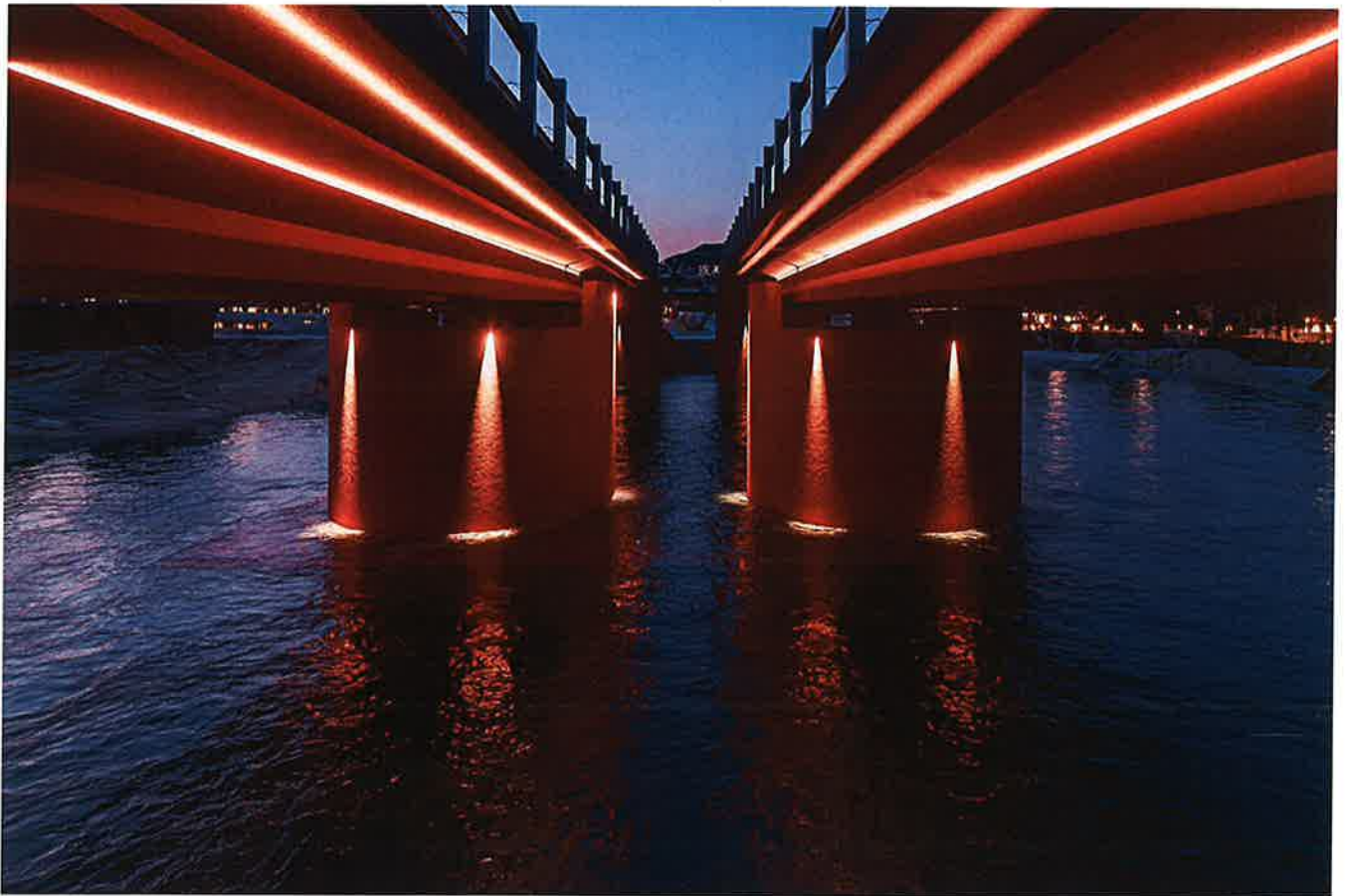


## RELACION ARITEKTONIK

Projekt zbatim për objektin “Ndërtim ure, Paskuqan 2”

Njësia Administrative Paskuqan – Bashkia Kamëz



Porositës: BASHKIA KAMËZ



Grupi i projektimit:  
CIVIL CONS sh.p.k  
N. 6867/7  
NUIS: L813150150

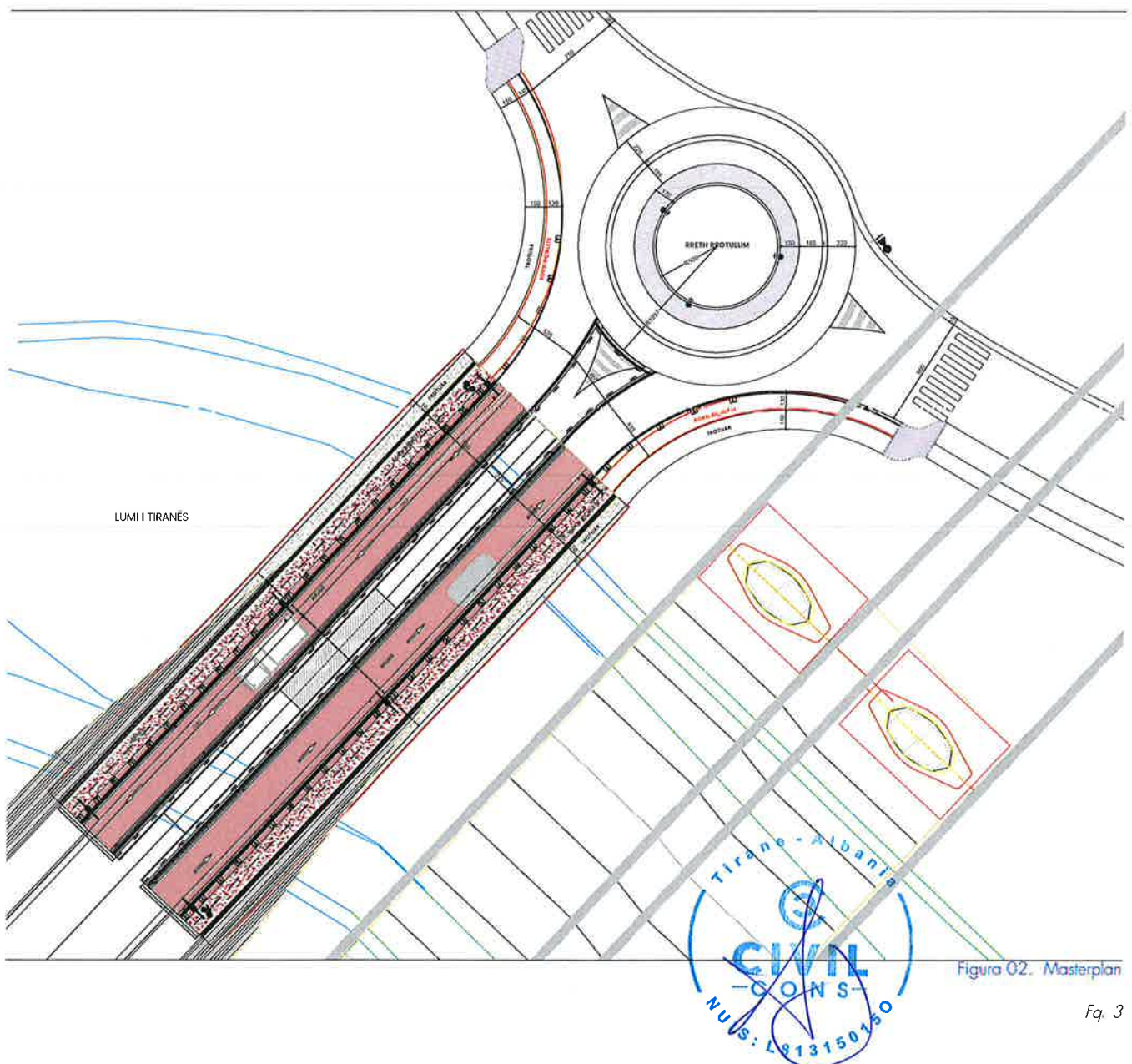


## 2. ZGJIDHJA URBANISTIKE DHE FUNKSIONALE

### I. Përshkrim i përgjithshëm

Ura e Paskuqanit është projektuar si një element i integruar harmonikisht në peizazhin urban dhe rrugor të zonës. Struktura ka dy korsi automobilistike, të ndara nga një hapësirë bosh me gjerësi rreth 3 metra, që krijon një vizion hapësinor dhe lehtëson perceptimin e lëvizjes së trafikut në të dy senset. Secila korsi ka një sens të qartë lëvizjeje, duke mundësuar fluks të pandërprerë dhe të sigurt për automjetet. Përveç korsive të makinave, ura është e pajisur me trotuar dhe korsi për biçikleta, duke promovuar përdorimin e alternativave ekologjike dhe lëvizjen e sigurt për këmbësorët dhe çiklistët. Trotuari dhe korsia e biçikletave janë të qarta, të ndara vizualisht dhe me akses të lehtë, duke ofruar komfort dhe siguri maksimale.

Përsa i përket parapetit të urës do të përdoret beton i pigmentuar në ngjyrë të kuqe me kod RAL 3013, ndërkohë për gjithë pjesën tjetër do të jepet pigmenti me anë të bojës antikoroze po me të njëjtin kod RAL. Ngjyra e betonit të përdorur i jep urës një identitet vizual të fortë dhe një lidhje estetike me peizazhin përreth. Parapeti këmbësor është konceptuar si një mur me linja organike, të cilat lëvizin në formë valëzimi, duke u ngritur dhe ulur në mënyrë ritmike. Ky element jo vetëm që siguron mbrojtje, por gjithashtu kontribuon në karakterin modern dhe estetik të urës.



## II. Plane dhe prerje të strukturës

Seksioni i urës është konceptuar me një qasje funksionale që lehtëson qarkullimin e të gjitha llojeve të përdoruesve dhe siguron ndarje të qartë të senseve të lëvizjes.

Secila korsi është e dedikuar për një sens të caktuar lëvizjeje, duke siguruar rrjedhshmëri të trafikut. Ndërmjet korsive automobilistike dhe hapësirave për këmbësorë/çiklistë janë vendosur elementë ndarës vizual dhe funksional, si guardrail për makinat dhe parapet për këmbësorët, që sigurojnë ndarje të qartë dhe mbrojtje për secilin përdorues.

Trotuari dhe korsa e biçikletave janë të organizuar në mënyrë të veçantë përgjatë skajeve të urës. Trotuari ka gjerësi të mjaftueshme për qarkullim të dyfishtë të këmbësorëve dhe për ndalesa të shkurtra, ndërsa korsa e biçikletave është vendosur paralelisht, me një sipërfaqe të dallueshme vizualisht dhe me sinjalizim për përdoruesit. Ky organizim lejon një qarkullim të ndarë dhe të sigurt, ku këmbësorët dhe çiklistët nuk ndërhyjnë me rrjedhën e trafikut automobilistik.

Hapësira boshe ndërmjet korsive automobilistike funksionon gjithashtu si një element i ventilimit vizual dhe perceptiv, duke dhënë ndjesinë e hapësirës dhe lehtësimit vizual gjatë lëvizjes. Kjo hapësirë, në kombinim me elementet e ndriçimit dhe murin me linja organike për parapet këmbësor, krijon një ritëm vizual që udhëheq përdoruesin përgjatë urës dhe përmirëson orientimin dhe sigurinë.

Në këtë mënyrë, seksioni i urës nuk është thjesht një përbërje teknike e konstruksionit, por një hapësirë funksionale dhe organizuar në mënyrë të qartë, ku lëvizja e automjeteve, këmbësorëve dhe çiklistëve është e ndarë, e rrjedhshme dhe e sigurt.

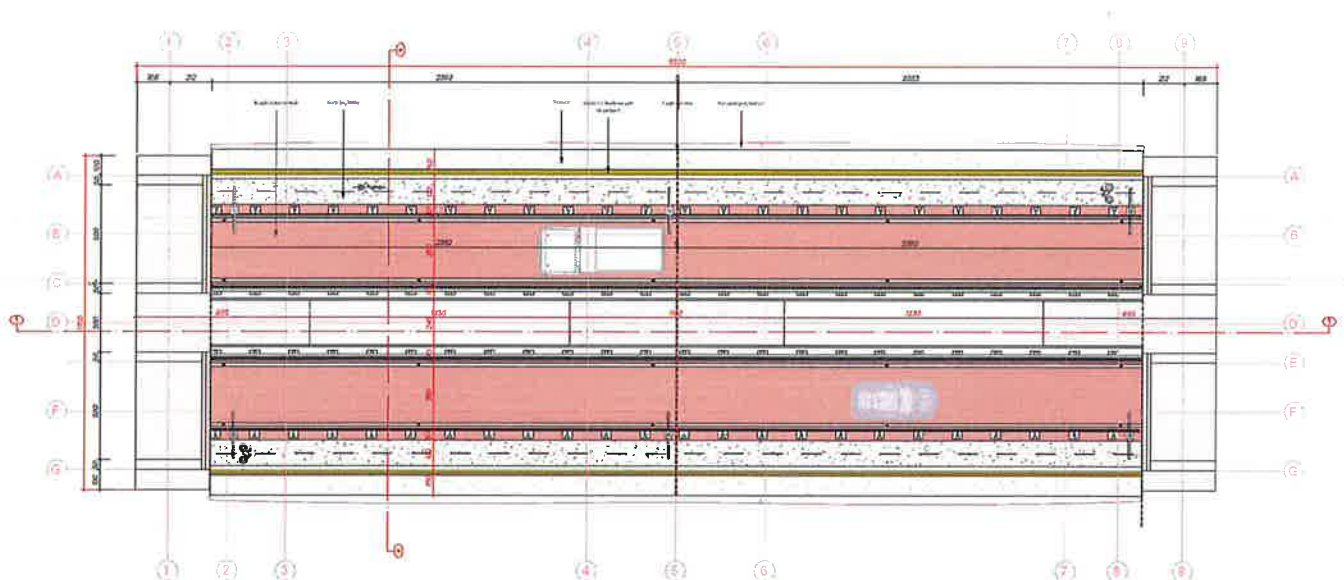


Figura 03. Planvendosje

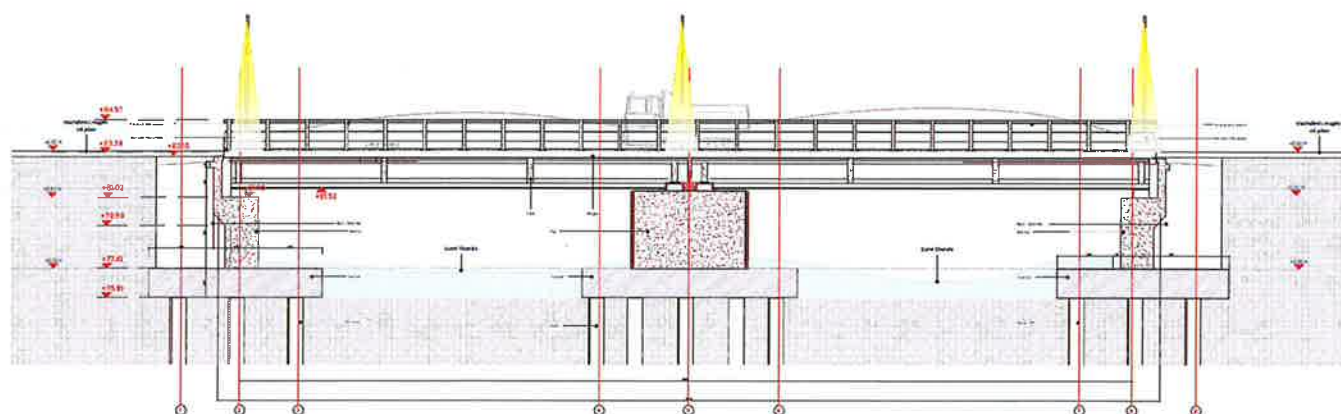
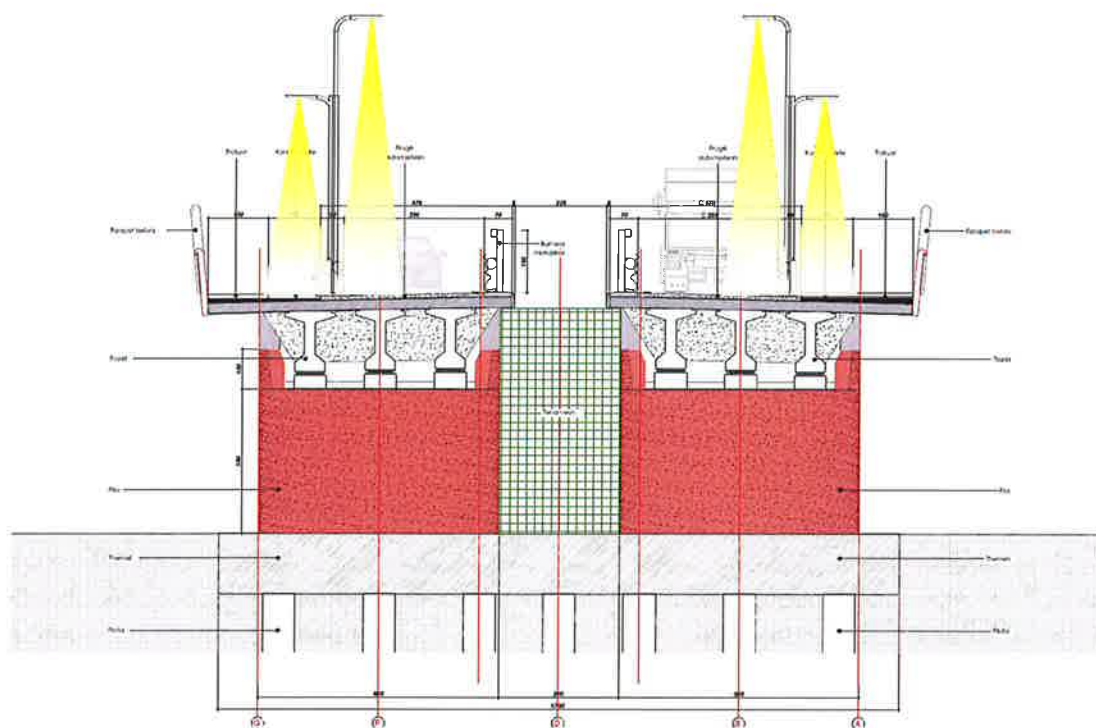


Figura 05. Prerje A-A

### 3. ZGJIDHJA STRUKTURE

#### I. Tipologjia

Ura është konceptuar si një strukturë prej betonarmeje m beton të pigmentuar në ngjyrë të kuqe RAL 3013 me dy hapësira drite, e përshtatur për kalimin mbi shtratin e Lumit të Tiranës dhe për kushtet hidrologjike të zonës. Zgjedhja e skemës me dy hapësira siguron shpërndarje më të favorshme të ngarkesave, reduktim të momenteve maksimale në mes të hapësirës dhe optimizim të dimensioneve strukturore.

Superstruktura realizohet me trarë të parapërgatitur prej betonarmeje të paranderur (pre-stressed concrete beams), me seksion në formë T të përmbysur. Kjo zgjidhje ofron disa avantazhe teknike:

- rritje të kapacitetit mbajtës për hapësira mesatare (20–25 m);
- kontroll më të mirë të deformimeve dhe çarjeve;
- reduktim të peshës vetjake krahasuar me sistemet masive;
- shpejtësi më të lartë ndërtimi për shkak të përdorimit të elementeve të parafabrikuara.

Materiali i parashikuar për konstruksionin e superstrukturës është beton i klasës C45/55, ose sipas përcaktimeve finale të llogaritjeve strukturore, duke garantuar qëndrueshmëri afatgjatë dhe siguri për përdoruesit.

#### II. Nënstruktura dhe Themelet

Nënstruktura e urës realizohet gjithashtu prej betonarmeje po ashtu me beton të pigmentuar, duke përfshirë mbështetje ndërmjetëse me seksion rrethor, të dizajnuara për të shpërndarë ngarkesat e superstrukturës në mënyrë uniforme. Themelet e urës janë të tipit themel i thellë me pilota, të përshtatura për kushtet gjeoteknike aluvionale të zonës, në mënyrë që të sigurohet kapacitet mbajtës i mjaftueshëm dhe stabilitet afatgjatë i të gjithë konstruksionit.

Projektimi struktural do të realizohet në përputhje me standardet shqiptare dhe Eurocode, duke përfshirë EN 1991 për veprimet e ngarkesave dhe EN 1998 për projektimin sizmik, duke garantuar që ura të rezistojë ndaj ngarkesave statike dhe dinamike, si dhe ndaj faktorëve natyrorë.

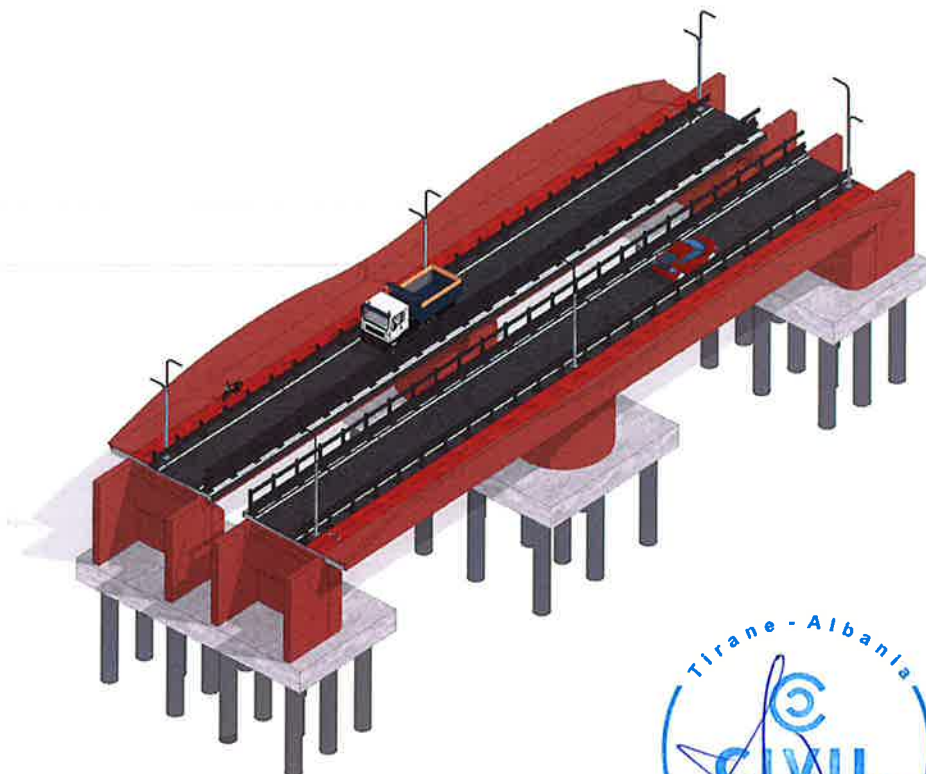


Figura 06. Pamje aksonometrike

#### 4. ELEMENTET E SIGURISË RRUGORE

Për të siguruar përdorim të sigurt dhe komod të urës, projekti parashikon instalimin e elementëve të mëposhtëm:

- Guardrail metalik mbrojtës në të dyja anët e platformës rrugore, për të parandaluar daljen aksidentale të mjeteve nga ura dhe për të rritur sigurinë e trafikut automobilistik.
- Parapet këmbësor – mur me linja organike, i pigmentuar, që mbron këmbësorët dhe ofron mbështetje vizuale dhe fizike gjatë lëvizjes.
- Trotuar dhe korsi biçikletash – të ndara nga korsitë automobilistike, duke siguruar qarkullim të sigurt për përdoruesit jo-motorikë.
- Ndriçimi – sistemi i ndriçimit rrugor dhe këmbësor garanton vizibilitet të mjaftueshëm gjatë natës dhe në kushte të ndryshme moti, duke reduktuar rrezikun e aksidenteve.
- Sinjalistika horizontale dhe vertikale – e vendosur sipas standardeve në fuqi, duke përfshirë shenjat e kufizimit të shpejtësisë, sinjalizimin e korsive, dhe paralajmërimet për këmbësorët dhe çiklistët.

Ky kombinim i detajuar i elementëve siguron një qarkullim të sigurt dhe të organizuar, duke balancuar nevojat e trafikut automobilistik me ato të këmbësorëve dhe çiklistëve, dhe duke respektuar standardet e sigurisë rrugore dhe estetikës bashkëkohore.







