



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
Bashkia Tiranë

# RAPORTI TEKNIK

“REHABILITIMI I QENDRËS KINOSTUDIO”  
(PROJEKT ZBATIMI)



Njesia Administrative Nr.5, Rruga "Sami Frasheri", Pallati Nr.45, Hyrja  
Nr.2. Zyra Nr.10.Tirana ,Albania  
email: [studio@archi-space.com](mailto:studio@archi-space.com)



blv. Zhan D'Ark, p. 61 (Ëonder), H.3, ap. 9  
Njësia Administrative Nr.2 1067 - Tiranë  
email: [sfera\\_studio@yahoo.com](mailto:sfera_studio@yahoo.com)

## Përmbajtje

<b>1</b>	<b>INFORMACION I PËRGJITHSHËM</b>	<b>2</b>
1.1	Hyrje	2
1.2	Gjendja Ekzistuese	2
1.3	Qëllimi i projektit	2
1.4	NORMATIVAT	3
<b>2</b>	<b>STUDIMI TOPOGRAFIK</b>	<b>3</b>
2.1	Hyrje	3
2.2	Rrjeti mbështetës	4
2.3	Matjet	4
2.4	Koordinatat e stacioneve	5
2.5	Tabela e koordinatave të stacioneve	7
<b>3</b>	<b>KUSHTET KLIMATIKE DHE HIDROLOGJIKE</b>	<b>8</b>
3.1	Hyrje	8
3.2	Karakteristikat Klimatike	8
3.2.1	<i>Temperatura e ajrit</i>	8
3.2.2	<i>Mjegulla</i>	10
3.2.3	<i>Reshjet atmosferike</i>	10
3.2.4	<i>Bora</i>	12
3.2.5	<i>Lagështia e ajrit</i>	13
3.2.6	<i>Era</i>	13
3.2.7	<i>Stuhitë</i>	15
<b>4</b>	<b>PROJEKTI I SHESHIT KINOSTUDIO</b>	<b>16</b>
4.1	Zgjidhja Arkitektonike	16
4.2	Punimet Ndërtimore	17
4.2.1	<i>Prishje</i>	17
4.2.2	<i>Gërmim</i>	17
4.2.3	<i>Shtrimi</i>	18
4.2.4	<i>Vendosja e gjelbërimit të lartë</i>	19
4.2.5	<i>Vendosja e ndriçimit</i>	21
4.2.6	<i>Mobilimi Urban</i>	22
4.2.7	<i>Këndi i Lojërave</i>	23
<b>5</b>	<b>raport teknik rruga</b>	<b>24</b>
5.1	Projekt Zbatimi Rruga	24
5.1.1	<i>PROJEKTI I SINJALISTIKES RRUGORE</i>	25
5.1.2	<i>SIGURIA NE RRUGE</i>	25
5.2	Projekt Zbatimi Ndriçimi	27
5.2.1	<i>Objektivat</i>	27
5.2.2	<i>Ndriçimi rrugor</i>	28
5.2.3	<i>Te dhënat e përgjithshme të projektit</i>	28
5.2.4	<i>Përshkrimi i Impiantit. Furnizimi me energji elektrike</i>	32
5.3	Projekt Zbatimi Ujësjellës-Kanalizime	33
5.3.1	<i>Kanalizimet e ujërave të shiut</i>	33
5.3.2	<i>Kanalizimet e ujërave të zeza</i>	34
5.3.3	<i>Ujësjellësi</i>	34
<b>6</b>	<b>FASADAT dhe taracat</b>	<b>34</b>
6.1	Fasadat e objekteve në shesh	34
6.1.1	<i>Objekti 5 katesh në shesh (objekti A)</i>	34
6.1.2	<i>Pallati 9 katësh në veri-perëndim</i>	35
6.1.3	<i>Objektet 2katesge përgjatë rrugë</i>	36

# 1 INFORMACION I PËRGJITHSHËM

## 1.1 Hyrje

Bazuar në programin e investimeve, **Bashkia Tiranë** kërkon realizimin e projekt-zbatimit të objektit: **"REHABILITIMI I QENDRËS SE KINOSTUDIOS"**

Objekti: **"REHABILITIMI I QENDRËS SE KINOSTUDIOS"** do të realizohet në përgjatë të gjithë gjatësisë së rrugës "Aleksandër Moisiu" duke përfshirë lidhjen e kësaj rruge me rrugën "Xhanfize Keko", sheshin që krijohet në stacionin qendror të Kinostudios dhe hapësirat që krijohen midis trotuareve dhe godinave.

Sipërfaqja e përgjithshme e ndërhyrjes rehabilituese është **21933 m<sup>2</sup>**.

## 1.2 Gjendja Ekzistuese

Rruga "Aleksander Moisiu" është një rrugë e rëndësishme dhe përben atë që quhet zona e Kinostudios. Ajo lidh 2 arterie shumë të rëndësishme të Tiranës, rrugën e "DIBRES" dhe rrugën "Xhanfize KEKO". Në pjesën qendrore të kësaj rruge ndodhet dhe hapësira me e madhe publike përgjartë kësaj rruge, sheshi i Kinostudios. Ky konturohet: në pjesën veriore të tij nga një godinë gjatësore 5 kate e ndërtuar para viteve '90, në zgjatim të kësaj të fundit është një objekt i ri 7 kate, në pjesën përfundimtare është një ndërtim i ri 9 katesh i pas viteve 90, në pjesën jugore rruga "Aleksander Moisiu", në përfundim nga një rrugë që shkon me në thellësi të lagjes rr. "Pjeter Dingu".

Ky lloj konturimi kënddrejtë i jep potencialin për të qenë një hapësirë publike shumë vlefshme.

Aktualisht sheshi shërben si parkim kryesisht nga makina të banoreve por dhe nga vizitore që shfrytëzojnë shërbimet e ndodhura në katet përdhe të godinave përreth tij.

Për sa i takon fasadave të godinave vihet re dëmtim i suvatimeve në zona të caktuara, mbyllja e ballkoneve në godinën 5K në veri. Gjithashtu vihet re edhe dëmtimi i infrastrukturës së kullimit të ujerave të shiut si në godinën në veri dhe atë në lindje. Duke qenë se godinat janë ndërtime të viteve ndryshme dhe për shkak ndërtimit të shtesave, gjuha arkitektonike ndryshon shumë.

Rruga "Aleksandër Moisiu": vihet re që të dyja godinat anët e kanë karakter të ndryshëm.

Nga ana veriore ka përgjithësisht objekte banimi deri në lartësinë 9 kate, një institucion publik Komisariati i Policisë Rrugore, 2 karburante.

Nga ana jugore karakteri i objekteve është me institucional duke filluar nga "Ministria e Kulturës" (godina e ish Kinostudios), Akademia e Filmit "Marubi", Godina e Arkivit të Filmit, Kopshti nr.55. Gjithashtu ka dhe godina banimi por që kanë lartësi të ulët 2 kate me çati. Në vazhdim të tyre duke shkuar me në përfundim ka një hapësirë të madhe magazinash muri i të cilave shërben si kufiri jugor i trotuareve të rrugës. Ai është në gjendje shumë të degraduar vende të rrezikshme për sigurinë e kalimtareve.

Godina në përfundim në përgjithësi është në gjendje të mirë. Për sa i takon bojës së fasadave në përgjithësi është e dëmtuar përveç pjesës jugore të godinës në përfundim si edhe nuk ka një gjuhë të unifikuar për sa i takon përdorimit të ngjyrave në godinat që marrin pjesë në formimin e sheshit.

## 1.3 Qëllimi i projektit

"REHABILITIMI I QENDRËS SE KINOSTUDIOS "

Qëllimi dhe objektivi i projektit është hartimi i projekt preventivit për punimet ku bëjnë pjesë rikonstrukcioni i rrugës "Aleksandër Moisiu", sheshit dhe hapësirave publike, synon të rrisë sipërfaqet e gjelbërta në mënyre të sistemuara, të krijojë ambiente rekreative për banorët që jetojnë dhe punojnë përreth këtij sheshi, ndërtim ambientesh të përshtatshme për fëmijët, gjithashtu restaurimin e fasadave të banesave që ndodhen përreth sheshit si dhe rehabilitimin e stacionit të autobusëve, si dhe përcaktim sa më të përshtatshëm të orientimit të lëvizjes së mjeteve në rrugët lidhëse që përdorin banorët përreth këtij sheshi.

- Paraqitja e projekt- idesë dhe konsultat me ekspertet e Inspektoratit Qendror

Në këtë fazë u prezantua

1. Relievi topografik ekzistues me gjithë evidentimin e problematikave.
2. Programi i projektimit
3. Projekt -ideja përfshiu hartimin e skemës funksionale dhe prezantimin e tij tek organi kompetent sipas tabelës përmbledhëse

- ✓ koncepti i modelimit te sheshit
- ✓ skema funksionale
- ✓ planimetritë e sheshit
- ✓ fasadat kryesore
- ✓ sistemimet e jashtme
- ✓ skema e qarkullimit te automjeteve

me miratimin e projekt-idesë do te procedohet me projekt zbatimin.

## **1.4 NORMATIVAT**

Realizimi i këtij projekti është bërë mbi bazën e standarteve e kushteve teknike Europiane dhe ato Shqiptare dhe të konsultuara me normat e vendeve të tjera.

Projekti i "Godinës se Inspektoratit Qendror" është përgatitur në përputhje me Detyrën e Projektimit dhe sugjerimeve te bëra nga klienti për fazën e projekt-idesë.

## **2 STUDIMI TOPOGRAFIK**

Sheshi i ndodhet ne zonën e kombinatit dhe shërben si sheshi qendror i kësaj zone.

Për realizimin e matjeve topografike të nevojshme për këtë projekt u kryen këto punime:

### **2.1 Hyrje**

Kapitulli vijues përshkruan punën e bere për krijimin e një rrjeti mbështetës për projektin Ky material përfshin te dhëna mbi metodat e projektimit, rregullimit, matjeve, rikompensimeve dhe metodat e llogaritjes dhe rezultatet finale te këtij rrjeti mbështetës.

Kompania përdori mjete GPS total stations për te bere studimin topografik.

Procedura standarte e studimit qe u ndoq, konsiston ne vendosjen me pare te Bazës ne një pike referimi te rretit dhe me pas dy skuadra te veçanta do te fillojnë te punojnë ne te dy drejtimet. Te dhënat regjistrohen ne memorien e instrumentit dhe me pas shkarkohen cdo dite nëpërmjet programit për tu përpunuar. Nëpërmjet vlerësimit te pare të të dhënave ndonjë gabim i mundshme do te ri përsëriste studimin.

Te dhënat e terrenit do te shkarkohen nëpërmjet një programi te dedikuar (Topko).

Cdo stacion do te shoqërohet me një monografi te qarte dhe te kuptueshme duke përfshire edhe një përshkrim te shkurtër për vendndodhjen, foto te shoqëruar me numra dhe te dhëna UTM.

Te dhënat e mbledhura ne terren do te përpunohen për te gjëndëruar Modelin Digjital 3D te Terrenit duke përdorur te njëjtin sistem koordinatave te adoptuar për te përcaktuar shtrirjen e rrugës (Sistemi Koordinativ UTM). Argjinaturat e skarpateve dhe prerjet janë te paraqitura nëpërmjet shenjave konvencionale, dhe jepen gjithashtu lartësitë e sipërme dhe te poshtme. Tombinot ekzistuese urat dhe veprave te tjera janë gjithashtu te paraqitura.

Modeli digjital i Terrenit jepet nëpërmjet formatit DĚG si me poshtë:

Pike tre-dimensionale (x,y,z), ne një layer (programi) te vetme te quajtur "POINT"

Vijat e ndërprerjes (majat e prerjeve, majat e skarpateve, muret, vijat e kontureve etj.) ne layer-a te veçantë. Ky dokument është përdorur për rregullimet finale te projektit dhe përfshin te gjithë informacionin e mëposhtëm si simbolet topografike, layer-at e ndryshëm, shpatullat e përqendruara ne shpate, rrethimet, etj. Karakteristikat topografike janë regjistruar me te gjitha detajet. Këto përfshijnë, por nuk janë te kufizuara vetëm ne, shtrimin e rrugës, shpatullat, mbushjet për trupin e rrugës, skarpitet, urat, strukturat e drenazhit, kanalet anësore, shtratet e rrjedhjeve, punimet për mbrojtjen e skarpateve, kanalet e vaditjes dhe strukturat e tyre, punimet për mbrojtjen nga përmytjet, muret mbajtës, ndërtesa, shërbimet utilitare (p.sh. shtyllat elektrike, shtyllat e telefonisë, rrjetet e furnizimit me ujë, rrjetet e kanalizimeve, drenazhimi i ujërave te shiut, etj.) kryqëzimet me rrugët e tjera, trotuare, zonat me rrezikshmëri gjeologjike dhe gropa për shfrytëzim.

Gjithashtu regjistrohen te gjithë kufijtë e dukshëm te pronave (p.sh. muret, muret e parapërgatitur, rrethimet, kanalet etj.).

## **2.2 Rrjeti mbështetës**

Projektimi u krye duke përdorur harta 1:25000 dhe përcaktimet me ortofoto.

BM janë numëruar nga BM 01 deri ne BM 05.

## **2.3 Matjet**

Ne te gjitha BM-te, vëzhgimi me GPS është bere duke përdorur marres GPS me Frekuence Duale (Dual Frequency).

Për të marre një rilevim te saktë, është krijuar një rrjet stacionesh. Pas përpunimeve baze te llogaritjeve për përcaktimin e vertekseve, gabimet e rrjetit te mbyllur eliminohen nëpërmjet metodës se minimumit te katroreve kuadratik. Stacionet, te vendosura përgjatë rrugës, kane një largësi nga njëri-tjetri 800-1000 m.

Rezultatet e llogaritjeve baze të të gjitha vëzhgimeve i bashkëngjiten si Aneks këtij raporti.

Ne kemi përdorur GPS TRIMBLE R6 me frekuence duale nga TRIMBLE për rilevimin dhe TGO GPS si program për llogaritjet e mëtejshme. Këta instrumente përfaqësojnë teknologjinë me te mire ne tregun e vendit.

Specifikimet teknike te tyre për vëzhgimin statik janë:

HORIZONTAL 5mm + 1ppm

VERTIKAL 5 – 10 mm + 1 ppm

AZIMUT 1 janë sekonda + 5 / gjatësia baze ne kilometra.

Pajisjet e përdorura janë Total Station Trimble 5600 DR250+

DISTANCA 3mm + 1ppm

KENDI 3"

Direct Reflex

Deri ne 250m



Përpunimi i te dhënave është bërë me Trimble Geomatics Office Software, për rregullimet e rrjetit dhe modulet baze të procesit.

Këto llogaritje tregohen në tabelën e mëposhtme:

## 2.4 Koordinatat e stacioneve

### STACIONI NR 1



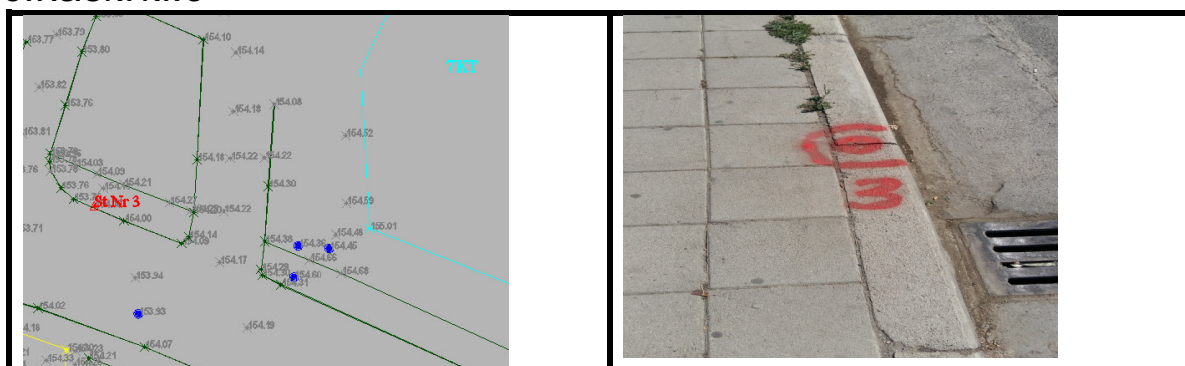
No.	LINDJE	VERI	KUOTA
ST.1	403836.58	4577731.35	163.22

### STACIONI NR 2



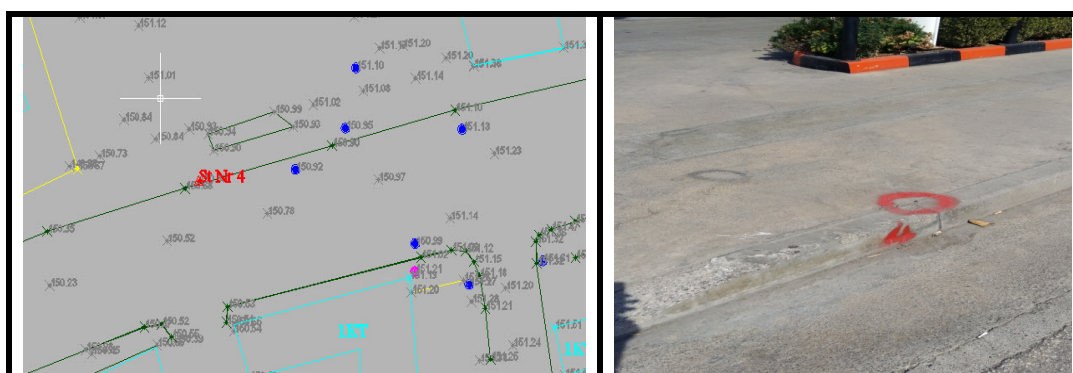
No.	LINDJE	VERI	KUOTA
ST.2	403536.94	4577884.97	157.379

### STACIONI NR 3



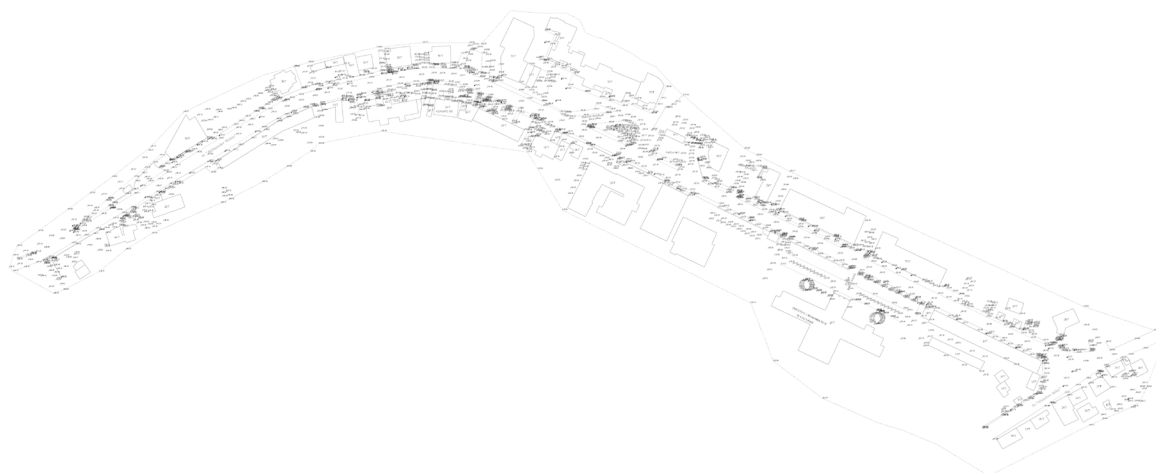
No.	LINDJE	VERI	KUOTA
ST.3	403390.48	4577952.63	154.05

### STACIONI NR 4



No.	LINDJE	VERI	KUOTA
ST.4	403271.39	4577939.72	150.80

### STACIONI NR 5



No.	LINDJE	VERI	KUOTA
ST.5	403110.49	4577847.40	143.79

## 2.5 Tabela e koordinatave te stacioneve

STACIONI	L	V	KUOTA
<b>BM.01</b>	403836.58	4577731.35	163.22
<b>BM.02</b>	403536.94	4577884.97	157.379
<b>BM.03</b>	403390.48	4577952.63	154.05
<b>BM.04</b>	403271.39	4577939.72	150.80
<b>BM.05</b>	403110.49	4577847.40	143.79

Këtij raporti i bashkëngjitet katalogu i koordinatave të rrjetit gjeodezik (pikat fikse), skema e rrjetit gjeodezik. Për sa më sipër shprehim bindjen se puna e bërë si matjet fushore, përpunimi i të dhënave, paraqitja digjitale e grafike, plotësojnë të gjitha kërkesat teknike për projektimin dhe zbatimin e punimeve të ndërtimit

*Relievi Topografik i Sheshit*



### 3 KUSHTET KLIMATIKE DHE HIDROLOGJIKE

#### 3.1 Hyrje

Në aspektin klimatik zona në studim hyn në zonën klimatike fushore qendrore perëndimore ku mbizotëron klima mesdhetare fushore me dimër të butë dhe verë të nxehtë. Temperatura mesatare vjetore varion nga 15°C deri në 16°C. Temperatura mesatare e Janarit varion nga 6°C deri 7°C. Temperatura maksimale absolute 41.5°C e regjistruar me 18.07.1973, temperature minimale absolute -10.4°C, është regjistruar me 15.01.1968. Reshjet mesatare shumëvjeçare janë 1270mm. Reshjet më të mëdha gjatë periudhës së vrojtimit meteorologjike nga viti 1951 deri në vitin 2005 për qytetin e Tiranës kanë qenë 1770mm me 1937, dhe më të voglat 773mm ne vitin 1975. Shpejtësia e erës në drejtime të

	Emertimi	Vendmatja Tiranë
1	Temperatura mesatare vjetore, °C	15.2
2	Temperatura mesatare me e larte ne vere, °C	29.9
3	Temperatura me e larte absolute, °C	42.2
4	Temperatura mesatare me e ulet ne dimer, °C	6.7
5	Temperatura me e ulet absolute, °C	-10.4
6	Reshjet mesatare vjetore, mm	1270
7	Reshjet maksimale vjetore, mm	1770
8	Reshjet minimale vjetore, mm	773
9	Avullimi mesatar (E.T.P); (E.V), mm	880; 600
10	Drejtimi mbizoterues i erës vjetore	N; E (14.6%)
11	Mbizoterimi i drejtimit te erës ne vere	N: E (2- -5%)
12	Mbizoterimi i drejtimit te erës ne dimer	S.E. (17- -5%)
13	Shpejtësia mesatare e erës, m/sek	1.8
14	Presioni baze i erës, kg/m <sup>2</sup>	0.281
15	Thellesia maksimale e bores, cm	15
16	Thellesia maksimale e ngrirjes se tokes ne cm	10
17	Lagështia relative mesatare vjetore, %	70
18	Lagështia relative mesatare ne vere, %	63
19	Lagështia relative mesatare ne dimer, %	73
20	Numri mesatar i diteve me reshje $\geq 0.1$ mm	129
21	Numri mesatar i diteve me reshje $\geq 1$ mm	100
22	Numri mesatar i diteve me reshje $\geq 5$ mm	64
23	Numri mesatar i diteve me reshje $\geq 10$ mm	45
24	Zgjatja faktike e diellzimit ne ore, vjetore	2530
25	Magnituda maksimale e pritshme	60-70

ndryshme është nga 1.5 deri 3.0 m/s.

*Parametrat klimatik te Tiranës*

#### 3.2 Karakteristikat Klimatike

##### 3.2.1 Temperatura e ajrit

Temperatura e ajrit është një nga elementet kryesor klimatik që shërben për të karakterizuar klimën e një vendi apo një rajoni. Me regjimin mesatar, me ecurinë e saj vjetore e ditore si dhe me vlerat ekstreme, ndikon në strukturat ndërtimore.

Paraprakisht duhet vënë në dukje se gjithë Ultësira Bregdetare (ku ndodhet zona në studim) gjendet nën ndikimin e fuqishëm të detit Adriatik.

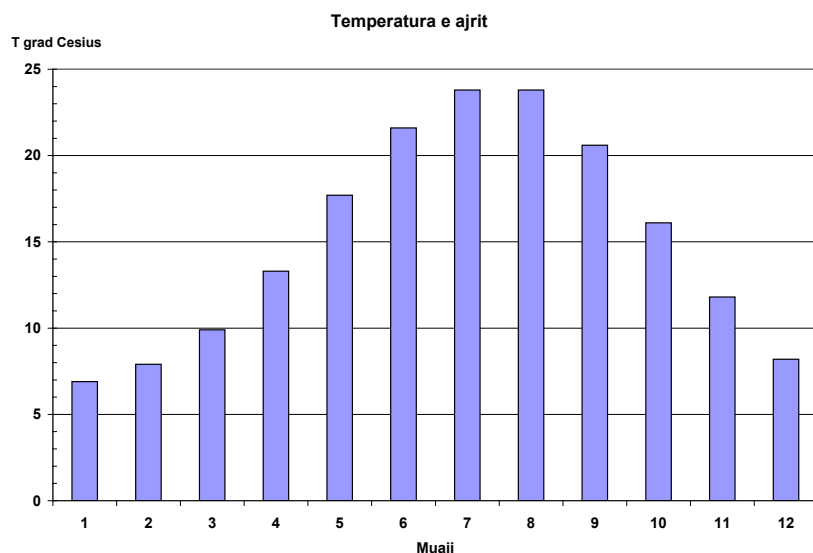
Një nga parametrat më të rëndësishëm të temperaturës së ajrit është Temperatura mesatare e tij. Për të studiuar shpërndarjen e këtij elementi në zonën në studim si dhe shpërndarjen e

tij gjatë vitit, në tabelën Nr. 2 jepen Temperaturat mesatare të vendmatjes meteorologjike Tiranë.

*Tabela Nr. 2 Temperatura mesatare mujore dhe vjetore e ajrit*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
Tiranë	6.9	7.9	9.9	13.3	17.7	21.6	23.8	23.8	20.6	16.1	11.8	8.2	15.1

*Të dhënat e mësipërme paraqiten në formë grafike në figurën Nr. 2*



*Fig. 2 Shpërndarja brenda vjetorë e Temperaturave mesatare te ajrit*

Përsa i përket luhatjes brenda vitit te temperaturës se ajrit duhet thënë se kemi te bëjmë me një regjim tipik mesdhetar ku Temperatura minimale vrojtohet ne muajin Janar, 6.9°C, ndërsa Temperatura maksimale vrojtohet ne muajt Korrik dhe Gusht 23.8°C.

Një parametër tjetër i rëndësishëm i temperaturës se ajrit është edhe Temperatura ekstreme e tij (minimale dhe maksimale). Ne tabelat Nr. 3 dhe 4 jepen Temperaturat minimale dhe maksimale absolute te temperaturës se ajrit për vendmatjen meteorologjike Tiranë.

Për Temperaturat minimale është bere një analize me e detajuar për vete kushtet qe kërkohen kur behën një projekt për rrugën automobilistike dhe sistemimin e lumit te Tiranës. Kështu janë llogaritur ditët me temperature negative (te ashtuquajtura dite te ftoha) për vendmatjen meteorologjike Tiranë.

Për objektin qe po studiojmë ne zonën tone, rendësi paraqesin gjithashtu edhe numri i ditëve me temperature nen -10°C, qe quhen dite te akullta. Ne zonën ne te cilën shtrihet objekti ne studim, Temperaturat nen -10°C janë tepër te rralla dhe ne tabelën Nr. 5 janë dhënë ditët me temperature nen -5°C.

*Tabela Nr. 3 Temperatura maksimale absolute*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	21.3	27.7	29.6	31.7	35.8	37.9	41.5	40.3	37.0	31.4	26.9	22.5	41.5

*Tabela Nr. 4 Temperatura minimale absolute*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	-10.4	-7.6	-7.0	0.0	1.8	5.6	9.4	10.0	3.8	-1.3	-6.1	-6.9	-10.4

*Tabela Nr. 5 Numri i ditëve me temperature ≤ 0°C*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë													

Tiranë	10.3	5.5	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	3.4	8.6	32.2
--------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

**Tabela Nr. 6 Numri i ditëve me temperature  $\leq -5^{\circ}\text{C}$**

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1.9

Nga te dhënat e mësipërme vihet re se dite te ftohta ndodhin gjate periudhës se ftohte te vitit (Nëntor-Mars) ku me te shquarit janë muajt Dhjetor dhe Janar, ndërsa ditët me temperature nen  $-5^{\circ}\text{C}$  janë shume te rralla dhe vetëm një dite është ne muajin Janar.

Ne përfundim, përsa i përket Temperaturave te ajrit duhet thënë se zona ne studim karakterizohet nga një klime e bute mesdhetare.

### 3.2.2 Mjegulla

Mjegulla është ngjarje atmosferike qe vështirëson transportin rrugor, detar dhe ajror sidomos kur ka intensitet te madh.

Paraprakisht, duhet thënë se mjegulla si fenomen atmosferik është dukuri e rralle ne Shqipëri. Për pasoje edhe zona ne studim preket shume pak nga kjo dukuri.

Për te analizuar mjegullën do te ndalemi ne dy aspekte, ne numrin e ditëve me mjegull dhe kohëzgjatjen e saj ne ore. Te dhënat mbi mjegullën jepen ne tabelën Nr. 7

**Tabela Nr. 7 Numri mesatar i ditëve me mjegull**

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes
1	Tiranë	2.5	2.0	0.7	0.2	0.7	0.1	0.0	0.1	0.4	0.5	1.5	1.6	10.5

Nga tabela Nr. 7 rezulton se mesatarja vjetore me e madhe është 10.5 dite me mjegull ne Tiranë-kjo është edhe me e madhja ne te gjithë Ultësirën Bregdetare-ku ne Shkodër është 6.1 dite dhe ne Vlore 1.5 dite ne vit.

Ne përgjithësi ne muajt e stinës se verës ne vendmatjen meteorologjike te vendit tone, mjegulla është një dukuri e rralle.

Nga analizat e materialit te ngjarjeve atmosferike te elementit mjegull për te cilët jepet numri i ditëve me mjegull, u llogarit edhe koha e zgjatjes se mjegullës. Rezulton se ne te gjithë zonën ne studim mjegulla zhvillohet pas mesit te natës, rreth orës 2 ose 3 dhe vazhdon deri ne oren9-10 te mëngjesit. Por nuk përjashtohen rastet kur mjegulla zhvillohet ne orët e mbrëmjes. Si rregull, ne muajt e periudhës se ngrohte te vitit, mjegulla zhvillohet rralle dhe ne qofte se ka raste qe zhvillohet nuk zgjat shume kohe, p.sh. ne Tiranë kohëzgjatje mesatare e mjegullës është 2 ore e 24 minuta. Kohëzgjatja maksimale pa ndërprerje e mjegullës ne Tiranë është realizuar me 29 dhe 30 Janar 1968 për 11 ore e 43 minuta.

### 3.2.3 Reshjet atmosferike

Reshjet atmosferike janë nga elementet me te rëndësishëm klimatik qe përcaktojnë veçoritë klimatike te një zone.

Ne rastin e projektimit te një rruge apo aq me tepër blloku banimi veçoritë e reshjeve atmosferike kane një rol te rëndësishëm sepse kane te bëjnë me projektimin e sistemit te drenazhimit qe lidhet direkt me mirëmbajtjen e rrugës dhe nga ana tjetër lidhet edhe me kushtet e transportit te mjeteve lëvizëse.

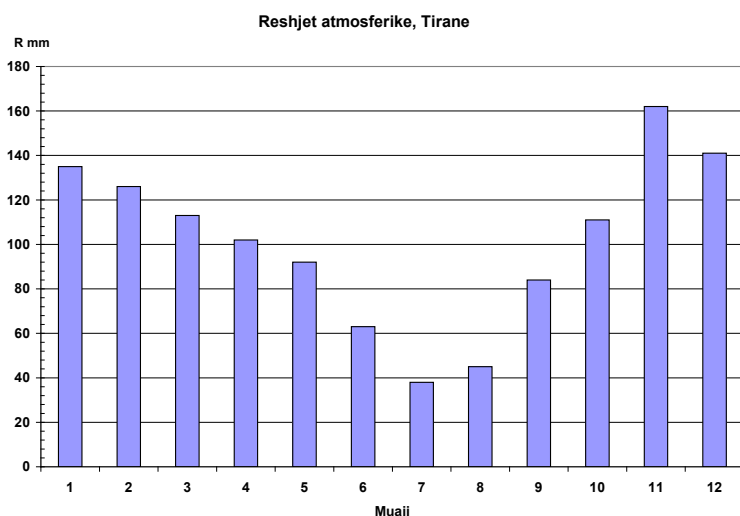
Faktorët qe ndikojnë ne karakteristikat e reshjeve atmosferike janë ne pozicionin gjeografik, afërsia me detin dhe orografia. Objekti qe po studiojmë shtrihet ne pjesën perëndimore te vendit, ne Ultësirën bregdetare pranë detit Adriatik me një relief te ulet fushor dhe vargmale qe e rrethojnë nga lindja dhe e mbrojnë nga erërat e forta lindore kontinentale. Ne tabelën e mëposhtme jepen te dhënat mbi reshjet mujore dhe vjetore.

**Tabela Nr. 8 Reshjet mujore dhe vjetore**

Vendmatja	Lartesia e vendmatjes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	89	135	126	113	102	92	63	38	45	84	111	162	141	1210

Konkretisht ne zonën ne studim, sasia e reshjeve vjetore është rreth 1200mm. Sasia me e madhe e reshjeve ku janë regjistruar 1770mm dhe me e vogla 770mm ne vit. Ne krahasim me vlerën mesatare te territorit Shqiptar (140mm), kjo zone është me e ulet ne sasinë e reshjeve atmosferike.

Siç tregohet ne figurën Nr. 3 shpërndarja e reshjeve gjate vitit ka një forme “U” qe është tipike e një regjimi Mesdhetar te reshjeve. Sasia me e madhe e reshjeve pritet gjate periudhës se ftohte te vitit dhe muajt me te lagët janë Nëntor-Dhjetor (162 dhe 141mm përkatësisht). Muaji me i thate është Korriku (38mm).



**Fig. 3 Shpërndarja brenda vjetore e reshjeve atmosferike, Tiranë**

Për objektin qe do te përcaktojmë, përveç reshjeve mujore e vjetore, rëndësi paraqesin edhe erërave e shfaqjes se reshjeve te vogla si: 0.1 mm, 1.0 mm, 5 mm dhe 10 mm. Për këtë qellim janë llogaritur për gjithë periudhën me te dhëna për vendmatjen meteorologjike Tiranë numri i ditëve me reshje  $\geq 0.1$  mm,  $\geq 1.0$  mm,  $\geq 5$  mm dhe  $\geq 10$ mm.

**Tabela Nr. 9 Karakteristikat kryesore te reshjeve**

Vendmatja	Numri i diteve			
	Reshje $\geq 0.1$ mm	Reshje $\geq 1$ mm	Reshje $\geq 5$ mm	Reshje $\geq 10$ mm
Tiranë	129	100	64	45

Reshjet intensive ne sasi te mëdha për intervale te ndryshme kohëzgjatje dhe sidomos për kohëzgjatjet e mëdha, vrojtohen situata te caktuara sinoptike dhe sidomos ku ciklonet dhe frontet atmosferike janë stacionar. Ato gjithashtu janë te lidhura me llojin e reve dhe te ndikimeve lokale.

Duke pasur parasysh sasinë maksimale për 24 ore te reshjeve dhe intensitetin për intervale te ndryshme kohe ne periudha te ndryshme kthimi (return periods) zona ne studim karakterizohet për intensitete te larte te reshjeve. Ne vendmatjen meteorologjike Tiranë brenda 24 orëve kane rene 237.4 mm.

Si ndryshim i ndryshueshmërisë së madhe në kohë dhe hapësirë të reshjeve maksimale 24 orëshe, e domosdoshme është edhe se çfarë sasi reshjesh janë të mundshme gjatë 24 orëve në zonën në studim dhe sa shpesh përsëriten ato.

Për këtë qëllim u llogariten reshjet maksimale për periudha përsëritje të ndryshme. Në tabelën Nr. 10 jepen reshjet maksimale mujore dhe vjetore

**Tabela Nr. 10 Maksimumi 24 orësh i reshjeve**

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Me larta e
1	Tiranë	85	89	65	77	123	103	59	79	98	237	194	130	237

Si në rastin e reshjeve 24 orëshe për qëllime praktike në tabelën Nr. 11 jepen reshjet 24 orëshe me siguri të ndryshme; gjithashtu në tabelën 12 jepen lartësitë maksimale të reshjeve për kohëzgjatje 10', 20', 30', 1<sup>h</sup>, 2<sup>h</sup>, 6<sup>h</sup>, dhe 12<sup>h</sup> me periudhe përsëritje një here në 100 vjet, 50 vjet, 10 vjet dhe 2 vjet.

**Tabela Nr. 11 Reshjet me të mëdha me siguri të ndryshme**

Nr	Vendmatja	Siguri të ndryshme					
		1	2	5	10	20	50
1	Tiranë	180	162	141	124	106	78

**Tabela Nr. 12 Lartësitë maksimale të reshjeve për kohëzgjatje dhe periudhe përsëritje të ndryshme**

Vendmatja	100%							20%							5%						
	10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>
Tiranë	32	38	46	66	92	128	167	29	35	40	53	80	114	144	25	30	35	47	69	97	123
10%							20%							50%							
10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	10'	20'	30'	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	6 <sup>h</sup>	12 <sup>h</sup>	
22	27	32	42	60	84	106	19	24	28	35	51	71	88	14	19	22	28	38	51	62	

### 3.2.4 Bora

Në vendin tone, në periudhën e ftohtë të vitit, një sasi e konsiderueshme e reshjeve vjen prej bores. Kjo veçori është me të theksuar në zonën malore ku bora është një dukuri e zakonshme.

Në zonën në studim bora vrojtohet rrallë dhe mund të konsiderohet si dukuri e jashtëzakonshme. Numri më i madh i ditëve me bore në zonën në studim është rreth 3 ditë në vit.

Nga të dhënat e tabelës Nr. 13 rezulton se muaji Janar ka numrin më të madh të ditëve me bore, duke u ndjekur nga Shkurti dhe Dhjetori.

**Tabela Nr. 13 Numri mesatar i ditëve me bore.**

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Shuma vjet.
1	Tiranë	1.3	0.9	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	1.3

Në zonën në studim, për shkak të ndikimit zbutës të detit nuk ka kushte të përshtatshme për krijimin e shtresës së bores. Ajo krijohet rrallë, por edhe kur krijohet, nuk mund të qëndron gjatë. Bora krijon shtrese dhe mund të qëndrojë gjatë vetëm në dimra të jashtëzakonshëm të shoqëruar me temperatura negative të ulëta të vazhdueshme siç kanë qene rastet e vitit 1949 ku bora arriti lartësinë 40cm dhe qëndroi disa ditë, Dhjetori i 1957 dhe Janari 1985. Mund të përmendim edhe vitet 1954-1955, 1960 dhe 1965. Lartësia mesatare maksimale e shtresë së bores në Tiranë arrin 8cm

### 3.2.5 Lagështia e ajrit

Si një tregues i rëndësishëm i lagështirës së ajrit shërben Lagështia relative e ajrit shërben Lagështia relative e ajrit e cila ka një ndikim të drejtpërdrejtë në aktivitetin njerëzor. Në ecurinë vjetore të këtij treguesi vërehen ndryshime që janë kushtëzuara nga qarkullimi stinor dhe relievi. Të dhënat e tabelës Nr. 14 tregojnë se vlerat me të larta të lagështirës relative të ajrit vrojtohen në gjysmën e ftohtë të vitit, gjë që shpjegohet me veprimtarinë ciklonare që vrojtohet në zonën e marre në studim gjatë kësaj periudhe të vitit.

Vlerat me të larta i takojnë muajve Nëntor, Dhjetor dhe Janar. Ndërkaq vlerat me të ulëta e lagështirës relative vrojtohen në muajin Korrik dhe Gusht, pikërisht kur mbi rajonet e Mesdheut vërehet një qëndrueshmëri anti-ciklonare e theksuar. Ecuria ditore e lagështirës relative është e kundërt me atë të temperaturës së ajrit. Në orët e para të mëngjesit realizohen vlerat me të larta kurse në orët e mesditës (para ose pas mesditës) vlerat me të ulëta.

Në zonën në studim mbizotëron forma qarkullimit perëndimor i cili duke u vendosur nga perëndimi në lindje, sjell me vete masë ajrore të pasura me lagështirë dhe relativisht të ngrohta. Gjithashtu rritja e sasisë së reshjeve nga fundi i vjeshtës dhe fillimi i pranverës bën që Lagështia relative gjatë vitit të qëndroje në vlera pothuajse të përafërta.

Tabela Nr. 14 Ecuria e lagështirës relative gjatë vitit

Nr	Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore	Amplit
1	Tiranë	73	71	71	72	71	66	61	64	70	72	76	76	70	15

Për këtë arsye, zona në studim ka vlerë relativisht të lartë të lagështirës është relative dhe me ndryshime jo shumë të ndjeshme nga muaji në muaj me tjetrin. Amplituda vjetore midis vlerës me të lartë 76% dhe asaj me të ulët 61% është 15%. Lagështia mesatare vjetore është 70%.

### 3.2.6 Era

Gjatë projektimit të rrugëve automobilistike dhe autostradave, një aspekt tjetër i rëndësishëm është edhe vlerësimi i karakteristikave të erërave në zonën në studim. Në parametrat kryesor të erës përfshihen edhe të dhënat për drejtimin e saj (shpeshtësia sipas drejtimeve të ndryshme) si dhe shpejtësia e saj sipas drejtimeve të ndryshme tabela 15 dhe figura 4.

Fig. 4 Trëndafili i erës për vendmatjen e Tiranës

Tabela Nr. 15 Rastisja mesatare shumëvjeçare e drejtimin të erës dhe shpejtësia mesatare

Nr	Vendmatja	Q	N		N.E.		E		S.E		S		SE		E		N.E	
			r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh	r	sh
1	Tiranë	44	3.5	2.7	2.8	2.0	3.4	1.5	15.8	2.5	4.4	2.4	7.4	2.7	3.9	2.5	15.1	2.9

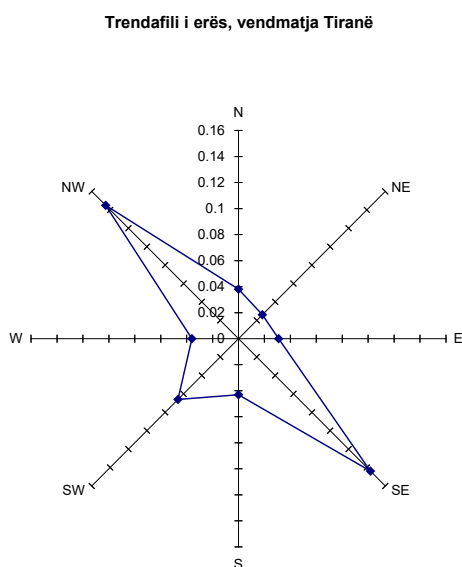
sipas drejtimeve.

r-rastisje; sh-shpejtësia ne m/sek

Vendmatja meteorologjike Tiranë karakterizohet nga një vlere 44% e gjithë vitit me qetësi (nuk ka ere 44% e periudhës vjetore). Shpejtësia mesatare varion nga 2.9 m/s ne 1.5 m/s ndërsa ajo maksimale arrin ne raste te veçanta atmosferike (tufane) deri ne 40 m/s. Rastisjen me te madhe e ka drejtimi i erës Jug-lindje me rastisje ne përqindje 15.8, dhe jug-perëndimi me 15.1%. Ne periudhën e dimrit rastisja (ne %) e drejtimit te erës është për 20.9% ne pranvere për drejtimin veriperëndimor është 15.4%, ne vere për drejtimin VP. është 20.1% dhe ne vjeshte për drejtimin JL është 14.6%.

Shpejtësia e erës ne territorin e zonës ne studim, ashtu si ne te gjithë vendin tone, është ne vartësi te periudhës se vitit. Vlerat me te mëdha te tyre vrojtohen ne stinën e dimrit kur veprimtaria ciklonare është e theksuar.

Tabela Nr. 16 Shpejtësitë mesatare te erës m/sek.



Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Mes. vjetore
Tiranë	1.6	1.8	1.7	1.5	1.5	1.3	1.6	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4	1.5

Ne vartësi te lëvizjeve te sistemeve barike dhe ortografisë se zonës që studiojmë, era pëson ndryshime te rëndësishme. Te dhënat e deritanishme për shpejtësinë e erës përcaktojnë dhe karakteristikat e veçanta lidhur me forcën e saj. Ne tabelën e mëposhtme jepen te dhënat e rastisjes se erës ne përqindje.

Tabela Nr. 17 Rastisja e shpejtësisë se erës ne %

Nr.	Vendmatja	Shpejtesi 0-1 m/s	Shpejtesi 2-5 m/s	Shpejtesi 6-10 m/s	Shpejtesi 11-15 m/s	Shpejtesi ≥15 m/s
1	Tiranë	59.7	36.1	4.0	0.2	0.1

Ne këtë tabele shihet se shpejtësitë nga (0-1m/sek) mbizotëron ne te gjithë zonën ne studim, mbizotërojnë dhe shpejtësitë (2-5m/sek) dhe rralle (6-10m/sek). Shpejtësitë (11-15m/sek) janë te rralla.

Gjate ditës era arrin shpejtësinë maksimale sidomos ne orët e mesditës. Kjo lidhet me lëvizjet vertikale te ajrit sidomos gjate stinës se verës. Shpejtësitë maksimale arrijnë 20 deri 30m/sek.

Si erëra lokale ne zonën ne studim janë evidentuar brizat detare (puhitë)

### 3.2.7 Stuhitë

Stuhitë që për vendin tone janë të shumta dhe ndodhin në të gjithë stinët e vitit, shpesh shoqërohen me breshër. Me shumë dite me breshër ka në muajt e dimrit dhe gjysmën e vjeshtës dhe në gjysmën e parë të pranverës. Numri më i madh i ditëve me breshër vërohet në rrethin e Tiranës dhe Kamzës. Tirana gjatë vitit ka 8 ditë me breshër. Në Tiranë më 14 Maj 1963 gjatë 40 minuta breshëri, është formuar një shtresë disa cm.

*Tabela Nr. 18 Numri mesatar i ditëve me breshër.*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.1	1.3	0.9	1.3	0.6	0.3	0.1	0.1	0.2	0.3	0.9	1.0	8

Si rregull, zgjatja e breshërit është 3 deri 5 minuta. Në zonën në studim, breshëri vërohet në çdo kohë të vitit por me shumë në periudhën e ftohtë të vitit. Gjatë muajit Janar pothuajse vërohet mesatarisht një ditë me breshër, në periudhën e ngrohtë të vitit numri i ditëve me breshër është i pakët.

Stuhitë në zonën në studim mund të ndodhin në çdo muaj, kjo tregon karakterin mesdhetar që ka klima e zonës tone. Në thellësi të territorit të Gadishullit Ballkanik gjatë periudhës së ftohtë të vitit (dimrit) Stuhitë pothuajse nuk ndodhin fare, kjo shpjegohet me karakterin kontinental të klimës në atë rajon.

*Tabela Nr. 19 Numri mesatar i ditëve me stuhë*

Vendmatja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Vjetore
Tiranë	1.8	1.9	1.5	2.6	4.1	2.7	2.8	2.1	2.2	2.8	3.4	2.4	30.3

Nga analiza e tabelës Nr. 20 rezulton se me shumë dite në zonën në studim (Tiranë) ka 30.3 ditë në vit. Numri më i madh i ditëve me stuhë është në Maj me 4.1 ditë.

Shkaku kryesor që maksimumi i ditëve me stuhë vërohet në muajin Maj duhet kërkuar në qarkullimin e masave ajrore dhe në rastin e cikloneve.

Muaji Maj përfshihet në periudhën kur qarkullimi dimëror i atmosferës zëvendësohet me qarkullimin veror të atmosferës me ardhjen e masave ajrore nga deti për në thellësi të territorit të vendit tone.



## 4 PROJEKTI I SHESHIT KINOSTUDIO

### 4.1 Zgjidhja Arkitektonike

Varianti përfundimtar i sheshit është konceptuar si një xhep urban i mirëfilltë. Për të krijuar intimitet më të lartë është menduar një brez i dendur pemësh me lartësi mesatare. Këto pemë vendosen sipas formës që krijojnë **“ishujt plot ngjyra”** . Janë menduar 4 ishuj të tillë, me forma të çrregullta, të shtruara me beton me ngjyra të ndryshme me forma rrethore. Këto janë të rrethuar nga njëra anë, nga stola të vazhduar betoni, gjelbërim dhe pemë duke i kthyer kurrizin rrugës, ndërsa nga ana tjetër janë vendosur stola me gjatësi 3 m, me konstruktion betoni dhe ulëse druri. Në pjesën më perëndimore të sheshit është menduar këndi i lojërave për fëmijë.



Ky kënd lojërash mbështetet në faqen kallkan të objektit 9 katësh, i cili finalizohet me pamjen e një prej filmave për fëmijë me të shikuar të Kinostudios Shqiptare. Në shesh është krijuar vizualisht një rrugë me një kalim për lëvizjen me orar të kufizuar të makinave. Kjo rrugë do të shërbejë për hyrjen e makinave të cilat do të furnizojë bizneset që ushtrojnë aktivitetin e tyre në katet e para të pallatit 5 katësh që prezantohet me sheshin. Kjo rrugë vizuale konturohet në krahun verior të saj me një linjë pemësh të cilat kufizojnë vizualisht zonën e bizneseve, dyqaneve, bar-kafeve që ushtrojnë aktivitetin e tyre në këtë zonë, ndërsa në krahun jugor të saj konturohet me një linjë pemësh (**Kumbulla të kuqe**) të cilat ndajnë vizualisht zonën rekreative të sheshit, atë ku të moshuarit, fëmijët dhe banorët e kësaj zone mund të kalojnë orët e tyre të pushimit në shoqërinë e njëri-tjetrit. Kjo rrugë do të shërbejë për furnizimin e bizneseve vetëm në orët e para të mëngjesit ndërsa në pjesën tjetër të ditës do të shërbejë si një shëtitore e mirëfillte dhe e hijezuar e këtij sheshi dhe kësaj zone.

Hapësira e krijuar në këtë shesh është shumë e mbrojtur si nga ana funksionale ashtu dhe e vizuale. Mendojmë se dhe mikroklima e krijuar është shumë më e përmirësuar se ajo aktuale për shkak dhe të dendësisë së vendosjes së pemëve sidomos nga ana juglindore nga e cila vijnë dhe erërat me shpeshta në stinën e dimrit.

## 4.2 Punimet Ndërtimore

Punimet ndërtimore fillojnë pasi behet ngritja e kantierit . Kontraktori dhe Supervizori duhet të miratojnë grafikun e punimeve dhe planin e punës duke pasur parasysh dhe faktin se kantieri është ngjitur me hyrjet e banoreve. Pra duhet menduar që banorët të mos pengohen në aktivitetin e tyre të përditshëm dhe me marrëveshje të zgjidhen problemet që prekin mbarëvajtjen e projektit. Për këtë banorët duhet të lajmërohen për proceset e punës në vazhdimësi.

Punimet ndërtimore përfshijnë këto procese:

- Prishje
- Gërmim
- Shtrimi
- Vendosja e gjelbërimit të lartë
- Vendosja e ndriçimit
- Vendosja e mobilimit urban

### 4.2.1 Prishje

Prishjet përbëjnë Fazën I të punimeve. Në fletën përkatëse të projektit janë treguar me ngjyra të ndryshme prishjet që janë parashikuar në shesh. Materialet të cilat mund të riciklohen për punimet në shesh apo në rrugë , mbahen në kantier.

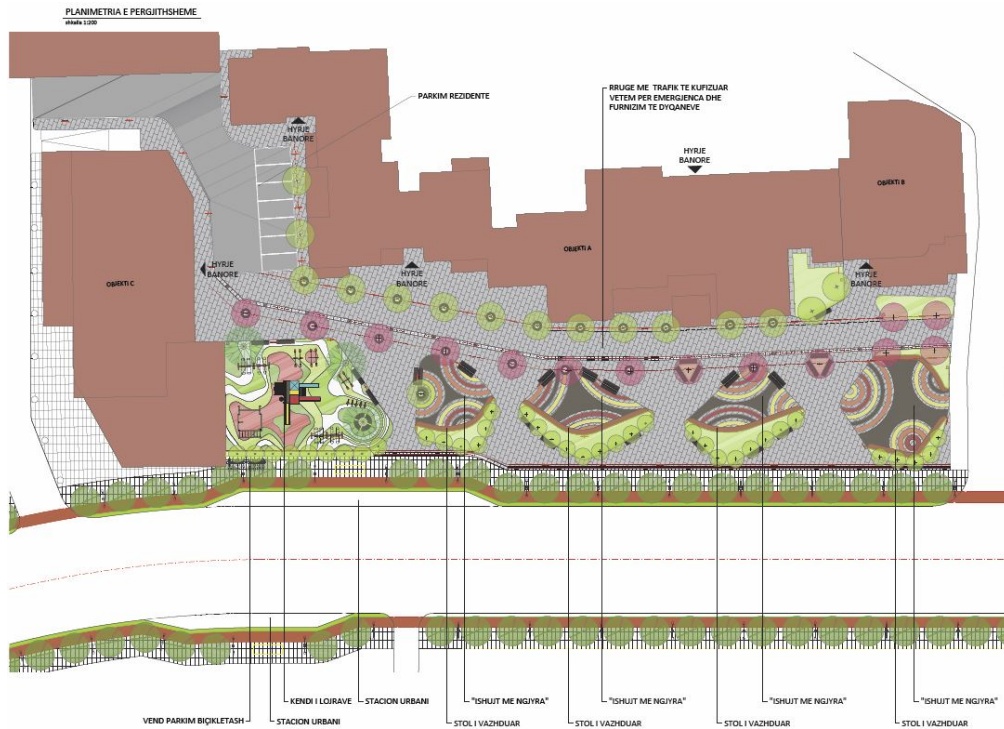


### 4.2.2 Gërmim

Pasi përfundojnë prishjet dhe skarifikimet e shtresave ekzistuese fillon gërmimi i sheshit sipas përcaktimeve në projekt. Kujdes duhet bërë me instalimet ekzistuese Elektrike, KUSH dhe KUB.

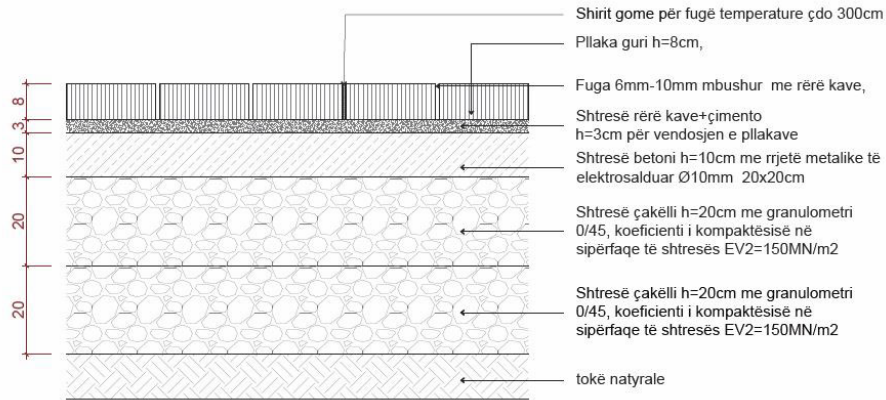
### 4.2.3 Shtrimi

Në projekt janë të specifikuara të gjitha llojet e shtrimeve dhe nënshtresat. Në specifikimet teknike të shihen përgatitjet dhe karakteristikat që përkatëse që duhet të ketë secila shtresë dhe nënshtresë.



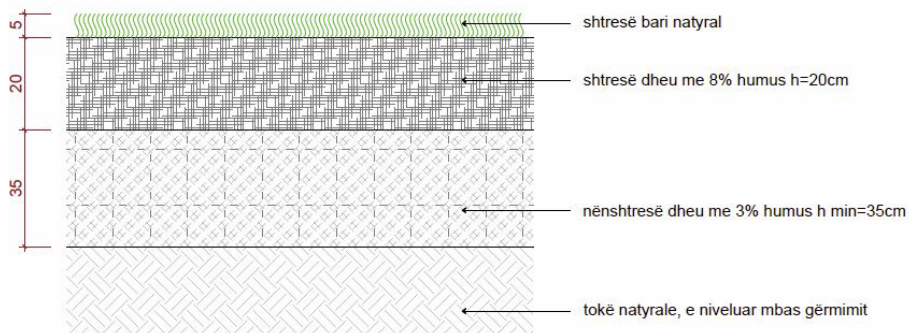
Ne hapësirën e sheshit janë këto lloje shtrimi:

#### 1. Shtrim me pllaka Guri



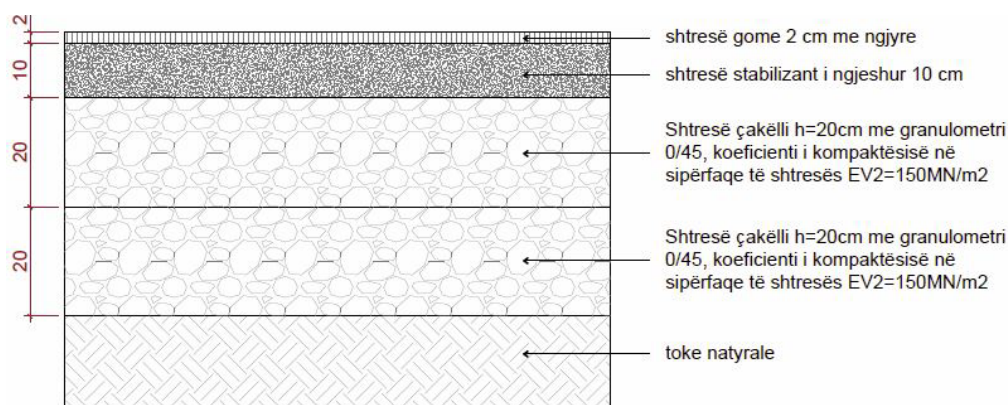
\*Guri duhet te jete ne nuanca te zbardhura ne gri ose bezhe. Kontraktori të Paraqesë përpara Projektuesit 4 mostra guri me karakteristika fizike sipas përcaktimeve të specifikimeve teknike, dhe më pas projektuesi përzgjedh gurin që do përdoret.

#### 2. Mbjellje sipërfaqe me bar



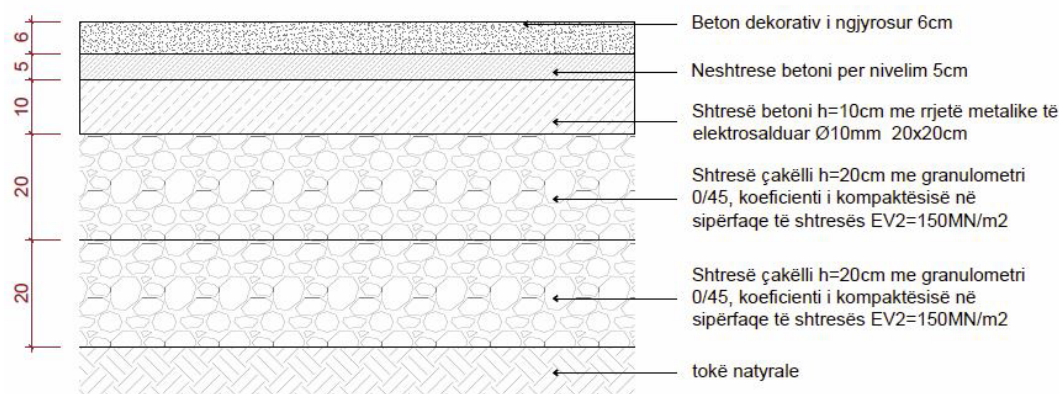
\*Lloji i barit të jetë i përshtatshëm më klimën e Shqipërisë

### 3. Shtrim me Gomë (këndi i lojërave të fëmijëve)



\*Shtresa e Gomuara duhet të jetë në 5 ngjyra të ndryshme (shiko projektin). Përpara vendosjes, të konsultohet projektuesi për ngjyrat duke iu paraqitur katalogu përkatës nga Kontraktori. Kujdes duhet të bëhet dhe me zgjedhjen e cilësisë së gomës.

### 4. Shtrim me beton dekorativ me ngjyra

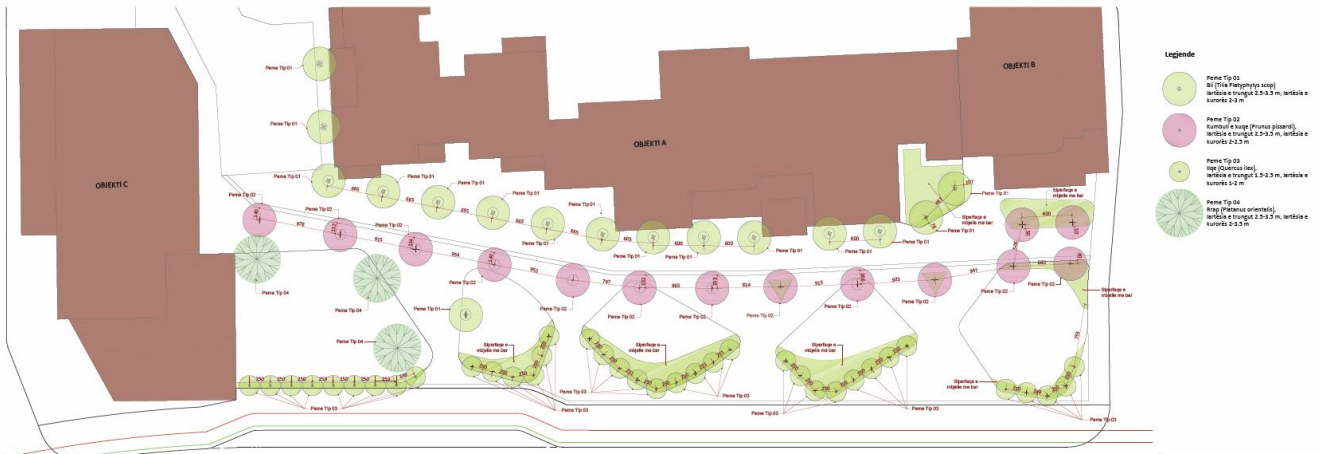


\*Përzgjedhja e ngjyrave të betonit dekorativ të bëhet nga Projektuesi. Në projekt janë përdorur 4 ngjyra për betonin dekorativ. Të zbatohen me përpikmëri kushtet teknike të përgatitjes së betonit gjithashtu hedhjes së aditivëve dhe pigmentit.

#### 4.2.4 Vendorsja e gjelbërimit të lartë

Ne përzgjedhjen e pemëve e përdorura në shesh është pasur parasysh si funksioni i tyre, ashtu dhe përshtatshmëria me ambientin urban. Pemët e përdorura janë :

- PEMË TIP 01 - Bli (*Tilia Platyphylis scop*) Pemë e rritur gjetherënëse , me gjerësi trangu 16cm-18cm.
- PEMË TIP 02 - Kumbull e kuqe (*Prunus pissardi*) Pemë e rritur gjetherënëse, gjerësi trangu 10cm-12cm
- PEMË TIP 03 - Ilqe (*Quercus ilex*) Pemë e rritur gjetherënëse, gjerësi trangu 16cm-18cm ose mund të përdoret dhe Selvia Piramidale (*Cupressus sempervirens*) Një pemë halore jo gjetherënëse me lartësi të kurorës 2.5m.
- PEMË TIP 04 - Peme Rrap (*Platanus orientalis*), Pemë e rritur gjetherënëse gjerësi trangu 20cm-22cm



PEME TIP 01 (BLI)



PEME TIP 02 (KUMBULL E KUQE)



PEME TIP 03 (ILQE)

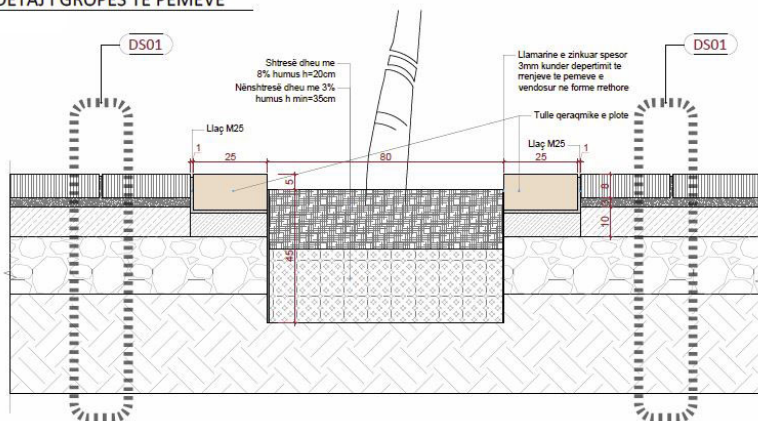


PEME TIP 04 (RRAP)



Në zonën e sheshit, gropat e pemëve rrethohen nga tulla të kuqe të vendosura pingul. Për të mbrojtur shtresat e betonit dhe të pllakave nga rrënjët, gropa rrethohet nga një llamarinë e zinkuar deri në thellësinë 45cm nga toka dhe mbushet me dhe' me humus 3%-8%

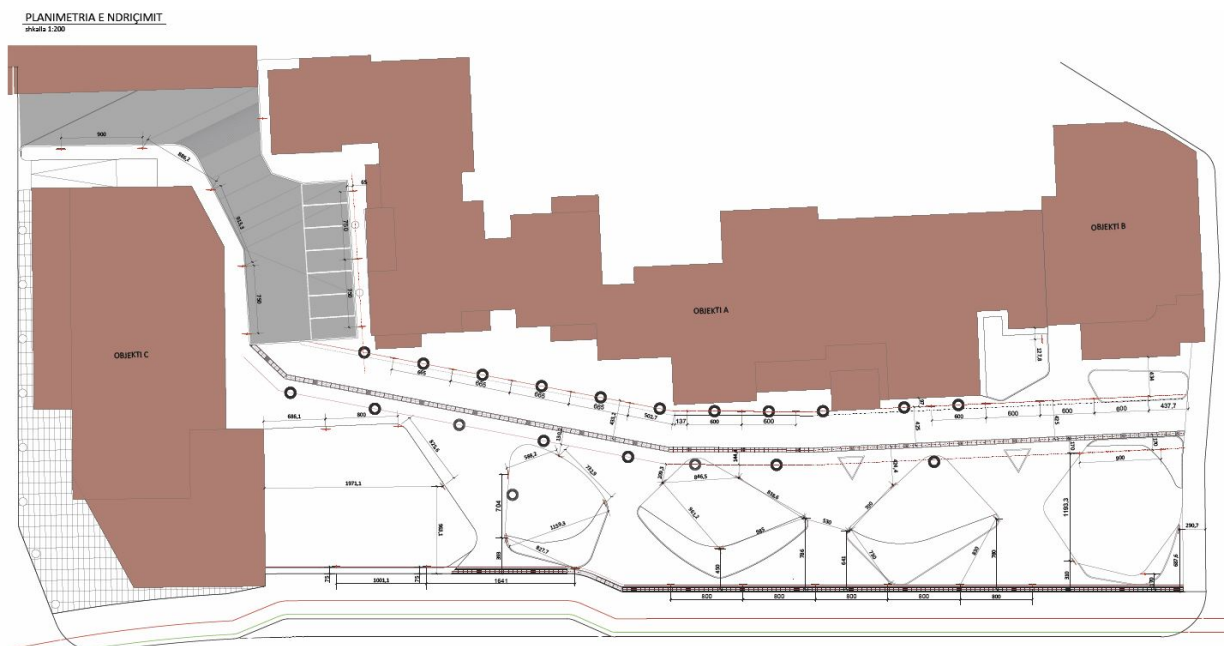
DETAJ I GROPES TE PEMEVE



#### 4.2.5 Vendosja e ndriçimit

Ndriçimi i sheshit është një element kryesor në cilësinë e funksionimit të tij. Për këtë është bërë kujdes që:

1. të plotësojë me ndriçim të gjithë hapësirën pa lënë zona të errëta
2. të plotësojë dhe standardet nga ana e cilësisë së ndriçimit

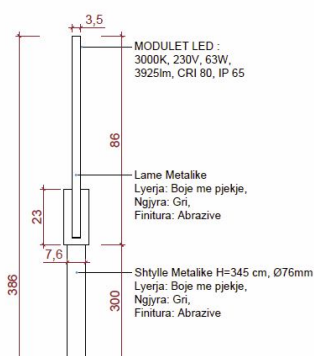


Për ndriçimin e sheshit është parashikuar një model ndriçuesi i thjeshtë, elegant, pa shumë impakt viziv por shumë design.

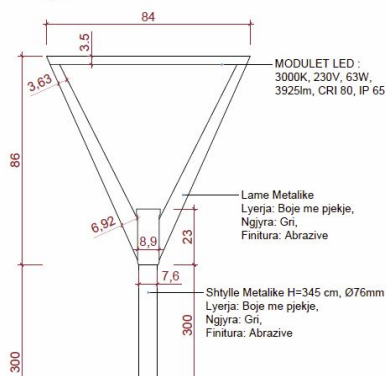
**Karakteristikat e qarkut LED te ndriçuesit:**  
**MODULES LED 3000K 230V 4122lm CRI 80**  
**Fluksi i ndriçimit: 3925lm**  
**Fuqia hyrëse: 63Ë**  
**Efiçenca ndriçuese: 62lm/Ë**  
**Transformator elektronik 220÷240V 0/50/60Hz**

**Karakteristikat e trupit:**  
**Trup me metal të derdhur me rezistence të lartë ndaj oksidimit, lyerje e 2 fishtë shumë rezistente e kryer në 3 faza.**

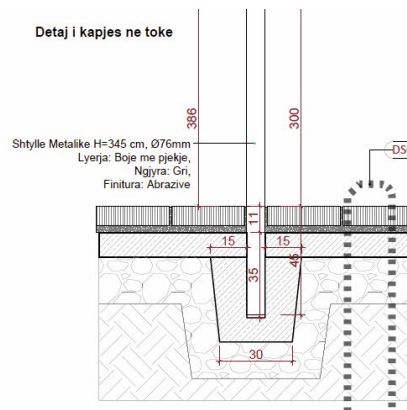
Pamja Anesore



Pamja Ballore



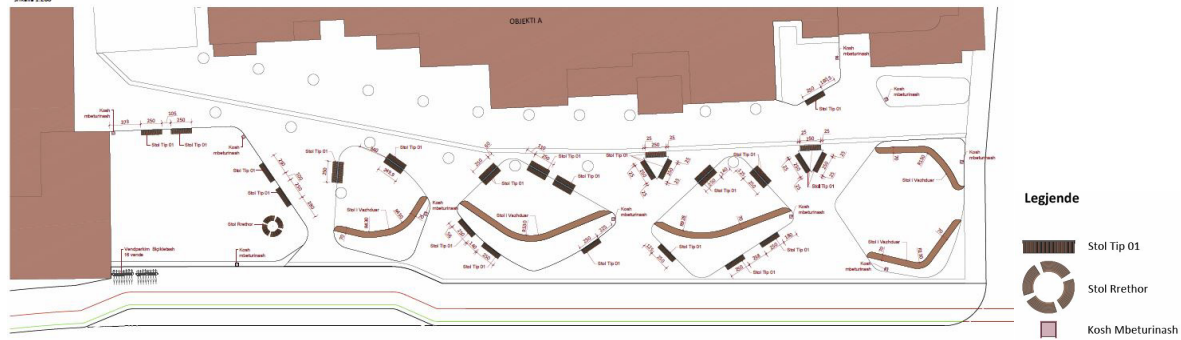
Detaj i kapjes ne toke



## 4.2.6 Mobilimi Urban

PLANIMETRIA E MOBILIMIT URBAN

FIGURA 1.238

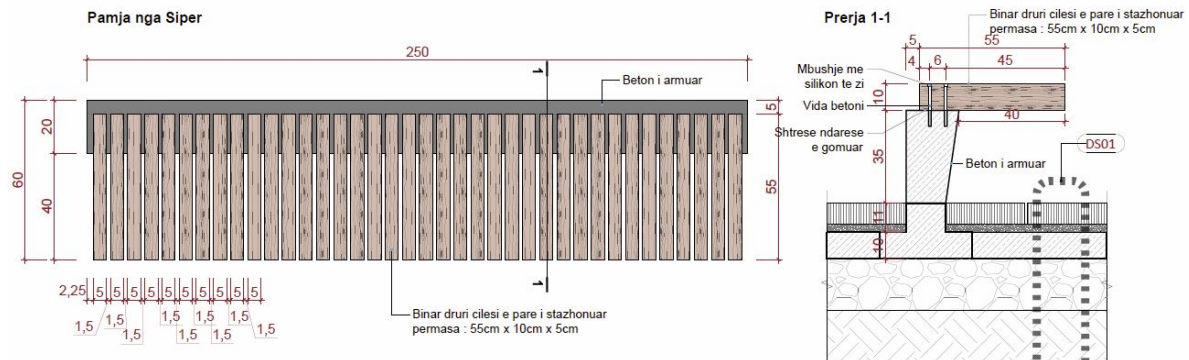


Mobilimi urban përfshin:

- vendet e uljes,
- vendet e grumbullimit të mbeturinave
- vendet e parkimit të biçikletave.

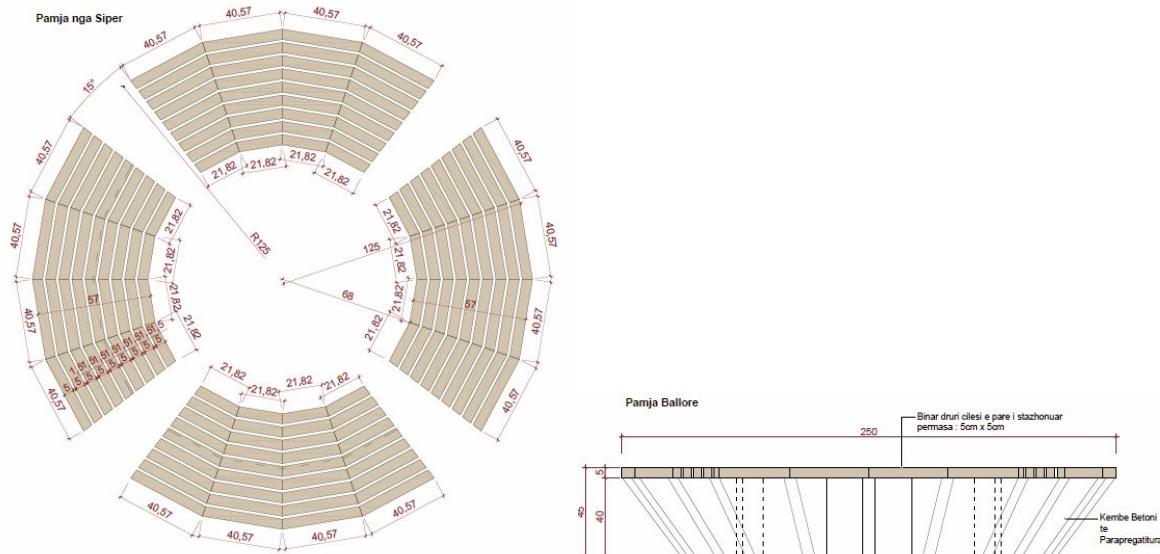
-Vendet e uljes janë 3 lloje:

a) Stol i drejtë beton + dru me gjatësi 2.5m. Këto janë shpërndarë në të gjithë sheshin.

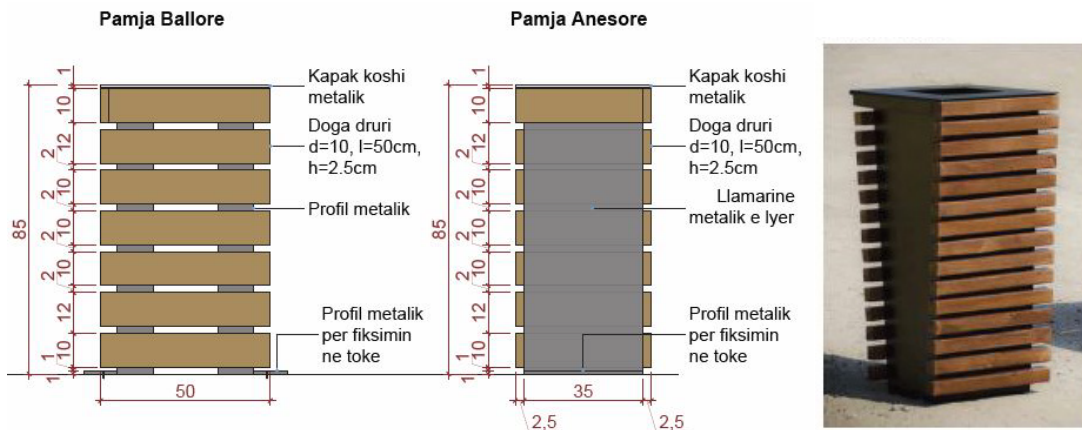


b) Stola të vazhduar me forma të lakuara beton + dru. Këto janë të vendosura në ishujt me ngjyra.

c) Stol rrethor beton + dru. Ky është vendosur në zonën e këndit të lojërave



-Koshat e mbeturinave janë elemente urbane që ndihmojnë shumë mbarëvajtjen e jetës qytetare në shesh. Janë të denjuar që të jenë të lëvizshëm dhe lehtësisht të menaxhueshëm.

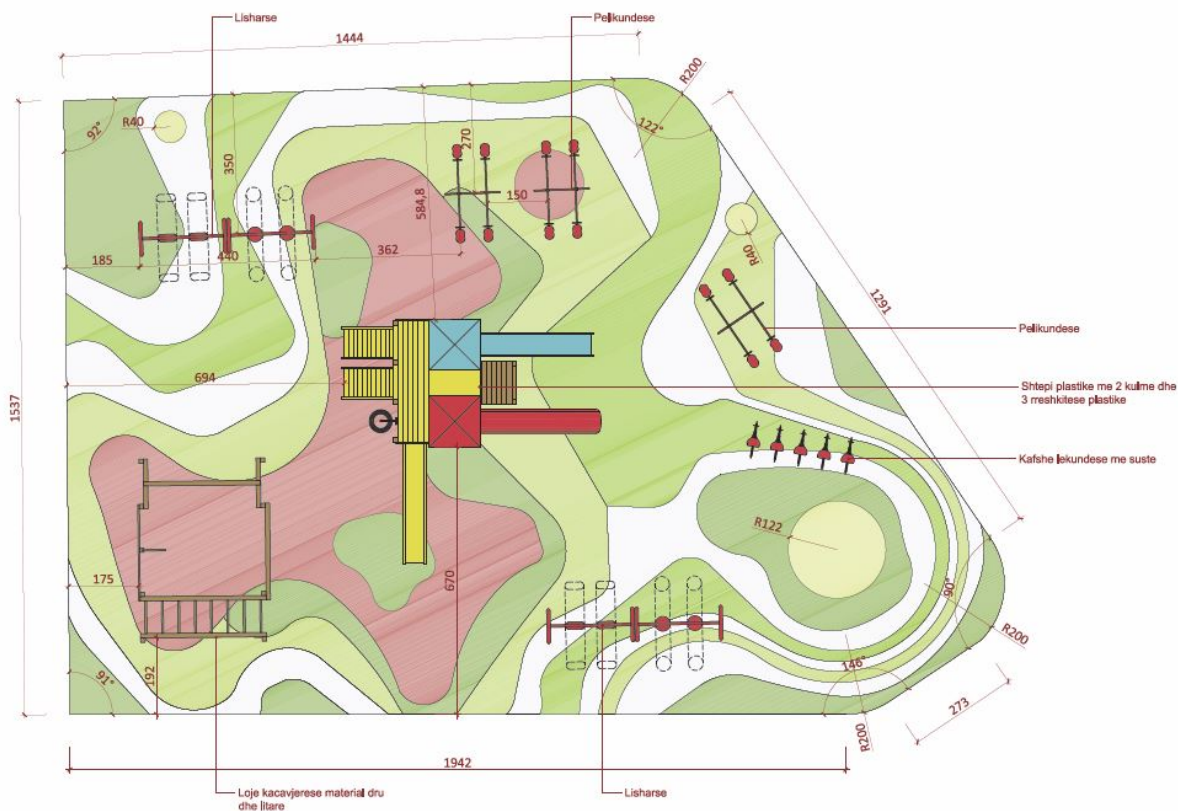


-Vendi i parkimit të biçikletave është i pozicionuar në afërsi të stacionit të autobusit në një vend që është lehtësisht i arritshëm dhe që nuk pengon lëvizshmërinë e njerëzve.

#### 4.2.7 Këndi i Lojërave

Këndi i lojërave ka një sipërfaqe prej 316m<sup>2</sup>. E gjithë sipërfaqja e tij është e mbuluar nga një shtresë e gomuar me spesor 2 cm. Ka një larmishmëri ngjyrash për ta bërë më interesante për fëmijët. Në këndin e lojërave janë parashikuar këto lojëra:

- 1 Shtëpi plastike me 2 kulme dhe 3 rrëshqitëse plastike
- 3 Lisharëse 2 vendesh
- 4 Pelikundëse
- 1 Lojë kacavjerrëse me dru dhe litarë
- 4 Panele druri me gjatësi 2m dhe lartësi 3me kapur në murin kallkan të pallatit, e pajisur me ganxha për kacavjerrje.
- 6 Kuaj druri me sustë





## 5 RAPORT TEKNIK RRUGA

### 5.1 Projekt Zbatimi Rruga

Bazuar ne kërkesat dhe detyrat e lëna nga Bashkia Tiranë ne këshillin teknik te projekt idesë, është propozuar seksioni si me poshtë:

- Rruga e makinave dy korsi 6.8 m për secilin drejtim lëvizje
- Rruga e biçikletave me dy kalime dhe me gjerësitë përgjithshme 1.5 m
- Trotuaret me gjerësi 3 m ne te dy krahët
- Brez i gjelbër 25 cm midis rrugës dhe kursivë te biçikletave
- Kunete betoni 0.5 m ne te dy krahët e rrugës

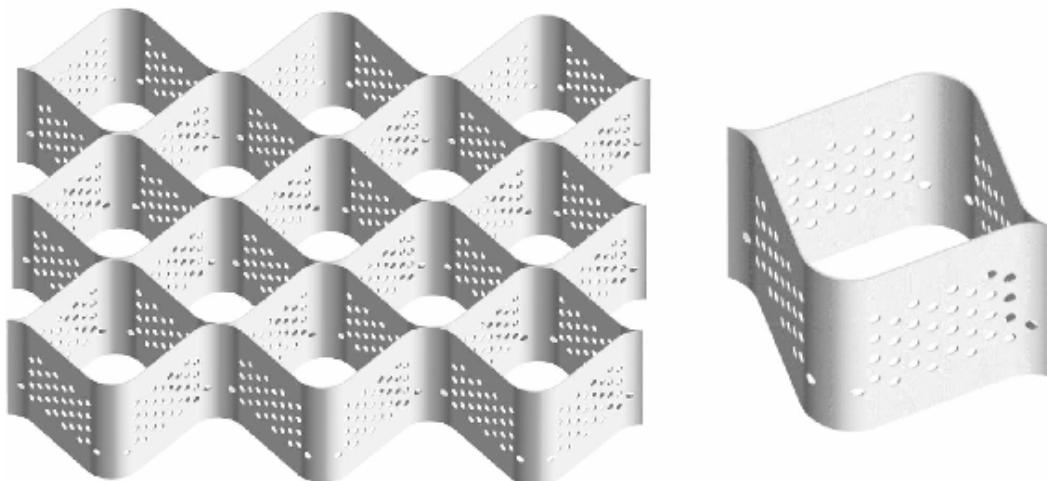
Pra gjerësia totale e rrugës se bashku me kalimin e biçikletave dhe trotuaret 25m

Materialet kryesore te përdorura ne rruge janë:

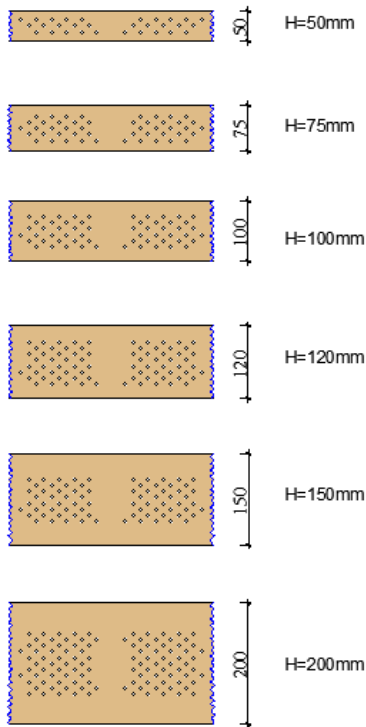
- Shtrese cakëllim 2 x 20 cm,
- Shtrese cakëllim 15 cm,
- Shtrese stabilizanti 10 cm,
- Shtrese konglomerat 10 cm,
- Shtrese binder 6 cm,
- Shtrese asfalt 4 cm,
- Shtrese asfalt me ngjyre 4 cm për korsine e biçikletave
- Geocell NPA ( Novel Polimer Alloy) 330-100, sipas specifikimeve

Është menduar qe sipërfaqja e asfaltit dhe e stabilizantit ekzistues te rrugës te skarifikohet dhe te grumbullohet ne shesh. Ky material do te shërbeje për mbushjen e shtresës se Geocell gjate ndërtimit te rrugës. Ne këtë mënyre riciklojmë materialet nga gërmimi, duke dhëne një ndihmese ne rruajtjen e ambientit qe na rrethon.

#### GEOCELL 3D



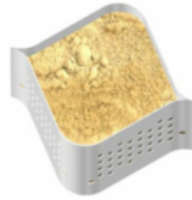
**GEOCELL VIEW**  
1:10  
**GEOCELL NË PAMJE**  
1:10



**GEOCELL FILL:**  
**MBUSHJA E GEOCELL:**



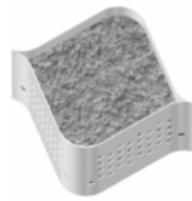
-vegetated soil  
-dhe vegjetal



-Granular material: Sand,  
Gravel, Crushed Stone  
-Material granular: rërë,  
zhavorr, gurë të thyer



-Inferior / Recycled Materials: Quarry  
Waste, Recycled Concrete/Asphalt  
-Materiale inferiore/riciklimi: Mbetje  
guroresh, beton/asfalt i ricikluar



-Concrete  
-Beton

### 5.1.1 PROJEKTI I SINJALISTIKES RRUGORE

Për te kompletuar projektin e sheshit i është dhënë një rëndësi e madhe sinjalistikës rrugore jo vetëm për anën e sigurisë së këmbësoreve dhe mjeteve, por dhe te paraqitjes estetike të tyre.

Sinjalistika vertikale është vendosur sipas kushteve të Kodit rrugor në Republikën e Shqipërisë.

Sinjalistika horizontale është realizuar duke vendosur boje termoplastike në pjesën e rrugës e cila është me asfalt. Në kryqëzime sinjalistika horizontale është realizuar duke ndryshuar ngjyrën e gurit.

### 5.1.2 SIGURIA NE RRUGE

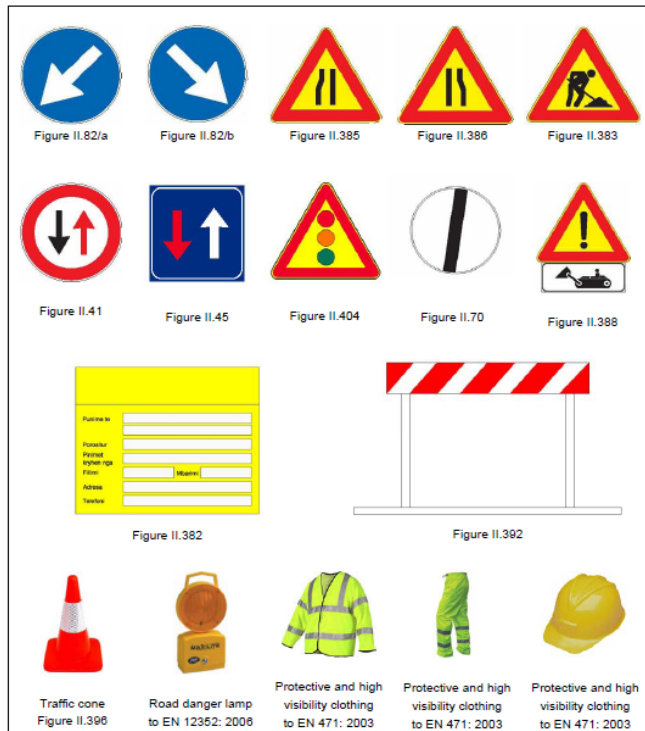
Menaxhimi i trafikut

Mendimi i konsulentëve është se menaxhimi i trafikut gjatë ndërtimit është një nga aspektet kryesore nga pikëpamja e sigurisë në këtë projekt. Arsyet janë:

Gjerësi e reduktuar e rrugës;

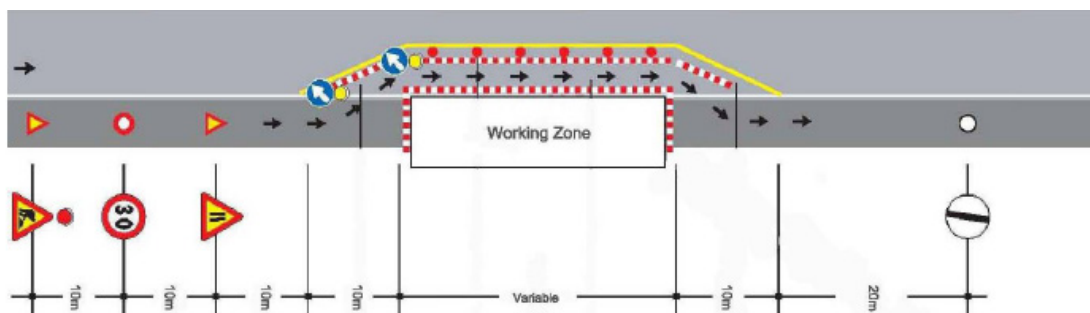
Pamundësia e terrenit për devijime;

Me këtë perspektivë, me përjashtim të atyre rasteve ku devijimet e trafikut janë të mundshme, pritet që trafiku dhe punimet të ndajnë hapësirën e disponueshme. Prandaj, është e nevojshme që kontraktori të vendosë një sistem eficient menaxhimi të trafikut (shenja paralajmëruese, shenja informuese, njerëz me flamuj) me qëllim që të reduktohet rreziku i konflikteve dhe incidenteve gjatë punimeve. Duke pasur parasysh se për ndërtimin e rrugës do të përdoren mjete të renda, atëherë rekomandohet që një person me flamur paralajmërues të jete vazhdimisht në vendin e punimeve.



Kontraktori do të kërkojë të japë detaje mbi masat e planifikuara në fazën e ndërtimit që do të implementohen për të garantuar minimizimin e pengesave/ndërprerjeve të rrjedhjes së trafikut dhe sigurinë e rrugës.

Menaxhimi i trafikut duhet bërë në përputhje me Kodin Rrugor të Shqipërisë: "RREGULLORE PËR ZBATIMIN E KODIT RRUGOR" Vol II (Kodi rrugor); "STANDARTET E SINJALIZIMIT RRUGOR" (Standarti për Sinjali stikën Rrugore) dhe Manuali i Projektimit të Rrugëve Shqiptare MPRrSh6.



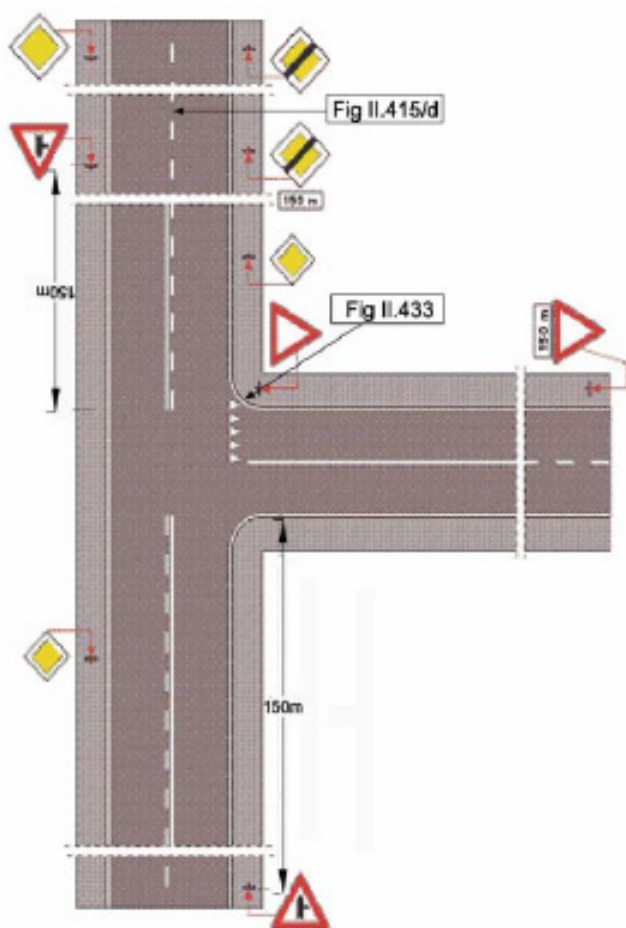
### Devijimet e Trafikut

Megjithatë devijimi i trafikut është i vështirë, kontraktori duhet të paraqesë një plan të detajuar ku do të tregohen të gjitha masat që do të implementohen gjatë fazës së ndërtimit për të garantuar minimizimin e pengesave/ndërprerjeve të rrjedhjes së trafikut dhe sigurinë e rrugës.

Gjeometria e devijimit duhet te projektohet ne përputhje me Kodin Rrugor te Shqipërisë: "RREGULLORE PËR ZBATIMIN E KODIT RRUGOR" Vol II (Kodi rrugor); "STANDARTET E SINJALIZIMIT RRUGOR" (Standarti për Sinjalistikën Rrugore) dhe Manuali i Projektimit te Rrugëve Shqiptare MPRrSh6.

Paraqitja e Kryqezimeve

Për sa i përket kryqezimeve ato duhet te jene qartësisht te kuptueshme nga drejtuesit e mjeteve dhe planifikimi i tyre, edhe pse shume i thjeshtë, të jetë i përshtatshëm për lëvizjen e mjeteve; figura e mëposhtme tregon një kryqëzim tipik ne forme T.



## 5.2 Projekt Zbatimi Ndrçimi

### 5.2.1 Objektivat

Objektivi I përgjithshëm I projektit është përmirësimi I infrastrukturës se transportit rrugor, plotësimi I rritjes se nevojave për shërbimet e transportit si rrjedhim e ndryshimeve te shpejta ekonomike kombëtare dhe rajonale.

1. Hartimi I projekt zbatimit.
2. Vlerat referuese relative për ndrçimin janë:
  - Fluksi I ndrçimit mesatar  $>1.5cd/m^2$
  - Uniformi teti I përgjithshëm  $>0.4$

- Uniformi teti gjatësor >0.7

### 5.2.2 Ndriçimi rrugor.

#### **Parametrat referues te parashikuara nga normat UNI 10439**

përcaktime te vlefshme për te gjetha vendet e Europes se Bashkuar. Ky projekt është përgatitur duke zbatuar normat CE, e vecanerisht ato CEI qe janë standartizuar me ato te Komunitetit European. Gjithashtu materialet qe do te zgjidhen për te zbatuar këtë projekt janë specifikuar si prodhime te standartizuara me kualitete IMQ.

Sistemi I ndricimit do te ushqehet me energji elektrike me tension te ulet TU 400V, nga kabinat 20/0.4 kV dhe 6kV ekzistuese ne administrim te KESH sh.a.

Kabllo e shpërndarjes ne këtë sistem do te zgjidhen sipas norms CEI 20-13 dhe CEI 20-22 te tipit FG70R 0.6kV ose përcjellesa N07V-K, te gjithë duhet te kene vetine qe nuk ndihmoje zjarrin dhe nuk prodhojne gaze helmuese gjate vetedjegies. Përcjellesi I tokezimit do te jete ne ngjyren verdhe-jeshil, neutri blu. Mbrojtja nga kontaktet direkte është parashikuar te behet ne dy menyra.

- Hapje automatike e mbrojtjes ( kontakt me token )
- Përdorimi I mbrojtjes se klasit te dyte (izolim dopio ose I përforcuar )

Për te realizuar piken e pare duhet qe te gjitha masat metalike te pajisjeve te lidhen me token me një përcjelles bakri te vecante qe lidhet ne cdo pusete edhe me elektrodas individuale te tokezimit për cdo ndricues si është paraqitur dhe ne projekt. Përsa I përket pikës se dyte duhet qe futja e kabllove ne ndriçues te behet me tub plastik me mbrojtës me dy shtresa, morseteria e ndriçuesit te jete me klase izolimi II.

#### **Klasifikimi I rrugëve**

Klasifikimi I rruges është bere ne baze te normave te CEI (Komuniteti European teknik I ndricimit). Rruga është e kualifikuar e tipit C rruge urbane dhe ekstraurbane ku përfshihet te gjithë llojet e përdoruesve (mjete te renda te motorizuara, mjete te lehta te pamotorizuara si dhe trotuaret për kembesoret).

Ku duhet te respektohen parametrat e meposhtem:

- Niveli mesatar I ndricimit 1.7 cd/m<sup>2</sup>
- Njëtrajtshmëria gjatësore >0.5
- Njëtrajtshmëria e përgjithshme >0.4
- Kufiri I efektit super drite >5>20

Pra niveli mesatar I ndricimit për rrugen duhet te merret jo me pak se 1.7 cd/m<sup>2</sup>

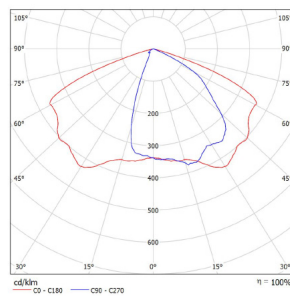
Ne projektimin për ndricimin e rruges jemi mbështetur ne normat e sipërpërmendura.

### 5.2.3 Te dhënat e përgjithshme te projektit

Parametrat e rrugës

- Numri I kalimeve 1x2
- Gjerësia e korsisë 3.75m
- Koefiçenti I refleksionit C<sub>2</sub>

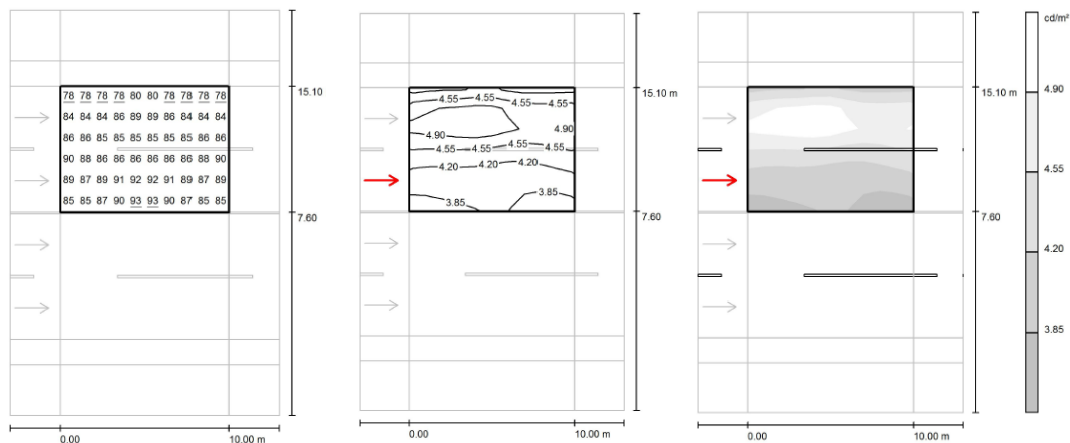
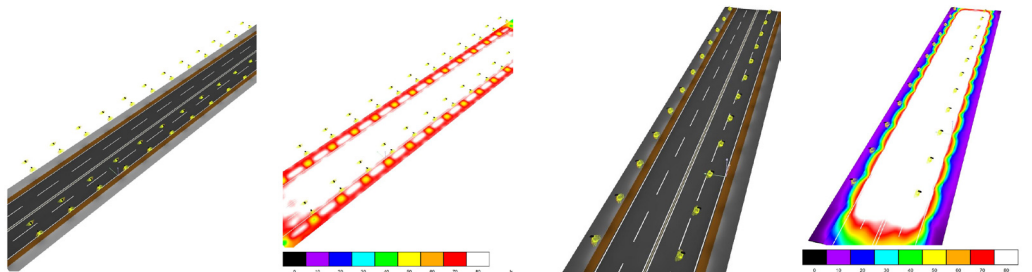
Ne seksionin e rrugës se destinuar për qarkullimin e mjeteve te motorizuara, biçikletave dhe këmbësoreve është projektuar me një tip shtyllash, shtylle metalike me lartësi H=8m, me dy ndriçues LED 148Ë dhe 76Ë si ne figurën 1.



Shtylle dhe Ndricuesa  
 Fluksi I llambave  
 Lartesia e ndricuesve  
 Koefiçenti I mirëmbajtjes

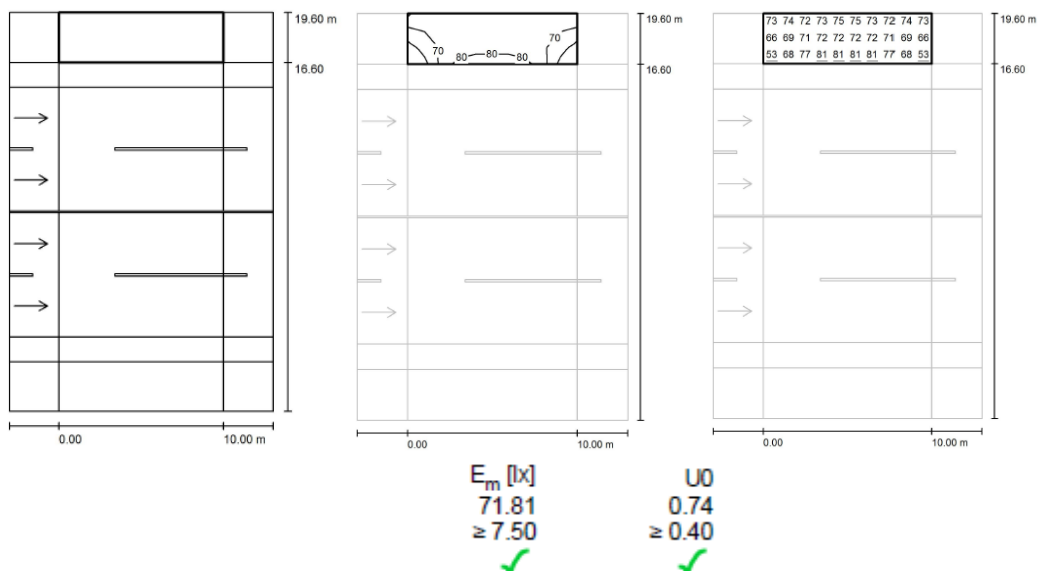
STELVIO 1 PLUS - LED  
 16106 lumen  
 H = 8m  
 0.8

Duke u mbështetur ne këto te dhëna u kryen llogaritjet e fluksit te ndriçimit. Rezultatet e nxjerra nga llogaritjet teknike te ndricimit për pajisjet e zgjedhura jepen si me poshte



D(m)	Emes (lux)	E <sub>max</sub> (lux)	E <sub>min</sub> (lux)	E <sub>min</sub> /E <sub>max</sub>	E <sub>mes</sub> /E <sub>max</sub>
14-30	86	93	78	0.905	0.832

$L_m$ [cd/m <sup>2</sup> ]	U <sub>0</sub>	U <sub>I</sub>	TI [%]	(Tutti i requisiti fotometrici sono rispettati.)				
4.42	0.84	0.97	4	$L_m$ [cd/m <sup>2</sup> ]	U <sub>0</sub>	U <sub>I</sub>	TI [%]	SR
≥ 0.75	≥ 0.40	≥ 0.60	≤ 15	5.87	0.73	0.92	/	0.68
✓	✓	✓	✓	≥ 0.75	≥ 0.40	≥ 0.60	≤ 15	≥ 0.50
				✓	✓	✓	/	✓

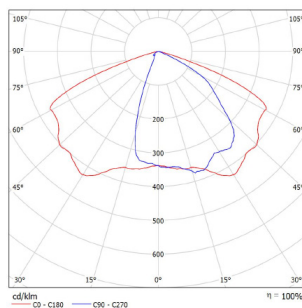


Parametrat e seksionit te qarkullimit te bicikletave dhe pedonalit.

- Numri I kalimeve 1x2
- Gjerësia e kalimit 1.5m
- Koefiçenti I refleksionit  $C_2$

#### Intensiteti I ndriçimit

Ne seksionin e rrugës se destinuar për qarkullimin e biçikletave dhe te këmbësoreve ne trotuar, është projektuar te ndriçohet nga degëzimi tjetër I shtyllës qe ndriçon karrexhtat , si ne figurën 2. me ndriçues LED 76Ë, te vendosur ne mes te hapësirës se gjelbër, dhe në forme lineare kundrejt shtyllave te rrugës, duke pasur parasysh kërkesat e veçanta të arkitekturës. Kjo behet për te përmirësuar uniformi tetin e përgjithshëm.



Ndricuesi  
 Fluksi I llambes  
 Lartesia e ndricuesit  
 Koefiçenti I mirëmbajtjes

STELVIO 1 PLUS - LED  
 8041 lumen  
 H = 6m  
 0.8

D(m)	Emes (lux)	E <sub>max</sub> (lux)	E <sub>min</sub> (lux)	E <sub>min</sub> /E <sub>max</sub>	Emes/E <sub>max</sub>
30	72	81	53	0.655	0.739

### 1. Parametrat e Karrexhates 1

- Gjatesia: 10m; Gjeresia: 7.5m
- Rrjeti: 10x6 pika
- Paramentrat I perkasin : Karrexhates 1
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: ME4a
- Jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara

-Vlerat reale te llogaritura :	$L_m$ [cd/m <sup>2</sup> ]	U0	UI	Tl [%]	SR
-Vlerat nominale ne baze te klases:	5.87	0.73	0.92	/	0.68
-Kritere te plotesuara ose jo:	≥ 0.75	≥ 0.40	≥ 0.60	≤ 15	≥ 0.50
	✓	✓	✓	/	✓

### 2. Parametrat e Karrexhates 2

- Gjatesia: 10m; Gjeresia: 7.5m
- Rrjeti: 10x6 pika
- Paramentrat I perkasin : Karrexhates 2
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: ME4a
- Jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara

-Vlerat reale te llogaritura :	$L_m$ [cd/m <sup>2</sup> ]	U0	UI	Tl [%]	SR
-Vlerat nominale ne baze te klases:	5.87	0.73	0.92	/	0.68
-Kritere te plotesuara ose jo:	≥ 0.75	≥ 0.40	≥ 0.60	≤ 15	≥ 0.50
	✓	✓	✓	/	✓

### 3. Parametrat e Trotuarit 1

- Gjatesia: 3m; Gjeresia: 5m
- Rrjeti: 10x3 pika
- Paramentrat I perkasin : Trotuari 1
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: CE5
- Jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara

-Vlerat reale te llogaritura :	$E_m$ [lx]	U0
-Vlerat nominale ne baze te klases:	15.07	0.63
-Kritere te plotesuara ose jo:	≥ 7.50	≥ 0.40
	✓	✓

### 4. Parametrat e Trotuarit 2

- Gjatesia: 3m; Gjeresia: 5m
- Rrjeti: 10x3 pika
- Paramentrat I perkasin : Trotuari 2
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: CE5
- Jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara



-Vlerat reale te llogaritura : -Vlerat nominale ne baze te klases: -Kritere te plotesuara ose jo:	$E_m [lx]$ 15.07 $\geq 7.50$ ✓	$U_0$ 0.63 $\geq 0.40$ ✓
---	---	-----------------------------------

#### 5. Parametrat e Korse se Bicikletave 1

- Gjatesia: 10m; Gjeresia: 1.5m
- Rrjeti: 10x3 pika
- Paramentrat I perkasin : Korsia e Bicikletave 1
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: S6
- Klasa e ndricimit plotesuese ES eshte: ES9
- Nuk jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara

-Vlerat reale te llogaritura : -Vlerat nominale ne baze te klases: -Kritere te plotesuara ose jo:	$E_m [lx]$ 55.84 $\geq 2.00$ ✗ <sub>1</sub>	$E_{min} [lx]$ 27.51 $\geq 0.60$ ✓	$E_{min} (semicil.) [lx]$ 9.41 $\geq 0.50$ ✓
---	--	---	---

#### 6. Parametrat e Korse se Bicikletave 2

- Gjatesia: 10m; Gjeresia: 1.5m
- Rrjeti: 10x3 pika
- Paramentrat I perkasin : Korsia e Bicikletave 2
- Klasa e perzgjedhur e ndricimit eshte: S6
- Klasa e ndricimit plotesuese ES eshte: ES9
- Nuk jane permbushur te gjithe kriteret fotometrike te kerkuara

-Vlerat reale te llogaritura: -Vlerat nominale ne baze te klases: -Kritere te plotesuara ose jo:	$E_m [lx]$ 55.84 $\geq 2.00$ ✗ <sub>1</sub>	$E_{min} [lx]$ 27.51 $\geq 0.60$ ✓	$E_{min} (semicil.) [lx]$ 9.41 $\geq 0.50$ ✓
--	--	---	---

Rezultatet e përgjithshme te llogaritjeve te projektit

#### 5.2.4 Përshkrimi I Impiantit. Furnizimi me energji elektrike.

Për furnizimin me energji te ndricimit te rruges do te përdoren tre kabina elektrik K1, K2, K3 te cilat janë te lidhura me rrjetin ekzistues te TM qe kalon ne këtë zone.

Kuadrot e komandimit do te montohen ne kaseta metalike hermetike 700x500x300mm qe do te montohen ne kabinat ekzistuese. Meqe nga kabina dalin 2-3 linja paralele. Kablli qe do te furnizojë panelet e shpërndarjes te ndricimit do te jete FG7(O)R 5x10mm<sup>2</sup> , FG7(O)R 5x6mm<sup>2</sup>,

Seksionet janë te llogaritura ne baze te gjatesive te tyre reale dhe renies se tensionit deri 2.5% te Un.

Pusetat do te jene prej betoni me dimensione 100x100x100 për kalimin e rrugëve dhe 30x30x30 cm ne afersi te shtyllave metalike, ne brendesi te pusetes vendoset edhe tokezesi. Lidhja midis linjës kryesore dhe seciles shtylle duhet te behet nepërmjet morsetes se vendosur ne pjesën e poshtme te shtyllës.

Morseteria do te jete e zgjedhur për lidhjen e kablllove me seksion  $4 \times 16 \text{mm}^2$  me seksionues mbajtes te dy siguresave 6A dhe me shkalle mbrojtese IP 65 . Lidhja nga morseta deri tek trupi I ndricuesit te vendosur sipër shtylles , behet me kabell FROR/NO7V-K  $3 \times 2.5 \text{mm}$  . Shtyllat metalike do te jene rrethore. Venia ne pune e shtylles do te jete e kompletuar me vendosjen e ngjitesit sipërfaqesor prej cimentoje për te evituar infiltrimet e ujit. Shtyllat do te kenë ndriçues dy stelvio 1 plus-LED,  $P_n = 148\text{Ë}$ , 16106lum, ngjyre gri.

Për rrjetin e tubacioneve te fuqisë janë parashikuar trasetë me 1 tub plastike për shtrirje nen toke me  $D=63 \text{mm}$ . Pusetat e kësaj traseje do te jene prej betoni dhe me kapak gize  $100 \times 100 \times 100 \text{ cm}$ , gjate ndërtimit te tyre duhet te respektohen kushtet teknike qe jepen ne detaje teknike me qellim qe tubacionet te mbeten te pastra. Gjithashtu dhe për rrjetin e tubacioneve te telefonisë janë parashikuar trasetë me 2 tuba plastike për shtrirje nen toke me  $D=90 \text{mm}$ . Pusetat e kesaj traseje do te jene prej betoni dhe me kapak gize  $100 \times 100 \times 100 \text{ cm}$ , gjate ndertimit te tyre duhet te respektohen kushtet teknike qe jepen ne detaje teknike me qellim qe tubacionet te mbeten te pastra e te shfrytezueshme për një kohe sa me te gjate.

### 5.3 Projekt Zbatimi Ujësjiellës-Kanalizime

#### 5.3.1 Kanalizimet e ujërave te shiut

Ne projekt janë parashikuar ndërtimi linjave te reja KUSH lidhëse ne anën e majte dhe te djathte te rrugës dhe te korsisë se biçikletave.



Ne çdo kryqëzim janë parashikuar pusetat ku do te behet lidhja me rrjetin ekzistues. Gjithashtu janë parashikuar hidratet përgjatë gjithë zonës se studimit.

Rrjeti i kanalizimeve te ujërave te bardha është parashikuar i ndare nga rrjeti i kanalizimeve te ujërave te zeza.

Ujërat e shiut mblidhen ne pusetat e shiut përgjatë kunesës se rrugës dhe nëpërmjet rrjetit te tubacioneve derdhen ne kolektorët e ujërave te shiut. Pusetat e shiut janë te vendosura cdo 14 m ne kunete dhe ne korsine e biçikletave dhe janë te lidhura me pusetën e shkarkimit dhe te kontrollit poshtë kunetes dhe pastaj me tubacion prej 250-500 mm derdhen ne kolektorët kryesore.

### 5.3.2 Kanalizimet e ujërave te zeza

Sipas detyrës se projektimit dhe kërkesës se Bashkisë është kryer zëvendësimi i tubacioneve te vjetra te KUZ me tubacione HDPE sipas diametrave ekzistues.

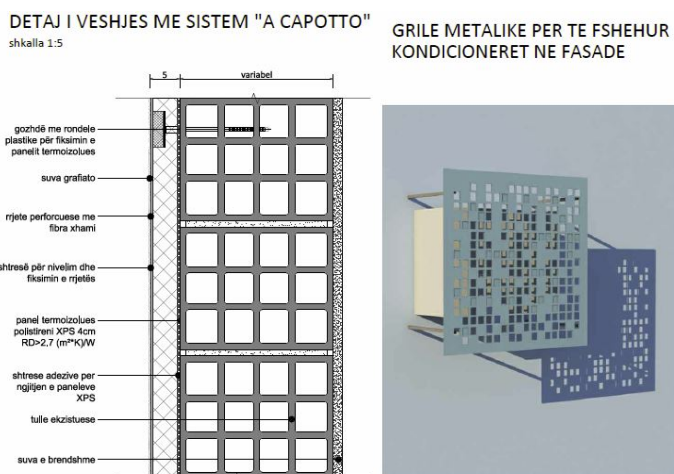
### 5.3.3 Ujësjellësi

Ne detyrën e projektimit specifikohet qe rrjeti i ujësjellësit është ne funksion dhe gjendje te mire. Ne preventiv janë parashikuar disa sasi tubacionesh sipas diametrave ekzistues ne mënyrë qe te riparohen defektet dhe prishjet e tij gjate zbatimit, duke pasur aprovimin e supervisorit te objektit.

## 6 FASADAT DHE TARACAT

### 6.1 Fasadat e objekteve në shesh

Fasadat e godinave që kufizojnë sheshin do ti nënshtrohen rehabilitimit tërësor, veshje fasade sistem kapotë dhe unifikim arkitektonik me ngjyra dhe forma. Ne këtë rast motivet e ngjyrosjes do jene ne përputhje me arkitekturën e sheshit me ngjyra vibruese, plot jetë dhe me skenarë dhe figura nga filmat shqiptare ose nga jeta e përditshme.

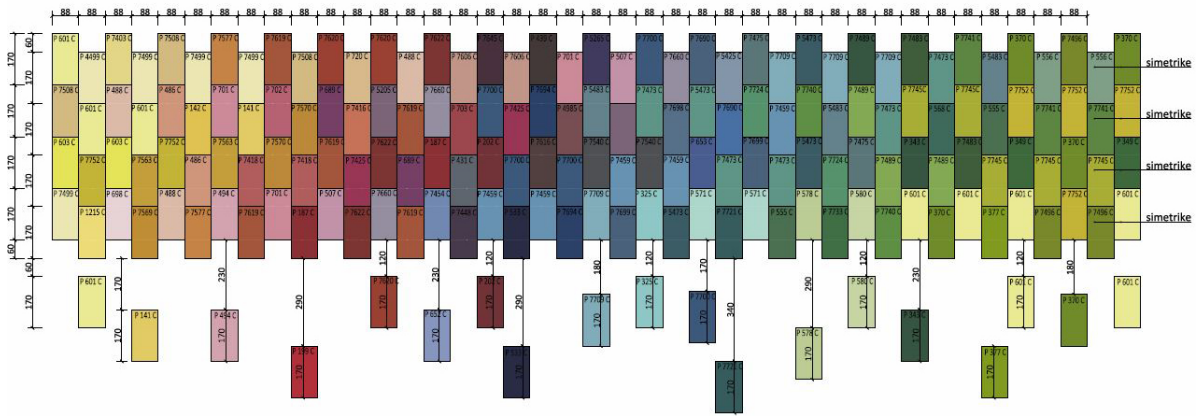


#### 6.1.1 Objekti 5 katesh ne shesh (objekti A)

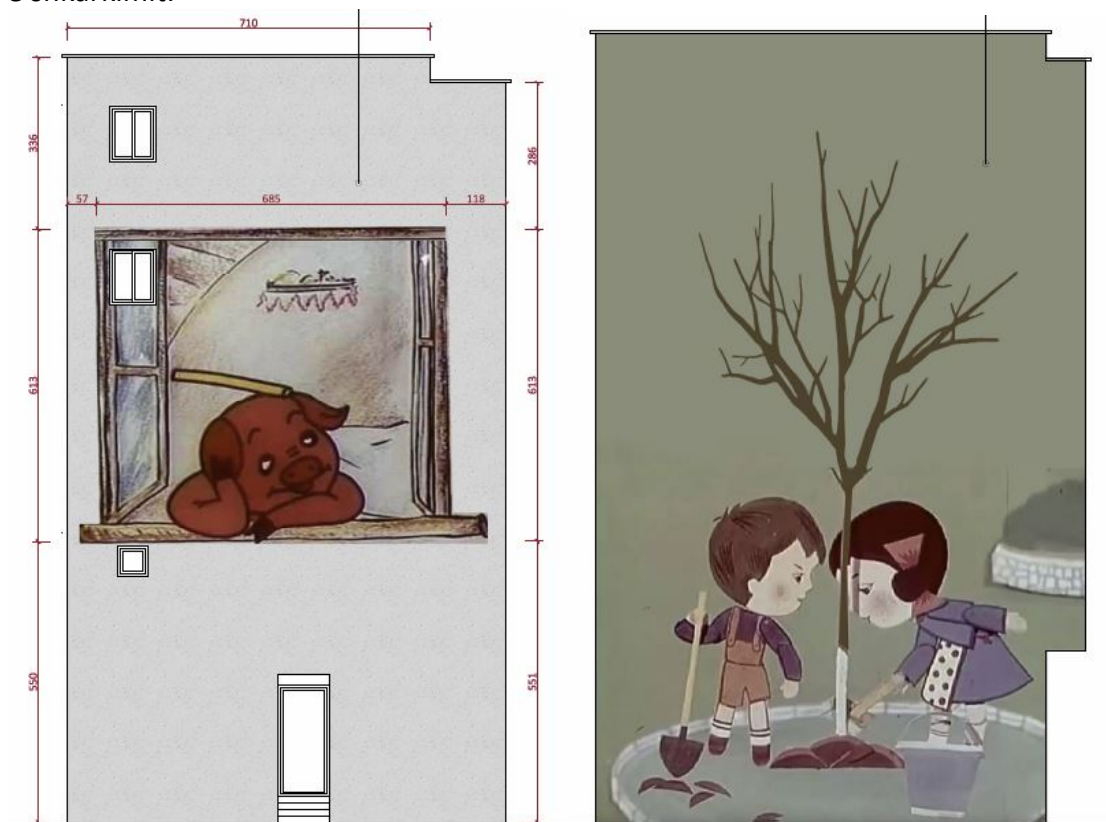
Ky objekt kufizon sheshin nga ana veri-lindore . Gjendja e fasadës se tij është goxha e renduar. Vihen re ndërhyrjet e mirëmbajtjes që janë bërë me kalimin e viteve nga banorët. Pamje jo të këndshme kanë dhe trupat e kondicionerëve të vendosura ne fasadë. Për këtë fasadat që janë pjesë e sheshit do të bëhen nga e para. Pas pastrimit të suvasë ato do te vishen me Sistem “kapote” dhe do te lyhen sipas vizatimeve te projektit. Për fasadat qe mbeten jashtë trajtimit të këtij projekti, banorët mund te aplikojnë ne bashki për subvencionim në kuadër të nismës “Për rritjen e Efiçencës Energjitike në Pallatet e ndërtuar para viteve ‘90”. Ngjyrat e fasadës do te bëhen sipas modulit të mëposhtëm.

Me shumë kujdes do te trajtohen dhe daljet e aparateve te ngrohje-ftohjes te cilat banoret i kane vendosur ku kane mundur, ato do te vishen me struktura metalike me llamarine te përforcuar te lyer me ngjyrën përkatëse te fasadës.

MODULI I PERDORUR I LYERJES SE FSADES



Rikonstrukcion të plotë do të pësojë dhe tarraca e tij. Të gjitha shtresat e vjetra të tarracës do të hiqen dhe do të ndërrohen me të reja. Gjithashtu do të ndërrohen dhe ullukët e shkarkimit.



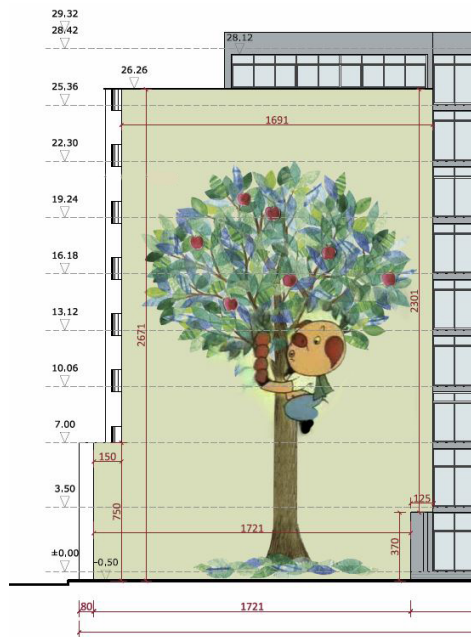
Vizatim mural Objekti A Veri

Vizatim mural Objekti A Veri



Faqja jug-perëndimore Objekti A

6.1.2 Pallati 9 katësh ne veri-perëndim



Faqja kallkan e pallatit nga ana veri-perëndimore që finalizon këndin e lojërave të fëmijëve, do të trajtohet me një vizatim mural gjigand marrë nga filmi për fëmijë “Ndodhitë e Cufos”.

### 6.1.3 Objektet 2katesge përgjatë rrugë

Rikonstrukcion të plotë do ti bëhet fasadave dhe çatave të objekteve 2 katëshe që ndodhen përgjatë rrugës “Aleksandër Moisiu” ne pjesën perëndimore në hark. Ato do të vishen me fasadë sistem “kapotë”. Do të bëhen dhe konstruksione metalike për të vendosur vazo me lule. Në këtë mënyrë kjo pjesë e trotuarit bëhet shumë interesante.