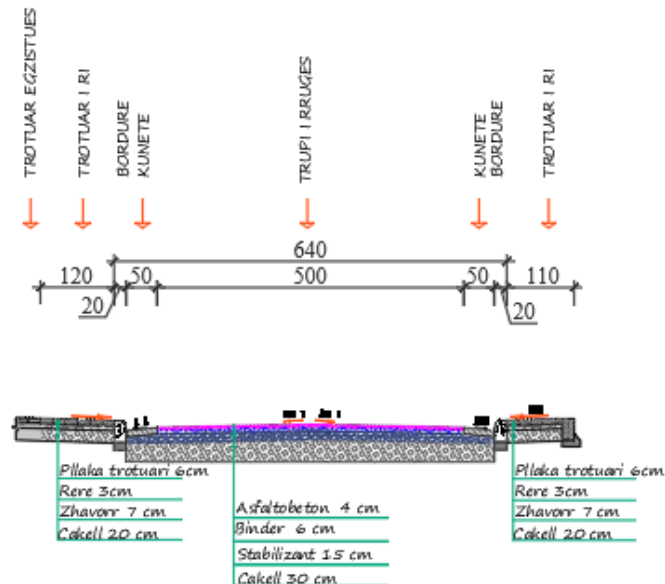
**PROFIL TIP 7**  
Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"



**Profil Tip 8 Kurora e rruges**

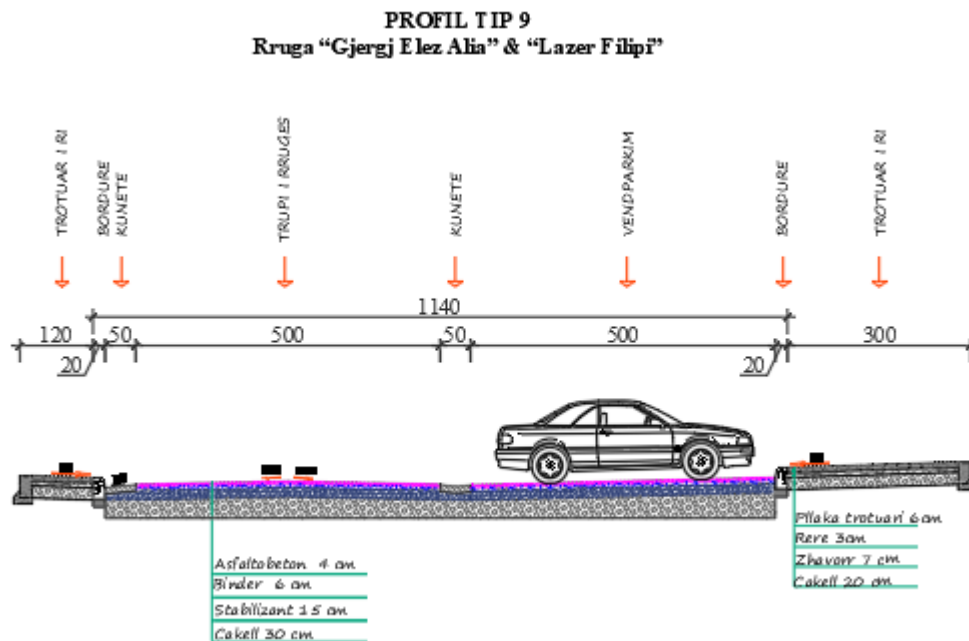
- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 2 x 0.50m (kunele) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x 1.10m (trotuar I ri.) + 1 x 1.20m (trotuar I ri.) + 1 x variabel (trotuar egz.)
- Gjeresia e asfaltuar e kurores se rruges 5.0 m.
- Gjeresia e kurores se rruges 6.40 m.

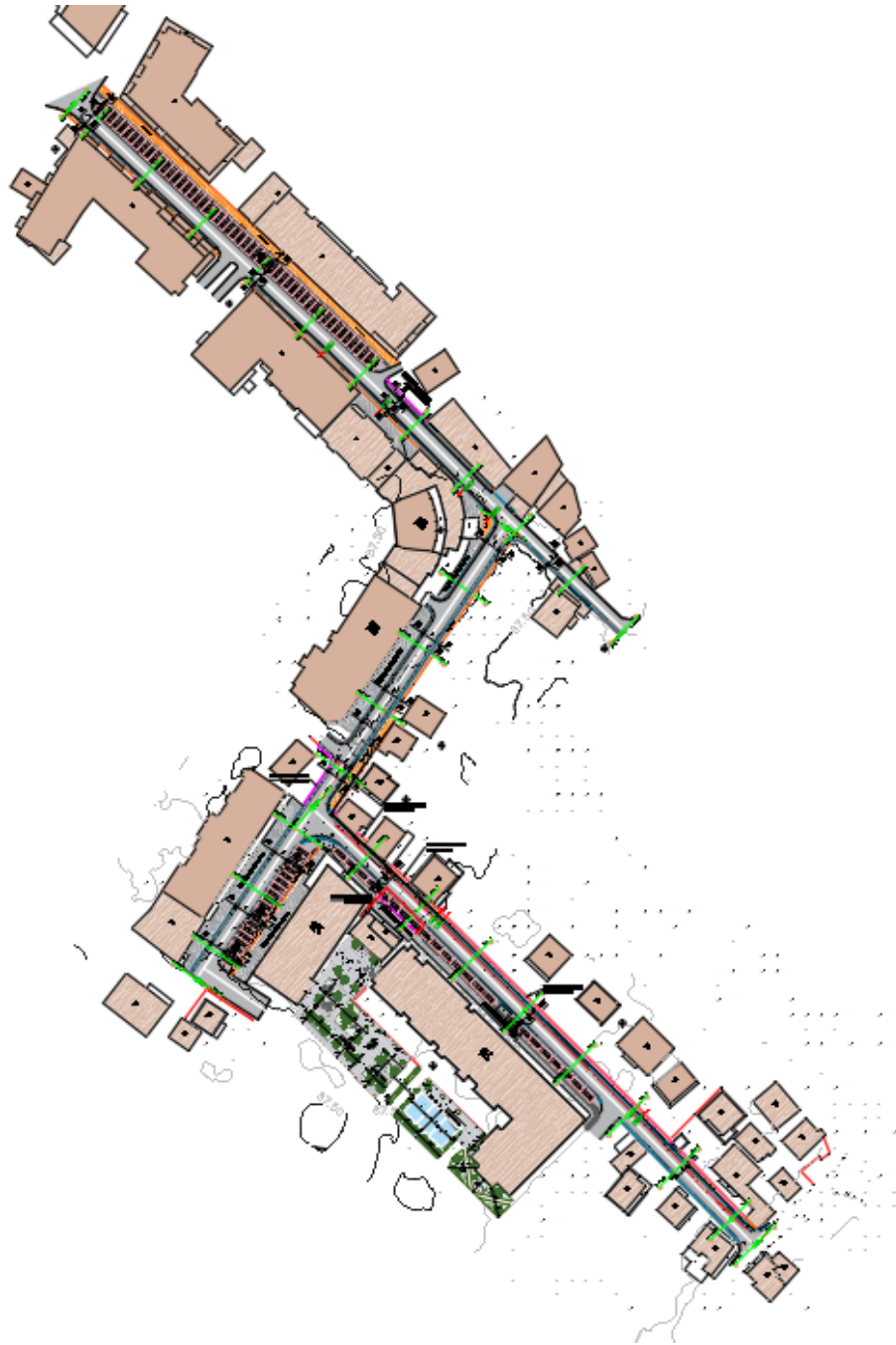
**PROFIL TIP 8**  
Rruga "Gjergj Elez Alia" & "Lazer Filipi"



### Profil Tip 9 Kurora e rruges

- 2 x 2.5 m (korsi kalimi) + 1 x 5.0 m (vendparkim) + 2 x 0.50m (kunete) + 2 x 0.20m (bordure) + 1 x 3.0m (trotuar I ri.) + 1 x 1.20m (trotuar I ri.)
- Gjerësia e asfaltuar e kurores se rruges 10.0 m.
- Gjerësia e kurores se rruges 11.40 m.





*Planimetria e pergjithshme "Gjergj Elez Alia" dhe "Lazer Filipi"*

- **Paketa Asfatike e propozuar per rrugen “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”**

Shtresat e rruges se projektuar

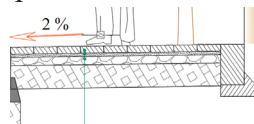
- ShtreseAsfaltobetoni 4 cm
- Binder 6cm
- Stabilizant 15cm
- Cakell makinerie 30cm

- **Paketa Asfatike e propozuar per trotuarin e rruges**

Shtresat e trotuarit te projektuar

- Pllaka betoni 6 cm
- Rere 3 cm
- Zhavor 7cm
- Cakell 20cm

**Trotuaret** jane projektuar te reja per pjesen me te madhe te rruges, Trotuari do te kete nje gjeresi te ndryshme dhe do te shtrohet me pllake trotuari,me nenshtrese betoni (6 cm), rere 3 cm, zhavor (7 cm), cakell 20 si ne detajin e paraqitur me poshte:



Pllaka trotuari 6cm

Rere 3cm

Zhavorr 7 cm

Cakell 20 cm

Shtresat rrugore dhe të trotuarëve jane trajtuar 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 eshte parashikuar ndërtimi i panduseve të kalimit në nivel rrugë – trotuar për personat me aftësi të kufizuar.

Materialet qe do te perdoren, do te jenë sipas kushteve teknike te Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve.

Gjatë hartimit të projektit ne si studio projektimi jemi konsultuar 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, ne si studio projektimi, përpara fillimit të projektimit, paraprakisht:

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

Per te gjitha rruget e siperpermendura eshte kerkuar informacion per rrjetin ekzistues te rrjeteve inxhinjerike si, kanalizimet e ujrave te bardha, kanalizimet e ujrave te zeza, rrjetin e ujesjellesit, rrjetin e ndricimit rrugor dhe rrjetin e internet telefonise.

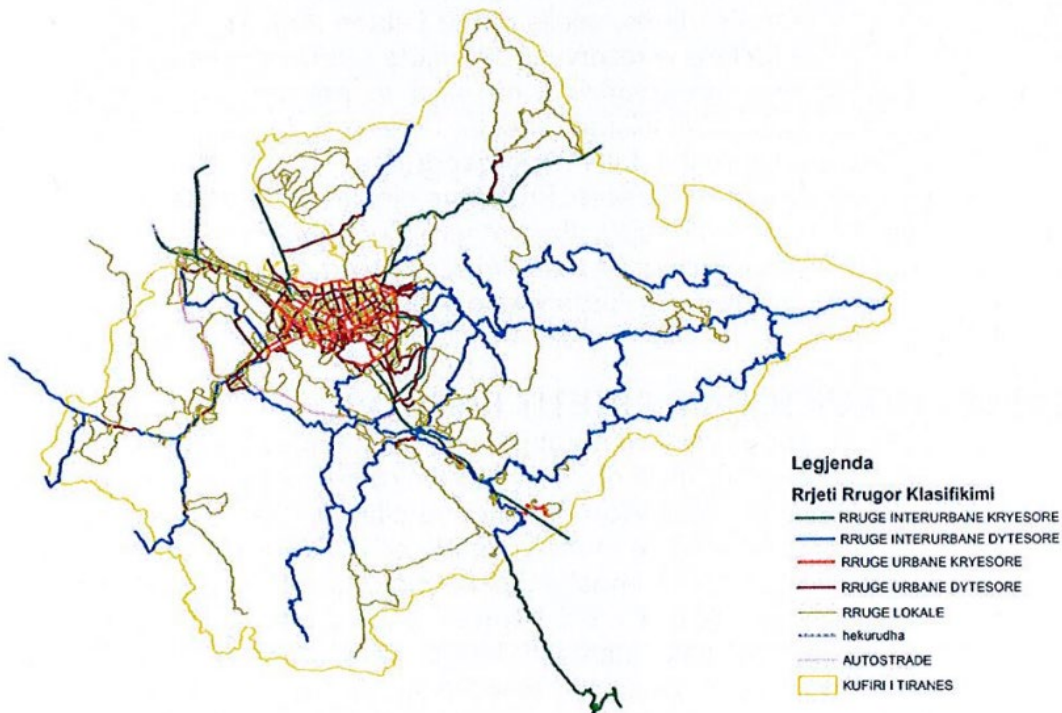
Ne gjitha rruget e siperpermendura ka mungese totale sinjalistike, mungese gjelberimi, dhe mungese te pikave te VGM-se. Verehet mungese totale e parkimeve ne te gjitha keto rruge.

Ne si studio projektimi kemi propozuar nderhyrje per te gjitha keto elemente.

## 2. Kërkesat e projektit

Në këtë zonë, gjatë hartimit të projektit të rrugëve, jane 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 marre 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 bërë një analizë të shkurtër të situatës dhe jemi konsultuar me Bashkinë, nga ku kemi marrë 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 do të hartojmë dhe të paraqesim paraprakisht së bashku me skemën e rrjetit rrugor edhe analizën dhe skemën e qarkullimit/levizjes në rrugë. Kjo skemë do të jetë fletë e veçantë e projektit.

Projekti/skema do të hartohen 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 rezidenteve dhe sidomos i vend-parkimeve për personat me aftësi të kufizuar;
7. Të gjithë elementët e mësipërm do të ndërthuren 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.).

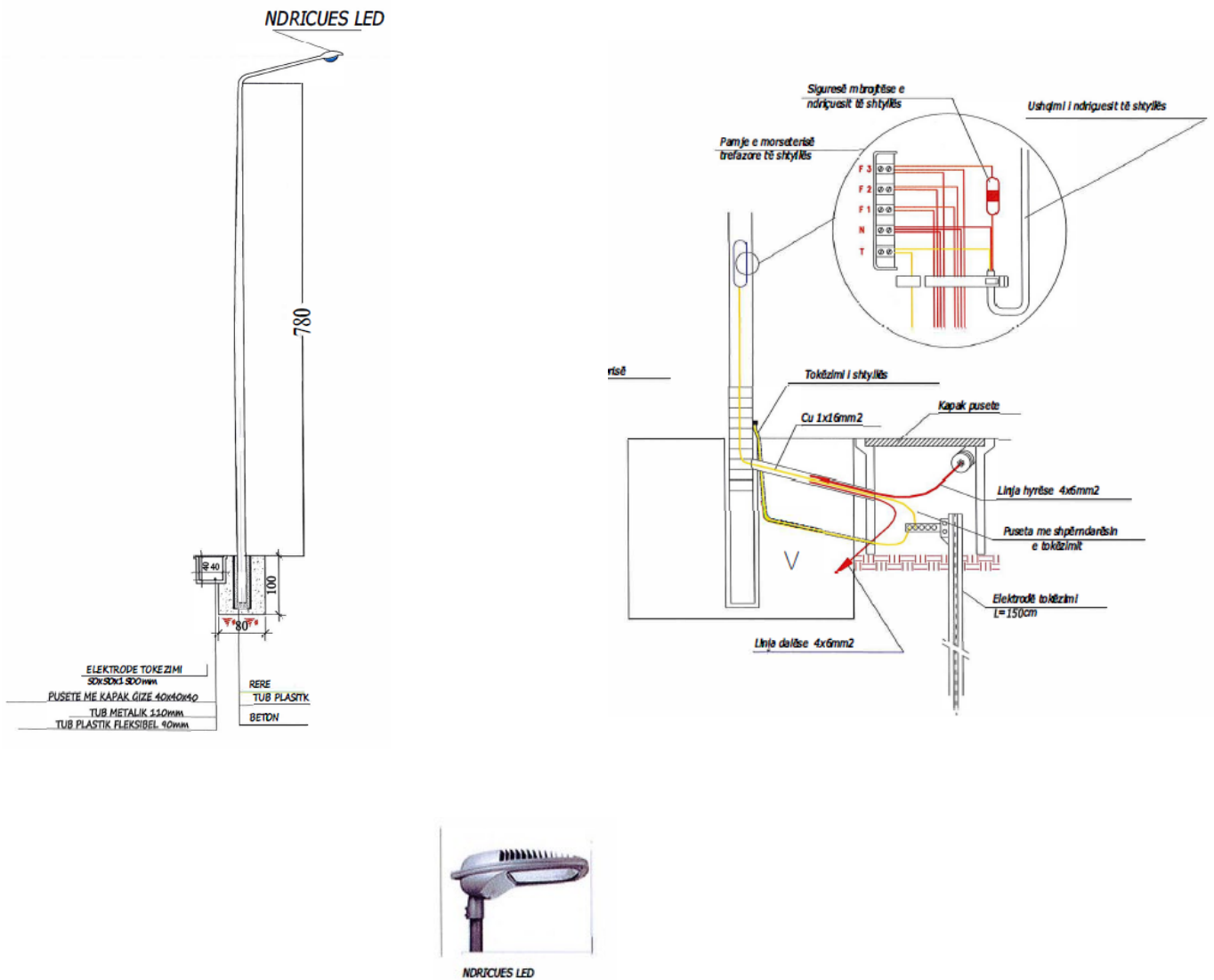
## 2.5 Ndriçimi rrugor

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 Shtylles 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 ë/(lx m<sup>2</sup>) dhe
2. Treguesi vjetor të konsumit të energjisë (AECDI) DE (të matur në (ëh)/m<sup>2</sup>).

Sipas percaktimit të llojit të rrugës me standartin EN 13201 Urbane, Rurale, Parësore, Dytësore, është përcaktuar edhe lloji i intesitetit të ndriçimit. Jetëgjatësia e ndriçuesit LED sipas standartit IEC 62722-2-1.

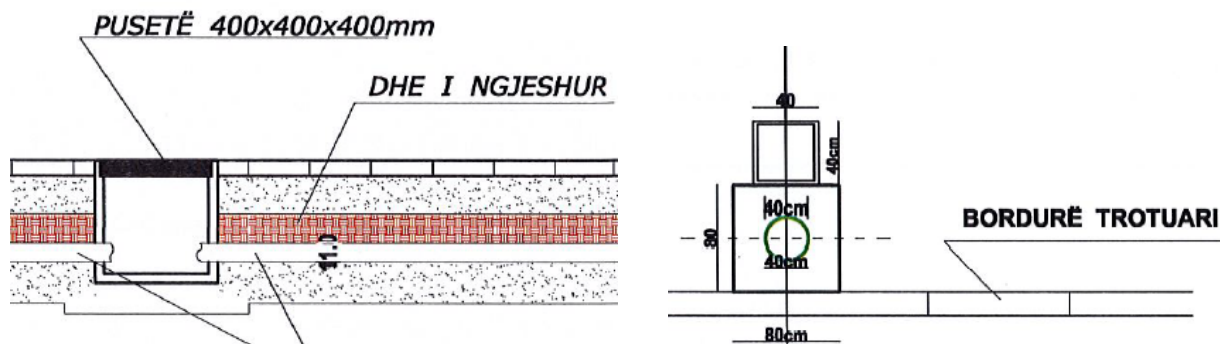
Është përcaktuar temperatura e ndriçimit sipas standartit nga 2500 deri 5000 Kelvin, në mënyrë, që të evitohet efekti i ndotjes.

Jane përcaktuar 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.

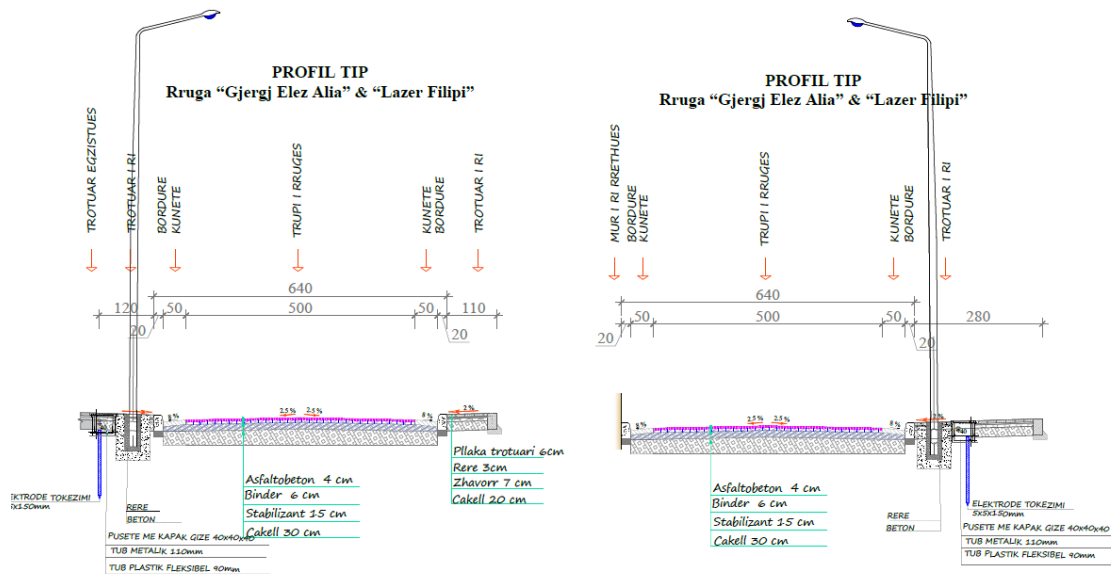
*Detaj pusete betoni 40x40x40 cm*



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

Furnizimi me energji i rjetit 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 është parashikuar dhe vendosja e matësve të energjisë. Është parashikuar tokëzimi i shtyllave të ndriçimit.

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

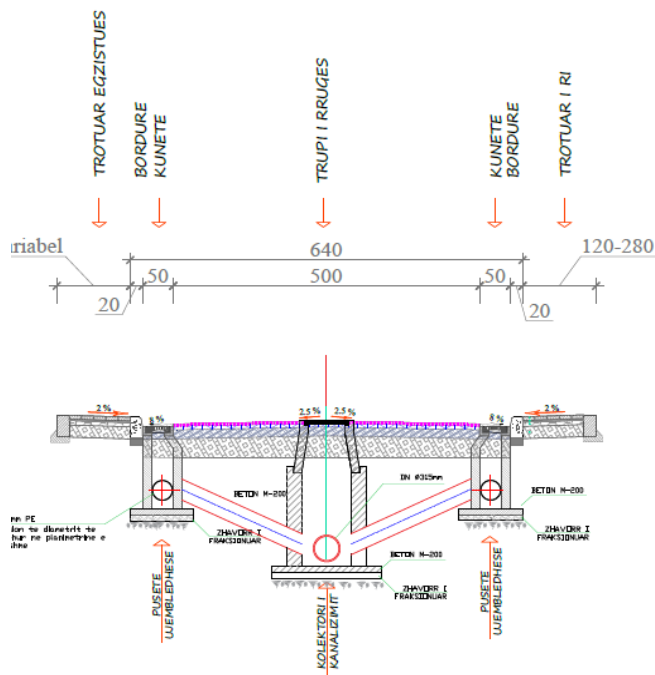


## 2.6 Kanalizimet e ujërave të zeza dhe ujërave të shiut

Do të ndërtohet kolektor i ujërave të zeza.

Kolektori do të ndërtohet sipas aksit të rrugës. Pusetat do të vendosen në një distancë prej 50 m larg njëra tjetres. Tubacioni I KUZ është projektuar me tuba me diametër Ø 315 . Ndërsa për ujrat e shiur janë propozuar ndërtim të kunetave 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 marre 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.

Per largimin e ujrave 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

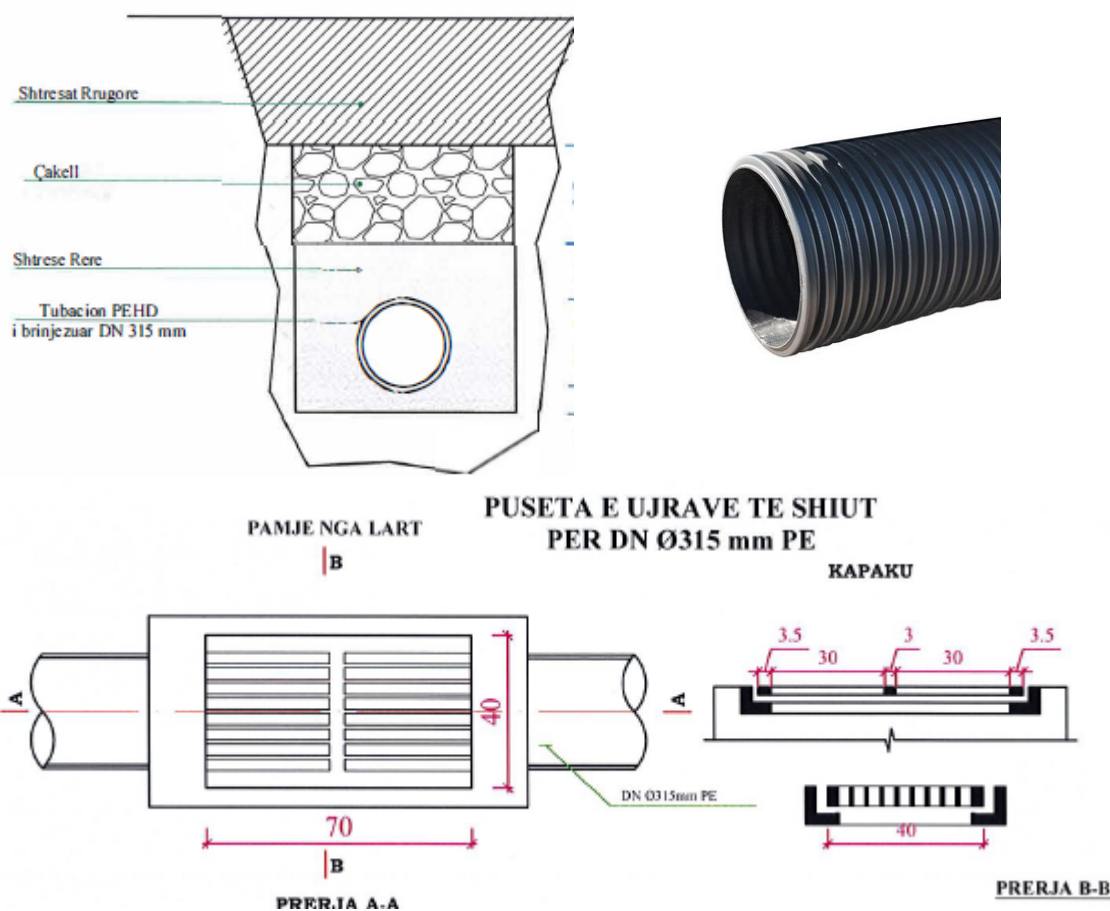
Për sasitë e ujrave të shiut janë përdorur të dhënat e Institutit Hidrometeorologjik dhe mënyra e llogaritjes është paraqitur nga projektuesi në mënyrë të argumentuar.

**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 prej politileni të brinjëzuar 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.SH.*

## 2.9 Elementët urban

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

Një vëmendje të veçantë në projekt, eshte kushtuar edhe elementëve të mobilimit urban si: stola, lulishte (hapsire e gjelber). Eshte projektuar nje lulishte e re, ne rrugen Gjergj Elez Alia, e cila gjendet ne nje bllok pallatesh. Eshte projektuar ndertimi i nje fushe volejbolli, krijimi i hapsirave rekreative per banoret e zones.

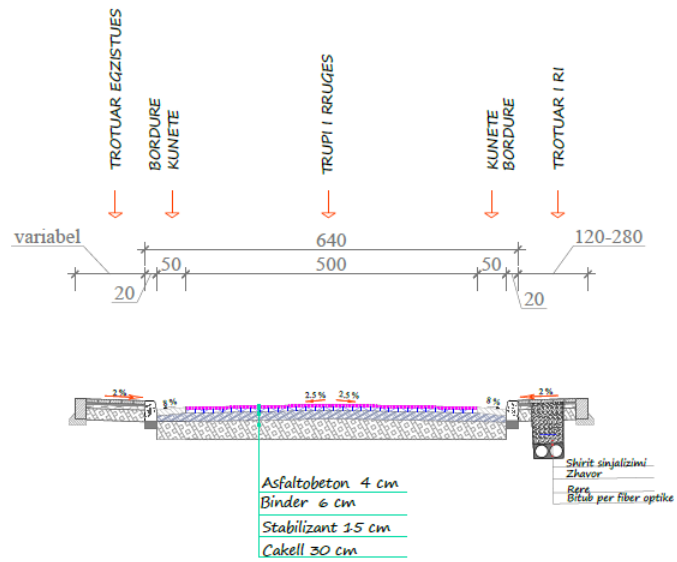


## 2.10 Rrjeti Internet-Telefonisë

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).

Eshte 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.

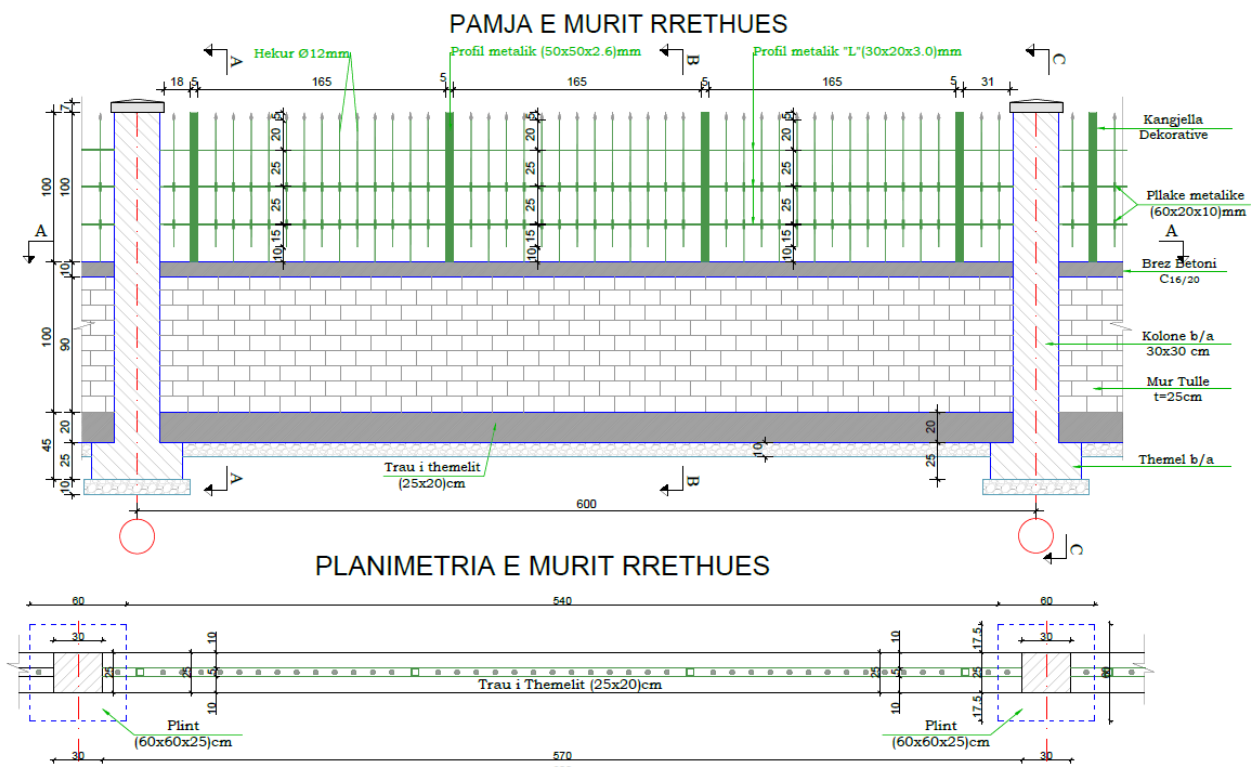




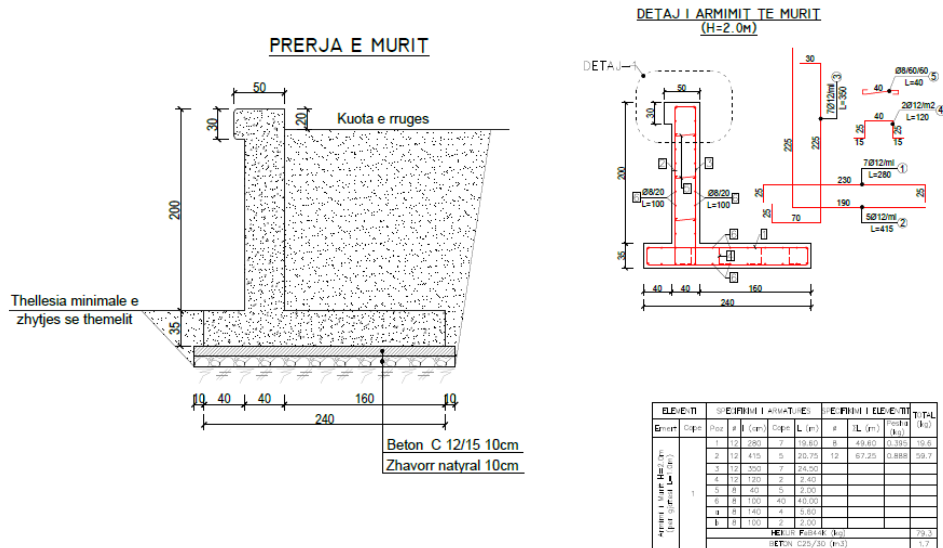
## Mure mbajtese, pritese dhe rrethues.

Gjate hartimit te projekt zbatimit doli e nevojshme projektimi i veprave te artit, mure mbajtese, mur rrethuese dhe mure prites.

Disa nga muret rrethuese ekzistuese do te prishen per te sistemuar sa me mire gjurmen e rruges dhe per te beret e mundur respektimin e rrezeve te aksit, perkatesisht ne rrugen Arkitekt Sinani dhe ne rrugen Gjergj Elez Alia dhe Lazer Filipi. Prishja e mureve rrethuese ekzistuese eshte paraqitur ne planimetrine e prishjeve (perkatese per secilen rruge). Jane propozuar te ndertohen mure rrethuese te reja sipas detajit te me poshtem:

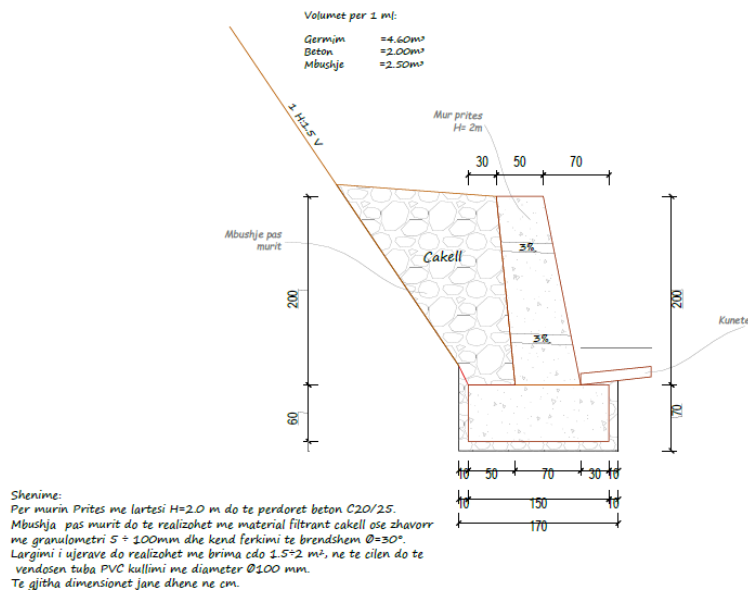


Eshte pare e arsyeshme trajtimi I rruges me mure mbajtese ne rrugen Arkitekt Sinani ne lartesi  $H=1.5\text{m}$  dhe  $H=2\text{m}$ . Shpjegimi per llogaritjen e mureve mbajtese jepet ne raportin perkates, bashkengjitur projektit . Tipet e mureve te projektuara jane si me poshte:

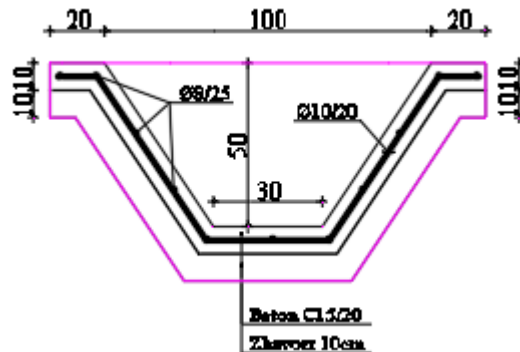


### Detaj mur mbajtes H=2m

Gjithashtu jane marr masa per projektimin e mureve pritesese me H=2m. Muret pritesese jane projektuar per rrugen Arkitekt Sinani dhe ne rrugen Mustafa Krantja.

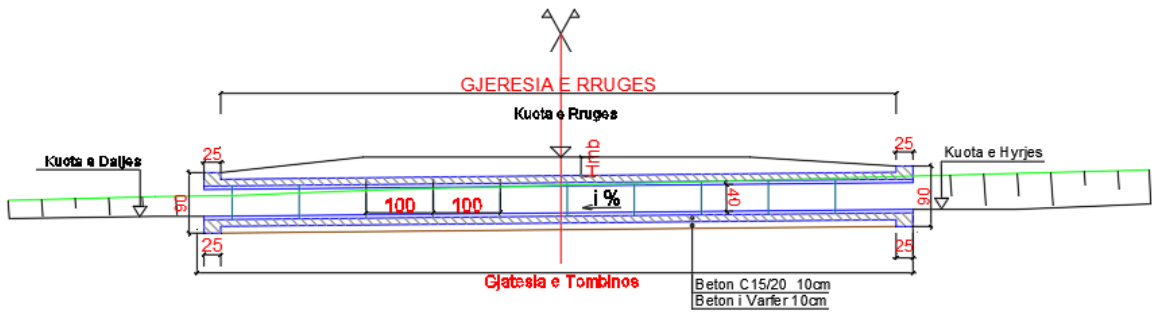


Rruga Mustafa Krantja ka pasur kanal ekzistues ne te dy anet e rruges. Pergjate rruges eshte projektuar kanali b/a me prerje terthore si me poshte per largimin e ujerave te shiut dhe derdhjen e tyre ne tombino.

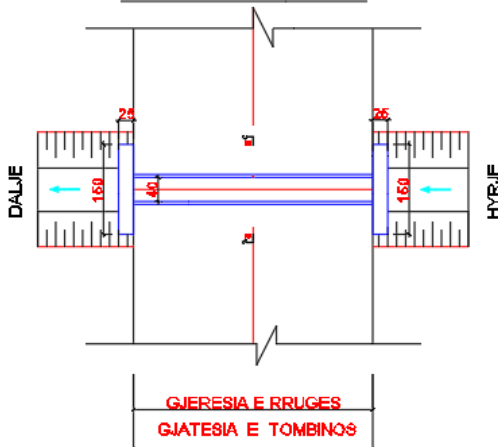


Gjate gjithë gjatesise se rruges L=450 ml rruga ka pasur tombino ekzistuese, por gjate zhvillimit te projektit u pa e arsyeshme vendosja e tombinove te reja per sistemimin e ujrave te shiut. Tombinot e projektuara jane te madhesise Ø 400 sipas detajit te me poshtem.

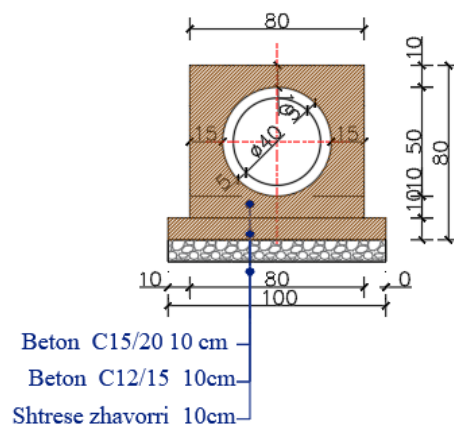
**PROFILI GJATESOR Sh. 1:100**



**PLANIMETRIA Sh. 1:100**



**PRERJE TERTHORE**





## **Siguria dhe sinjalistika rrugore**

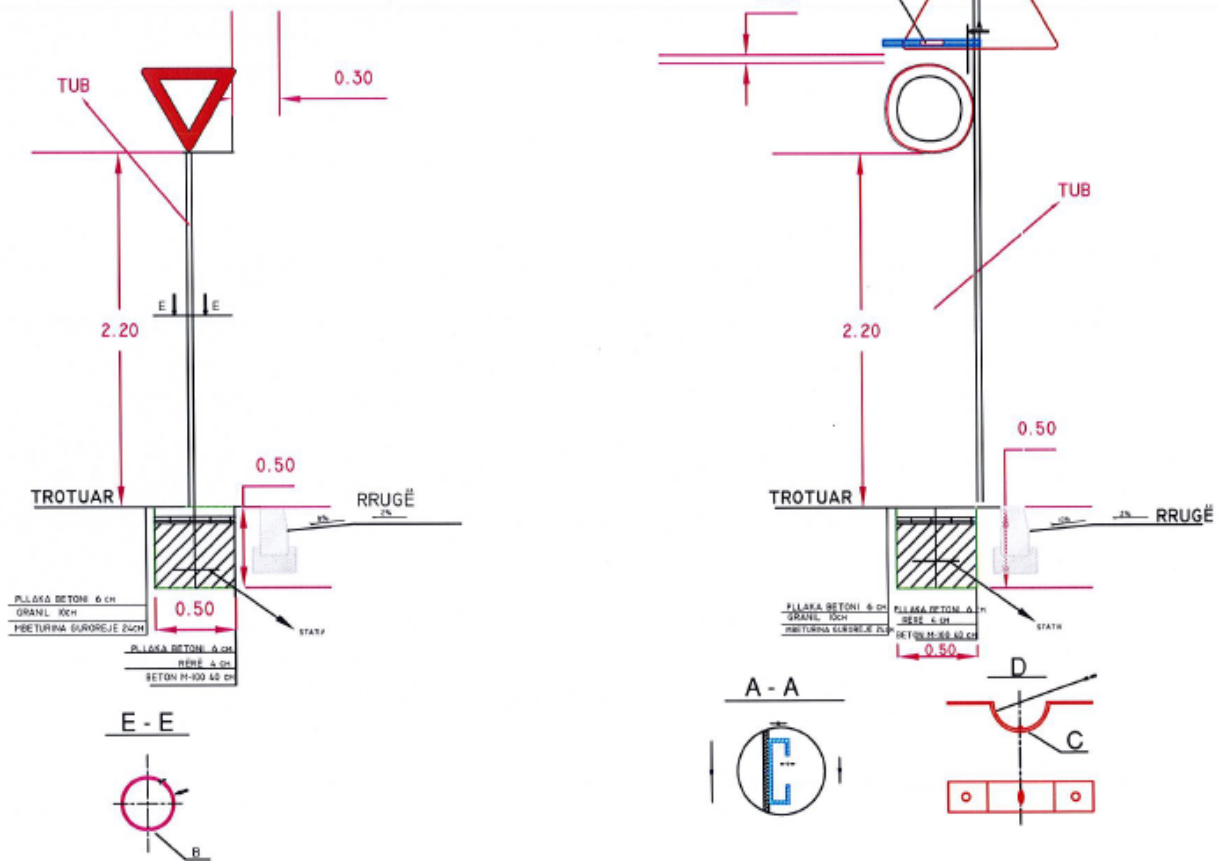
Sinjalistika përfshin sinjalistikën vertikale dhe horizontale për t'i dhënë përdoruesve të rrugës informacionin e duhur për të qarkulluar në mënyrë të sigurt dhe të ligjshme.

Për sinjalistikën horizontale është përdorur bojë speciale bikomponente. Sinjalistika vertikale është 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 janë vendosur më lart. Kur ato ngrihen në trotuare apo ku ka levizje këmbësorësh, do të lejojnë një qartësi të mjaftueshme për këmbësorët: minimumi 230 cm dhe 220 cm. Pranë kryqëzimeve do të vendosen sinjalistikë vertikale për secilën rrugë sipas senseve të orientimit përkatës.

### *Detaje te Sinjalistikës Vertikale*

VENDOSJA E SHENJES RRUGORE



*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

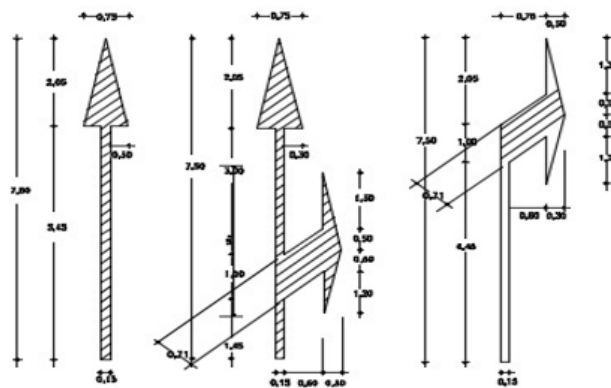
TREKENDESH: E KUQE REFLEKTUESE  
 SFONDI: I ZI  
 SIMBOLI: E BARDHE REFLEKTUESE

TRIANGLE: RED REFLECTIVE  
 BACKGROUND: WHITE REFLECTIVE  
 SYMBOL: BLACK



*Detaje te Sinjalistikës Horizontale*

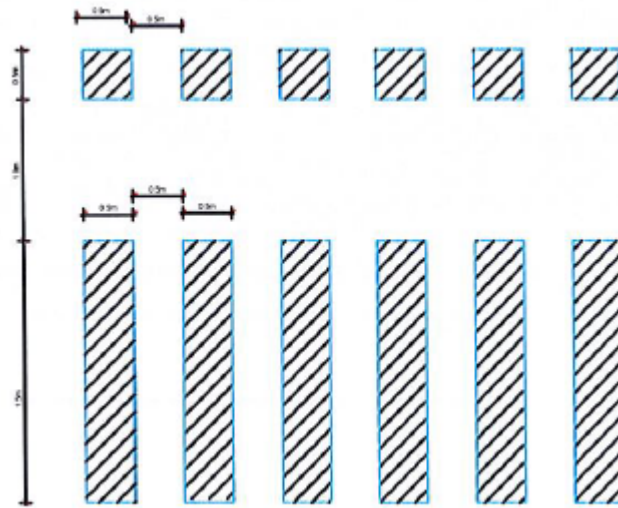
SHIGJETAT TREGUESE TE RRUGES  
 ROAD MARKING ARROWS



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 projekt është kemi paraqitur në flete të veçanta të gjitha detajet e nevojshme të masave të sigurisë që janë reflektuar edhe në preventiv.

## Aneks (Shpronësimet)

Objekti “Rehabilitimi Infrastrukturës rrugore në Njësinë Administrative nr. 6 + 14 + Kashar. . Rruga “Gjergj Elez Alia” dhe “Lazer Filipi”, ndodhen në Lagjen 14.

Gjate punimeve rezultojnë, që nga trupi i rrugës preken sipërfaqe ndërtime dhe toka. Gjurma e rrugës kalon mbi objekte banimi, magazine, oborre duke prishur kështu rrethimet ekzistuese të këtyre objekteve. Kjo është një zonë me shumë ndërtime, të përfaqësuara me godina 1-3 katëshe, SI dhe disa blloqe pallatesh të reja dhe të vjetra . Nuk është i madh numri i vëllimeve që do të prishen. Në të gjitha nderhyrjet që kemi propozuar në projekt kemi përpjekur që mos të kemi prishje të objekteve që janë në afërsi të rrugës.

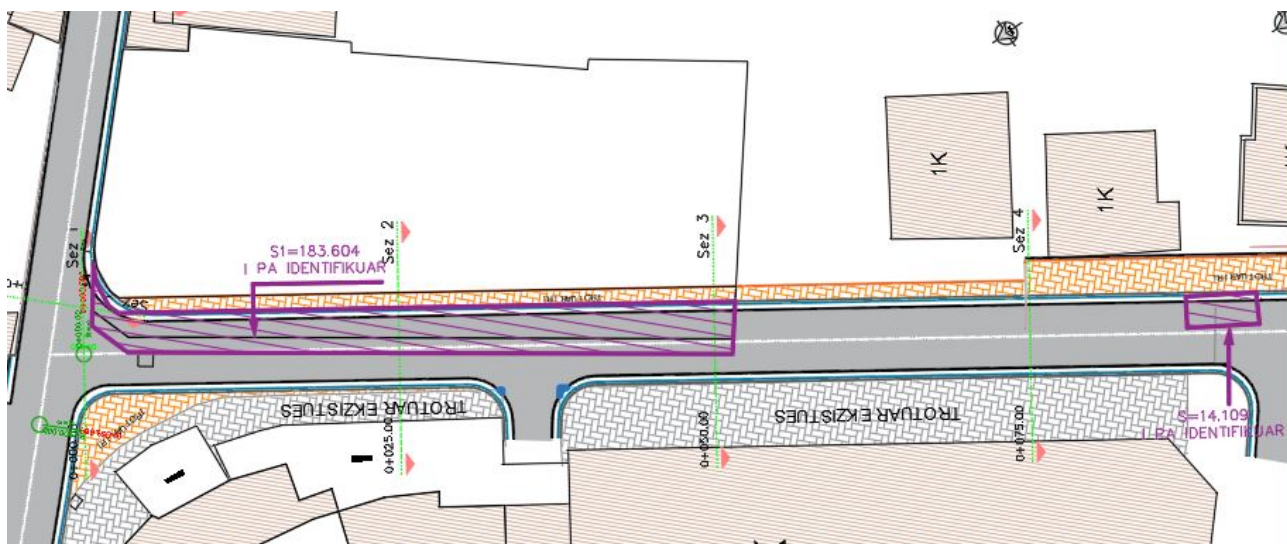
Me konkretisht preket vetëm një objekt i pa identifikuar dhe një parkim për automjete.



Ne te dyja keto rruge propozojme rehabilitimin e infrastruktures dhe sistemimin e te gjithë rrjeteve inxhinjereke.

Gjatesia e segmentit rrugor eshte afersisht 350 ml dhe eshte i kategorise "E".

Ne fig.1 evidentohen objektet qe preken nga prishjet .



Sic mund te vihet re ne fig.2 ne kete zone nuk ka informacion mbi pronesine e objekteve dhe tokes. Verehet qe keto prona jane pergjithesishte te legalizuara.



## Legjislacioni Shqiptar Kyc

Tabela I me poshte identifikon pjeset kyce te legjislacionit shqiptarqe jane me rendesi per sigurirnin e te drejtave mbi token e prekur nga projekti. Nje variant I detajuar I kesaj table, perfshire te gjitha referencat e akteve ligjore dhe nenligjore paraqitet me poshte.

Emri ne shqip	Numri dhe Referenca e Miratimit	Akte Nenligjore nese ka	Ceshtjet kyce te trajtuara
Kushtetuta e Republikes se Shqiperise	Ligj nr.8417,date 21.10.1998,ndryshuar me Ligj nr.9675,date 13.01.2007 dhe Ligj nr.9904,date 21.04.2008.		Parimet kryesore Kushtetuese ,te drejtat dhe lirite themelore,organizimi i shtetit dhe pavaresia e organeve shteterore,zgjedhjet, hierarkia e ligjeve etj.
Kodi Civil i Republikes se Shqiperise	Ligj nr.7850,date 29.07.1994, ndryshuar me Ligj nr.8536,date 18.10.1999, Ligj nr.03.05.2001 dhe Ligj nr.17/2012,date 16.02.2012.		Te drejtat ligjore te lidhura me pronen e paluajtshme (si pronesia ,servituti, dhe te drejtat e uzufuktit,lenia ne perdorim,etj.)  Palet ndervepruese dhe perfituese ,te drejtat e tyre Kontraktuale modalitetet e perfitimit te te drejtave te permendura me lart,dhe detyrimi per regjistrimin e tyre.
Per regjistrimin e pasurive te paluajtshme	Numer 33/2012 miratuar nga Kuvendi me 21.02.2012. Botuar ne	Nuk ka akoma akte nga Keshilli i Ministrave(KM)	Organizimi dhe funksionimi i Zyres se Regjistrimit te Pasurive te Paluajtshme(ZRPP),kus

	fletoren zyrtare nr.34/2012 date 13.04.2012		htet dhe procedurat per regjistrimin e pasurive te paluajtshme dhe administrimi i regjistrimit publik te pasurive te paluajtshme.
Per shpronasimet dhe marrjen ne perdorim te perkohshem te pasurise prone private per interes publik.	Ligj nr.8561,date 22.12.1999.  Botuarne fletoren zyrtare ne.37,date 25.02.2000.	VKM nr.127,date 23.03.2000 "Per permbajtjen dhe proceduren e kerkesave per shpronasim dhe perdorim te perkohshem te pronave per interes publik". VKM nr.138 date 23.03.2000 "Per kriteret teknike te vleresimit dhe llogaritjes se kompensimit per pronat e shpronasuara dhe zhvleresuara dhe te drejtat e paleve te treta "Ndryshuar me vendimin nr.662,date 18.12.2002, vendimin nr.872, date 12.12.2007,vendimi nr.136,date 23.02.2011,vendimin nr.563,date 03.08.2011.	Rregullon te drejten e shtetit per te shpronasuar apo per te marre ne perdorim te perkohshem ,ne interesin publik,pronat e subjekteve juridike apo individeve dhe mbrojtjen e te drejtave dhe interesave te pronareve te shpronasuar.
Per legalizimin ,urbanizimin dhe			Legjislacioni i ndertimeve informale.Kalimi i te drejtave te pronasise

<p>integrimin e ndertimeve pa leje</p>			<p>mbi ngastren e tokes ku ehste ndertuar objektive do te legalizohet.</p> <p>Urbanizimi i zonave dhe blloqeve te ndertimeve informale dhe integrimi i tyre ne zhvillimin urban te vendit.Procedurat per plotesimin e legjislacionit te ndertimeve informale dhe krijimi i strukturave perkatese per legjislacionin.</p>
--	--	--	--

*Tabela 1.Identifikimi i Legjislacionit Shqiptar Kyc per Shpronesimet dhe Procedurat Ligjore te nevojshme*

### **Parimet kryesore te Legjislacionit Shqiptar lidhur me Shpronesimet**

1. Kushtetuta e Shqiperise dhe Ligji per Shpronesimet jane pergjithesisht ne perputhje me parimet e mbrojtjes se te Drejtave te Njeriut qe renditen ne Deklaraten Universale te te Drejtave te Njeriut. Prona private garantohet nga Kushtetuta (Neni 41).
2. Te drejtat mbi pronen, pavaresisht natyres se tyre (pronesi), duhet te jene te regjistruara ne Regjistrin Publik (Kodi Civil).
3. Procesi i shpronesimit percaktohet ne Ligjin 8561, date 22.12.1999. Ky ligj ka ngjashmeri me ligjet e shpronesimit te vendeve evropiane, eshte pergjithesisht ne perputhje me standardet nderkombetare tete drejtave te njeriut dhe te mbrojtjes se prones, si dhe garanton nje proces te drejte dhe transparent. Aspektet e tij kryesore jane si me poshte:
  - o Shpronesimi eshte subjekt i interesit publik "ne perputhje me parimet e pergjithshme te se drejtes nderkombetare";
  - o Shpronesimi eshte objekt i "kompensimit te drejte";
  - o Shpronesimi mund te vendoset vetem nga Keshilli i Ministrave bazuar ne aplikimin e agjencise kerkuese apo entit privat aplikues;
  - o Ligji per shpronesimin percakton hapat kryesore te procesit, te cilet jane dhene me shume detaje ne piken 3.5.

4. Nderkohe qe legjislacioni garanton perputhshmeri me kerkesat baze per te Drejtat e Njeriut, zbatimi i tij nuk ka qene gjithmone ne perputhje me keto parime dhe ka pasur raste shpronesimi ku individeve te prekur iu eshte dashur t'i kthehen mekanizmave te ndryshem te huaj te gjykimit per te siguruar mbrojtjen e te drejtave te tyre.
5. Regjistri i Pasurive te Paluajtshme (pra, regjistri ku regjistrohen te gjitha pasurite e paluajtshme dhe transaksionet perkatese) administrohet nga ZRPP-ja, nje subjekt publik dhe juridik ne varesi te Ministrise se Drejtesise. (Ligji per Regjistrimin, Neni 5 dhe 9). Certifikatat e pronesise dhe te drejtat e tjera mbi pronen (pra, te drejtat e uzufuktit, te drejtat e perdorimit, emfiteoza, servituti dhe te tjera te drejta reale) duhet te regjistrohen (Kodi Civil, Neni 193). Transaksionet duhet te regjistrohen me ZRPP-ne brenda 30 diteve nga ekzekutimi i tyre (Ligji per Regjistrimin, Neni 38). Me kerkese te pronarit apo mbajtesit te se drejtes reale, ZRPP-ja leshon certifikaten perkatese (pra, certifikaten e pronesise, certifikaten e uzufuktit, certifikaten e servitutit, etj). Data e leshimit te certifikates pasqyrohet ne dokumentacionin e regjistruar te pronesise. (neni 32).
6. Kontratat e qirase financiare (leasing) per periudha me te gjata se nente vjet duhet te regjistrohen ne ZRPP. Kontrata duhet te perpilohet nga nje noter (Kodi Civil, Neni 197). Mund te regjistrohen gjithashtu edhe kontratat noteriale te qirase financiare per periudha me te gjata se nje vit. Kur vetem nje pjese e prones eshte objekt i qirase financiare, prona duhet te ndahet ne menyre te pershtatshme dhe te gjitha shenimet mbi qirane financiare duhet te regjistrohen ne regjistrin e prones per pjesen ne fjale (Ligji per Regjistrimin, Neni 51).
7. Regjistrimi i nje certifikate pronesie te perfituar nga ekzekutimi i nje marreveshjeje shit-blerje behet ne momentin e depozitimit te marreveshjes se shit-blerjes (qe duhet te jete ne formatin e nje dokumenti noterial).
8. Kur certifikata e pronesise perfitohet me ligj, vendim te prere te nje gjykate apo nga nje akt administrativ, qe perfshin edhe shpronesimin, regjistruesi pasqyron, bazuar ne keto akte, shtetin ose individin qe ka perfituar pronesine e sendit te paluajtshem si pronar (Ligji per Regjistrimin, Neni 42 dhe 45).
9. Ne rastin kur procesi i regjistrimit behet per nje objekt qe eshte legalizuar, regjistruesi kryen regjistrimin e objektit te legalizuar menjehere pas marjes se lejes se legalizimit dhe dokumenteve shoqeruese te percaktuara ne Ligjin 9482/2006 nga ALUIZNI.

## Hapat e Shpronesimit



Me poshte tregohen hapat kyc qe ndermerren per procesin e shpronesimit ne perputhje me legjislacionin shqiptar.

➤ IDENTIFIKIMI I PRONAREVE PER SHPRONESIM

- Lista e Pronareve
- Dokumentacion Pronesie (Certifikate, Kartele, Harte Treguese)

➤ VLERESIMI FINANCIAR

- Percaktimi I vleresimit financiar perkates llogaritur per secilen prone
- Percaktimi I vleresimit financiar perkates llogaritur per secilin asset

➤ NJOFTIMI I PRONAREVE TE PREKUR NGA SHPRONESIMI

- Njoftimi drejteperdrejte me poste rekomande
- Njoftim perms afishimit ne komunen/bashkikueshte prona shpronesimit
- Publikimi ne fletoren zyrtare

➤ SHQYRTIMI I PRETENDIMEVE NGA PRONARET

- Paraqitja nga pronaret e prekur prej shpronesimeve pretendimet e tyre dhe dekontacioni perkates.
- Shqyrtim i pretendimeve te tyre duke perlllogaritur vleren financiare.

➤ PARAQITJA E PROPOZIM APLIKIMIT NE KESHILLIN E MINISTRAVE

- Paraqitja e propozim aplikimit.
- Miratimi ose hedhja poshte e propozim aplikimit nga Keshilli I Ministrave
- Vleresimi Financiar do te behet ne baze te kategorive te tokave .Ne rastin tone kemi:

➤ TOKE E NDERTUESHME

- Vlera e tokes se ndikuar nga procedurat e shpronesimit percaktohet (ne Lek/m2) nga Vendimet e Keshillit te Ministrave (VKM) qe miratojne listen e vlerave te references te vendosura ne perputhje me Ligjin Kthimit dhe Kompensimit te Pronave. Ne rastet kur nuk ka nje cmim te percaktuar per zona te vecanta ,ne zbatimte VKM-se vlera e tokes duhet te perlllogaritet bazuar ne vleren mesatare te cmimeve te shitjes gjate tre muajve te fundit, sic edhe tregohet nga Regjistrii ZRPP-se. Duhet te nxirret nje deklarate e vecante nga ZRPP-ja (e nenshkruar nga drejtuesi vendor i ZRPP-se) per t'u siguruar mbi kontratat e fundit te shitjes dhe cmimet e rena dakord ne to. Nese ZRPP-ja e rajonit te ndikuar nga shpronesimi nuk ka te dhena mbi vleren e tokes ,vleresimi behet bazuar ne nje krahasim te vlerave te shitjeve dhe blerjeve ne zona te tjera ,sipas kriterave te meposhtme:
- Karakteristikat e zones (praturistike,urbane,sub urbane ,rurale);
- Aftesia inxhinierike e tokes per te mbeshtetur ndertimet.

➤ **NDERTESA BANIMI**

- Vleresimi I ndertesave te banimit perlllogaritet bazuar ne vlerat mesatare te cmimeve te shitjes te percaktuara nga ZRPP-ja (si edhe per token e ndertueshme). Kur treguesit e cmimeve te shitjeve nuk mundesohen ,vleresimi

bazohet ne metoden e koston se ndertimit duke perdorur si reference cmimet e perdorura nga Enti Kombetar i Banesave

## LISTA E SHPRONESIMEVE

### "REHABILITIMI INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 6 + 14 + KASHAR"

Nr	Z.A	Nr.pas	Qyteti	Emri Atesia Mbiemri	Sip e matur (m2)
1	S1		Tirane	I paidentifikuar	14.11
2	S2		Tirane	I paidentifikuar	183.60
<b>TOTALI</b>					<b>197.71</b>





## **2.10 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 gjate 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 marre 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