



BASHKIA  
TIRANË

DREJTORIA E PËRGJITHSHME E PUNËVE PUBLIKE  
DREJTORIA E PLANIFIKIMIT TË PUNËVE PUBLIKE

## RAPORTI TEKNIK

FAZA: PROJEKT - ZBATIMI

OBJEKTI: “NDËRTIMI AMBJENTEVE TË SHËRBIMEVE  
BRENDA ZONËS “TEDA”,TIRANË”

Përgatitur nga: B.O.E “STATENG” sh.p.k “HE & SK 11” sh.p.k &  
“MCE” sh.p.k & "EDIFAT" sh.p.k & "JURTIN HAJRO" p.f



Tiranë, Janar 2023

<b>1. INFORMACIONI I PËRGJITHSHËM .....</b>	<b>3</b>
1.1 HYRJE .....	3
1.2 PËRSHKRIMI I GJENDJES EKZISTUESE .....	4
<b>2. PËRSHKRIMI I PROJEKT-ZBATIMIT .....</b>	<b>14</b>
2.1 SEKSIONI RRUGOR .....	14
2.2 VENDNDODHJA .....	15
2.3 SHITESAT RRUGORE .....	16
2.4 TROTUARET .....	23
2.5 BORDURAT DHE KUNETAT .....	24
2.6 PLAN-ORGANIZIMI I PUNIMEVE TE NDERTIMIT .....	24
2.7 KANALIZIMET E UJRAVE TE ZEZA .....	24
2.8 KANALIZIMI I UJRAVE TE SHIUT .....	25
2.9 RRJETI I UJËSJELLËSIT .....	26
2.10 HIDRANTËT ZJARRFIKËS .....	26
2.11 RRJETI I NDRIÇIMIT RRUGOR .....	27
2.12 RRJETI I INTERNET – TELEFONISË .....	27
2.13 ELEMENTËT URBAN .....	27
2.14 MENAXHIMI I MBETJEVE URBANE .....	27
2.15 SINJALISTIKA RRUGORE .....	27
2.16 SHPRONËSIMET .....	28
2.17 MURET PRITES DHE MBAJTES .....	28
<b>3. PËRSHKRIMI I PROJEKT-ZBATIMIT .....</b>	<b>28</b>
3.1 GODINA .....	28
3.2 FUNKSIONALITETI .....	30
3.3 SISTEMIMET E JASHTME DHE AMBIENTET E GJELBËRUARA .....	31
3.4 KONDICIONET KONSTRUKTIVE DHE FUNKSIONALE .....	32
3.5 KONKLUZIONE .....	34

## 1. INFORMACIONI I PËRGJITHSHËM

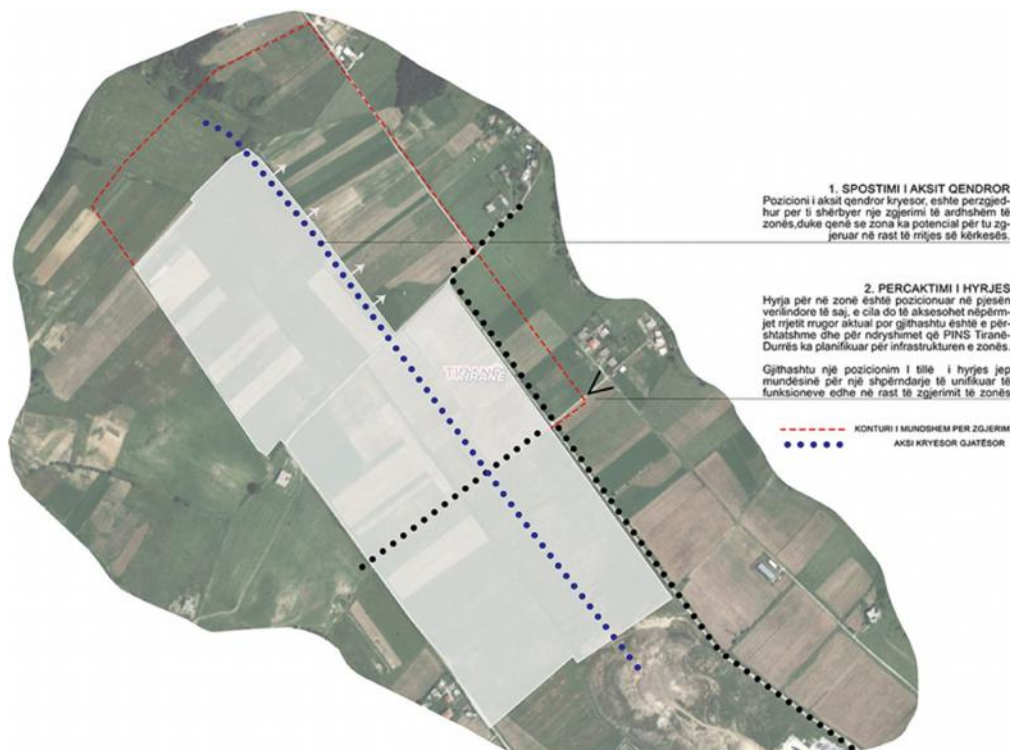
### 1.1 Hyrje

Mbështetur në Detyrën e Projektimit të dhenë nga Bashkia Tiranë, sygjerimet e lëna nga Autoriteti Kontraktor gjatë Këshillit Teknik të paraqitjes të varianteve të projekt idesë paraprake dhe përfundimtare, u hartua Projekt – Zbatimi për objektin: “NDËRTIMI AMBJENTEVE TË SHËRBIMEVE BRENDA ZONËS “TEDA”, TIRANË”, në Njësinë Administrative Kashar, në qytetin e Tiranës.

Ky projekt ka si qëllim krijimin dhe funksionimin e nje Zone Teknologjike të Zhvillimit Ekonomik konkurente në tregun global, me prosperitet të lartë dhe e orientuar nga zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik me mundësi për punësim dhe infrastrukturë konkurruese.

Njësia Administrative Kashar shërben si një nyje strategjike në autostradën Tiranë – Durrës dhe ka një potencial ekonomik për zhvillim. Ndërkohë që rajoni Tiranë- Durrës është një komponent kyç i ekonomisë kombëtare dhe përfshin rreth 8.4 % të sipërfaqes së territorit dhe rreth 37 % të popullsisë në vend. Ndërhyrja në këtë zonë me përmirësim të infrastrukturës rrugore synon në një përfaqje të integruar të zhvillimit ekonomik, përmirësimin e cilësisë së jetës së qytetarëve dhe mbrojtjes së ambjentit.

Vizioni i këtij projekti është krijimi dhe funksionimi i nje Zone Teknologjike të Zhvillimit Ekonomik konkurente në tregun global, me prosperitet të lartë dhe e orientuar nga zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik me mundësi për punësim dhe infrastrukturë konkurruese.



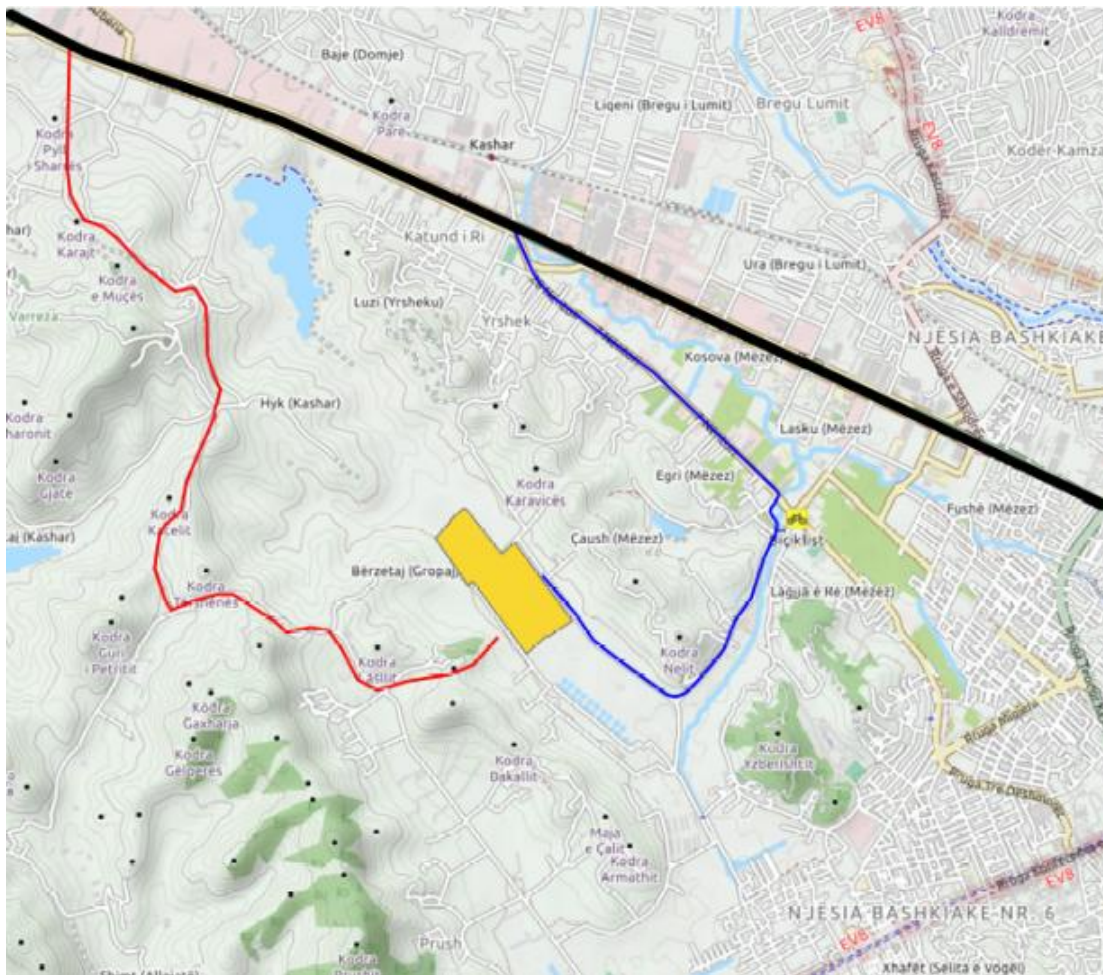
## 1.2 Përshkrimi i gjendjes ekzistuese

Zona për zhvillimin e TEDA Kashar, shtrihet në një zonë fushore të pandërtuar, e cila në anën lindore dhe perëndimore të saj kufizohet nga kodra dhe ndodhet në kufrin verior të impiantit të përpunimit të ujërave të zeza.

Sipërfaqja e perzgjedhur për zhvillimin e TEDA Kashar, është rreth 35 hektare me mundësi zgjerimi deri në 50 hektare. sipërfaqja është e mjaftueshme për instalimin e infrastrukturës së nevojshme të projektit.

Trulli ka një konfigurim të rregullt gjeometrik dhe shtrihet në një terren fushor. Pjesa më e madhe e parcelave të përfshira në zonën TEDA kanë karakteristika bujqësore të papërdorura ose pjesërisht të kultivuara.

Aktualisht kjo zonë mund të lidhet me rrjetin rrugor nëpërmjet rrugës "Carja e Zaltës", e cila kalon në pjesën lindore të rrethimit të impiantit të trajtimit të ujrave të zëza, në rrugën "Kasem Caushi" dhe mëtej nëpërmjet rrugës "7 Nëntori" me rrugën dytësore të autoshradës Tiranë - Durrës (varianti 1, gjurma blu), ose nëpërmjet rrugës "Tre Dëshmorët" me rrugën "Konferenca e Pezës" (varianti 2, gjurma e kuqe), por këto rruge nuk janë objekt i kësaj detyre projektimi.



- Foto te gjendjes ekzistuese te zones “TEDA”:



















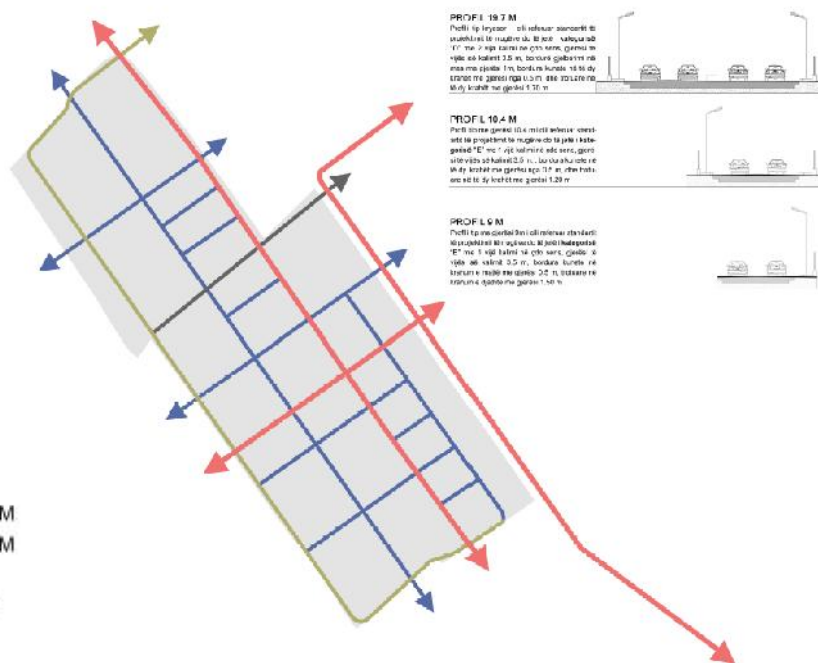


## 2. PËRSHKRIMI I PROJEKT-ZBATIMIT

### 2.1 Seksioni Rrugor

Realizimi i këtij projekti do të bëhet mbi bazën e standarteve dhe kushteve teknike CNR dhe ato Shqipëtare, si dhe të konsultuara me normat e vendeve të tjera. Hartimi i projekt zbatimit “NDËRTIMI I INFRASTRUKTURËS PUBLIKE BRENDA ZONËS “TEDA”, TIRANË” janë përgatitur në përputhje me Detyrën e Projektimit të dhënë nga Bashkia Tiranë, sipas MASTERPLANIT të miratuar të zonës në studim si dhe kerkesave të lena nga Keshilli Teknik në fazën e Projekt Zbatimit.

#### - PLANVENDOSJA DHE INFRASTRUKTURA RRUGORE E MASTERPLANIT



Legjendë :

- █ PROFIL 19.7 M
- █ PROFIL 10.4 M
- █ PROFIL 9 M
- █ PROFIL 12 M

## 2.2 Vendndodhja

Zona e propozuar për krijimin e Zonës të Teknologjisë dhe Zhvillimit Ekonomik "TEDA" është përzgjedhur të bëhet në një zonë pranë Njesisë Administrative Kashar. Trualli pozicionohet në zonën Yzberisht, Gropaj dhe Kashar përkatësisht në zonat kadastrale ZK 3866, ZK 1867 dhe ZK 2105. Zona shtrihet në një terren pjesërisht fushor me pjerrësi të butë dhe lartësi +100 ÷ 180m mbi nivelin e detit, e përshtatshme për implementimin e këtij projekti.

E ndodhur në perëndim të qytetit të Tiranës, distancat respektive të zonës me disa pika kyçe janë:

- Qyteti i Tiranës (qendër) 8.9 km
- Aeroporti "Nënë Tereza" 18.3 km
- Porti i Durrësit 38.0 km

Pozicioni Gjeografik i akseve rrugore jepet në vizatimin planimetrike të projektit:

Projekt- zbatimi është në përputhje me Detyren e Projektimit, të dhënat nga studimi i Masterplanit të miratuar nga Bashkia e Tiranës për zhvillimin e zonës "TEDA" si dhe kërkesave të lëna nga Keshilli Teknik në fazën e Projekt zbatimi. Më poshtë jepet përshkrimi i Projekt- zbatimit të përgatitur për objektin **"NDËRTIMI I AMBJENTEVE TË SHËRBIMEVE BRENDA ZONËS "TEDA", TIRANË"**

Projekti është hartuar duke marrë në konsideratë kryesisht të dhënat nga studimi i Masterplanit të miratuar nga Bashkia e Tiranës për zonën TEDA, Detyren e Projektimit si dhe kërkesat e lëna nga Keshilli Teknik në fazën e Projekt zbatimit. Gjithashtu janë marrë në konsideratë dhe elementet infrastrukturor, energjistik, hidroteknik, etj që ndodhen në këtë zonë. Në projekt-zbatim është parashikuar ndërtimi i infrastrukturës publike brenda zonës "TEDA", respektivisht ndërtimi i Akseve:

*Aksi 1-1 (parkingu i administratës); Aksi 2-2; Aksi 3-3; Aksi 7-7; Aksi 8-8; Aksi 9-9; Aksi 10-10; Aksi 11-11; Aksi 12-12; Aksi 14-14; Aksi 15-15; Aksi 16-16; Aksi 17-17; si dhe ndërtimi i Godines 2 kateshe të administratës dhe shërbimeve me sipërfaqe të njollës së ndërtimit 3000 m<sup>2</sup>, duke krijuar kështu një zonim të brendshëm funksional në funksion të zonës teknologjike, ndërtimi i kanalizimeve të Ujrave të Zeza dhe Ujrave të Shiut të ndara, Ndricimit Rrugor dhe Linjave Rezerve për Akset e siperpermendura.*

Rrjeti rrugor është projektuar sipas kërkesave të Detyrës së Projektimit. Në kryqezimet e rrugëve, të cilat janë në nivel, janë bërë rakordimet përkatëse. Gjithashtu janë trajtuar rrugët sipas planimetrisë së përgjithshme në vizatimet teknike të projektit.

Sensi i levizjes eshte me 2 sense levizjesh, me trotuare te unifikuar ne dimensione dhe ndricim rrugor ne 2 krahet e trotuareve, kuneta betoni per kullimin e ujrave siperfaqesore ne te dyja krahet, bordura dhe kundrabordura ose hapsira te gjebra sipas planit te sistemimit te treguara ne materialet bashkelidhur.

### 2.3 Shtresat Rrugore

Nga vleresimet i formacioneve gjeologjike te truallit aktual (bashkelidhur studimit gjeologjik) mbi te cilen do te ndertohet trupi i rrugeve, si dhe intensitetit te trafikut dhe tonazhit te mjeteve qe do te aksesojne keto rruge qe do te projektohen eshte percaktuar dimensionimi i shtresave rrugore si me poshte:

Parametrat për secilin nga akset janë si më poshtë:

#### **(Aksi 1-1); Seksioni Tip 4-4; L= 99.40 ml (parkingu i administrates):**

Dimensionimi i shtresave rrugore:

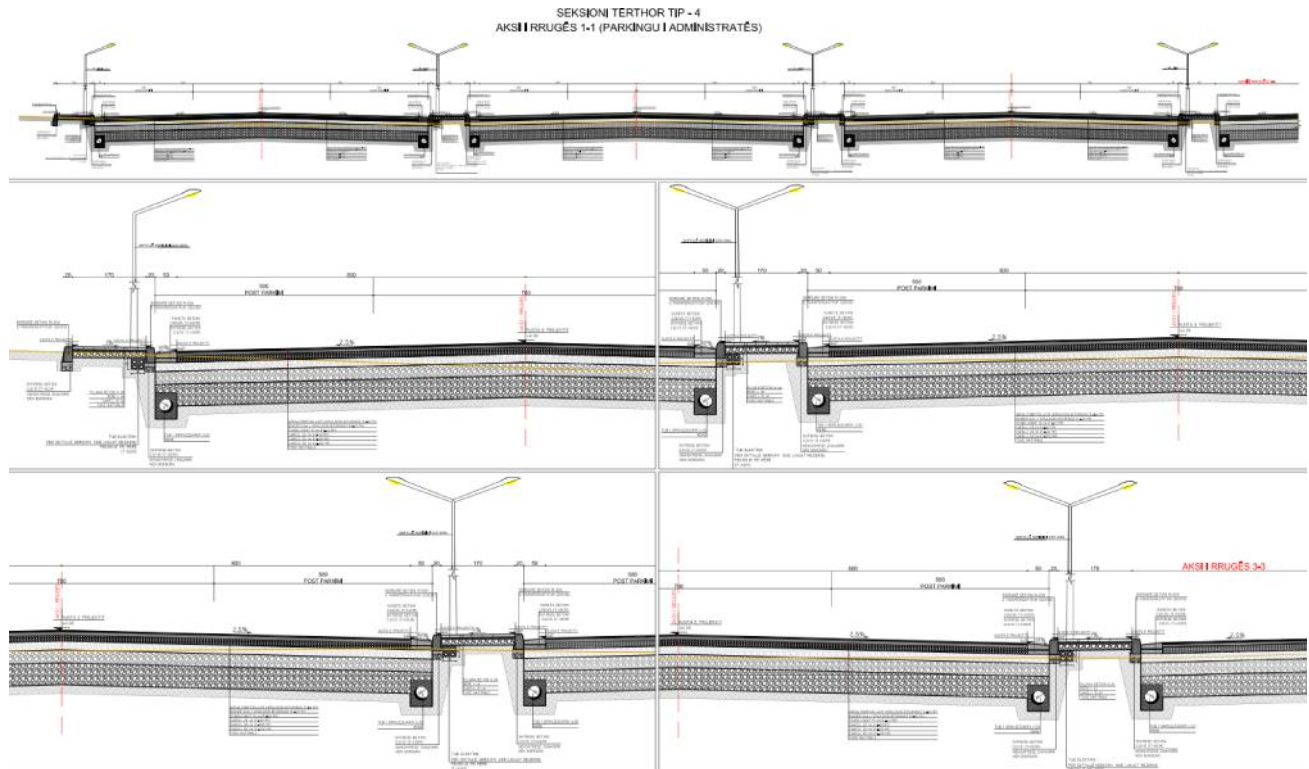
) Paketa e parashikuar e shtresave (ndertim i ri):

- Asfaltobeton 4 cm
- Binder 6 cm
- Stabilizant 15 cm
- Cakell 20 cm
- Cakell 30 cm
- Cakell 50 cm

) Dimensionimi gjeometrik

- Me gjerësi të gjurmës kaluese me dy sense drejtimi (2x3.5m)
- Poste parkimi (5x2.5m);
- Kuneta nga të dy anët me gjerësi 0.5m;
- Trotuare nga të dy anët me gjerësi 1.7m;
- Gjerësi të përgjithshme të kurorës së rrugës 21.34 m;





**(Aksi 3-3 prog: 0+000-0+115); Seksioni Tip 2-2; L= 115 ml:**

Dimensionimi i shtresave rrugore:

) Paketa e parashikuar e shtresave (ndertim i ri):

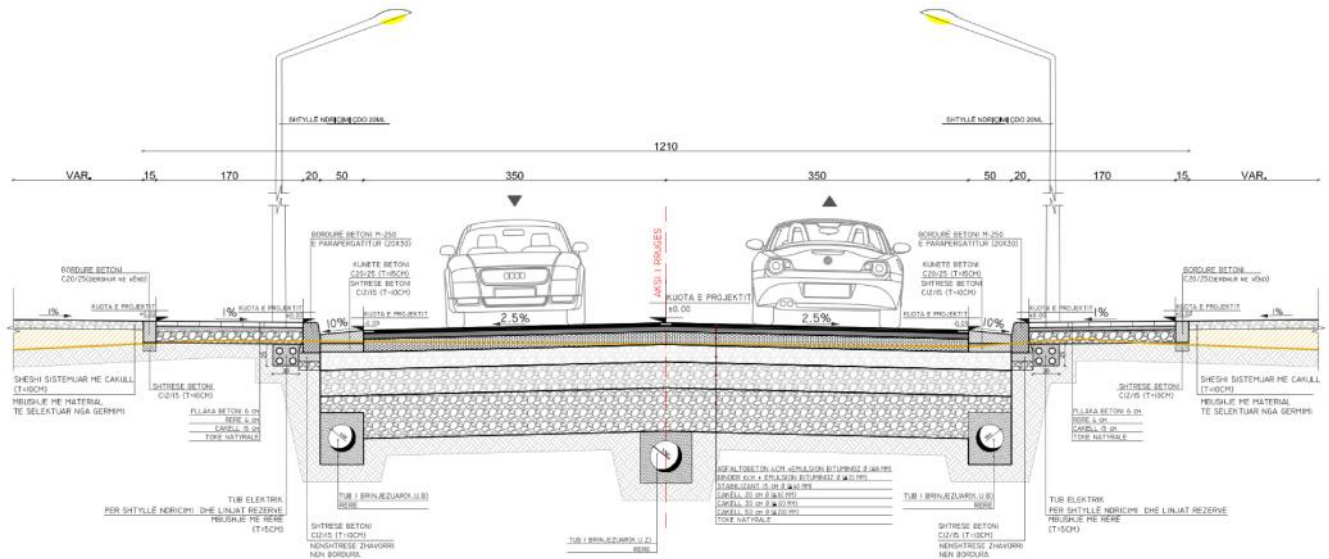
- Asfaltobeton 4 cm
- Binder 6 cm
- Stabilizant 15 cm
- Cakell 20 cm
- Cakell 30 cm
- Cakell 50 cm

) Dimensionimi gjeometrik

- Me gjerësi të gjurmës kaluese me nje vije kalimi per cdo sens (2x3.5m);
- Kuneta nga të dy anët me gjerësi 0.5m;
- Trotuare nga të dy anët me gjerësi 1.7m;

Gjerësi të përgjithshme të kurorës së rrugës 12.15 m

SEKSIONI TËRTHOR TIP - 2  
AKSI I RRUGËS 3-3 + 12-12  
AKSI I RRUGËS 14-14 + 17-17



**(Aksi 12-12 prog: 0+000-0+139.63); Seksioni Tip 2-2; L= 139.63 ml:**

Dimensionimi i shtresave rrugore:

) Paketa e parashikuar e shtresave (ndertim i ri):

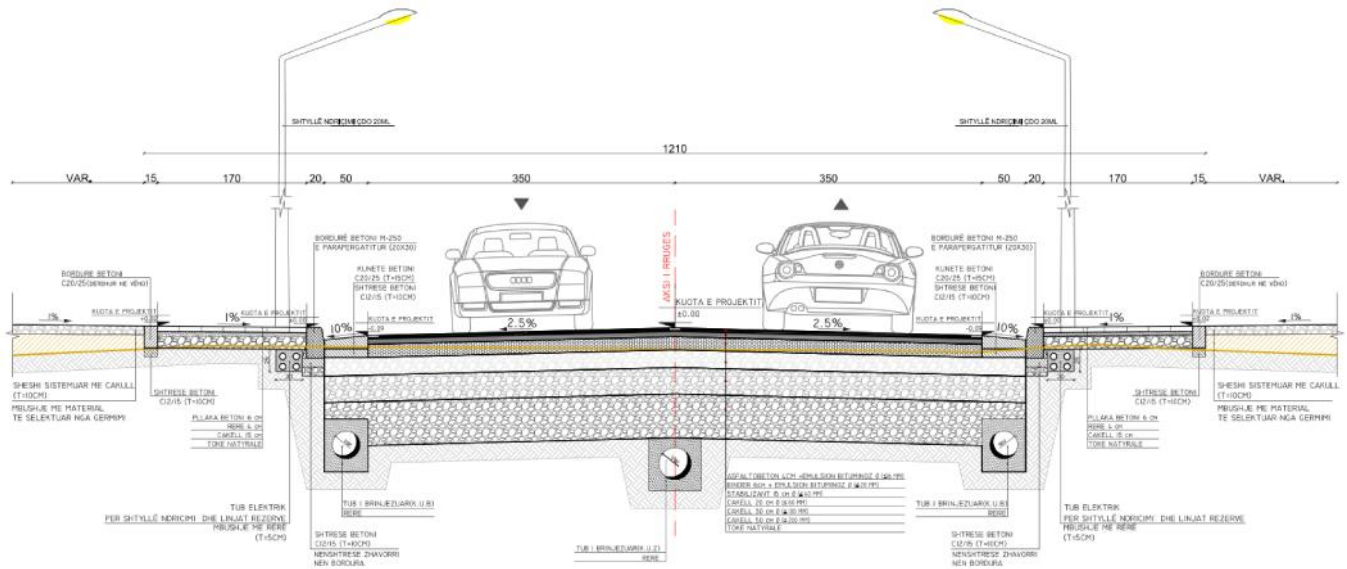
- Asfaltobeton 4 cm
- Binder 6 cm
- Stabilizant 15 cm
- Cakell 20 cm
- Cakell 30 cm
- Cakell 50 cm

) Dimensionimi gjeometrik

- Me gjerësi të gjurmës kaluese me një vije kalimi per cdo sens (2x3.5m);
- Kuneta nga të dy anët me gjerësi 0.5m;
- Trotuare nga të dy anët me gjerësi 1.7m;

Gjerësi të përgjithshme të kurorës së rrugës 12.10 m

SEKSIONI TËRTHOR TIP - 2  
 AKSI I RRUGËS 3-3 + 12-12  
 AKSI I RRUGËS 14-14 + 17-17



### 2.3.1 Llogaritja e shtresave rrugore

Nga vleresimet e formacioneve gjeologjike të truallit aktual (bashkelidhur studimit gjeologjik) mbi të cilin do të ndërtohet trupi i rrugëve, si dhe intensitetit të trafikut dhe tonazhit të mjeteve që do të aksesojnë këto rrugë që do të projektohen është bërë llogaritja e shtresave rrugore si më poshtë:

Projekti konsiston në ndërtimin e paketës së shtresave rrugore duke pasur parasysh edhe përberjen gjeologjike të tokës në këto zone, ndërtimin e trotuareve dhe shesheve.

Nga studimi i detajuar gjeologjik, hidrologjik, topografik, nga vëzhgimi i objektit, studimi në vend i fenomeneve që kanë shkaktuar demtimin e shtresave rrugore, matjet e trafikut, llogaritjet e shtresave rrugore, si dhe parashikimi i zhvillimit të zonës dhe rritjes së trafikut pas ndërtimit të rrugës, parashikohen të ndërtohen këto shtresa rrugore dhe të merren këto masa inxhinierike:

#### 1. Projektimi i Shtresave

##### *Udhëzuesi AASHTO për Projektimin e Shtresave. Projektimi i Trashesise se Shtresave*

Projektimi i Shtresave do të kryhet mbi të gjitha vlerat e ndryshueshme, në mënyrë që të sigurohet projekti me ekonomik të trashesise se shtreses se shtruar.

Metodologjia AASHTO e Projektimit të Shtresave:

Periudha e Projektimit = 20 Vjet

Ekuacioni i mëposhtëm është përdorur për të vendosur trafikun (W18) në korsinë e projektuar.

$$W18 = DD \times DL \times W80$$

Ku, DD = Faktori i drejtim shpërndarjes, i shprehur si një raport, që llogarit shpërndarjen e vlerave njësi të ESAL. DD është zakonisht 0.5 por mund të variojë nga 0.3 deri në 0.7 varet mbi cilin drejtim është vendosur. Nga të dhënat e qarkullimit të trafikut, DD = 0.5.

DL = Faktori i shpërndarjes së korsisë, shprehur si një raport që llogarit shpërndarjen e trafikut kur dy apo më shumë korsitë janë të disponueshme në një drejtim. Sidoqoftë, për një korsitë në çdo drejtim përqindja e 18 Kip ESAL në korsinë e marrë për projektim është 100%.

W80 = Vlerat kumulative të dy drejtimeve të njësisë 80 - Kip ESAL të parashikuara për seksionin e rrugës gjatë periudhës 20-vjeçare të projektimit.

##### *Efektet Ambientale.*

Ambienti mund të ndikojë në mënyrë të ndryshme në sjelljen e shtresës. Ndryshimet e temperaturës dhe të lagështisë mund të kenë një ndikim në fortësinë, qëndrueshmërinë dhe kapacitetin mbajtës të shtresës dhe të tabanit. Një tjetër ndikim i madh ambiental është efekti direkt i çdo fryrjeje të shtratit të rrugës i cili ndikon në cilësinë e levizjes së automjetit dhe në shfrytëzimin e tij.

##### *Niveli i Sherbimit*

Niveli i Sherbimit të shtresave përcaktohet si aftësia për të shërbyer tipit të trafikut që do të përdoret rrugën. Masa kryesore e nivelit të sherbimit është 'Indeksi Aktual i Nivelit të Sherbimit' (PSI),

i cili varion nga 0 (rruge e shume e keqe) deri 5 (rruge shume e mire). Perzgjedhja e nivelit me te ulet te lejueshem te PSI apo 'Indeksi i Nivelit te Fundit te Afatit te Sherbimit' (Pt) bazohet ne indeksin me te ulet qe mund te tolerohet perpara se rehabilitimi, riveshja apo rindertimi te behen te nevojshme. Nje indeks 3 eshte sugjeruar nga AASHTO per projektimin e rrugeve te njejta me kete Projekt, te cilat kane 'Sasi te vogla trafiku'. Per me teper, koha ne te cilen 'struktura e shtreses' se dhene, arrin afatin e fundit te perdorimit, varet nga volumi i trafikut dhe nga niveli fillestar ose original i sherbimit' (PO). Vlera (PO) e pare ne Testin AASHTO te Rruges ishte 4.0 per shtresa fleksibile. Ekuacioni i meposhtem aplikohet per te percaktuar ndryshimin total ne indeksin e nivelit te sherbimit.

$$PSI = P_o - P_t = 4.0 - 2.8 = 1.2$$

### *Koeficientet e Shtreses.*

Koeficientet AASHTO te strukures se shtreses jane vleresuar, sipas kerkeses per Standartin fleksibel te projektimit te struktures se shtreses'. Jepet nje vlere per kete koeficient per cdo material ne strukturen e shtreses, ne menyre qe te konvertohet trashesia e shtreses aktuale ne nje numer struktural (SN). Ky koeficient i shtreses shpreh relacionin empirik midis SN dhe trashesise, dhe eshte nje mase e aftesise relative te materialit funksionojte si nje komponent strukturor i veshjes.

Ekuacioni i pergjithshem qe vijon per numerin strukturor reflekton ndikimin relativ te koeficienteve te shtreses (a) dhe trashesise (D):

$$SN = \sum a_i D_i$$

Megjithese moduli i elasticitetit ka qene pershtatur si mase cilesie e materialit standard, eshte e nevojshme te identifikohen koeficientet e shtresave (korrespondues) per shkak te trajtimit te tyre ne parafrimin e numerit strukturor te projektuar.

Numeri strukturor eshte nje numer abstrakt qe shpreh fortesine strukturore te shtreses te kerkuar per kombinimin e dhene te aftesise mbajttese te tabanit ( $MR = 60 \text{ N/mm}^2$ ), te trafikut total te shprehur ne 18-Kip ngarkese aksore te vetme, nivelin e sherbimit terminal dhe ambientit.

Numeri i kerkuar strukturor mund te konvertohet ne trashesi aktuale te shtreses qarkulluese, te shtreses baze, te shtreses baze granulare dhe te nenbazes, me ane te koeficienteve te pershtatshem te shtresave qe paraqesin fortesine relative te materialeve te ndertimit. Vlera mesatare e koeficienteve te shtreses per Asfaltobetonin eshte 0.44, e perdorur nga Provat AASHTO.

Shtresa Asfaltobetoni e Siperfaqes: koeficienti strukturor i shtreses(a1) vleresohet ne baze te modulit te tij te elasticitetit = 450,000 PSI. Koeficienti strukturor i shtreses jepet = 0.44 dhe aplikohet jo vetem per shtresen qarkulluese por edhe per shtresen base bituminoze dhe shresat granulare.

(a2). Sidoqofte, rekomandohet qe koeficienti 0.40 te perdoret per materialin bituminoz(binder) te prodhuar ne Shqiperi.

(a3). Sidoqofte, rekomandohet qe koeficienti 0.30 te perdoret per materialin bituminoz (konglomerat) te prodhuar ne Shqiperi.

(a4). Rekomandohet qe koeficienti 0.14 te perdoret per shtresen e stabilizantit .

Per shtresen granulare:, koeficienti struktural i shtreses Cakell Makinerie vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a5) jepet 0.12.

Per shtresen granulare:, koeficienti struktural i shtreses Cakell Minash vleresohet Koeficienti struktural i shtreses (a6) jepet 0.11.

Duke u mbështetur ne metodiken e me sipërme janë dhene dimensionimi shtresave per:

CBR = 25% qe perben pjesen me te madhe te rruges.

CBR = 25%

Duke futur te dhenat e mesiperme ne llogaritje, i cili zgjidh nomografin ne figure jepet nje Numer Struktural i Projektimit (SN). Nje kontroll u be duke zgjidhur nomografin edhe grafiksht.

#### *Zgjedhja e Trashesise se Shtreses.*

Tani qe numeri struktural I projektimit (SN) per strukturen e shtresave fillestare eshte percaktuar eshte e nevojshme te identifikohet nje "sere trashesish shtresash" te cilat kur kombinohen do te japin kapacitetin mbajtes korrespondues te (SN) te projektuar. Ekuacioni ne vazhdim jep bazat per konvertimin e SN ne nje trashesi reale te shtreses qarkulluese, shtreses baze, shtreses baze granulare.

$SN = a_1D_1 + a_2D_2 + a_3D_3 + a_nD_n$  , ku D1, etj. eshte ne mm.

Eshte per tu shenuar qe ekuacioni i mesiperme nuk ka nje zgjidhje te vetme d.m.th ka shume kombinime te trashesive te shtresave qe japin zgjidhje te kenaqshme. Sidoqofte ne zgjedhjen e vlerave te duhura per trashesine e shtresave, eshte e rendesishme te konsiderohet kosto-efektiviteti i tyre, se bashku me kufizimet e ndertimit dhe te koston, me qellim qe te evitohet mundesia e dhenjes te nje projektimi jo praktik. Shtresat dhe trashesite e propozuara duke perdorur metoden e projektimit AASHTO, jepen ne tabelen se meposhteme sipas kategorise se rruges:

Shtresat	Trashesite (mm)
Shtresa e asfaltobetonit	40
Shtresa e binderit	60
Stabilizant	150
Shtrese cakell	200
Shtrese cakell	300
Shtrese cakell	500

Llogaritja e Numrit Struktural te Projektimit nepermjet formules empirike te projektimit te shtreses fleksibel si dhe me ndihmen e grafikeve eshte realizuar si me poshte:

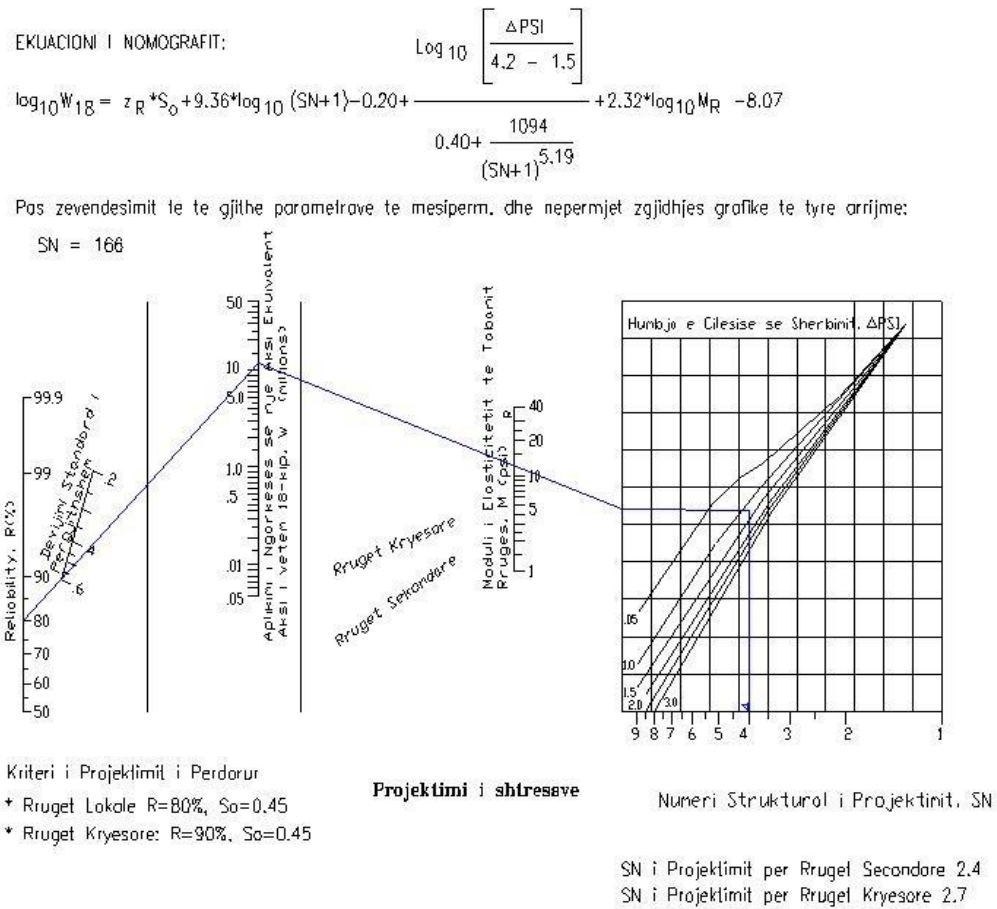


Figure 1. Projektimi i Shtresave Fleksibile

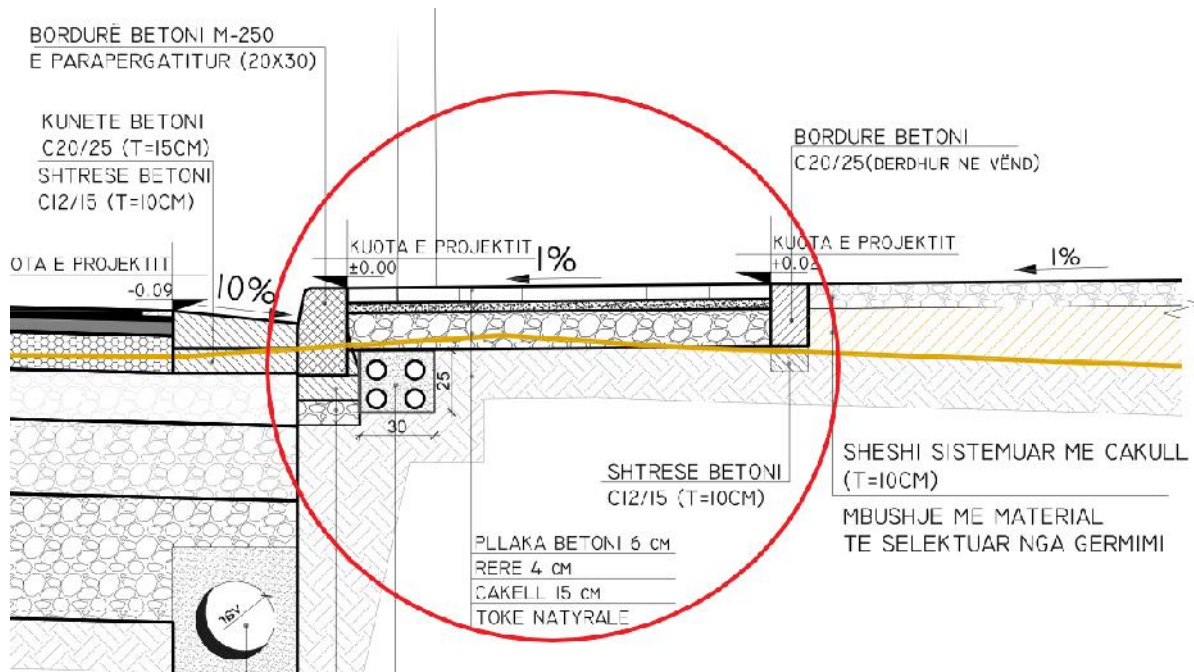
## 2.4 Trotuaret

Ne te gjitha akset e rruges do te ndertohen trotuare per kalimin e kembesoreve. Trotuaret do te pozicionohen ne te dy anet e rruges sipas tipologjise se seksioneve tip. Trotuaret do te jene me dimension te unifikuar me gjeresi 1.70m. Ato do te sherbeje per kalimin e kembesoreve si dhe si baze per vendosjen rrjetit te ndricimit rrugor.

Shtresat e ndertimit te trotuareve do jene:

Shtrese pllaka betoni	6 cm
Shtrese rere	4 cm
Shtresa nenbaze me (zhavorr)	15cm

Shtresat e trotuarit do te ndertohen mbi trasene e ndertuar paraprakisht.



## 2.5 Bordurat dhe Kunetat

Te gjitha segmentet rrugore do kufizohen me bordure Betoni M-250.

Kunetat do te jene me gjeresi 50cm dhe do jene beton C20/25 me trashesi mesatare 10cm. Kuneta do realizohet me pjerrtesi terthore 10%. Ne trup te saj do jene te ndertuara pusetat e shiut.

## 2.6 Plan-Organizimi I Punimeve Te Ndertimit

Para fillimit te punimeve, nga ana e kontraktorit do te paraqitet tek supervizori i objektit Plan-Organizimi per kantierin ne fjale. Ne kete faze nuk eshte paraqitur Plan-Organizimi, pasi dokumenti ne fjale ndryshon nga disponibiliteti i shoqerise ndertimore (kontraktorit) ne lidhje me makinerite, fuqine puntore, teknologjite ndertimore, etj..

## 2.7 Kanalizimet e Ujrave te Zeza

### Pershkrim i gjendjes ekzistuese

Zona në të cilën do të ndërtohet ky projekt nuk ka sistem kanalizimesh ujrash të zeza pasi nuk është zonë e populluar, per kete arsye do te parashikohet ndertimi i rrjetit te KUZ.

### Pershkrimi i projektit te rrjetit kanalizimit te ujrave te zeza

Projekti parashikon ndertimin e plote te nje sistemi te ri te shkarkimit te ujrave te zeza ne rruget e tjera. Rrjeti i ri do te jete nje rrjet i vecante qe do te sherbeje vetem marrjen e ujrave te zeza te zones.

Rrjetet inxhinierike të ujërave në "TEDA Tirana" përbëhen nga:

- Rrjeti i furnizimit me ujë të pijshëm;
- Rrjeti i kanalizimeve të ujërave të ndotura (komunale dhe teknologjike);



- Rrjeti i kanalizimeve të ujërave atmosferike.

Për zgjidhjen teknike, trasimin, përmasimin dhe ndërtimin e këtyre rrjeteve nevojitet përcaktimi i prurjeve llogaritëse të ujit (apo ujërave ) brenda linjave, pajisjeve dhe veprave hidroteknike, që përbëjnë këto rrjete. Dhe për llogaritjet e prurjeve të sipërpërmendura nevojitet gjithashtu, kërkesa për ujë nga qendra industriale dhe në varësi të kësaj edhe prurja e shkarkuar në rrjetin e kanalizimeve të ujërave të ndotura (këto ujëra ndahen në komunale nga nyjet sanitare dhe teknologjike nga repartet e prodhimit; këto të fundit trajtohen paraprakisht nëse ka nevojë, para se të shkarkohen në rrjetin e kanalizimit). Ujërat e rrjetit të kanalizimit të ujërave atmosferike janë të pavarura nga kërkesa për ujë.

Prurjet e ujit të ndotur të kanalizimeve nga nyjet sanitare (proçesi teknologjik është parashikuar të ketë kryesisht riciklim uji dhe shkarkime të papërfillshme), do të jetë përafërsisht sa 80 % e kërkesës për ujë, por periudhat e shkurtra të përdorimit të ujit në nyjet sanitare mundësojnë prurje më të madhe. Tubacioni i kanalizimeve për prurje rreth  $q = 23 \div 25$  l/sek, rezulton të jetë tub polietileni PE100 i brinjuar SN 8 (ose PVC-U SN8, sipas EN13476) Dj 200 ÷ 250 mm, për pjerrësi trasimi tubi përkatësisht rreth  $p = 0.01 \div 0.005$  m/m (ose 1% ÷ 0.5%) dhe mbushje H/D = 0.70.

## 2.8 Kanalizimi i Ujrave te Shiut

Konceptimi i rrjetit te ujrave te bardha eshte bere duke ruajtur parimin e ndarjes se ujrave te zeza nga ato te bardha.

Në zonën e parashikuar për ndërtimin e këtij projekti mungon rrjeti i kanalizimit të ujërave të bardha për shkak se i gjithë ky territor është një fushë e cila përdoret kryesisht për kullota dhe mbjelljen e kulturave bujqësore.

Ne te gjitha rruget do te ndertohet sistemi i kullimit te ujrave te shiut. Ai do te perbehet nga kunetat prej betoni C20/25. Kunetat do kene gjeresi 0.5m dhe pjerrresi terthore 10%. Ne cdo 24-28ml do ndertohen puseta shimbledhese me zgara gize (40x60cm). Pusetat do ndertohen me beton M-200 dhe parete 15cm. Kapaket e pusetave te medha do jene me zgara metalike me qellim kullimin e ujrave te shiut ne sheshet anesore, te prodhuar per ngarkesa te renda. Lidhja midis pusetave do behet me tuba PE te brinjuar me D=250 deri D=400mm te vendosura poshte kunetave. Tubat do te vendosen mbi nje shtrese rere 10cm dhe do mbulohen po me rere deri 10cm mbi kuroren e tubit. Gjithashtu do te parashikohet ndertimi i kolektorit kryesore te shkarkimit te ujrave te shiut me tuba betoni nga D800mm – 1500mm dhe puseta me zgare metalike (100x100; 150x150; 200x200) me qellim mbrojtjen e trupit te rruges nga ujrata e shiut qe do te krijojne sheshet anesore rruges. Kolektori kryesore dhe pusetat e shkarkimit do te pozicionohen paralel me Aksin 4-4 pas kundrabordures se trotuarit me qellim dhe kullimin e shesheve qe do te krijohen pas ndertimit te rrugeve te reja. Pjerresia gjatesore e tij do te jete e pershtatshme per shkarkimin normal te tubacionit ne drejtim te Impiantit te Trajtimit te Ujrave te Zeza.

Për sasi të ujërave të shiut do të përdoren të dhënat e Institutit Hidrometeorologjik dhe mënyra e llogaritjes do të paraqitet në mënyrë të argumentuar.

Kanalizimet e ujërave atmosferike do të përcaktohen saktësisht në fazë tjetër, por vlerësohet që prurja totale e ujit nga reshjet atmosferike të jetë  $q = 9.00 \div 12$  m<sup>3</sup>/sek, për T = 5 ÷ 20 vjet, t = 20 minuta. Kjo prurje mund të shkarkohet në kanalet e kullimit ekzistues të tokave në disa anë të kompleksit industrial si dhe nepermjet shkarkimeve me tombino rrethore B/A D800-1000 ne pikat e intersektimit te akseve te rrugeve qe do te projektohen ne kete faze.

## 2.9 Rrjeti i Ujësjetës

Zona në studim nuk ka një rrjet ekzistues të ujësjetës pasi nuk është një zonë e populluar, megjithatë për ndërtimin e rrjetit të ri duhet bërë verifikime duke u bazuar në normën e parashikuar të furnizimit të dhënë në Detyrën e Projektimit.

Në llogaritjen e kërkesës totale për ujë janë marrë parasysh edhe humbjet e ujit në vlerë 20 % të kërkesës neto për ujë nga përdoruesit ( nevojat komunale; kerkesat per uje te larjes se punojesve, dushe etj; kerkesat per nevoja teknologjike; kerkesat per ujitjen e siperfaqeve te gjelbra.

Uji për ujitje rekomandohet të merret nga puse shpimi (ujëra nëntokësore) në zonën e ndërtimit të qendrës industriale.

Kërkesa totale për ujë në qendrën industriale parashikohet të jetë:

$$Q_{maks}^{dit} = 1.20 \times (Q_{maks,pun}^{dit} + Q_{maks,larje}^{dit} + Q_{maks,tekn}^{dit}) = 1.20 \times (245 + 28 + 40) = 376 \text{ m}^3 / \text{ditë}$$

$$q_{maks}^{sek} = 1.20 \times (q_{maks,pun}^{sek} + q_{maks,larje}^{sek} + q_{maks,tekn}^{sek}) = 1.20 \times (11 + 5.5 + 2) = 23 \text{ l/sek}$$

Tubacioni i furnizimit me ujë nga rrjeti shpërndarës rekomandohet të jetë tub polietileni PE100 Dj 160 ÷ 180 mm PN 10 bar.

Nëse parashikohet që të vendoset rezervuar rregullimi të prurjes për qendrën industriale, atëherë prurja e kërkuar nga rrjeti shpërndarës do të jetë:  $q = 9.5 \div 14 \text{ l/sek}$ , për kohë furnizimi me ujë  $t = 8 \div 11$  orë. Tubacioni në këtë rast do të rezultonte tub PE 100 Dj 125 mm PN 10 bar.

Për zgjidhjen teknike, trasimin, përmasimin dhe ndërtimin e këtyre rrjeteve nevojitet përcaktimi i prurjeve llogaritëse të ujit (apo ujërave ) brenda linjave, pajisjeve dhe veprave hidroteknike, që përbëjnë këto rrjete. Dhe për llogaritjet e prurjeve të sipër përmendura nevojitet gjithashtu kërkesa për ujë nga qendra industriale dhe në varësi të kësaj edhe prurja e shkarkuar në rrjetin e kanalizimeve të ujërave të ndotura (këto ujëra ndahen në komunale nga nyjet sanitare dhe teknologjike nga repartet e prodhimit; këto të fundit trajtohen paraprakisht nëse ka nevojë, para se të shkarkohen në rrjetin e kanalizimit).

Ujërat e rrjetit të kanalizimit të ujërave atmosferike janë të pavarura nga kërkesa për ujë.

Në llogaritjen e kërkesës totale për ujë janë marrë parasysh edhe humbjet e ujit në vlerë 20 % të kërkesës neto për ujë nga përdoruesit e mësipërm.

Uji për ujitje rekomandohet të merret nga puse shpimi (ujëra nëntokësore) në zonën e ndërtimit të qendrës industriale.

## 2.10 Hidrantët Zjarrfikës

Gjithashtu duhet të parashikohen hidrantet zjarrfikës, që të bëhet i mundur lehtësimi i punës gjatë veprimtarisë operationale për shuarjen e zjarreve, referuar normave të miratuara në fuqi dhe rregullores së PMNZSH-së.

### 2.11 Rrjeti i Ndrëçimit Rrugor

Zona në të cilën do të ndërtohet ky projekt nuk ka rrjet të ndrëçimit rrugor. Për këtë arsye, propozimi i rrugës do të jepet së bashku me një rrjet të ri për ndrëçimin rrugor në këto segmente.

Projektuesi duhet të mbështet në masat e planit e miratuar nga Bashkia e Tiranës për ndrëçimin rrugor duke respektuar edhe normat Europiane të performancës së ndrëçimit EN 13201.

### 2.12 Rrjeti i Internet – Telefonisë

Do të ndërtohet rrjeti i tubacioneve shpërndarëse të internet – telefonisë, sipas standarteve të përcaktuara duke marrë në konsideratë numrin e operatorëve operues në zonë, numrin e komunitetit përfutës, si dhe zhvillimin në prespektivë të këtij shërbimi, për një periudhë kohore 10 vjeçare. Ky rrjet do të shtrihet në të gjithë akset rrugore kryesore dhe sekondare si dhe të ketë ndërlidhje me rrjetin ekzistues në zonat kufizuese rreth bllokut (ajror ose nëntokësore).

Duhet të respektohet standarti i rregullores Nr. 22 AKEP, mbi kushtet teknike për ndërtimin e infrastrukturës së rrjeteve kablore urbane dhe rrjeteve me fibra optike për zona të rëndësishme të vecante, të komunikimeve elektronike.

### 2.13 Elementët Urban

Projekti do të trajtojë në fazën e projekt zbatimit, përveç infrastrukturës në rrjetin rrugor edhe të gjitha hapësirat e lira urbane, që do të krijohen/mbeten nga bordura e trotuarit deri në kufirin e ndërtimeve, godinave përgjatë rrugës. Trajtimi i tyre do të bëhet me elemente të rikualifikimit urban (shtrim, etj), përveç elementëve të gjelbërimit të lartë apo të ulët sipas rastit dhe specifikave të vendndodhjes.

Do të jenë fletë të veçanta të projektit, trajtimi dhe detajimi teknik (faza/projekt zbatim) për secilin prej këtyre elementëve të hapësirës urbane.

Detaje teknike të ndryshme për ndërrjet, që do të propozohen gjatë fazës së projekt-zbatimit, (me të dhëna të plota për furnizim-vendosje), do të përcaktohen detajet tip, frekuencën e vendosjes, si dhe skemën e shpërndarjes së tyre, llojin e materialit, detaje të inkastrimit, ngjyrat, sasinë, zërin në preventiv etj.

### 2.14 Menaxhimi i Mbetjeve Urbane

Duke pasur parasysh kapacitetet shumë të mëdha të industrive që do të bëjnë pjesë në këto zonë dhe numrin e madh të punonjësve të përfshirë në flukset ditore, është menduar në këtë fazë që menaxhimi i mbetjeve urbane dhe industriale të bëhet në mënyrë të pavarur në secilën parcelë dhe cdo autoritet apo industri duhet të lidhë marrëveshje me shoqëri private apo palë të treta për grumbullimin, largimin dhe trajtimin e mbetjeve. Kjo gjë është e kushtëzuar edhe nga lloji i ndryshëm i mbetjeve që mund të gjenerohen dhe nga pamundësia për t'i grumbulluar në një pikë grumbullimi të përbashkët. Këtu rekomandohet që të implementohen politikat e riciklimit dhe të ndarjes së mbetjeve në burim.

### 2.15 Sinjalistika Rrugore

Per shkak të dinamikës që do të ketë aksesimi i këtij kompleksi industrial, sistemi i qarkullimit të rrugëve do të trajtohet me dy sense levizjeje. Per të gjitha rrugët është hartuar një skemë e plote qarkullimi.

Sinjalistika Horizontale do të përbëhet:

- ) Ne te gjithë rruget do te behet vijezi. Vijezi perbehet nga dy vija të pandërprera te vendosura respektivisht në dy anët e rrugete ne fund te asfaltit (buze kunetave) me gjeresi 10cm dhe nje vije e nderprere ne ndarjen e korsive.
- ) Ne kryqezime dhe vende te caktuara do jene vijat e levizjes së këmbësorëve
- ) Shigjetat e drejtimit te levizjes. Ato do te vendosen ne cdo korsi dhe para cdo kryqezimi, per te bere nje orientim sa me te mire te levizjes se mjeteve.

Sinjalistika Vertikale do të përbëhet nga tabelat, të tipeve si më poshtë:

- ) Tabelat Detyruese.
- ) Tabelat Treguese.
- ) Tabelat Paralajmëruese.

Të gjitha tabelat do vendosen në ane te trotuarit dhe do te fiksohen me beton M-250.

## **2.16 Shpronësimet**

Zona e propozuar për krijimin e Zonës të Teknologjisë dhe Zhvillimit Ekonomik ”TEDA” është përzgjedhur të bëhet në një zonë pranë Njësisë Administrative Kashar. Trualli pozicionohet në zonën Yzberisht , Gropaj dhe Kashar përkatësisht në zonat kadastrale ZK 3866 , ZK 1867 dhe ZK 2105. Pjesa më e madhe e parcelave të përfshira në zonën TEDA kanë karakteristka bujqësore të papërdorura ose pjesërisht të kultivuara.

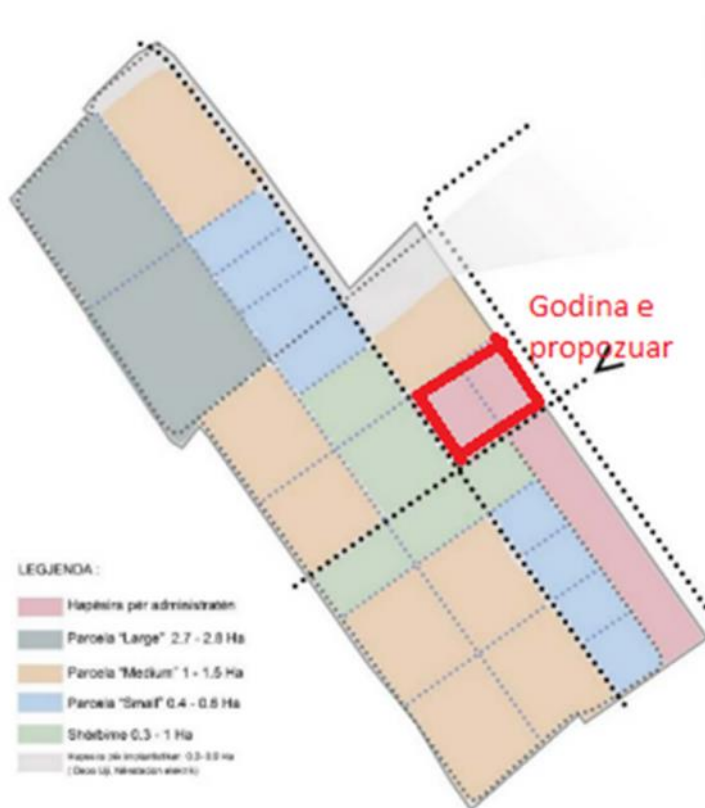
## **2.17 Muret Prites dhe Mbajtes**

Gjate hartimit te projekt-zbatimit te detajuar do te shikohet mundesia e aplikimit te mureve prites ose mbajtes per sistemimin e shesheve ose ndonje perforcim i mundshem i trupit te rrugete.

## **3. PËRSHKRIMI I PROJEKT-ZBATIMIT**

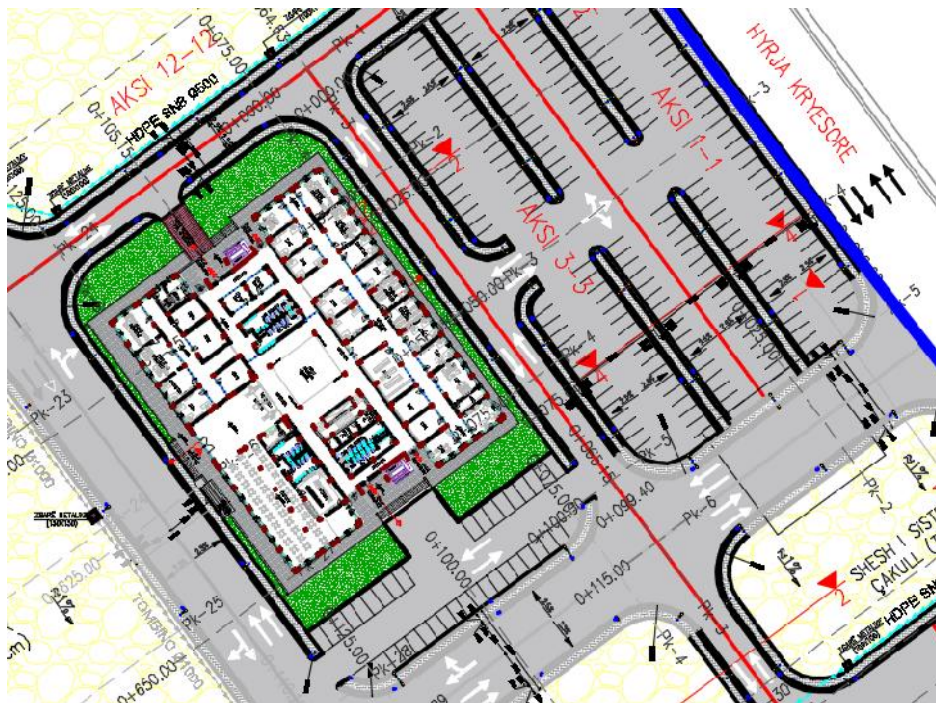
### **3.1 Godina Administrative**

Realizimi i këtij projekti do të bëhet mbi bazën e standarteve dhe kushteve teknike CNR dhe ato Shqipëtare, si dhe të konsultuara me normat e vendeve të tjera. Propozimet për projekt zbatimin **“NDËRTIMI AMBJENTEVE TË SHËRBIMEVE BRENDA ZONËS “TEDA”,TIRANË”** janë përgatitur në përputhje me Detyrën e Projektimit të dhënë nga Bashkia Tiranë dhe sipas MASTERPLANIT të miratuar të zonës në studim.



Zgjidhja e projektit është projektuar duke marrë në konsideratë kryesisht të dhenat nga studimi i Masterplanit të miratuar nga Bashkia Tirane për zonën TEDA, Detyren e Projektimit, kërkesat e lëna nga Keshilli Teknik në fazën e Projekt zbatimit, si dhe elementeve infrastrukturor, energjitik, hidroteknik, etj që ndodhen në këtë zonë. Është parashikuar të ndërtohet Godina 2 kateshe me 1 kat nëntokë (podrum) e administratës dhe shërbimeve të tjera (Dogana, Kontrolli Doganor/Policia, Administrata) me sipërfaqe të njollës së ndërtimit rreth 2900 m<sup>2</sup> dhe sipërfaqe totale ndërtimi rreth 6300 m<sup>2</sup> si dhe sheshe parkimi për administratën dhe zonë të gjelbruara sipas vizatimeve bashkelidhur për këtë fazë, duke krijuar kështu një zonim të brendshëm funksional në funksion të zonës teknologjike.

- Planvendosja e Godines 2 kate dhe 1 kat nentoke:



- Pozicionimi i planvendosjes se Godines 2 kate qe do te kryhet eshte bere duke ju shmangur ne maksimum linjes eletrike 110 kV qe ndodhet ne zonen/parcelen e destinuar per ndertimin e Godines 2 kate, po ne te njejten kohe duke bere nje organizim sa me optimal te hapsirave.

### 3.2 Funkcionaliteti

Gjatë konceptimit të projektit të ndërtesës, është mbajtur në konsideratë një bilanc mes cilësisë së funksionimit dhe efikasitetit të kostos. Ky bilanc është arritur me mjete të ndryshme, siç janë:

Dimensionet racionale të hapësirave:

- Zonat e përshtatura të qarkullimit: hapësirat e qarkullimit nuk duhet të kalojnë 25% të sipërfaqes së dobishme të ndërtuar. Ato duhet të jenë funksionale dhe të respektojnë kërkesat për siguri;
- Numri optimal i hapësirave dhe përshtatshmëri maksimale: hapësirat duhet të projektohen me një përshtatshmëri maksimale, që i mundëson ato të përshtaten për modifikime të ndryshme, në ato raste kur kjo përshtatet me kërkesat e tyre funksionale;
- Grupimi i hapësirave: hapësirat duhet të grupohen në blloqe sipas funksionit dhe ndërlidhjes. Kjo do të sigurojë një identifikim të lehtë të veprimtarive dhe hapësirave të tyre korresponduese;
- Integrimi i nevojave: lokacioni i hapësirave brenda godines duhet të ndjekë domosdoshmëritë themelore siç janë rregullat e sanitarisë dhe higjienës, rregulloret e komoditetit funksional dhe të sigurisë, si dhe komoditetin akustik, vizual e atë klimatik.

PLANI I ORGANIZIMIT TE HAPESIRAVE  
NE KUOTEN ±0.00



### 3.3 Sistemimet e jashtme dhe ambientet e gjelbëruara

Përveç pjesës me asfalt ose beton rëndësi të veçantë ka krijimi i sipërfaqeve të gjelbërta dhe me pemë.

Projekti do të marrë në konsideratë të përgatisë materialet e nevojshme për të përfshirë në projekt një mjedis të kompletuar oborri me stola, gjelberim, mjedise që ofrojnë hije, kosha për mbeturinat, sistem kullimi për territorin etj.

Projekti në fazën e projekt-zbatimit do të japë të detajuara shtresat përkatëse dhe do të parashikojë dhe ndriçimin e jashtëm të objektit, në përputhje me planin urbanistik të kësaj zone dhe në përputhje me kërkesat e veçanta për rrjetin e ndriçimit të dhënë në këtë detyrë projektimi, duke iu referuar edhe Masterplanit të Ndrimit që disponon Bashkia Tirane.

### 3.4 Kondicionet konstruktive dhe funksionale

- Themelet

Për ndërtimin e një objekti të ri do të meren në konsideratë vetive fizike dhe mekanike të dherave dhe masave gjeologjike që përcaktojnë terrenin ku parashikohet të ngrihet ndërtesa në fjalë.

- Konstruksioni b/a dhe muratura

Ndërtimi do të jetë prej skelete betoni dhe ndërtime muratore brenda, të kombinuara me struktura sizmike për projektimet strukturore, me soleta betoni.

Projektuesi do të zbatojë Kushtet Teknike të Projektimit shqiptare, specifike për objektin në fjalë si dhe standartet e miratuara lidhur me materialet që do të përdori.

- Hidroizolimi i Tarracës /Çatia

Projekti do të japë të gjitha detajet për termoizolim dhe hidroizolim të tarracës/çatisë si dhe për mënyrën e ngjitjes së shtresës hidroizoluese në parapetin e tarracës, për vendosjen e kasetës së shkarkimit dhe ullukët vertikalë si dhe detaje të tjera të domosdoshme për zbatimin e punimeve.

Projekti do të tregojë skemën e kullimit me pjerrësitë, numërin e ulluqeve dhe diametrat e tyre sipas normave në fuqi.

Për sasitë e reshjeve do të përdoren të dhënat e Institutit Hidrometeorologjik.

- Suvatimet dhe lyerja e mureve

Objekti do të suvatohet nga brenda dhe jashtë, xokoli do të suvatohet me granil.

Muret e brëndshëm do të lyhen me hidromat. Fasada të jetë e tillë që të mir mbahet lehtë dhe me kapotë termike antizjarr.

- Shtresat e pllakave

Pllakat e dyshemesë do të jenë të tilla që të mos krijojnë rrëshqitje, dyshemeja të jetë e thatë, higjienike, e ngrohtë dhe e pastrueshme lehtësisht.

- Dyer, dritare

Projekti do të përcaktojë që materialet që do të përdoren të jenë të cilësisë së lartë.

Vendosja e dyerve dhe plani i hapjes së tyre të realizohet i tillë që të plotësojë kushtet e daljes së shpejtë në raste emergjencash, .

Përsa i përket dritareve do të jenë duralumini të cilësisë së lartë me hapje me rrotullim dopio-xham dhe me superluçe në ambiente që e kërkojnë atë.

- Rrjeti i ujësjellësit dhe i kanalizimeve

Në përputhje me normat, projekt-zbatimi do të hartohet duke patur parasysh numrin e stafit administrativ.

Rrjeti i shkarkimit të ujërave të zeza do të ndërtohet me materiale bashkëkohore dhe në përputhje me standartet në fuqi.

Gjithashtu në bashkëpunim me shoqërinë e Ujësjellës-Kanalizime sh.a. do saktësohet dhe gjëndja



e ujës-jellësit ekzistues të zonës si dhe problemet e vërejtura në këtë zonë gjatë periudhës së furnizimit me ujë duke përcaktuar edhe kapacitetin depozitues për furnizim me ujë të rrjedhshëm pa ndërprerje gjatë ditës.

Materialet që do përdoren për rrjetin e brëndshëm të ujës-jellësit do jenë tuba polietileni me densitet të lartë për ujë të pijshëm me diametër dhe aftësi mbajtëse në përputhje me prurjet dhe presionet llogaritëse.

Për nyjen e marrjes nga rrjeti i zonës do të parashikohet puseta me kapak b/a, përmasat e të cilave duhet të realizohen sipas kushteve teknike dhe të sigurojnë kushte normale manovrimi dhe riparimi.

Do të parashikohet realizimi i depozitave të ujit, të nevojshme në raste emergjence si dhe lidhja e tyre ne, me të paktën dy prej lavamanëve dhe sanitareve (ëc) si dhe depozitat e ujit për MNZ.

Depozitat e ujit do të jenë me depozita xingato, brenda dhomes teknike me mundësi mirëmbajtje/zëvendësimi.

) Rrjeti elektrik, telefonik, kompjuterik

Ndërtimi do të përfshijë edhe instalimin e ri elektrik, telefonik dhe rrjetin e internetit në cdo zyre të administratës.

) Sistemi ngrohës dhe i ventilimit

Ndërtimi do të përfshijë edhe instalimin e ri mekanik, sistemin e ngrohje – ftohjes, kondicionimit, aspirimit, dhe termoizolimin e objektit sipas normave të reja dhe sipas VKM Nr.584, dt. 2.11.2000, "PËR KURSIMITIN E ENERGJISË DHE RUAJTJEN E NGROHTËSISË NË AMBIENTE".

### 3.5 Organizimi i Punimeve dhe Preventivi

Per ndertimin e rrugeve e kanalizimeve te ujrave te bardha eshte parashikuar qe dherat e dala nga germimi te transportohet dhe te largohen nga sheshi i ndertimit. Materiali i shtresave, zhavorr, stabilizanti do te depozitohet ne pjese te caktuara ne trupin e rruges qe ndertohe. Po ashtu edhe materialet qe perdoren per ndertimin e trotuarve sic jane pllakat apo bordurat do te depozitohen ne paleta ne segmente te caktuara, duke ruajtur te gjitha kondicionet e percaktuara ne Studimin e Ndikimit ne Mjedis, qe do ti bashkengjitet ketij projekti.

Vendosja e fabrikave per prodhimin e asfalteve, betoneve dhe parafabrikateve, nuk do te lejohet qe te instalohen ne kantjer, keto materiale si inertet e shtresave, betonet llacet apo asfaltobetonet do te merren ne impiantet qe ndodhen jashte zones se ndertimit.

Te gjitha dherat e dala nga germimet dhe materialet e teperta te papershtateshme, jane parashikuar te transportohen e sistemohen ne vende te posaçme ne marreveshje me Supervizorin dhe ne bashkepunim me Pushtetin Lokal.

Gjate kohës së ndërtimit janë do të hartohet një skemë levizje mjetesh e cila do të funksionojë e kushtezuar nga ato segmente rrugësh të cilat do të jenë në ndërtim. Për funksionim normal të trafikut do të shfrytëzohet rrugët ekzistuese pasi mundësia për të ndërtuar rrugë provizore është e vogël.

Të gjitha punimet janë parashikuar të kryhen në përputhje me specifikimet teknike që i bashkëngjiten këtij projekti.

Në preventivin e punimeve janë parashikuar të gjithë zerrat e punimeve të këtij projekti, me çmimet e manualit të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit që janë në fuqi.

### **3.6 Konkluzione**

Duke marrë në konsideratë potencialin që ofron arteria industriale që lidh Tiranën me Durrësin, synohet krijimi i një Zone të Teknologjisë dhe Zhvillimit Ekonomik në njësinë administrative Kashar. Njësia Administrative Kashar shërben si një nyje strategjike në autostradën Tiranë – Durrës dhe ka një potencial ekonomik për zhvillim. Ndërkohë që rajoni Tiranë- Durrës është një komponent kyç i ekonomisë kombëtare dhe përfshin rreth 8.4 % të sipërfaqes së territorit dhe rreth 37 % të popullsisë në vend. Kapitali social në zonën ekonomike Tiranë- Durrës përfaqëson një avantazh potencial për të mbështetur ristrukturim produktiv të ekonomisë së rajonit, si nxitësi kryesor i rritjes së produktivitetit të ekonomisë kombëtare. Vizioni i këtij projekti është krijimi dhe funksionimi i një Zone Teknologjike të Zhvillimit Ekonomik konkurrense në tregun global, me prosperitet të lartë dhe e orientuar nga zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik me mundësi për punësim dhe infrastrukturë konkurruese.

Funksionimi i ZTZHE-së synon krijimin e një territori të vecantë me një regjim fiskal dhe doganor tepër lehtësues për ushtrimin e aktivitetit ekonomik dhe që nxit investimet, hapjen e vendeve të punës dhe rritjen e të ardhurave, përsheptimin e zhvillimit rajonal dhe zgjerimin e lidhjeve ekonomike të tregut.

## **RAPORTI TEKNIK**

### **U PËRGATIT NGA GRUPI I PROJEKTIMIT**

#### **KONSULENTI:**

**B.O.E "STATENG" sh.p.k "HE & SK 11" sh.p.k &  
"MCE" sh.p.k & "EDIFAT" sh.p.k & "JURTIN HAJRO" p.f**

Perfaqësues i autorizuar me prokurë:

**"STATENG" sh.p.k**

**Ing.ERION LAMI**