



**REPUBLIKA E SHQIPERISE
BASHKIA MAT**

RAPORTI TEKNIK

STUDIM PROJEKTIM

**“RIKUALIFIKIMI URBAN I BLOKUT
LAGJA E RE”**

“ELITE STUDIO”



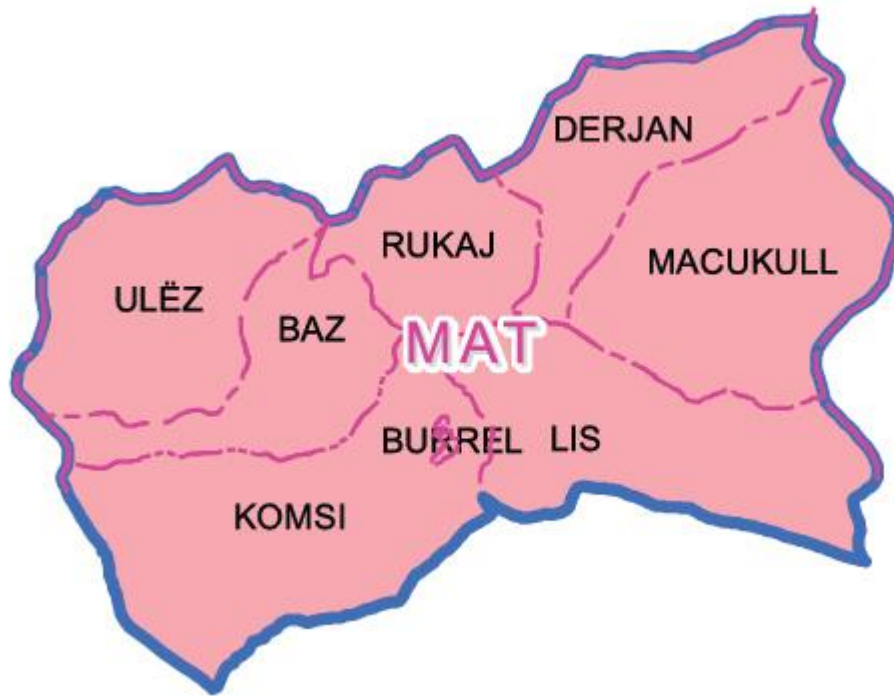
NIpt; L91721507E
ADRESA: DURRES, LAGJA 3
RRUGA EGNATIA
EMAIL:elitestudioshp@gmail.com

1.1 - HYRJE

Bashkia Mat shtrihet në pjesën qendrore të Shqipërisë. Siperfaqja e rrethit është 997 km katrorë. Dendësia e popullsisë është 69 banorë për km katrorë. Në qytet banojnë 17% e popullsisë ndërsa pjesa tjetër banon në fshat. Kufiri natyror i Matit fillon nga lindja me malin e Dejës, zbret në Qafë-Murrë pastaj ngjitet nëpër majat e maleve të Balgjajt, që rradhiten në drejtim të jugut, për të zbritur në Qafë të Buallit, pastaj me në jug kufizohet me malësinë e Martaneshit duke u ndarë nga rrethi i Dibrës dhe Bulqizës. Nga këtej kufiri vijon në Malin me Gropa për të zbritur në qafën e Murrizës, vazhdon më tej duke u ndarë me rrethin e Tiranës, zbret në Qafë-Shtame, për tu ngjitur në drejtim të veriperëndimit në vargmalet e Skënderbeut, ku kufiri ndahet me rrethin e Krujës, vazhdon me Qafën e Belegut dhe përfundon në grykën e Shkopetit, që ndan Matin me rrethin e Kurbinit. Ndërsa nga ana veriperëndimore kufizohet me malet Kulmi i Dervenit, vazhdon nga ana e veriut me kodrat e Prosekut, ku terrenet janë më të hapura dhe më të kalueshme, pastaj kufiri mbyllet për tu ndarë me rrethin e Mirditës. Mati gjendet midis kordinatave gjeografike 41° e $26'$ dhe 41° e $47'$, gjërësi veriore dhe 19° e $52'$ dhe 20° e $14'$ gjërësi lindore Ulëz Shkopet është vendi ku janë krijuar kanionet më të thellë e më të rëndësishme në Shqipëri. Tipike për këto ngushtime është Gryka e Shkopetit (40 metra) disa metra e thellë e çarë nga lumi Mat para se të dalë në fushë. Rilievi ngrihet mbi nivelin e detit në lartësinë më të madhe 2246 metra është Maja e Dejës. Dallohen katër nivele tarracore, që përbëjnë gropën e Matit nga Klosi deri në Ulëz. Në njërën nga këto tarraca lumore është vendosur qyteti i Burrelit. Klima në luginën e Matit është afërsisht si mesatare e klimës e gjithë Shqipërisë, lidhet me brezin e klimës mesdhetare e cila karakterizohet nga vera e nxehtë dhe e thatë me shkëlqim të madh të diellit dhe nga dimri relativisht i butë në luginë dhe disi i ashpër në brezin malor. Temperatura mesatare vjetore në Luginën e Matit është afro 14 gradë celsius në ditët më të nxehta të korrikut arrin 38 gradë. Muaji më i ngrohtë është korriku me temperaturë mesatare 24 gradë, ndërsa më i ftohti është janari me temperaturë mesatare +4 deri 0 gradë celsius. Ditët me diell zënë 88-90% të ditëve të vitit.

Bashkia e Matiti kufizohet në veri me bashkinë e Mirditës, në perëndim me bashkinë e Kurbinit, në jug-perëndim me bashkinë Krujë, në jug me bashkinë Klos dhe në lindje me Bashkinë Dibër. Qendra e kësaj bashkie është qyteti i Burrelit. Popullsia në këtë Bashki sipas Regjistrimit Civil numëron 38,615 banorë. Bashkia e re ka në një sipërfaqe prej 493.5 km². Në bazë të të dhënave të regjistrimit civil, densiteti është 78.24 banorë/km².

Kjo bashki përbëhet nga 8 njësi administrative, të cilat janë: Burrel, Baz, Derjan, Rukaj, Macukull, Koms, Lis dhe Ulëz. Të gjitha njësitë administrative janë aktualisht pjesë e rrethit të Mat dhe qarkut të Dibrës. Bashkia e re ka nën administrimin e saj një qytet dhe 46 fshatra.



Qyteti Burrel është qendra administrative e Bashkisë të Matit njëkohësisht dhe qyteti më i rëndësishëm i këtij rrethi. Qyteti është i vendosur në krahun e djathtë të lumit Mat në një taracë lumore të rrafshët dhe me një sipërfaqe të konsiderueshme që shkon deri në zgjerimin e Komsisë ku ndodhet edhe uzina e Ferrokromit. Qyteti është formuar në periudhën midis dy luftërave botërore. Pas Luftës së Dytë Botërore ai zgjerohet dhe zhvillohet duke marrë pamjen që ka edhe sot. Burreli ka rreth 18 000 banorë. Është rrethuar me rrugën e cila quhet "Unaza e Burrelit".

1.2 - VEND NDODHJA E OBJEKTIT

Objekti qe trajtohet ne kete Studim Projektim **“Rikualifim Uraban i Bllokut Lagja e Re”**, ndodhet ne pjesen perendimore te qytetit te Burrelit dhe eshte nje nder blloqet me te rinj te qytetit.

Blloku ka nje siperfaqe te pergjithshme rreth 10ha. Pergjithesisht shtrihet ne terren kodrinor te lehte. Relievi ka nje renie ne drejtim te veri-lindjes.

Ky Bllok banimi meqenese eshte teresisht i ri, eshte si nje zgjatim i qytetit te Burrelit dhe kufizohet: në veri – Toke Are, në perëndim – Toke Are, në lindje - Unaza Madhe (Rr. "Arbërit) dhe në jug – Toke Are.

Ky bllok ne pjesen me te madhe mbulohet nga shtepi banimi 1-2KT të reja të ndërtuara pas viteve '90

Zona ku shtrihet objekti



1.3 - GJENDJA AKTUALE E OBJEKTIT

Blloku Lagja e Re ka nje forme katerkendeshi, dhe e gjithë lidhja me qytetin behet nepermjet daljes ne Unazen e Qytetit, e perqendruar ne dy pika kryesore.

Nga ana urbane ky bllok eshte zhvilluar jo sipas nje plani te parapergatitur. Ndertimet qe perbejne ate jane ndertuar nga vete pronaret ne pershtatje me kufinjt e pronave, gjendjen e tyre ekonomike dhe nje lloj pershtatje individuale me relievin.

Kjo ka cuar qe blloku te kete nje konfigurim te crregullt te rrjetit rrugor, si per nga shtrirja aksiale ne plan ashtu edhe per nga permasat e trupit te rruges.

Tere rruget e bllokut karekterizohen nga kthesa te shumta, thyrje te shpeshta ne pjerresi dhe dimensione teresisht te ndryshme te gjeresise se rruges edhe brenda nje segmenti.

Persa i perket shtresave rrugore, ato kane munguar teresisht ne kete bllok. Shumica e rrugeve jane pothuaj ne gjendje natyrore, ose ne

raste te vecanta me ndonje shtrese zhavorri ose skorjesh, te hedhura ne menyre te crregullt dhe te patrajtuara.

Ne kohe rreshjesh, ujrat siperfaqesore rrjedhin sipas pjerresive qe ofron vete terreni, duke krijuar probleme per banoret dhe duke demtuar trupin e rrugeve. Ne disa zona kalimi ne dimer kthehet ne problem serioz si per kalimtarete ashtu edhe per automjetet.

Rrjeti i ujrave siperfaqesore nuk ekziston. Permes Bllokut kalon nje perrua i vogel, ne trup te te cilit jane ndertuar dy tombino, por me dimensione te vogla, qe nuk e perballojne prurjen e ujit.

Rrjeti i Ujesjellesit eshte i ndertuar dhe funksional. Do komunikohet me ndermarrjen qe administron kete rrjet per nje opinion me te plote per funksionimin e tij. Nga inspektimi paraprak rezulton se eshte ne gjendje te mire por ka nevojte per plotesime me lidhje te vecanta dhe me trajtimin e pusetave.

Rrjeti Kanalizimeve te Ujrave te Zeza, nuk eshte i ndertuar. Shkarkimet aktualisht behen ne menyre individuale, me gropa septike ose me ndonje kanalizim te shkurtër qe shkarkon ne perroin e zones.

Ky rrjet ka nevojte te trajtohet teresisht i ri.

Ndricimi rrugor ne kete bllok nuk ekziston. Kalimi naten sidomos per kembesoret eshte teper i veshtire dhe problematik. Eshte e nevojshme ndertimi i rrjetit te ndricimit ne tere bllokun.

Gjelberimi dhe hapsirat publike ne kete bllok nuk ekzistojne. Mundesia per krijimin e tyre eshte i veshtire dhe me kosto te madhe per Bashkine. Por meqe tere objektet jane te rrethuara me kopshte, praktikisht gjelberimi i zones ne menyre indirekte eshte i realizuar.

Me poshte po japin foto te gjendjes ekzsituase te Bllokut Lagja e Re.



















2. - ZGJIDHJA E PROJEKTIT

2.1 - PROJEKTI I RRUGEVE DHE TROTUAREVE

Projekti per rikualifikimi urban te Bllokut Lagja e Re eshte hartuar ne perputhje me kerkesat e Termave te References te dhena nga Bashkia Mat.

Ne zgjidhjen e projektit, duke patur parsysh edhe shtrirjen e ketij objekti, eshte patur qellim kryesor ja vetem krijimi i nje rrjeti rrugor funksional, duke i krijuar mundesi levizjesi te automejteve ashtu edhe te kembesoreve, ne menyre qe te kemi nje shfrytezim sa

me optimal te rrugeve ekzistuese ne raport me kerkesat e qytetareve te kesaj zone.

Rruget ekzistuese, jane pergjithesisht te ngushta. Nisur nga ky fakt, per te shmangur prishjet e rrethimeve dhe shpronesisht, duke patur parasysh qe fluksi i levizjes ne kete bllok eshte i ulet, u parashikua zgjidhja me rruge te ngushta dhe me levizje me nje sens drejtimi.

Meqenese ky bllok edhe nga ana urbane eshte teresisht i ri, e per rrjedhoje shume rruge nuk kane emertime, per lehtësi identifikimi ne projekt jane emertuar me numra rendore.

Trajtimi me shtresa rrugore

Nisur nga eksperince ne projektimin e rrugeve, studimi i trafikut te zones dhe prespektiven e zhvillimit, studimi gjeologjik, vleresimi i gjendjes aktuale, rezulton se ne keto pjese te rrjetit rrugor, jane te destinuara kryesisht per mjete te tonazhit te lehte dhe te mesem.

Meqenese jemi ne nje zone ku kemi mungese te theksuar te nenshtresave, kerkohet ne shumicen e rasteve te nderhyet me pakete te plote. Kete e perforcon akoma me teper edhe fakti qe ne trup te rruges do kryhen nje sere germimesh per rrjetet inxhinierike, pra trupi aktual do demtohet akoma me teper.

Ne vijim, paraqitet shkurtimisht procedura e llogaritjeve te kryera per percaktimin e paketes se shtresave ne rastin kur kemi pakete te plote bazuar ne CBR:

Te dhenat:

1. N_k -nr. i korsive te levizjes (sipas segmenteve)
2. N_a - nr.automjete/dite per te dy drejtimet gjate vitit te pare te ndertimit (sipas segmenteve)
3. $R = 7.5\%$ rritja vjetore e nr. te automjeteve
4. $V = 15$ vjet, periudha e shfrytezimit
5. $F = 2.5$, faktori i shkaterrimit per aksin standart , marre ne konsiderate per mjetet komerciale
6. CBR = 5% per nenshtresat e bazamentit

Llogaritjet :

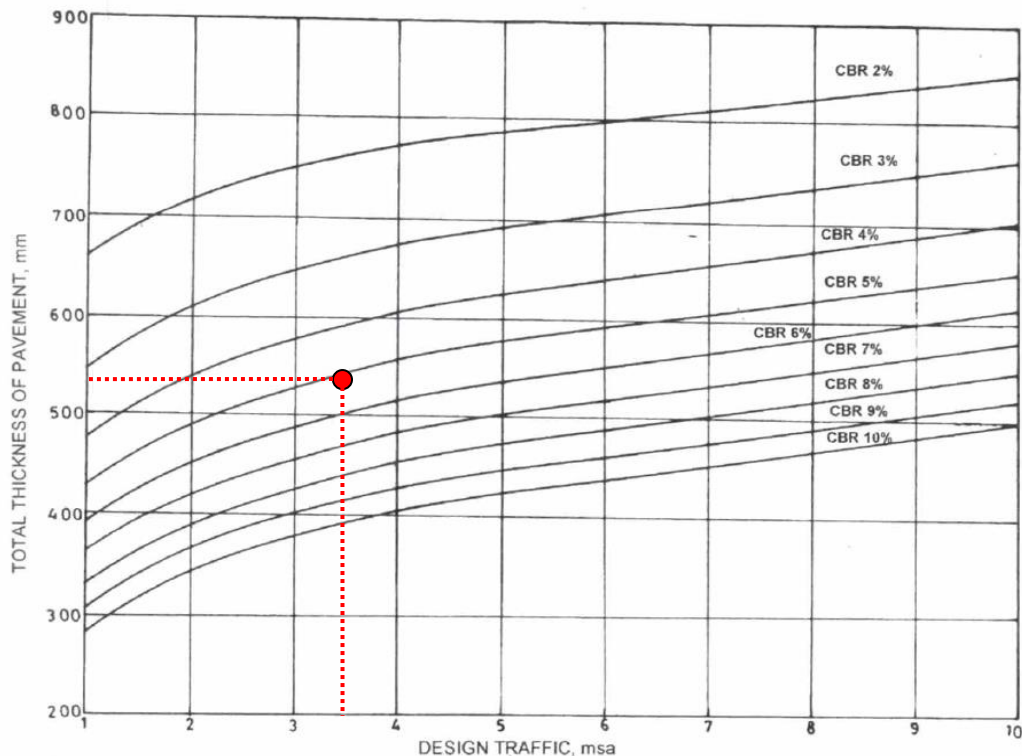
1. Do pranojme qe faktori i shperndarjes se automjeteve $m = 0.75$ i cili merret sipas tabelës se meposhtme:
-

Koeficienti i shperndarjes se automjeteve	Rruge me nje korsi	Rruge me dy korsi	Rruge me tre korsi	Rruge me kater korsi
	$N_k = 1$	$N_k = 2$	$N_k = 3$	$N_k = 4$
m	1.00	0.75	0.55	0.40

2. Duke zevendesuar parametrat e siperpermendur ne shprehjen e meposhtme, kemi qe trafiku llogarites do jete :

$$N = \frac{365 \cdot [(1+R)^V - 1]}{R} * N_a * m * F \quad /10^6 \quad (\mathbf{msa})$$

3. Trashesia totale e paketes se shtresave per **CBR 5%** dhe trafiku llogarites **N (msa)** nga grafiket perkates te paraqitur meposhte merret :



Grafiku 1: Per trafik llogarites 1-10msa

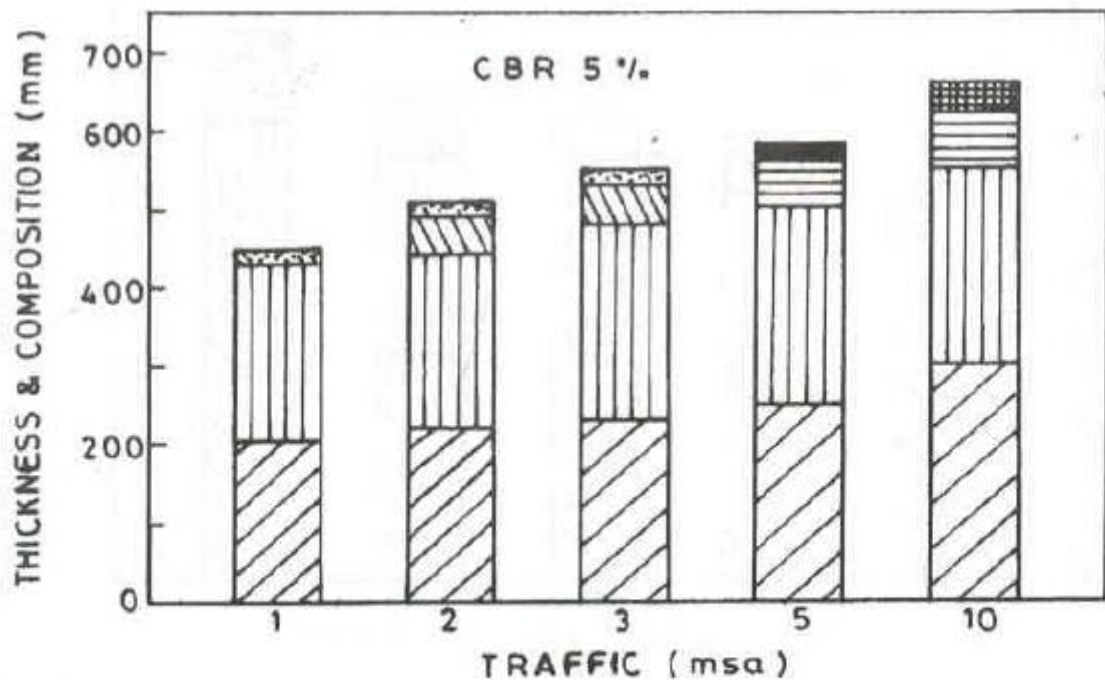
4. Zgjidhet trashesia e paketes ne reference te N(msa) dhe CBR se shtresave

5. Perberja dhe trashesia e seciles shtrese do merret nga interpolimi i grafikeve perkates nga "Pavement Design Catalogue 2001"
 6. Me poshte eshte paraqitur grafikisht paketa e shtresave bazuar mbi llogaritjet e mesiperme sipas pjeseve (tapet, binder, stabilizant, cakell).
-

PAVEMENT DESIGN CATALOGUE

PLATE 1 – RECOMMENDED DESIGNS FOR TRAFFIC RANGE 1-10 msa

CBR 5%					
Cumulative Traffic (msa)	Total Pavement Thickness (mm)	PAVEMENT COMPOSITION			
		Bituminous Surfacing		Granular Base (mm)	Granular Sub-base (mm)
		Wearing Course (mm)	Binder Course (mm)		
1	430	20 PC		225	205
2	490	20 PC	50 BM	225	215
3	530	20 PC	50 BM	250	230
5	580	25 SDBC	55 DBM	250	250
10	660	40 BC	70 DBM	250	300



GSB
 GB
 DBM
 BM
 BC
 SDBC
 PC

Contd.

I tere rrjeti rrugor i bllokut do te ndertohet teresisht i ri. Shtresat rrugore do te ndertohen teresisht te reja, duke germuar fillimisht ne forme kasonete, e duke bere trajtimin e saj me zhavorr.

Mbi trasene e ndertuar do te ndertohet shtresa e cakellit e me tej stabilizanti, binderi dhe asfaltobetoni.

Materiali kryesor ndertimor per nenshtresat e rruges do te jete:

Zhavorri i lumit, Çakelli, stabilizanti, kurse per shtresat e siperme do te jete binderi dhe asfaltobetoni.

Duke u nisur nga vecorite e rrugeve te bllokut, ngarkesat e levizjes, dimensionet dhe rendesine qe ato kane ne raport me rrjetin e qytetit, si dhe per unifikim te punimeve gjate ndertimit, si dhe duke u nisur dhe nga rekomandimet e dhena nga studimi gjeologo-inxhinierik rruget jane klasifikuar ne dy grupe, ku per secilin do kemi nga nje pakete shtresash rrugore.

Per grupin e pare, ate te konsideruar me kryesore dhe me me ngarkese per levizjen eshte parashikuar paketa e shtresave rrugore:

- Asfaltobeton 4 cm
- Binder 6 cm
- Stabilizant 15 cm
- Zhavorr lumi (cakell) 15cm
- Zhavorr lumi (profilim) 25 cm

Per grupin e dyte, ate te konsideruar si rruge me pak levizje dhe pa ngarkese eshte parashikuar paketa e shtresave rrugore:

- Asfaltobeton 3 cm
- Binder 5 cm
- Stabilizant 10 cm
- Zhavorr lumi (cakell) 15cm
- Zhavorr lumi (profilim) 20 cm

Bordurat dhe Kunetat

Trupi i rrugës sipas zonave perkatese te dhena ne projekt do të kufizohet me bordurë Betoni Parafabrikat M-250 me përmasa 15x30cm të fiksuara me beton M-100. Bordura e rrugës do të vendoset mbi shtresat bazë të rrugës. (pasi mbi të në shumë raste takojnë apo ngjiten gomat e mjeteve.

Kuneta do të jetë e shtruar me beton me trashësi mesatare 15cm. (me këtë realizohet pjerrësia tërthore e kunetës).

Pllakat e Trotuareve

Pllakat do jenë me dimension 10x20x6cm. Pllakat do jenë me ngjyre gri e errët ose te kuqerremte (ky element mund te rishikohet nga Bashkia ne fazen e zbatimit te punimeve). Mënyra e vendosjes së tyre, do jetë e alternuar, dhe është zgjedhur model i tillë vendosjeje qe te mos krijohen vija të vazhduara ne drejtim linear, në menyre qe difekte të vogla gjatë shtrimit të mos bien në sy. Në fillimet dhe fundet e çdo segmenti, si dhe në vendet e kalimit te këmbësore në rrugë, trotuari do të ndërtohet i ulur, për të bërë të mundur, lëvizjen lirshëm për njerëzit me aftësi të kufizuar, karrocave të fëmijeve etj.

2.2- RRJETI I UJESJELLESIT

Nga informacionet e marra nga Ndermarrja qe administron rrjetin e Ujesjelles Kanalizimeve Burrel ne lidhje me zonen ne fjale, rezulton qe rrjeti i ujesjellesit eshte ne gjendje te mire dhe funksional. Ne preventiv do te parashikohen lidhje te reja (per ndonje objekt qe eshte ndertuar kohet e fundit) dhe lidhje te paparashikuara (per te zevendesuar ndonje lidhje jo te rregullt, me qellim ruajtjen e trupit te rruhes, dhe kthimin e saj ne forme te rregullt dhe te ligjshme.

2.3- RRJETI I K.U.Z

Nga informacionet e marra nga Ndermarrja qe administron rrjetin e Ujesjelles Kanalizimeve Burrel ne lidhje me zonen ne fjale, rezulton qe rrjeti i K.U.Z ne kete bllok pothuaj mungon teresisht. Shkakimet behen ne gropa septike apo nepermejt kolektoreve te vegjel te ndertuar privatisht neper kanalet e zones.

Rrjeti KUZ eshte konceptuar teresisht i ri.

Rrjeti eshte ndertuar duke shfrytezuar pjerrresine natyrale te terrenit. Kolektoret jane parashikuar ne ndertohen pothuaj ne aks te rrugeve, me qellim qe te marrin shkarkimet nga te dy anet e rruges.

Kolektoret fillojme me demensione minimale Dn=250mm dhe Dn315mm dhe duke vazhduar e duke u bashkuar sipas degeve perkatese (shiko planimetrine) e duke i mbledhur ne fund ne dy dalje te vetme me Dn=500mm te cilat shkarkojne ne te njejten pike, ne dalje te tombinos Box.

Llogaritjet jane bere duke marre ne konsiderate numrin e popullsisë me nje perspective 20 vjecare dhe normat ditore te shkarkimit:

$$\begin{aligned}Q_{mes\ dit} &= 194\ l/dit\ \text{/banore} \\Q_{max\ or} &= 437\ l/dit\ \text{/banore}\end{aligned}$$

Materialet qe do te perdoren per tubacionet do te jene:
Tubacione polietilene te brinjezuar deri per diameter Dn 500 mm.

Tubacionet do të plotesojnë të gjitha standartet në fuqi dhe do të jenë sipas normative dhe specifikimeve teknike. Kjo vlen edhe për të gjitha materialet e tjera që do të përdoren. Pusetat do të jenë prej b/a ose betoni me kapak gize dhe me shkallë në rastet kur janë të thella dhe shërbejnë për të realizuar mirmbajtjen dhe pastrimin e tyre.

2.4 – RRJETI K.U.SH.

Rrjeti kanalizimeve të ujërave të bardha mungon pothuaj në tërësi në bllokun në fjalë.

Konceptimi i rrjetit të ujërave të bardha është bërë duke ruajtur parimin e ndarjes së ujërave të zeza nga ato të bardha.

Sistemi i largimit të ujërave të bardha është konceptuar kryesisht në ndertimin e kuletave ujëmbledhëse, vendosjen e pusëve të shiut si dhe shtrimin e tubacioneve në të cilët do bëhet largimi i ujërave .

Llogaritjet për dimensionimin e linjave të shkarkimit të ujërave të bardha janë bërë duke marrë në konsideratë sipërfaqet perkatëse të pellgjeve (sipërfaqet ujëmbledhëse) për secilën linjë. Prurjet e ujërave të shirave do të llogariten duke pranuar koeficientin e rrjedhës në varesi të llojit të terrenit.

Tubacionet që do të shtrohen janë polietileni të brinjëzuar SN 4. Pusetat e shiut dhe pusët e shkarkimit do të jenë prej betoni me zgare gize.

Shkarkimi i ujërave të shiut është parashikuar të bëhet në periferi që kalon përmes bllokut. Shkarkimi duke ndjekur pjerresitë natyrore dhe për të mos rritur dimensionet e kolektoreve është bërë në disa pika përgjatë periferit.

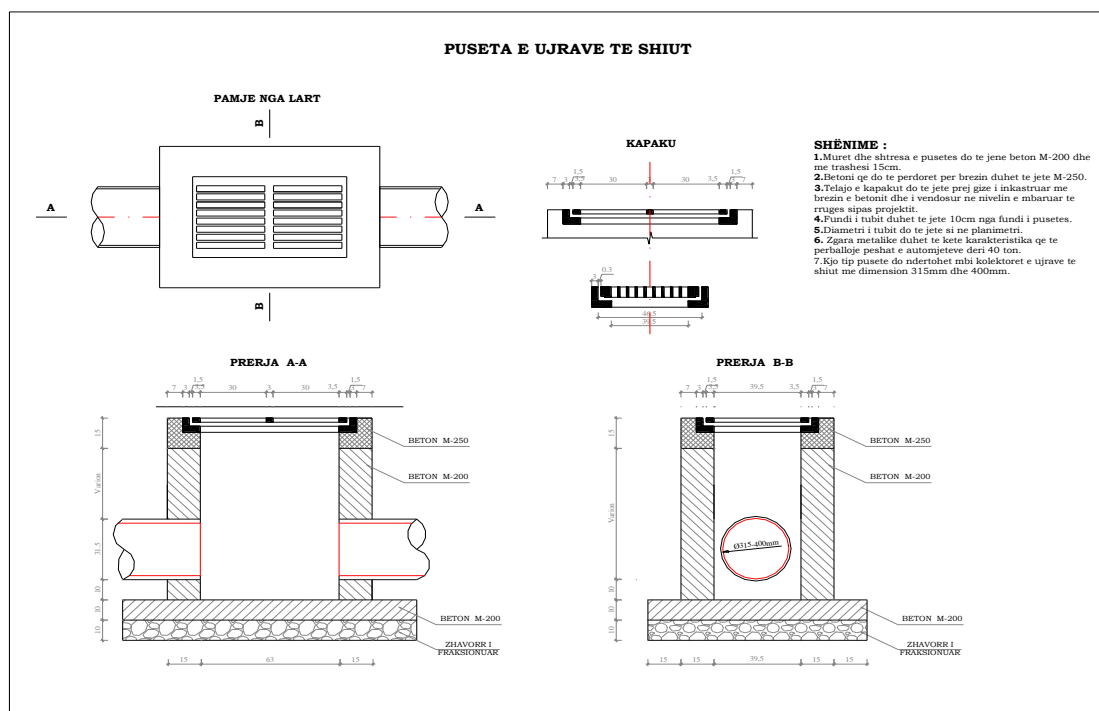
Në tërësi gjatësinë e rrugëve që do ndërhyhet, do të ndërtohet sistemi i kullimit të ujërave të shiut. Ai do të përbehet nga kuletat prej asfalti ose betoni M-250 të vendosura në një apo në dy ane të rrugës sipas pjerresitë të rrugëve. Kuletat prej betoni, do kenë gjatësi 0.5m dhe pjerresi tërthorë 8-10%, ndërsa në pjesët që nuk do kenë kuletat prej betoni do bëhet mbledhja e sasisë së ujit sipas pjerresitë së shtresës së asfaltit (d.m.th kuleta asfalti). Në çdo 25-30m do ndërtohen pusët shiut mbledhëse me zgare gize me përmasa 40x60cm. Pusetat do ndërtohen me beton M-200 dhe përmasa 15cm. Kapakët do jenë gize (me menteshe) dhe të prodhuar për ngarkesa të rënda. Është menduar vendosja e kolektoreve kryesor të shkarkimit në njërin krah apo dy krahet e rrugës (shiko planimetrinë e KUSH). Kolektori kryesor do realizohet me tuba PE të brinjëzuar. Nëse tubat kalojnë tërthorë me rrugën dhe mbi të do ushtrohet ngarkesa e rënde, për mbrojtjen e tyre është parashikuar veshja me beton M-100. Veshja me beton do bëhet me një trashësi minimale 10cm për çdo anë të tubacionit. Tubat do të

vendosen mbi nje shtrese rere 10cm dhe do mbulohen po me rere deri 10cm mbi kuroren e tubit.

Eshte parasysh te ruhet parimi i ndarjes me ujerat e zeza. Siguria llogaritëse e ujrave të shiut do të llogaritet 25 % për kolektorët kryesore dhe 40 % për kolektorët sekondare. Vlera e llogaritjes së shiut do të merret për periudhe përsëritje 1 herë në vit dhe kohë zgjatje prej 15 minutash. Intesiteti për Burrelin është 170-180 litra/sek/ha.

Tubacionet qe do te perdorren do te jene:

- Tubacione polietileni te brinjezuar deri per diameter Dn 500 mm



2.5 - SISTEMI I NDRIÇIMIT RRUGOR

Ndricimi rrugor: Në rrugët dhe sheshet e këtij Blloku, nuk ekziston rrjet i ndricimit rrugor, ndersa ne rrugët kryesore konturuese, ndricimi ekziston dhe eshte ne gjendje te mire funksionale. Projekti prashikon ndertimin e rrjetit te ri te ndricimit rrugor ne te gjithë rrugët dhe sheshet ku do kete nderhyrje.

Per zona periferike si ne rastin tone, rekomandohet qe fluksi mesatar i ndricimit te mos i kaloje 20 lx, si dhe te mos jete me i vogel se 8 lx.

Ne perputhje edhe me dimensionet, per keto kushte ndricimi kemi zgjedhur tipin e shtylles konike metalike e zinguar, me lartesi 5.5m-7.8m si dhe ndricues 100w dhe 150w (te vendosur ne nje ane te rruges) pasi gjeressite e tyre jane relativisht te vogla.

Shtyllat do te jete te vendosura pas bordures se trotuarit ose pas bordures ne zonen e gjelberuar. Ato do jene vendosur brenda bordures se betonit qe kufizon ate, ne menyre qe te jene te mbrojtura nga goditja e mjeteve.

Distanca ndermjet dy shtyllave do te jete rreth 16-20 per ato 5.5m dhe 24-26m per ato 7.8m sipas konfiguracionit te rruges. Furnizimi me energji i ndricimit rrugor do te behen nga kabina ekzistuese e zones (shiko planimetrine e ndricimit) e cila ndodhet ne pjesen jugperendimore te bllokut (fu fund te segmentit Nr.1)

2.6 - SINJALISTIKA RRUGORE

Në Projekt - Preventivin e sinjalistikës është parashikuar Sinjalistika horizontale dhe ajo vertikale.

Sinjalistika Horizontale Do të përbëhet:

1. Per rruget e gjera me dy sense kalimi, vijeziomet e vazhduara ne dy anet e rruges, dhe ne mes te tyre vijeziom i nderprere. Vijeziomi do kete gjeresi 10cm.
2. Per rruget e ngushta me nje sens kalimi, vijeziomet e vazhduara ne dy anet e rruges, me distance 0.25-0.5m nga bordura. Vijeziomi do kete gjeresi 10cm.
3. Vijeziomet e vazhduara, jane parashikuar ne zonen e shesheve per ndarjen e senseve te levizjes se automjeteve, vijeziomit te kembesoreve si dhe kufizimeve te vendparkimeve te automjeteve.
4. Ne kryqezime dhe vende te caktuara do jene vijat e levizjes së këmbësorëve dhe shigjetat e drejtimit te levizjes per automjetet.

Sinjalistika Vertikale do të përbëhet nga

1. Tabelat Detyruese.
2. Tabelat Treguese.
3. Tabelat Paralajmëruese.

Të gjitha tabelat do vendosen në trotuare, ngjitur me bordure kufizuese te tij.

KONKLUZIONE

Rikualifikimi Urban i Bllokut Lagja e Re, do te kete nje impakt teper pozitiv ja vetem per banoret e bllokut por edhe te gjithë qytetit. Duke patur parasysh qe Burreli eshte nje qytet i vogel, levizja permes ketij blloku (si per automjete ashtu edhe per kembesore) do jete funksionale per te gjithë banoret e qytetit.

Trajtimi ne kompleks i tere rrjeteve inxhinierike, do i jape investimit nje jetegjatesi dhe efektivitet me te plote.

Kryerja e investimit nga Bashkia Mat, ne kete bllok eshte bere aktualisht nje domosdoshmeri, duke eliminuar pluhurin dhe balten e duke i zevendesuar me rruge te asfaltuara. Kjo nderhyrje do kete nje efekt te menjehershem ne ndryshimin e menyres se jeteses sidomos te banoreve te bllokut.

**PER “ELITE STUDIO”
ADMINISTRATORE**

ARTINISA GRAVADARI