

# RAPORT TEKNIK

PROJEKT - ZBATIM:

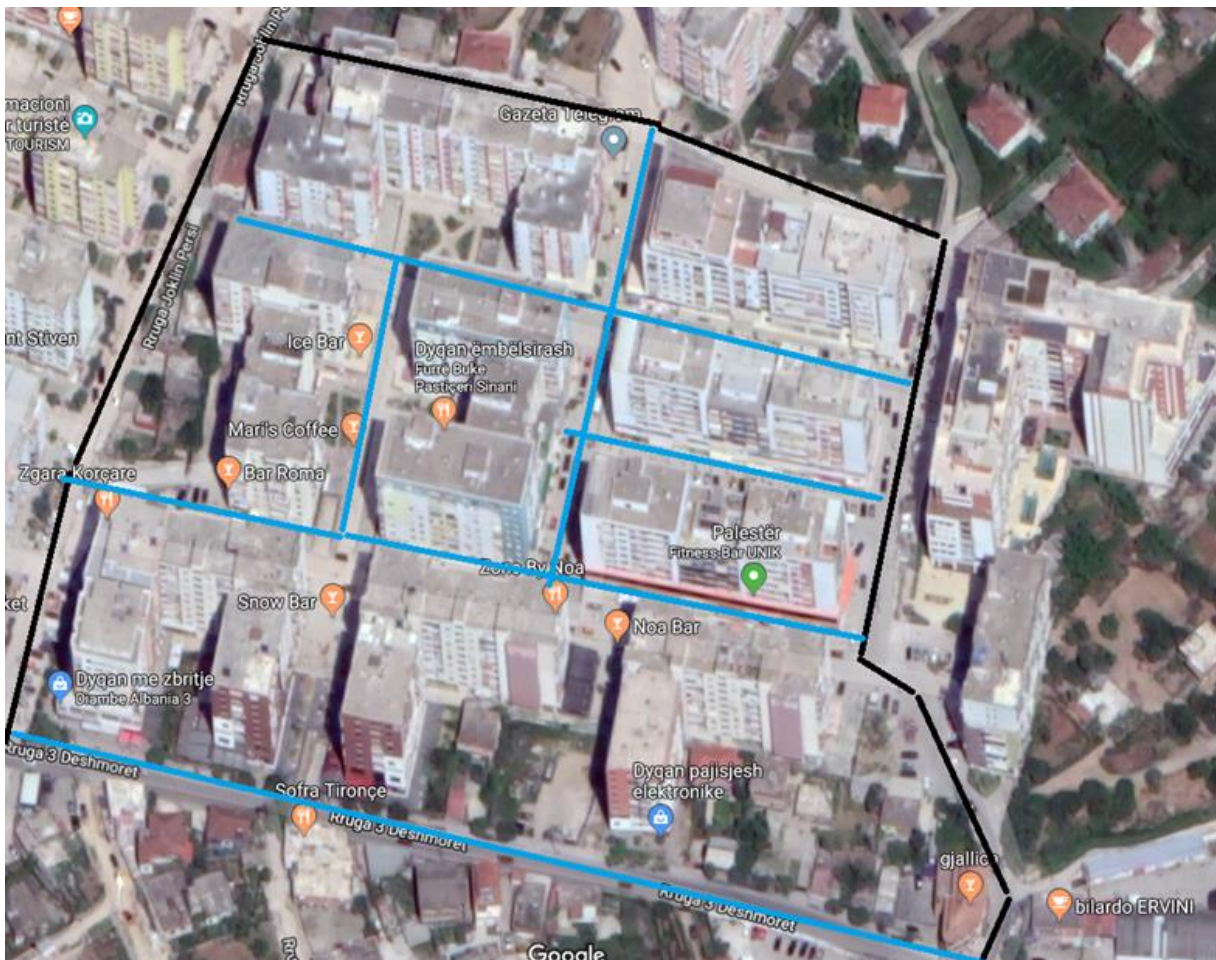
**“RIKUALIFIKIM URBAN I BLLOKUT KUFIZUAR NGA RRUGET:  
3 DESHMORET- REXHEP SHALA- JOKLIN PERSI”, TIRANE.**



## **“RIKUALIFIKIM URBAN I BLOKUT KUFIZUAR NGA RRUGET: 3 DESHMORET- REXHEP SHALA- JOKLIN PERSI”, TIRANE.**

### **1. Vendodhja**

Kufijte e zones se nderhyrjes urbane jane rruget ekzistuese 3 Dëshmorët – Rexhep Shala – Joklin Persi”, ndodhet në Njësinë Administrative Kashar, në pjesën perëndimore Tiranës, në zonën, që njihet me emrin “KMY”. Vendodhja e zones në studim, është një zonë e ndërtuar kryesisht pas viteve 2000, ku mbizotërojnë ndërtime pallatesh të reja përgjithësisht, që variojnë nga 6 deri 12 katëshe, e cila shtrihet në një sipërfaqe prej rreth 5.5 Ha, në të cilën jeton një popullsi me përafërsi me rreth 5000 banorë, me pozicion gjeografik, ku në anën veriore dhe lindore kufizohet nga rruga “Rexhep Shala”, në anën perëndimore kufizohet me rrugën "Joklin Persi" dhe në pjesën jugore ndodhet rruga “3 Dëshmorët”.



## **2. Pershkrimi i gjendjes ekzistuese**

Gjendja e rrugëve në këtë bllok paraqitet pothuajse pa asnjë parameter inxhinierik. Distanca midis pallateve nga njëra tjetra është e konsiderueshme, gjë që bën të evidentueshme një gjendje kaotike të organizimit të makinave.

Pothuajse të gjitha rrugët e brendëshme të bllokut janë të shtruara me shtresë betoni të varfër, ndërsa pjesa tjetër janë totalisht pa asnjë shtresë rrugore duke mbizotëruar gropat e shumta në të cilat në periudhë shirash bëhen pothuajse të pakalueshme, gjë që krijon një gjendje kaotike trafiku dhe shumë vështirësi në kalueshmëri.

Në shumë pjesë të bllokut, rrugët paraqiten me dëmtime të shumta dhe me mungesa të elementëve të nevojshëm për funksionimin e tyre, si dhe ka mungesa të evidentueshme, si psh ndriçimi, trotuaret, hapësirat e gjelbra etj. Trotuarët ekzistojnë pjesërisht të cilat janë ndërtuar nga vetë subjektet private ndërtuese të pallateve të shtruara me beton, duke mos patur një uniformitet dhe standart të përshtatshëm.

Ndriçimi në bllok, pothuajse nuk ekziston dhe atje ku është prezent, është i mundur nëpër shtylla betoni të cilat shërbejnë për shpërndarjen e linjave të tensionit të ulët-mesëm-lartë dhe shpërndarjes së linjave të internetit. KUZ dhe KUB janë ndërtuar nga subjektet ndërtuese të pallateve dhe kërkojnë verifikim dhe ndërhyrje nga ndërmarrjet kompetente për funksionimin e tyre.

Në disa pjesë të bllokut, ka shumë pak mundësi aksesimi midis rrugëve të bllokut me njëra tjetrën si dhe shumë rrugë janë pa "krye". Sic shikohet dhe nga fotot e gjendjes ekzistuese.



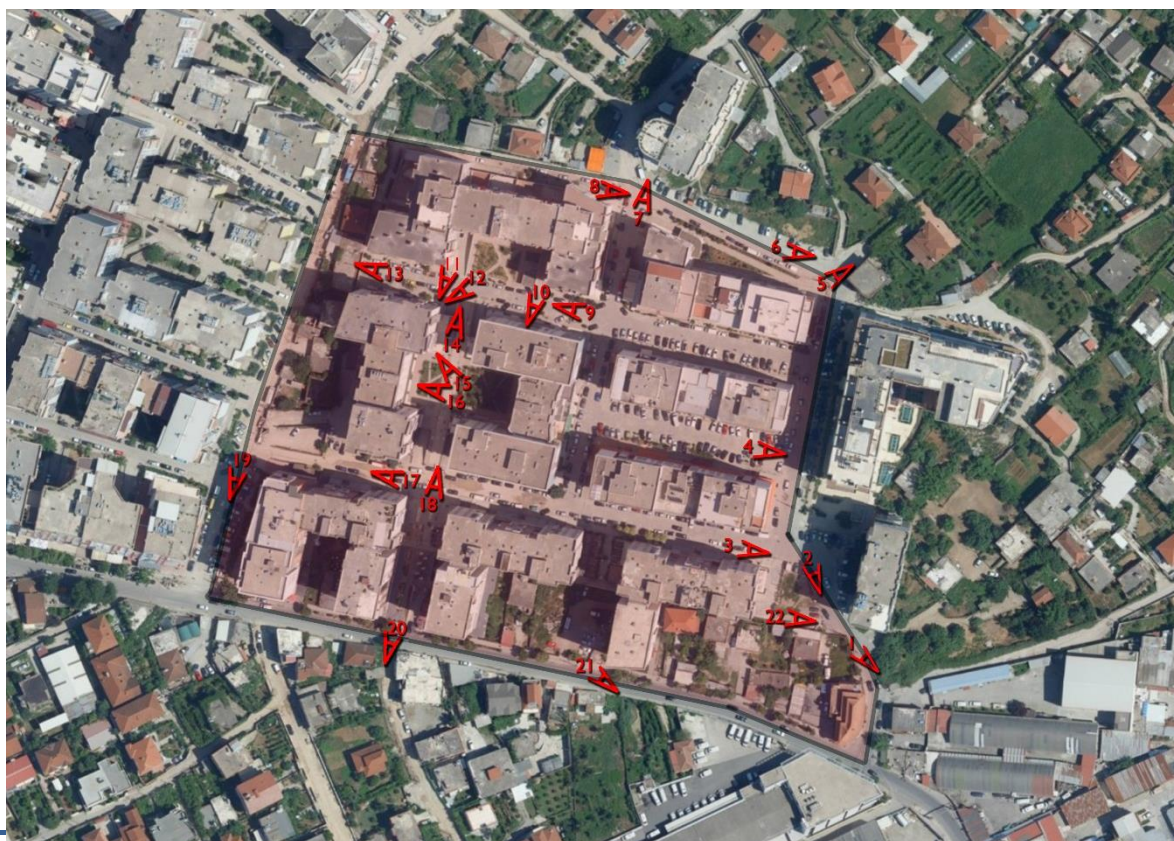
360° forward

Office Contacts  
Buj "Deshmori e Kombit", Kullar Binjako, Kulla 1, Kati 3  
info@deastudio.al, www.deastudio.al

LIDHJA E ZONES ME QENDREN

01

*Pozicionimi i bllokut, lidhja me qendren.*



"DEA Studio" sh.p.k. "Infra Consult" sh.p.k.



360° forward

Office Contacts  
Bul. "Deshmoret e Kombit", Kullat Binjake, Kulla 1, Kat 3  
info@deastudio.al, www.deastudio.al

PAMJET NE ZONE SIPAS PIKAVE DHE KENDEVE TE SHIKIMIT



05



360° forward

Office Contacts  
Bul. "Deshmoret e Kombit", Kullat Binjake, Kulla 1, Kat 3  
info@deastudio.al, www.deastudio.al

PAMJET NE ZONE SIPAS PIKEVE DHE KENDEVE TE SHIKIMIT

Detaji I



06

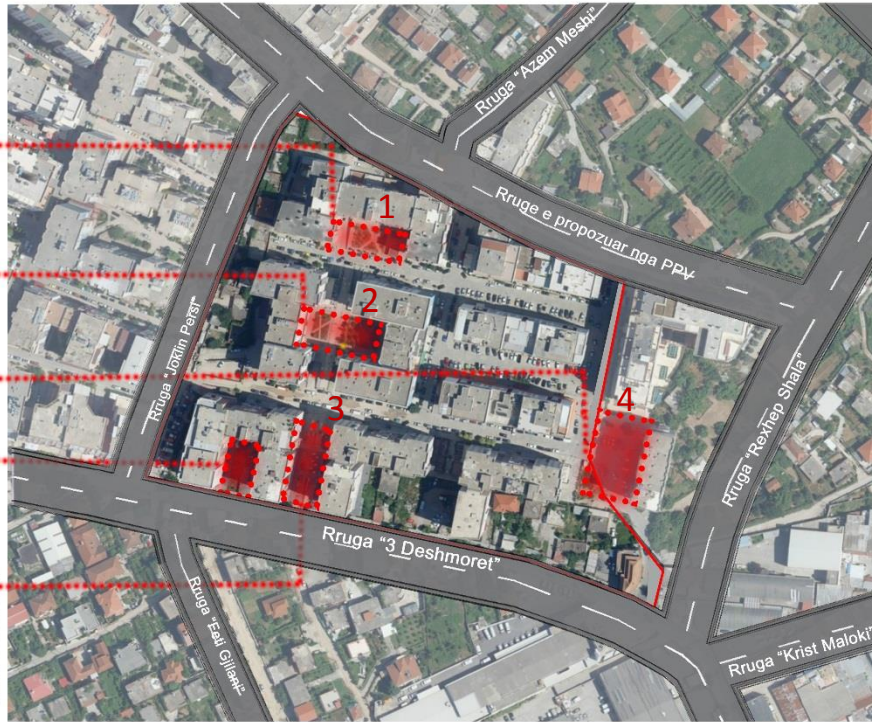
Gjendja ekzistuese e bllokut.

Sheshet me perparesi zhvillimi ne kete bllok nuk e kryejne funksionin qe ato kane per arsye sepse nuk jane rehabilituar dhe jane te degraduara ne gjendjen faktike qe ne shikojme sot.



360° forward

Office Contacts  
Biu "Deshmoret e Kombit", Kullat Binjake, Kulla 1, Kat 3  
info@deastudio.al, www.deastudio.al



Hapesirat ekzistuese me potencial zhvillimi

## Sheshi nr.1

Sheshi nr. 1 eshte nje shesh i gjelberuar mirepo mungojne stolat per tu ulur dhe per kete arsye nuk ka 'jete' ky shesh dhe gjithashtu jane degraduar bordurat e betonit qe mbajne dheun dhe gjelberimin mbi parkim



## Sheshi nr.2

Sheshi nr. 2 ndodhet ne pjesen qendrore te bllokut dhe ka pozicionin me te mire persa l perket funksionit qe ka si shesh, sepse eshte i vetmi shesh qe esthe l mbrojtur nga qarkullimi l automjeteve dhe nuk ka kontakt te drejtperdrejte me ta. Kjo e ben kete shesh qe te jete l sigurte dhe l qete dhe per kete arsye kete shesh ne projekt e shnderrojme ne shesh lojerash per femije.



## Sheshi nr.3

Sheshe nr.3 ndodhet ne fundin e aksit te sheshit nr. 1 dhe nr. 2. Sikurse i permendem dhe ne rastet me siper edhe ky shesh nuk ka stola dhe elemente te mobilimit urban.



#### Sheshi nr.4

Sheshi nr. 4 ndodhet ne hyrje te bllokut (aktualisht pa funksion). Ky shesh aktualisht perdoren nga banoret e zones si parkim per automjetet e tyre dhe eshte nje hapësire boshe te cilen ne projekt e shnderrojme ne sheshin qendror te bllokut duke i shtuar atij funksione:

- Shesh lojerash per femije 1-3 vjeç
- Shesh lojerash per femije 3-6 vjeç
- Shesh lojerash tavoline per moshen e trete

Dhe njekohesisht duke shtuar hapësira te gjelberta dhe hapësira ndejtje per te cilat ka nevoje nje shesh.







### **Sheshi nr. 5**

Sheshi nr. 5 është I formatuar.

### **Rrugët.**

Rrugët e bllokut janë të shtruar me shtresë betoni të varfër, ndërsa pjesa tjetër janë totalisht pa asnjë shtresë rrugore duke mbizotëruar gropat e shumta në të cilat në periudhë shirash bëhen pothuajse të pakalueshme, gjë që krijon një gjendje kaotike trafiku dhe shumë vështirësi në kalueshmëri. Në shumë pjesë të bllokut, rrugët paraqiten me dëmtime të shumta dhe me mungesa të elementëve të nevojshëm për funksionimin e tyre, si dhe ka mungesa të evidentueshme, si psh ndriçimi, trotualet, hapësirat e gjelbra etj.



### **Trotuaret.**

Trotuarët ekzistojnë pjesërisht të cilat janë ndërtuar nga vetë subjektet private ndërtuese të pallateve të shtruara me beton, duke mos patur një uniformitet dhe standart të përshtatshëm.



### **Ndricimi rrugor.**

Ndricimi në bllok, pothuajse nuk ekziston dhe atje ku është prezent, është i mundur nëpër shtylla betoni të cilat shërbejnë për shpërndarjen e linjave të tensionit të ulët-mesëm-lartë dhe shpërndarjes së linjave të internetit.



### **Pikat e VGM-së**

Në pjesën me infrastrukturë ekzistuese ka pika për grumbullimin e mbetjeve urbane, ndërsa pjesa në vazhdim e cila ka mungesë infrastrukture nuk ekzistojnë pikat e koshave të grumbullimit të mbetjeve urbane.

### **Hidrantet zjarrefikes.**

Ne bllok nuk ka hidrant zjarrefikes.

### **Parkingjet.**

Parkingjet ekzistojnë në bllok mirepo janë të vendosur në mënyrë të crregullt (për arsye se rruget nuk janë të shtruar).

### **Kanalizimet E Ujave Te Zeza**

Rrjeti i kanalizimeve të ujerave të zeza ekziston, mungesë të rrjetit të kuz paraqet vetëm segmenti i rruges Kadri Roshi nga piketa 1-në piketen 17.

### **Kanalizimet E Ujave Te Bardha**

Pjesërisht ka rrjet të kanalizimit të ujerave të bardha por në gjendje pothuajse jo-funksionale.

### **Rrjeti i Ujesjellesit**

Rrjeti ujesjellesit eshte ne gjendje te mire.

### **Rrjeti Ndrichimit Rrugor**

Rrjeti i ndrichimit rrugor eshte prezent pjeserisht, por ne pjesen me te madhe te bllokut nuk ekziston.

### **Gjelberimi**

Keto blloqe kane siperfaqe per ndertimin e hapësirave te gjelbera, por ai mungon.

### **Sinjalistika Rrugore**

Nuk ka sinjalistike rrugore vertikale ose horizontale.

### **Mobilimi urban**

Ne te gjithe bllokun, pergjithesisht mungojne kende lojërash per femije ose hapësira rekreative per banoret e zones. Te shikohet mundesia e realizimit te tyre.

Objekt i projektit do te jete rikonstruksioni i rrugëve te ketij blloku, me te gjithe elementet e infrastruktures rrugore, me qellim permiresimin e cilesise se jetes se komunitetit te kesaj zone.

## **3. Pershkrimi i konceptit urbanistik.**

Projekti i rikualifikim urban i bllokut, po transmeton impuls te ri zhvillimi urban per qytetin e Tiranës. Projekti ne fazen e pare te tij i ka dhene jete qendrimin dhe levizjes ne bllok duke kthyer ne hapësira te jetueshme dhe te qendrueshme ato hapësira qe deri tani ishin abandonuar nga banoret e bllokut. Kjo lidhur me nderhyrjet qe jane realizuar ne bllok.

1. Levizja e automjeteve, qe ishte prezente ishte kaotike dhe u kalua ne nje skeme me nje sens levizje "unazore" (bypass) me nje korsi levizje 4 m dhe nje korsi parkimi 2 m ne rruget qe e qarkullojne brenda bllokut. Trotuaret jane parashikuar 2-4 m gjeresi ku implementohet vegjetacioni i ulet dhe i larte. Parashikohet te shtrohen rreth 11800m<sup>2</sup> rrugë (brenda dhe jashte bllokut).

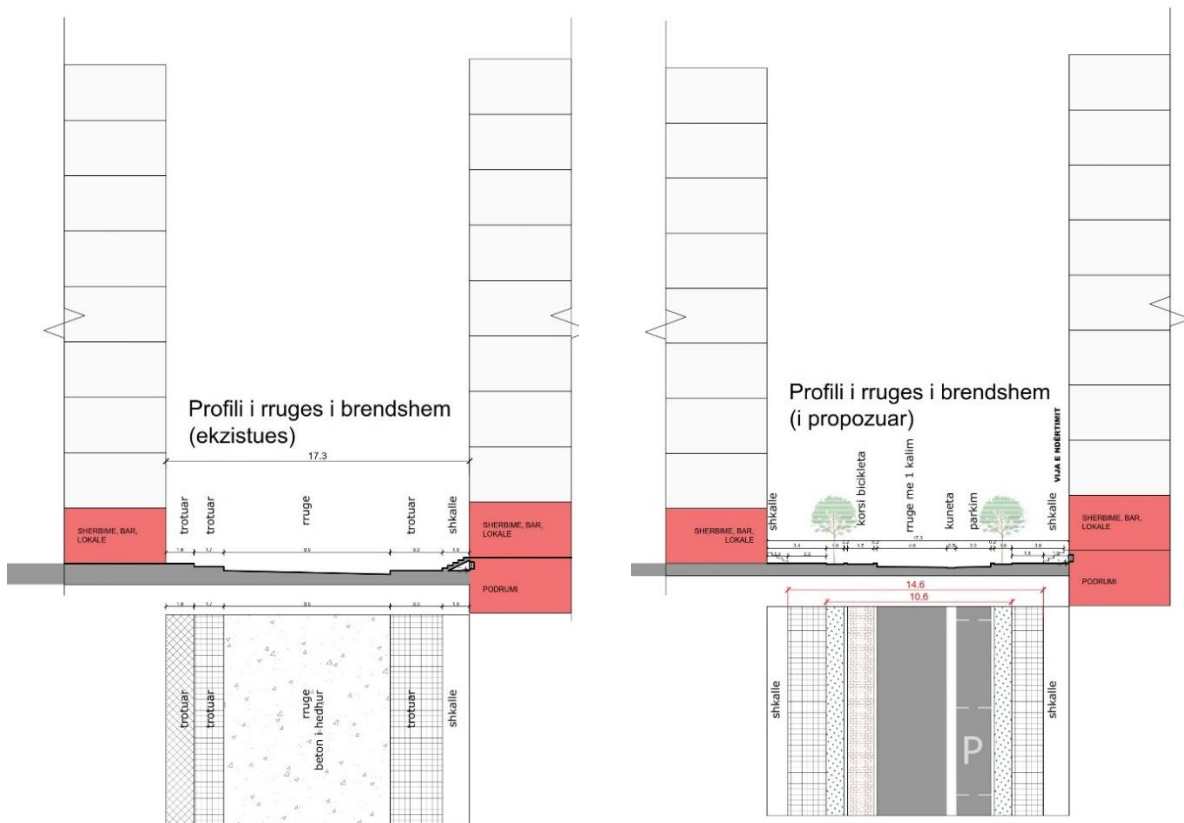


Fig. 1 Profili i rruges se brendshme (ekzistues) fig. 2 Profili i rruges se brendshme (i propozuar)



2. Projekti i ka konceptuar sheshet e qenderimit si hapësira të sigurta dhe argetuese për fëmijë dhe të rritur duke e anashkaluar levizjen e mjeteve motorrike në brendësi të këtyre shesheve.



3. Jane propozuar 3 sheshe për lojëra për fëmijë:
- Për fëmijë 1-3 vjeç
  - Për fëmijë 3-6 vjeç
  - Për fëmijë >6 vjeç

Eshtë propozuar dhe një shesh për moshën e tretë në sheshin në hyrje të bllokut, ku intersektohet me sheshin për fëmijë 1-3 vjeç në mënyrë që në kohën e lirë gjysherit / gjyshet të relaksohen dhe njekohesisht të kenë nën vëzhgim fëmijet teksa luajnë.



4. Gjithashtu janë projektuar 4 hapësira ndejtje për banorët në bllok të cilat janë të pajisur me stola dhe gjelberim të ulet dhe të lartë të cilat bëjnë hije dhe banorët të kënaqës të mundësi të qëndrojnë gjatë gjithë orëve të ditës dhe të mbremjes gjithashtu.





5. Nje tjeter nderhyrje ne kete bllok eshte edhe vendosja e gjelberimit (te ulet dhe te larte), pasi ne bllok gjelberimi eshte inekzistent. Kjo ben qe te ulet ‘shkalla vizive’ e raportit midis godinave dhe hapësirave midis tyre. Shtimi i gjelberimit te bllok ka funksion jetesor dhe estetik visual.

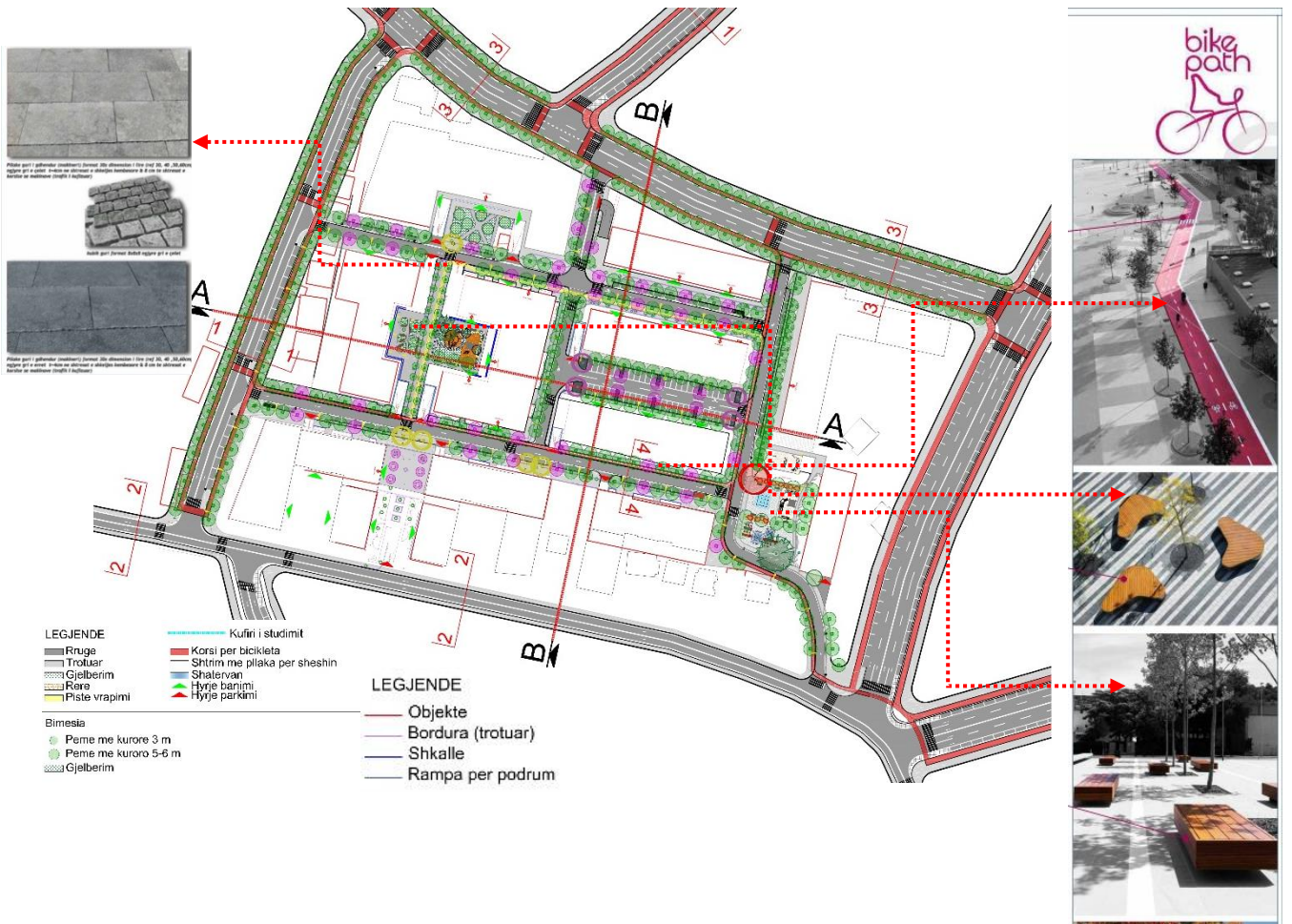


6. Ne kete bllok banimi eshte realizuar edhe qarkullimi i bicikletave te cilat vijne nga rruget “Kadri Roshi” dhe “Joklin Persi” si dhe lidhen me rrugen “Rexhep Shala”.



7. Ndrichimi gjithasthu eshte nje element qe i mungonte bllokut te banimit dhe me shtimin e tij dhe elementeve te tjere te mobilimit urban (stola, parkim bicikletash, pika grumbullimi mbeturinash, etj) i jepet jete edhe gjate nates bllokut te banimit.

Nderhyrja ne projekt realizohet duke ruajtuar sa me shume gjendjen ekzistuese dhe duke prishur sa me pak ne menyre qe te ulen kostot e projektit. Eshte mbajtur ne konsiderate kuota e sistemeve te jashtme ekzistuese dhe eshte punuar ne lidhje me ate kuote.



Projekti perpiqet te rijetesoje dhe ringreje ne nivele edhe me bashkohore bllokun e banimit, Tirane.

## **1.1. PROJEKT-ZBATIMI TEKNIK**

### **1.1.1. Te Dhenat Mbi Projektin**

Bazuar ne detyren e projektimit te hartuar nga Investitori nga ana jone si shoqeri projektuese eshte pergatitur materiali i nevojshem teknik per hartimin e "Objekti:"Rikualifikim urban i bllokut kufizuar nga rruget 3 Deshmoret – Rexhep Shala – Joklin Persi"

Gjate zgjidhjes se dhene teknike eshte patur ne konsiderate rikualifikimi i hapësirave te gjelbera te blloqeve te banimit, krijimi i korsive te bicikletave, vendosja e ndricimit te larte shtrimi i trotuareve duke u pershtatur me pozicionet planimetrike te objekteve qe e konturojne. Ne segmentin "Kadri Roshi" eshte perfshire edhe rehabilitimi I kryqezimit qe lidh kete rruge me eeugen ekzistuese.



*Planimetria e bllokut te banimit*

Nga ana altimetrike jemi munduar te bejme permiresimet perkatese teknike, brenda kufinjve te lejuar edhe nga pikpamja e kostove perkatese. Eshte synuar qe niveleta e re te permiresoje pjerresite ekzistuese por edhe duke respektuar kuotat e hyrjeve te objekteve ekzistuese si dhe rakordimet ne kuote me rruget ekzistuese. Duke patur parasysh qe rruga kalon ne nje zone pothuajse te ezauruar nga ana urbane, eshte patur parasysh ruajtja e nivelit ekzistues te rruges, duke mos sjelle diferenca kuote ne lidhje me hyrjet e apartamenteve apo rezidencave.

Sipas diskutimeve te shumta eshte parashikuar qe trupi i rruges te kete nje gjeresi qe varion nga 10m deri ne 22.9m, me kunete betoni C 20/25 0.5m dhe gjeresi asfalti 4-9m. Kjo sipas tipologjise te secilit aks.

Per shkak te gjerese se vogel rruget jane menduar me pjerresi nje anesore 2.5%.

Ne te dy anet e saj rruga konturohet me bordura betoni te parapergatitura 20x30cm.

Ne kete projekt jane parashikuar korsit e bicikletave te shtruara me asphalt me ngjyre te kuqe me gjeresi 1.6 dhe 1.5m, kjo e aplikuar tek rruget jashte bllokut te banimit. Brenda bllokut te banimit korsia e bicikletave do te jete me conipave ngjyre e kuqe.

### 1.1.2. Rruga

**Ne projekt-zbatim ne te gjitha rruget eshte parashikuar vendosja e shtresave te reja rrugore si me poshte vijon:**

- Asfaltobeton 4 cm
- Emulsion bituminoz 0.5kg/m<sup>2</sup>
- Binder 6 cm
- Stabilizant 20 cm
- Shtrese Cakell 20 cm

**Shtresat e trotuarit jane si me poshte:**

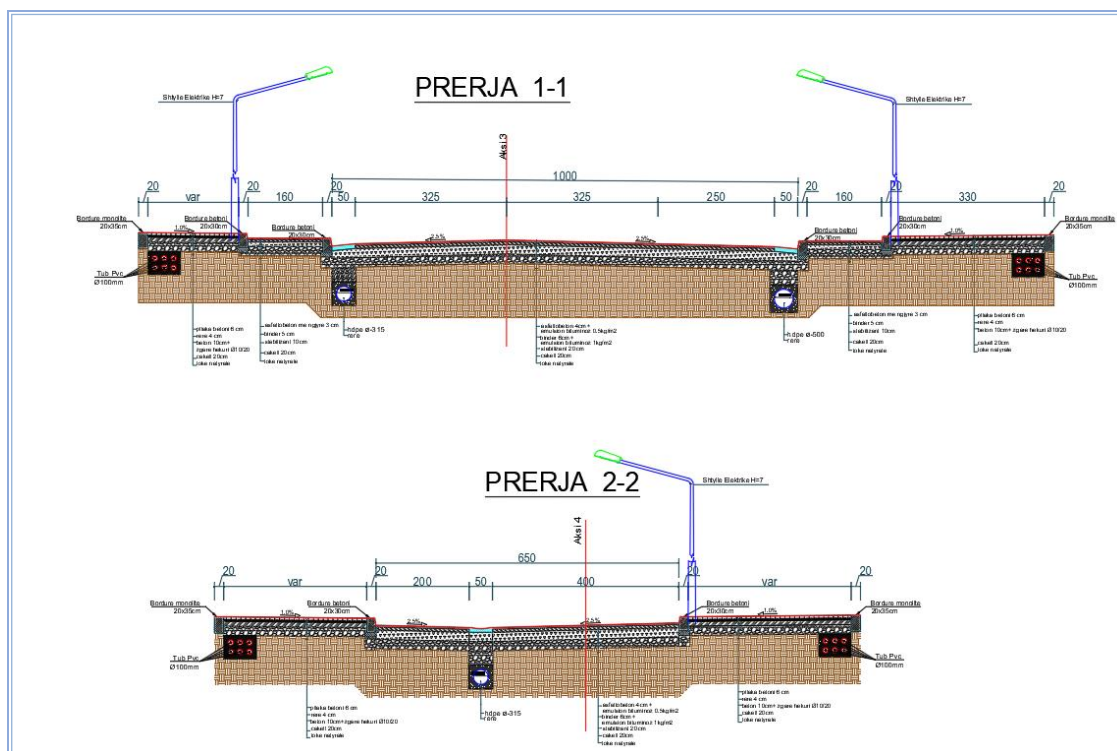
- Shtrese Pllaka betoni 6 cm
- Shtrese Rere 4 cm,
- Beton 10cm C 20/25+
- Zgare hekuri ø10/20
- Shtrese Cakell 20 cm

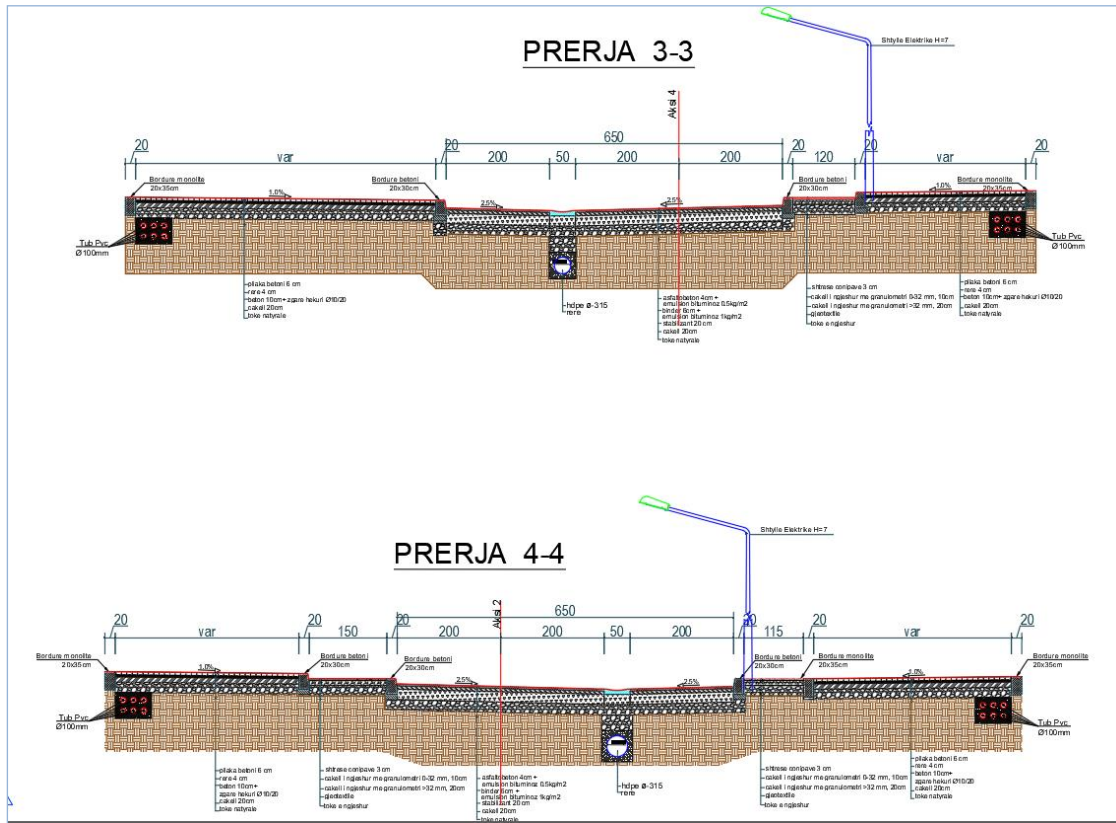
**Shtresat e korsise se bicikletave aty ku aplikohet asfalti me ngjyre jane:**

- Shtrese asfaltobetoni me ngjyre 3cm
- Shtrese binderi 5cm
- Shtrese stabilizanti 10cm
- Shtrese Cakell 20cm

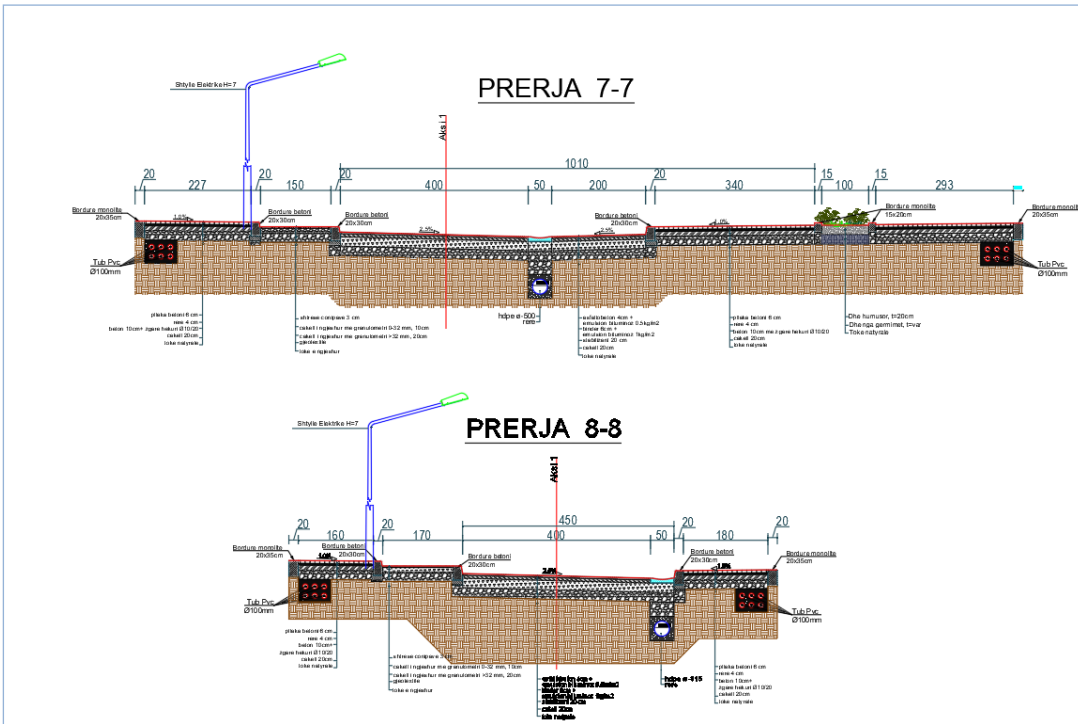
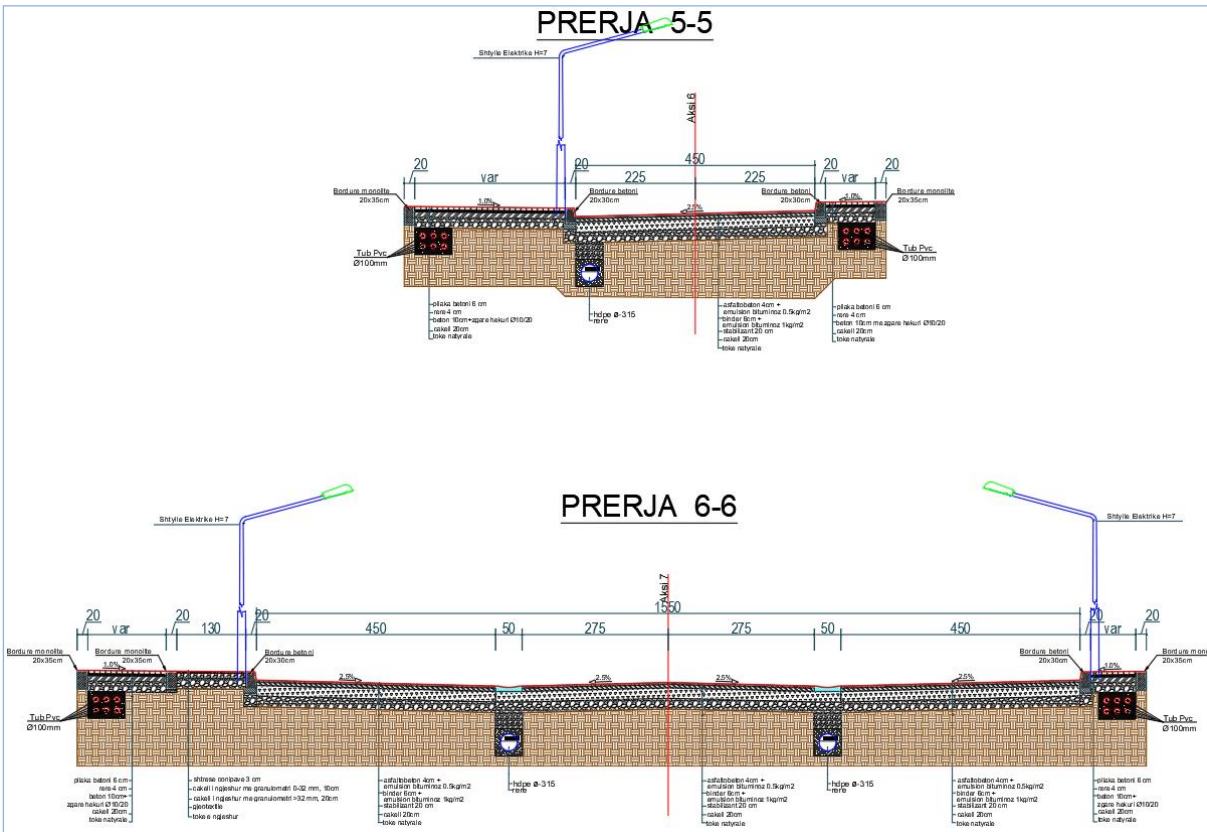
## Shtresat e korsise se bicikletave aty ku aplikohet konipave:

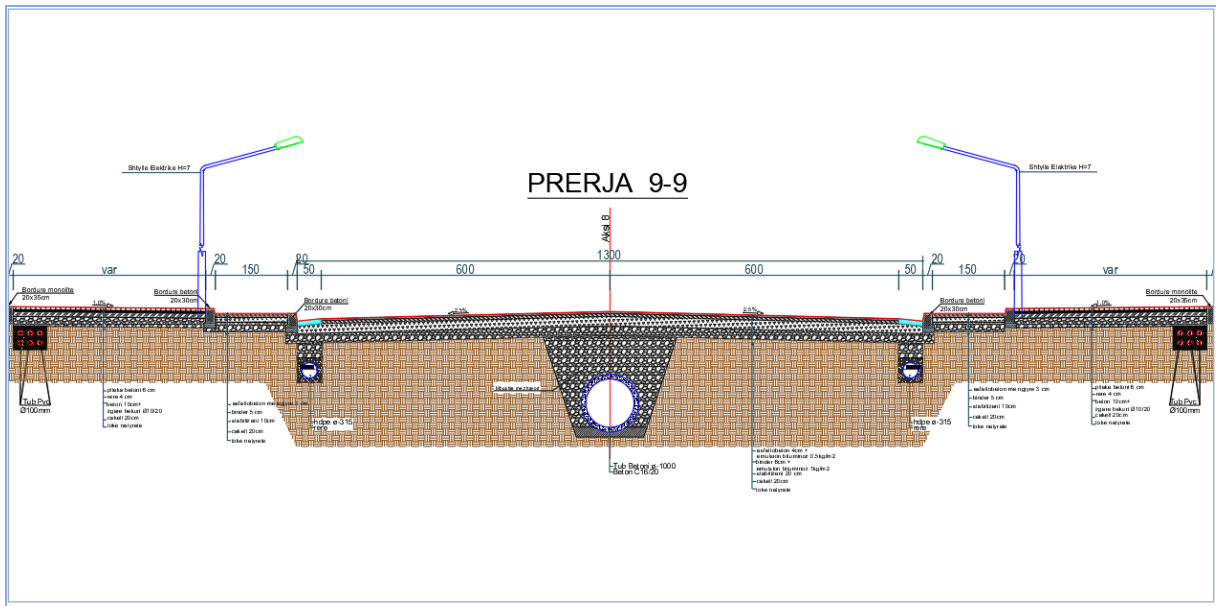
- Shtrese conipave me ngjyre te kuqe 3 cm
- Cakell 10 cm
- Cakell 20 cm
- Gjeotekstil











## 1.2. RRJETI KUSH

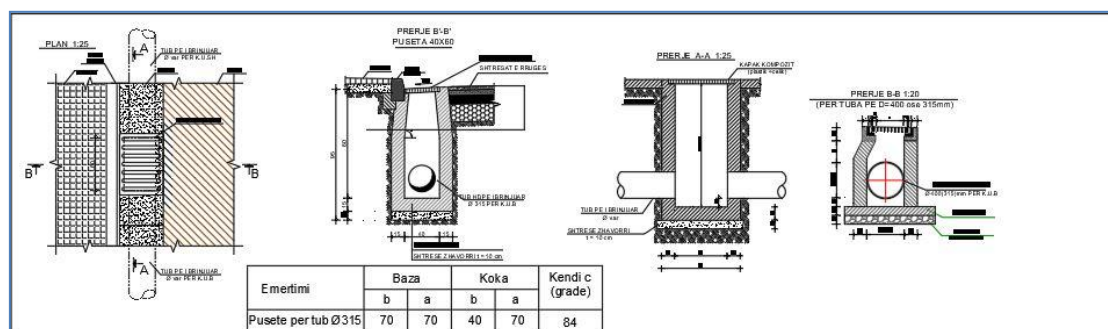
Ne Projekt-zbatimi eshte parashikuar realizimi i rrjetit te ri te KUSH ne te gjithë segmentet e parashikuar ne detyren e projektimit.

Projekt-zbatimi parashikon vendosjen e kolektorit kryesor me tuba HDPE te brinjzuar me diameter 315-600mm. E gjithë sasia e ujrave siperfaqesor mblidhet nga pusetat e reja b/a shiu 40 x 60, h = 100 cm, me kapak kompozit. Konceptimi i rrjetit te ujrave te bardha eshte bere duke ruajtur parimin e ndarjes se ujrave te zeza nga ato te bardha.

Sistemi i largimit te ujrave te bardha eshte konceptuar kryesisht ne ndertimin e pusetave te shiut per largimin e ujrave te bardha ne trupit te rruges. Shkarkimi i ujrave te shiut behet ne kolektorin kryesor te rruges KadriRoshi.



Planimetria KUSH

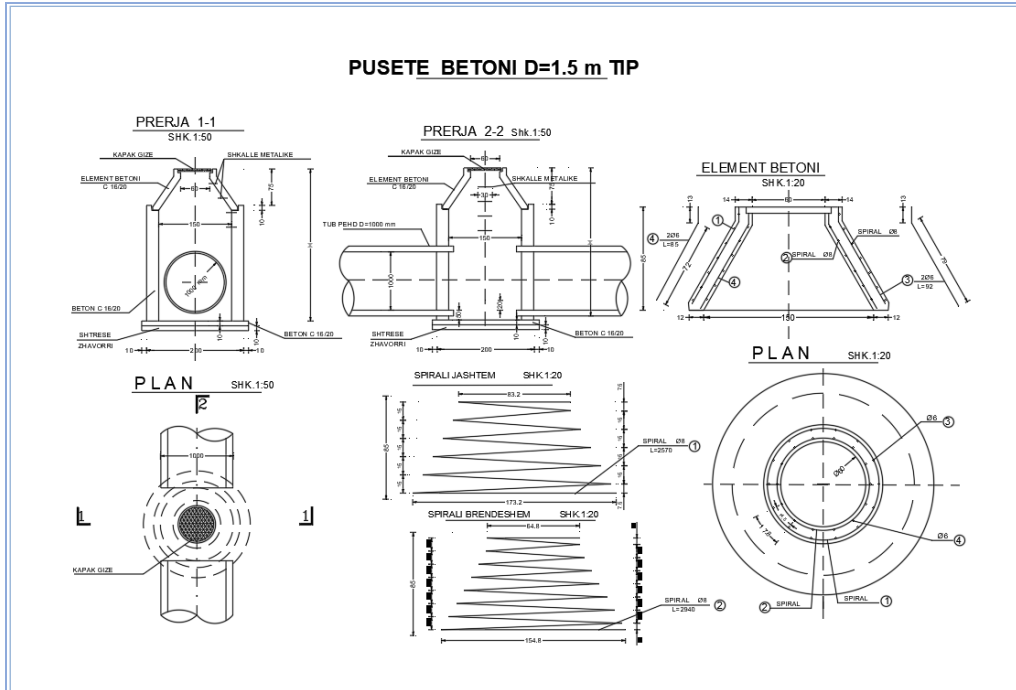


Detajet KUSH

### 1.6.1 Rrjeti i KUZ

Ndertimi i rrjetit të kuz është parashikuar në fillimin e rrugës Kadri Roshi nga piketa 1-deri në piketen 17. Tubi i shkarkimit të kolektorit të Kuz është tub betoni 1000mm. Për të bërë kontrollin dhe mirmbajtjen periodike të sistemit të KUZ është parashikuar ndertimi i pusetave b/a, me diametër 1.5m, h = 150-200 cm, të cilat do

sherbejne per shkarkimet e banesave apo dhe te rrugicave ne krah te saj. Gjate zbatimit te verifikohet pika e lidhjes me rrjetin ekzistues te kuz.



### Detajet KUZ

#### 1.3. Ndricimi Rrugor dhe Linjat rezerve

Ne projekt eshte parashikuar ndertimi i ndricimit rrugor. Linja e ndricimit do te vendoset ne pjesen e trotuarit ne rruget qe kane trotuar. Ndricuesit ne rruge do te jene LED me fuqi 102.6W do vendosen ne shtylla me lartesi 7.8m (perfshi inkastrimin 0.8m) cdo 25m.

Furnizimi me energji do te behet nga kabina ekzistuese.

Ne projekt jane parashikuar vendosja e linjave rezerve. Linjat jane te vendosura nen trotuare ( 6 tuba 100mm ).

Secila linje, ne intersektimet e rrugëve apo aty ku linja kalon ne gjurmen e ruges perbehet nga dy tubacione D=140 mm kjo per mbrojtjen e tubave nga demtimi i presionit te mjeteve. Ne rastet e trotuareve do te vendosen puseta 100x100cm cdo 50m larg njera tjetres.



*Planimetria e Ndricimit Rrugor*

#### **1.4. Sinjalistika Rrugore**

Ne projekt eshte parashikuar gjithashtu vendosja dhe realizimi i sinjalistikes perkatese horizontale dhe vertikale, ne perputhje me Kodin Rrugor, Rregulloren e Kodit Rrugor dhe Manualeve ne fuqi.

Rruga eshte pajisur me te gjitha vijeimin e duhur horizontal, ky vijezim eshte parashikuar te jete bikomponent per vijezimet anesore me gjeresi 15cm dhe 12cm ne aks. Gjithashtu eshte parashikuar vendosja e vijezimit perkates per kalimin e kembesoreve. Persa i perket sinjalistikes vertikale ne projekt eshte parashikuar vendosja e tabelave vertikale rrethore 60cm te cilat detyrojne levizjen me shpejtesi 30km/h ne kete segment rrugor.

Eshte parashikuar vendosja e tableve STOP, te cilat detyrojne ndalimin perprara futjes ne rrugen kryesore.



*Planimetria e Sinjalistike*

## 1.5. TOPOGRAFIA

### Pozicioni gjeografik i Rrugeve

Nga ana jone jane kryer te gjitha rilevimet e nevojshme topografike, ne perputhje te plote me detyren e projektimit.

Per hartimin e projektit dhe per nxjerrjen e nje serie te dhenash jane shfrytezuar hartat topografike te zones ne shkallet 1:25.000 dhe 1:10.000, fotot ajrore dhe satelitore te zones si dhe matjet e drejtperdrejta ne terren.

Gjatesia e pergjithshme e akseve qe do te rehabilitohen eshte rreth 1500 ml.

## **Instrumentat dhe metodeologjia**

Punimet gjeodezike dhe topografike per objektin u kryen mbi bazen e kerkesave teknike te pergjithshme dhe specifike, te parashikuara nga Investitori. Grupi i Topografeve organizoi punen dhe zhvilloi punimet ne baze te pervojes se perfituar ne punimet e meparshme te kesaj natyre. Para fillimit te punimeve topografike u siguruan materialet e nevojshme hartografike, gjeodezike si dhe paisjet perkatese.

Rilevimi eshte bere ne sistemin nderkombetar koordinativ (UTM 34N) me elipsoid WGS84. Me kete sistem mund te percaktohet lehtesisht kordinatat gjeodezike per cdo pike mbi siperfaqen tokesore nepermjet perdorimit te GPS dh Stacionit Total.

Gjate rikonicionit ne terren u vendosen pikat e triangulacionit dhe markat e nivelimit ne pikat e fiksuara ne terren. Pikat e fiksuara ne terren u pajisen me koordinata ne projeksionin UTM ellipsoid WGS84 dhe kuota. Para fillimit te rilevimit u krye rikonicioni i detajuar i terrenit, i cili sherbeu per percaktimin e sakte te metodikes se punes.

Duke njohur tashme karakteristikat e situates urbane , e cila ne teresine e saj eshte zone me dendesi urbane te larte dhe vizualitet te kufizuar. Grupi topografik zgjodhi dhe operoi ne terren me Instrumentat mates GPS TopCon GR3 dhe Stacion Total Sokkia SRX3, si per ndertimin e rrjetit mbeshtetes dhe kompletimin e detajeve te relievit. Karakteristikat fiziko-teknike te kesaj aparature si dhe sakesite e garantuara ne percaktimin e pozicionit te pikes, se bashku me kompatibilitetin e perpunimit te te dhenave ne programet kompjuterike si edhe metodika e matjes, garantojne sakesine e kerkuar nga parametrat teknike te projektimit dhe te zbatimit.

Sistemi i referimit, ne plan, duke respektuar standartet ne fuqi, eshte zgjedhur sistemi shqiptar i pozicionimit (AlbPos). Si referenca altimetrike eshte pranuar sistemi shqiptar i nivelacionit.

### **Ndertimi i rrjetit mbeshtetes ne terren**

Pozicionet e pikave mbeshtetese u zgjedhen pervec kriterit teknik, (ne vende te hapura dhe me shikim hapesinor te kenaqshem dhe gjatesi te pranueshme) u tregua kujdes edhe zgjedhjen e pozicioneve sipas mundesise lokale dhe lehtesisht te identifikueshme si dhe strukturave te qendrueshme, kryesisht bordure trotuari, sheshe betoni, duke u fiksuar me gozhde betoni. Ne vendet me pak te sigurta fiksimi i poligonaleve do te realizohej me shufra hekuri te ngulura ne toke 30-40 cm

### **Skema e rrjetit mbeshtetes ( Poligonometria)**

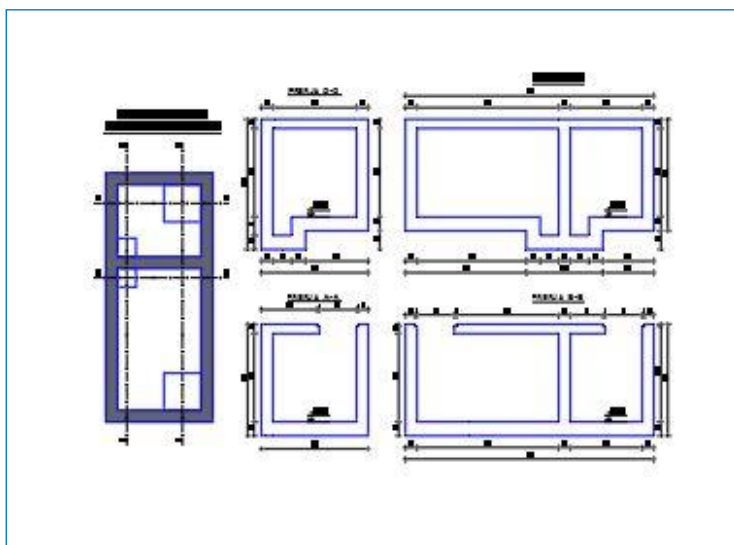
Ne Ndertimin e rrjetit te pikave te poligonometrise eshte mbajtur ne konsiderate edhe sherbimi qe do realizojne keto pika gjate zbatimit te punimeve si referenca mbeshtetese per zbatimin e punimeve.

Rrjeti mbeshtetes per vete shtrirjen pergjate nje segmenti rrugor , konfiguron skemen e poligonit te hapur. Perfundimet e ketyre matjeve rezultuan brenda saktetise se garantuar, dhe saktesiam koordinatat perfundimtare te pikave te rrjetit mbeshtetes mbas perfundimit te matjeve ne poligonometri kaluam ne rilevimin e zones.

## **1.6. DHOMA TEKNIKE DHE DEPO E UJIT**

Ne project jane parashikuar edhe ndertimi I depos se ujit dhe dhomes teknike ne funksion te shatervanit qe do te pozicionohet ne njerin nga sheshet, sipas vizatimeve.





*Dhoma Teknike dhe Depo e Ujit*

Bashkangjitur ketij raporti jane te gjitha materialet teknike si me poshte vijon:

- Vizatimet dhe Detajet
- Preventivi dhe Analizat e Cmimeve
- Vleresimi i Ndikimit ne Mjedis
- Specifikimet Teknik
- Raporti Gjeologjik
- Raport llogarites kanalizimet
- Grafiku i Punimeve
- Llogaritja e Shtresave rrugore

Konceptoi  
Urb. Ark. Ervin Taçi, Ing. Redi Struga