



REPUBLIKA E SHQIPERISE
BASHKIA TIRANE

RAPORTI TEKNIK

“Studim projektimi i trembedhjte objekteve te Infrastruktures Arsimore, sherbimeve Publike, Infrastuktures Rrugore, ne Tirane per vitin 2018 ”

Loti VII. “REHABILITIMI I RRUGES XHORXH W. BUSH”

Faza : PROJEKT ZBATIMI



P.C.S Company shpk
Rr.Fosina Plaku, Sh-2,
KT. 5
Tirana- Albania
Tel +355 672089209
Email:
xhevahir_aliu@yahoo.it

J.V. “P.C.S. COMPANY” Sh.p.k. & “BALILI KONSTRUKSION” Sh.p.k.
& “NORD COMAT” Sh.p.k.

“ Tirane 2019”

PERMBAJTJA E RAPORTIT

1. – TE PERGJITHSHME

- 1.1 – Hyrje
- 1.2 – Pozicionimi dhe te dhena te pergjithshme te objektit
- 1.3 – Qellimi i projektit

2. – GJENDJA EKZISTUESE

- 2.1 – Infrastruktura Rrugore
- 2.2 – Gjendja Ekzistuese e Fasadave
- 2.3 – Gjendja Ekzistuese e Rrjeteve Inxhinierike
 - A – Kanalizimet e ujrave te zeza
 - B – Kanalizimet e ujrave te bardha
 - C – Rrjeti Ujesjellesit
 - D – Rrjeti i Ndriçimit Rrugor
 - E – Rrjeti i internetit dhe telefonise
- 2.4 – Gjendja Ekzistuese e Pjeseve Plotesuese Infrastrukturore
 - A – Gjelberimi
 - B – Sinjalistika Rrugore
 - C – Pikat e VGM^{se}
 - D – Parkingjet
 - E – Korsi biçikletash

3. – ZGJIDHJA E PROJEKTIT

- 3.1 – Gjeometria e Segmentit Rrugor
- 3.2 – Mbistruktura Rrugore
- 3.3 – Rrjeti K.U.SH
- 3.4 – Rrjeti K.U.Z
- 3.5 – Rrjeti Ujesjellesit
- 3.6 – Ndriçimi Rrugore
- 3.7 – Sistemimi i Linjave Rezerve
- 3.8 – Sinjalistika Rrugore
- 3.9 – Nderhyrja ne Fasada
- 3.10 – Gjelberimi
- 3.11 -- Kriteria te Pergjithshme mbi Nderhyrjet ne Rruge dhe Trotuare

4. – KONKLUZIONE

- A – Studimi Topografik
- B – Studimi Hidrologjik dhe Kushtet Klimaterike dhe Hidrologjike
- C – Studimi Gjeologo-Inxhinierik
- D – Llogaritja e Shtresave Rrugore.

5. – PREVENTIVI I PUNIMEVE

1. - TE PERGJITHSHME

Bashkia e Tiranës, me fondin 3.082.000 Leke (me TVSH) kërkon të realizojë projektin e zbatimit (studim projektimit) për objektin: “Rehabilitimi i rruges Xhorxh W Bush”, Njesia Administrative Nr. 2, në qytetin e Tiranës, me vlerë paraprake të zërit Ndërtim - Montim 100.000.000 Leke (me TVSH).

1.1 – HYRJE

Rrethi i Tiranës, shtrihet në Shqipërinë e mesme, pjesërisht në krahinën malore qendrore dhe pjesërisht në ultësirën perëndimore. Sipërfaqja është 1238 km². Popullsia rreth 900.000 banorë. Në të përfshihen 150 fshatra. Dendësia mesatare 655.3 banorë për km². Popullsia qytetare 86.2%, popullsia fshatare 13.8%. Rritja natyrore 1.54%.

Mbizoteron relievi malor kodrinor. Lartësia mesatare është 521 m mbi nivelin e detit. Male kryesore: Martaneshi (1846 m), Mali me Gropa (1828 m), Mali i Dajtit (1612 m). Kodrat: e Prezës, e Pezës, e Kerrabes, Kodra e gjatë. Fushat shtrihen në veri e veriperëndim: Fusha e Tiranës, fusha e Vores, fusha e Yzberishit. Lumenjtë: Erzeni i sipërm dhe i mesëm, lumi i Tiranës, lumi i Terkuzës, perroi i Lanës, perroi i Limuthit. Klima është e butë, në pjesën perëndimore fushore e kodrinore, ashpësohet në lindje, ku janë malet. Temperatura mesatare vjetore në Tiranë 15°C.

Temperatura mesatare e janarit 6.8°C, e korrikut 23.5°C, temperatura absolute më e ulët në Tiranë -9.9°C, më e larta absolute 41.3°C. Reshjet mesatare vjetore 1247 mm. Ererat zotërojnë veriperëndim dhe juglindje. Në verë ndihet ndikimi freskues i puhisë detare. Pasuritë minerale: qymyrguri (Kerrabe, Mushqeta, Mezez, Valias, Priske), bokside (Priske, Dajt), gips, rërë kuarcore (Mezez, mermer, argjile, gurë gelqeror. Tokat bujqësore: të hinjta kafe (82.8%), aluvionale (12.3%) etj. Pyjet dhe shkurret zënë 41% të sipërfaqes, kullotat 5.65. Parku kombëtar i Dajtit përfshin 3000 ha. Burimet ujore nëntokësore kryesore: të Selitës, Shëmrisë, Gurës së Koçit, Gurës së Maliqit, Gurës së Shametes.

Qyteti i Tiranës gjatë viteve të fundit ka pësuar një rritje të ndjeshme të popullsisë si dhe një zhvillim të përgjithshëm me ritme tepër të larta. Tashmë Tirana është kthyer në një metropol. Ky zhvillim dhe rritja e konsiderueshme si e automjeteve të qytetit të Tiranës, ashtu edhe levizja tepër intensive e trafikut si me qytetet e tjera ashtu edhe me shtetet fqinje, kërkojnë një sistem rrugor të zhvilluar.

Aktulisht akset kryesore të qytetit të Tiranës janë rikonstruktuar apo zgjeruar. Nderkohe që ndihet nevoja e hapjes së rrugëve dhe koridoreve të reja të levizjes. Problematikë gjithashtu paraqiten rrugët dytësore dhe tretësore në brendësi të blloqeve të banimit. Të cilat ndikojnë direkt në qarkullimin dhe cilesinë e jetesës së banorëve të tyre si të mbare qytetit në teresi.

Në këtë kuadër Bashkia e Tiranës, ka planifikuar përgatitjen e një sere projektesh për rikonstruksionin dhe rikualifikimin urban të një sere blloqesh banimi apo segmenteve rrugore. Trajtimi i blloqeve, segmenteve rrugore do të jetë i plote në të tere komponentet

e nevojshem. Nder keto segmente rrugore, eshte edhe objekti qe do trajtohen nga ky projekt.

1.2 –POZICIONIMI DHE TE DHENA TE PERGJITHSHME PER OBJEKTIN

Objekti “Rehabilitimi i rruges Xhorxh W/ Bush”, Njesia Administrative Nr. 2, objekt per te cilin do te hartohet studim projektimi, shtrihet ne nje gjatesi prej rreth 450 ml. Ai ndodhet i pozicionuar ne pjesen jug-lindore te zones se qendres se qytetit. Fillon nga Ura Lanes ne hyrje te rruges se “Elbasanit”, deri ne kryqezimin me rrugen ‘Luigj Gurakuqi’, e njohur ndryshe edhe si zona e Ushtarit te Panjohur. Gjate koheve te fundit jane kryer punime per rehabilitimin e rruges ne pjesen fundore te saj duke e kthyer kete ne rruge me nje kalim. Ne pergjithesi rruga paraqitet ne gjendje te mire. Problematike per kete segment rrugor jane plasaritjet dhe çedimet, kryesisht tek pjesa e rruges perballe rrugices se Kuvendit te Shqiperise, segmenti prane Ushtarit te Panjohur, si dhe pjesa perballe me Xhamine. Rrjeti i infrastruktures inxhinierike pergjate gjatesise se rruges ekziston dhe paraqitet ne gjendje deri diku te mire. Gjithashtu dhe trotuaret jane ne gjendje te mire te ndertuar me pllaka vetshtrenguese. Ndertesat qe shtrihen pergjate ketij aksi jane te konfiguracioneve dhe ngjyrimeve te ndryshme, ku fasada e disa prej tyre ne disa zona te caktuara eshte e degraduar. Pjese e objektit jane dhe kryqezimet e rrugicave djathtas saj, perkatesisht me rr. “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Kelliçi” dhe “Jeronim De Rada”.

1.3 – QELLIMI I PROJEKTIT

Objekt i projektit do te jete rikonstruksioni i plote i rruges, me te gjithë elementet e infrastruktures rrugore dhe urbane, me qellim permiresimin e cilesise se jetes se komunitetit te kesaj zone dhe krijimin e aksesive te levizjes me rruget e tjera te qytetit. Kjo rruge do sherbeje edhe si rruge lidhese midis rruges se Elbasanit dhe Rruges Papa Gjon Pali II duke lehtësuar trafikun.

Qellimi i projektit do te jete rikonstruksioni i plote i segmentit ne fjale, permiresimin e gjeometrise se kesaj rruge dhe sjelljen e saj ne parametrat e njejte gjeometrik me pjesen e perfunduar te unazes se vogel, si dhe lidhja e saj me rrugen e cila eshte parashikuar per rikonstruksion, perkatesisht me objekt “Rikonstruksioni i rruges "Murat Toptani"”. Krahas kesaj nderhyrje te parashikohet dhe nderhyrje rikonstruksioni ne kryqezimet me rr. “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Kelliçi” dhe “Jeronim De Rada” si dhe nderhyrja ne fasadat e objekteve qe ndodhen ne ane te saj.

2. – GJENDJA EKZISTUESE

Sipas informacioneve te siguruar nga ana jone, inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, analizimit te dokumentacionit lidhur me gjendjen ekzistuese, verifikimeve, gjendja ekzistuese ne kete rruge, ne teresine e saj, paraqitet si meposhte:

2.1- INFRASTRUKTURA RRUGORE

Pergjithesisht paketen e shtresave rrugore e Rruges “Xhorxh E Bush” eshte ne gjendje jo shume te mire. Gjendja ekzistuese e shtresave asfaltike eshte e lidhur me problemet e cedimeve dhe plasaritjeve. Nga ajo cfare konstatohet lidhur me problematiken ne fjale, eshte qe cedimet jane prezente ne disa nga pjeset e saj, dhe konkretisht: ne zonen perpara Xhamise, zonen perpara godines se Parlamentit dhe pjeserisht ne zonen fundore (perballe Hotel Piazza). Problematika e plasaritjeve, terthore, gjatesore apo edhe ne trajten e rrjetes se merimanges, verehen te shtrira pergjithesisht gjate gjithe gjatesise, te perqendruara ne zona lokale kryesisht.

Ajo cfare vleresohet eshte qe problematika e cedimeve, ka ardhur kryesisht si rezultat i humbjes se aftesise mbajtese te shtresave te nenbazes si dhe ne raste te caktuara edhe si rezultat i mos ngjeshjes se duhur te shtresave si rezultat i punimeve te mevoneshme ne shtrimin e rrjeteve inxhinierike. Fenomeni i tille verehet edhe ne zonat lidhese midis segmentit rrugor dhe rruges pedonale. Kjo e fundit, si rezultat i mos zbatimit korrekt te detajeve teknike per lidhjen mes rruges me shtresa fleksibile me ate me shtresa te shtangeta.

Burimet lidhur me problematika te plasaritjeve, konstatohet qe jane te ndryshme. Pjesa me e madhe e tyre, vijne si rezultat i amortizimeve te shtresave asfaltike, cilesise se materialeve ndertimore perberese, mos zbatimi korrekt i xhuntove lidhese mes pjeseve (sidomos ne zonat e punimeve te rrjeteve) si dhe nga humbjet e aftesise mbajtese te bazamentit mbeshtetes.

Meposhte jane paraqitur imazhe te objektit, per te krijuar edhe idene e gjendjes ekzistuese ne teresine e se saj.





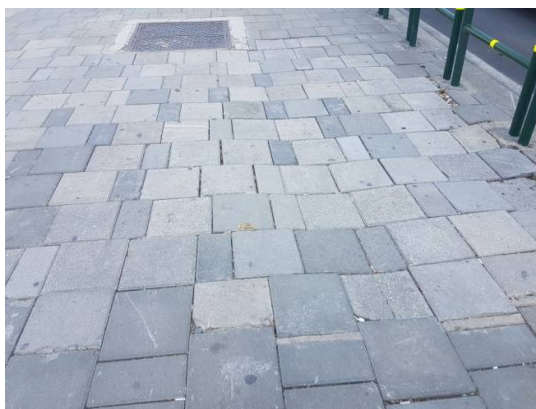
Vec demtimeve ne shtresat asfaltike, demtime te theksuara verehen edhe ne trotuare (sidomos ne zonen e pjeses pedonale).

Gjendja ekzistuese e trotuareve lidhur kjo me problemet e cedimeve, shkeputjeve te pllakave, kompozimit te tyre. Nga ajo cfare konstatohet, problematika e cedimeve dhe shkeputjeve te pllakave eshte e theksuar ne zonen e pjeses pedonale (perpara godines se Parlamentit), ne pjese te zones perpara Xhamise si dhe ne zonen perballe me Hotel Piazza (ne krah te hyrjes se parkimit nentokesor te hotelit).

Problematika e kompozimeve te pllakave te trotuarit eshte e shtrire gjate gjithë gjatesise se saj. Ne pjese te saj verehen kompozime te pllakave me forme, ngjyre dhe cilesive te ndryshme (betoni apo edhe guri), gje e cila evidenton nderhyrjet pjesore qe jane bere ne kohe.

“REHABILITIMI I RRUGES XHORXH W. BUSH”





Gjendja ekzistuese e degezimeve ne krah te rruges kryesore, si “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Këlliçi” dhe “Jeronim De Rada”. Ajo cfare u konstatua ne gjate inspektimit ne vend, te tre segmentet rrugore kane parametra gjeometrik jo te rregullt dhe me probleme ne mbistukturat rrugore te tyre. Gjithashtu ne secilil prej tyre ka mungese te trotuareve duke bere qe levizja e kembesoreve te behet ne pjesen kaluese te automjeteve, gje e cila sjell rrezikshmeri ne levizje. Problematike ne to verehet edhe ne rrjeten inxhinierike te kanalizimeve, mungese te rrjetit te ndricimit, etj.

Ne segmentin rrugor “Jeronim De Rada”, verehen nderhyrje ne shtresen siperfaqesore te rruges (tapet), e cila konstatohet qe eshte realizuar vitet e fundit. Kjo nderhyrje, konstatohet qe mund te jete realizuar me qellimin e nderhyrjeve pjesore dhe jo te plote te

saj, duke sjelle joefekshmerine e duhur ne rehabilitimin e segmentit. Dy segmentet e tjere “Xhorxhi Martini” dhe “Myrtezim Këlliçi”, paraqiten ne gjendje edhe me problematike, pothuajse ne teresine e gjithe problematikave qe karakterizojne nje segment rrugor.

2.2- GJENDJA EKZISTUESE E FASADAVE

Gjendja ekzistuese e fasadave, lidhur kjo me trajtimin siperfaqesor, kompozimin arkitektonik dhe ngjyrosjen paraqitet sa vijon:

Kompozimi arkitektonik fasadat e objekteve ekzistuese eshte i cfaredoshem, lidhur kjo me vjetersine e objekteve, arkitekturen perkatese, qellimit te ndertimit dhe shfrytezimit te tyre. Vlen te theksohet qe ne pjese te segmenteve te saj, verehen kompozime te ndryshme, trajtime me rifinitura dhe ngjyrosje me ngjyra jo uniforme, duke sjelle qe shikohet nje larmi fasadash, te pa lidhura midis tyre dhe jo adequate nga ana arkitektonike. Nese analizojme fasadat e objekteve sipas grupimeve, verehet:

Grupi i pare i cili perfshin objektet perballe me Xhamine, perfshin tre-kater objekte te cilat kane thyerje ne altimetri (lartesi kati dhe numer katesh) dhe kompozime te ndryshme. Kane fasada te trajtuara me shtresa suvaje, te lyera me boje. Ngjyrosja e ketyre objekteve eshte e ndryshme nga nje objekt ne tjetrin, duke evidentuar problemet e mos vazhdueshmerine se linjes arkitekturore te tyre. Objektet kane funksione te ndryshme, me perkatesi pronesie te ndryshem. Edhe trajtimi i fasades se tyre eshte bere ne kohe te ndryshme, sipas kerkesave te caktuara te pronareve te tyre.

Grupi i dyte i cili perfshin objektet ne krah te Komunitetit Musliman, perfshin tre objekte te cilat paraqesin deri diku nje linje arkitekturore. Keto objekte kane fasada te trajtuara me shtresa suvaje, te lyera me boje. Ngjyrosja e ketyre objekteve eshte e njejte nga nje objekt ne tjetrin.

Grupi i trete i cili perfshin objektet perballe me pedonalen, perfshin nje-dy objekte te ulta dhe objekte te larta (godina shume kateshe te ndertuar vitet e fundit). Objekti i ulet, nuk ka nje fasade te konturuar, pasi eshte nje objekt qe ka pesuar nderhyrje ne kohe dhe veshtireson kompozimin e nje fasade te re. Objekti shumekatesh, ka nje fasade te rregullt.

Grupi i katert i cili perfshin objektet perballe me Toptani Center, perfshin dy objekte te cilat kane thyerje ne altimetri dhe kompozime te ndryshme. Kane fasada te trajtuara me shtresa suvaje, te lyera me boje. Ngjyrosja e ketyre objekteve eshte e ndryshme nga nje objekt ne tjetrin, duke evidentuar problemet e mos vazhdueshmerine se linjes arkitekturore te tyre. Objektet kane funksione te ndryshme, me perkatesi pronesie te ndryshem. Edhe ne kete rast, trajtimi i fasades se tyre eshte bere ne kohe te ndryshme, sipas kerkesave te caktuara te pronareve te tyre.

Grupi i peste i cili perfshin objektet perballe me Hotel Piazza, perfshin bllokun e objektit te banimit, ne krah te rruges, i cili ka thyerje jo shume te theksuara ne altimetri dhe kompozim deri diku te njejte. Fasada e objekteve eshte e trajtuar me shtresa suvaje (grafiato), pergjithesisht te pa te lyera me boje.

2.3- GJENDJA EKZISTUESE E RRJETEVE INXHINIERIKE

A. Kanalizimet e ujrave te zeza

Rrjeti i kanalizimeve te ujrave te zeza ekziston dhe eshte funksional. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, analizimit te dokumentacionit lidhur me gjendjen ekzistuese nga azhornimet e rrjetit te K.U.Z, verifikimeve te saj si dhe informacionit te marre nga drejtoria perkatese menaxhuese, rrjeti K.U.Z paraqitet ne gjendje te mire dhe funksionale.

B. Kanalizimet e ujrave te bardha

Rrjeti i kanalizimit te ujrave te bardha ekziston dhe eshte funksional. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, analizimit te dokumentacionit lidhur me gjendjen ekzistuese, verifikimeve te saj, verehet qe rrjeti K.U.SH paraqitet ne gjendje pergjithesisht te mire dhe funksionale. Edhe pse pergjithesisht rrjeti ne fjale paraqitet ne gjendje te mire, ne pjese te saj dhe sidomos ne pusetat ujembledhese verehen demtime si ne kapaket ekzistuese prej gize ashtu edhe ne bazamentet mbeshletes te tyre. Demtime pjesore verehen edhe ne kunetat ujembjedhese, ku ne pjese te gjatesise se tyre verehen cedime.

C. Rrjeti ujesjellesit

Zona ku perfshihet objekti ka rrjet ujesjellesi. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, analizimit te dokumentacionit lidhur me gjendjen ekzistuese nga azhornimet e rrjetit te Ujesjellesit, verifikimeve te saj si dhe informacionit te marre nga drejtoria perkatese menaxhuese, rrjeti Ujesjellesit paraqitet ne gjendje te mire dhe funksionale ne pjesen me te madhe te gjatesise se segmentit. Ka mungese te rrjeti te Hidranteve nentokesore.

D. Rrjeti ndricimit rrugor

Rrjeti i ndricimit rrugor ekziston. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, analizimit te dokumentacionit lidhur me gjendjen ekzistuese, verifikimeve ne vend te saj, rrjeti ndricimit paraqitet pergjithesisht ne gjendje te mire dhe funksionale ne pjesen me te madhe te gjatesise se segmentit.

Pjesa e pare, nga kryqezimi i Ures mbi Lane, deri ne zonen e rruges pedonale, ndricuesit paraqiten ne gjendje te amortizuar ndersa pjesa tjeter ne vazhdim, (deri ne fund te rruges) eshte me ndricues te rinj, i ndertuar vitet e fundit.

E. Rrjeti i internet dhe telefonise

Rrjeti i internet telefonise eshte i tipit nentokesor. Nga azhornimet e marra dhe informacioneve te siguruara, rrjeti i telefonise dhe i linjave te internetit, shfrytezon linjat rezerve ekzistuese, te pozicionuara ne trotuarin lindor te rruges. Ne fazen e projektit final (nese do nevojitet) mund te parashikohen te vendosen rrjeti i linjave rezerve shtese nga krahu perendimor, pasi ne trotuarin lindor nuk ka hapësira te mjaftueshme.

2.4- GJENDJA EKZISTUESE E PJESEVE PLOTESUESE INFRASTRUKTURE

A. Gjelberimi

Gjelberimi rrugor ekziston. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, eshte konstatuar qe gjate gjithe gjatesise se segmentit ka prezence te bimesise se larte (peme te tipit “rrap”), te pozicionuara ne dy anet e trotuareve apo dhe ne brezin ndares te pjeseve kaluese. Ne zonen ne krah te pjeses pedonale dhe xhamise, verehet edhe prezence te bimesise se ulet, ne trajte shkurreje. Degezimet e segmenteve rrugore “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Këllici” dhe “Jeronim De Rada”, kane mungese te gjelberimit si pasoje e paramtrave gjeometrike te kufizuar qe ato kane.

B. Sinjalistika rrugore

Ekziston sinjalistika rrugore vertikale, kurse ajo horizontale eshte e demtuar. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, konstatohet prezence te sinjalistikes vertikale (tabelave) dhe mungese te theksuar te sinjalistikes horizontale (vijezimeve ne shtresat asfaltike). Degezimet e segmenteve rrugore “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Këllici” dhe “Jeronim De Rada”, kane mungese pothuajse totale te sinjalistikes si vertikale ashtu edhe horizontale.

C. Pikat e VGM-se

Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, konstatohet prezence te pikave te VGM-se, ne zonen e rruges pedonale dhe ne degezimet e rrugeve dytesore.

D. Parkingjet

Nuk ka hapësira per parkime. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, verehet prezence e mjeteve te parkuara ne pjese te saj, por keto ne zona nuk konstatohet prezence te sinjalistikes vertikale dhe horizontale shoqeruese. Ne zonen ne krah te pjeses pedonale, verehet edhe prezenca e nje vendqendrimi per linjat urbane (autobuzet).

E. Korsi biçikletash

Ne segmentin Xh.W.Bush, nuk ekzistojne korsi bicikletash. Gjate inspektimin ne vend nga ana e grupit projektues, verehet prezence e linjave te korsive te bicikletave si ne nyjen e ures mbi Lane edhe ne nyjen rrugore tek Ushtari i Panjohur. Prezenca e ketyre e linjave ne skajet rrugore dhe rendesia e segmentit, ben te domosdoshem realizimin e korsive te bicikletave.

3 – ZGJIDHJA E PROJEKTIT

Studim-Projektimi per objektin “Rikonstruksioni i rruges Xhorxh W. Bush”, per faze **Projekt Zbatimi**, eshte realizuar ne baze te Detyres se Projektimit si dhe Vendimit te Keshillit Teknik te Investitorit per fazen e **Projekt Idese Perfundimtare**.

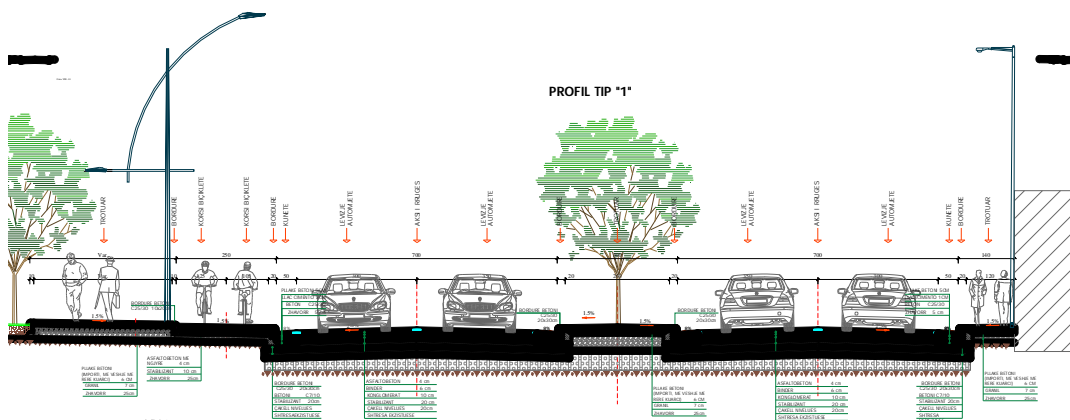
Realizimi i ketij projekti eshte mbeshtetur mbi Standartet dhe Kushtet Teknike Shqiptare (RR.T.P.Rr 2015, Vell.1-5) si normat e vendeve Europiane (si ato Italiane-CNR), normat AASHTO, etj. Referuar parametrave gjeometrike te rruges, segmenti yne mund te klasifikohet ne kategorine “rruge urbane kryesore”- kategoria “D”, me dy korsi per sens levizjeje, me shpejtesi levizjeje max 50-80km/h (kufizuar kjo e fundit nga parametri urban).

Per kete objekt eshte parashikuar rikonstruksioni i rruges, rikompozimi gjeometrik i saj, perfshire edhe realizimin e korsive te bicikletave, nderhyrjet e nevojshme per rrjetet inxhinierike si dhe nderhyrjet restauruese per fasadat e objekteve. Per degezimet e segmenteve rrugore “Xhorxhi Martini”, “Myrtezim Këllici” dhe “Jeronim De Rada”, sipas detyrave te lene detyre nga Keshilli Teknik prane Bashkise, eshte lene trajtimi i vetem kryqezimeve me rrugen kryesore.

3.1- GJEOMETRIA E SEGMENTIT RRUGOR

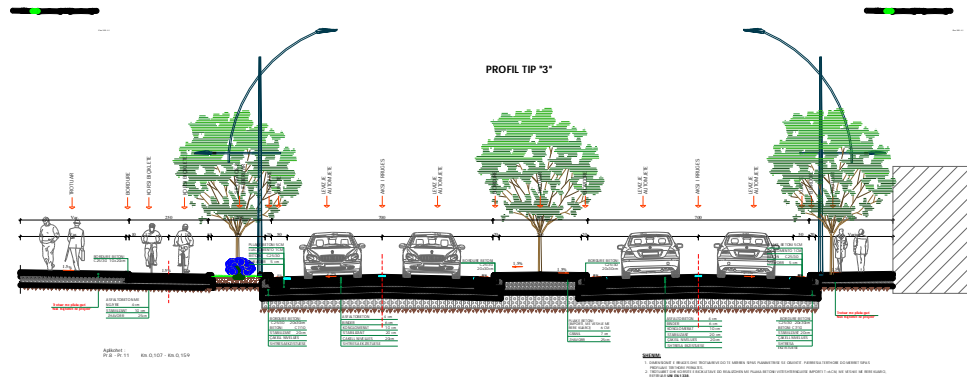
Me propozimet e bera nga ana e grupit te projektimit, ne per fazen e projekt-idese, eshte marre vendimi nga ana e Keshillit teknik te Bashkise, ne miratimin e variantit II^{te}, me disa permisime te sugjeruara nga ana e Drejtorise se Transportit. Zgjidhja e ketij varianti konsiston ne rikompozimin e skemes qarkulluese per perdoruesit, duke marre ne konsiderate kerkesen e shtimit te korsive te bicikletave. Realizimi i korsive te bicikletave eshte nje nga prioritetet e Bashkise se Tiranës, duke iu referuar prespektives se te ardhmes ne te cilen parashikohet shtimi i perdoruesve te cilin perdorin kete mjet per levizje brenda qytetit. Duhet theksuar qe korsite per bicikleta jane te nevojshme per kete segment jo vetem per faktin e rendesise qe ajo ka por edhe per faktin e lidhjeve te dy nyjeve, asaj te “Ushtarit te Panjohur” me nyjen “Ura e Rruges se Elbasanit”, segmentet e te cileve kane te ndertuara ose jane ne proces korsite e bicikletave. Si rezultat i parashikimit te ndertimit te ketyre korsive, kemi parashikuar rikompozimin e gjeometrise se rruges. Referuar kondicioneve urbane ekzistuese, gjeometrise aktuale te rruges, segmenti rrugor, kompozimi gjeometrik i prerjes terthore te rruges do jete si meposhte:

Zona 1 (perballe Xhamise se re)



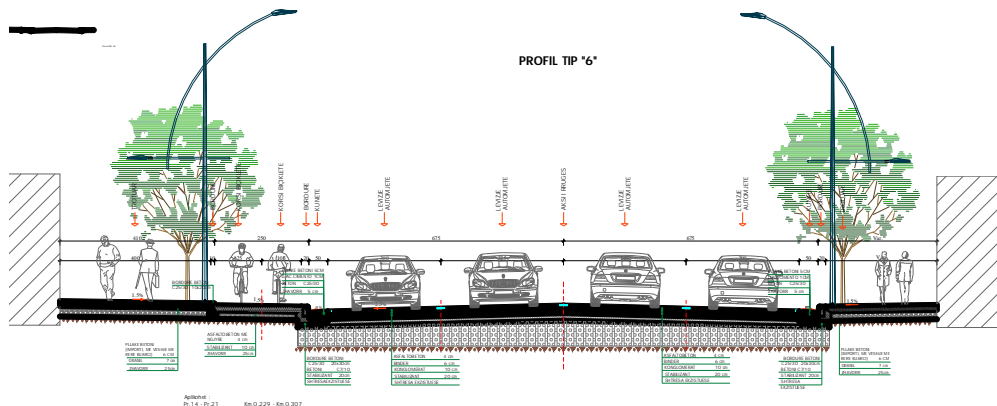
- Pjesa kaluese 2x2x3.5m (përfshirë kuneta në dy anet)
- Brez i gjelbert në pjesën e mesit 3.0m
- Trotuar majtas dhe djathtas me gjerësi variabël
- Korsi bicikletash (majtas) me gjerësi 2x1.25m (korsia e bicikletave kalon mbi zonën e gjelberuar aktuale të krahut të majtë)

Zona 2 (perballe me Pedonalen)



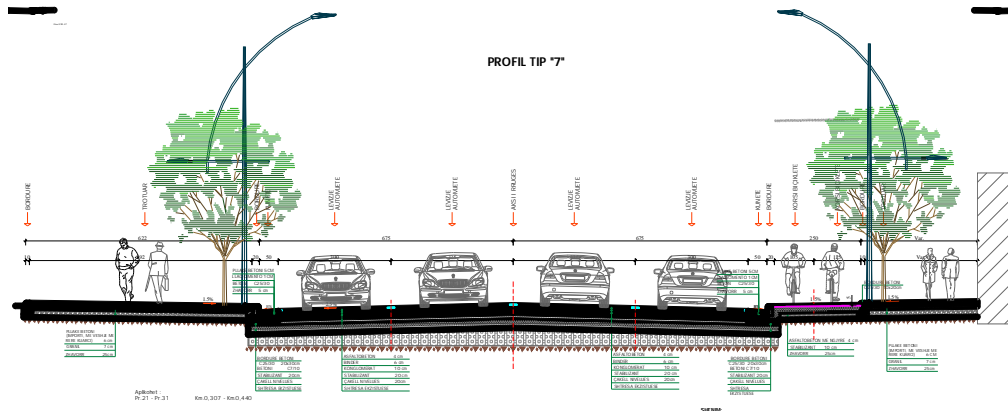
- Pjesa kaluese 2x2x3.5m (përfshirë kuneta në dy anet)
- Brez i gjelbert në pjesën e mesit 3.0m
- Trotuari majtas dhe djathtas me gjerësi variabël
- Korsi bicikletash (majtas) me gjerësi 2x1.25m (korsia e bicikletave kalon mbi zonën e aktuale pedonale të krahut të majtë)

Zona 3 (perballe Toptani Center)



- Pjesa kaluese 13.5m, 2x2x3.25m (përfshirë kuneta në dy anet).
- Trotuar majtas dhe djathtas me gjerësi variabël
- Korsi bicikletash (majtas) me gjerësi 2x1.25m
- Pjesa kaluese ka parametra të tjera në zonën e ishullit ndares, në intersektimin me korsinë e bicikletave.

Zona 4 (perballe Plaza Hotel)



- *Pjesa kaluese 13.5m, 2x2x3.75m (perfshire kuneta ne dy anet).*
- *Trotuar majtas dhe djathtas me gjeresi variabel*
- *Korsi bicikletash (djathtas)me gjeresi 2x1.25m. Korsite e bicikletave ngushtojne gjeresine e pjeses kaluese aktuale*

Zgjidhja konsiston ne moscenimin e numrit te korsive, por ne shtimin e korsive te bicikletave nga ana lindore nga “nyja e Ushtarit te Panjohur” deri ne afersi tek “Toptani Center” dhe mandej kapercimin ne krahuin tjetër (pjesen perendimore- pedonalja) dhe vazhdon pergjate pjeses kaluese deri ne nyjen e rruges se Elbasanit. Duhet theksuar si rezultat i kufizimit ne parametra gjeometrike eshte e detyrueshme te eliminohen pjesa gjelberuese ne krahu te rruges (krahu nga Parlamenti) nga “pedonalja” deri tek “Ura e rr.Elbasnit” (zona perpara Xhamise se re). Korsia e bicikletave do kete gjeresi 2x1.25m dhe korsite e tjera pesojne reduktime te vogla te gjereses kaluese. Edhe si rezultat i kesaj nderhyrje, ofrohet mundesia e realizimit te nje te nje ishulli perballe “Toptani Center” , e sherben per drejtimin e flukseve te trafikut.

3.2- MBISTRUKTURA RRUGORE

Ashtu sic u cilesua ne kapitullin e gjendjes ekzistuese, segmenti rrugor “Xh.W.Bush” paraqitet ne gjendje relativisht te mire, me perjashtim te disa zonave ku jane shfaqur probleme cedimesh apo rrjetezimesh te shtresave asfaltike. Cedimet kane ardhur kryesisht si rezultat i humbjes se aftesis mbajtese te nenshtresave si dhe ne disa raste edhe si rezultat e mos realizimit te tyre sipas kriterave teknike (si ne rastin e nyjes se rruges pedonale, perballe me Parlamentin). Rrjetezimet apo edhe plasaritjet jane shfaqur kryesisht si rezultat e i degradimeve, karakteristikave fizike mekanike te dobeta te materialit kompozues apo edhe ne raste te caktura probleme te nenshtresave. Gjithsesi duke e pare kompleksitetin e problemeve dhe nevojshmerine e nderhyrjeve ne zevendesimin e shtresave siperfaqesore, referuar edhe rekomandimeve gjeologo-inxhinierike. Bazuar edhe ne raportin e llogaritjes se shtresave rrugore (shiko raportin bashkelidhur), kemi parashikuar nderhyrje ne shtresat rrugore sipas zonave te meposhtme: