

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
BASHKIA SHKODËR

adresa: rruga "13 Dhjetori" nr.1, 4001, Shkodër,
web: www.bashkiashkoder.gov.al, e-mail: info@bashkiashkoder.gov.al,
tel: +35522400150

Relacion teknik

Objekti: RIKONSTRUKSION RRUGË PER BICIKLETA

Vendodhja –

Do te rikualifikohet Bulevardi “Zogu i Pare”, i cili eshte pjese e aksit kryesor Veri-Jug, gjithashtu nje nga rruget me te rendesishme qendrore te qytetit te Shkodres. Aksi lidh hyrjen e qytetit me qendrën e tij.

Kjo rrugë ndodhet ne territorin e Bashkise Shkoder, dhe ndan Rajonin Nr.1 dhe Rajonin Nr.4. Rruga përbën një ndër akset më të mbingarkuara të qytetit. Kjo jo vetëm për rëndësinë e saj ekonomike, institucionet, dyqanet, baret dhe shërbimet e tjera, por edhe si një aks që lidh pedonalen historike të qytetit me atë të liqenit dhe Lulishtes së Pazarit.



Gjurma e bulevardit Zogu i Pare

Gjendja aktuale – Përveç nje rikonstruksioni të nevojshëm për mirembajtjen e rrugës, e cila shfaq në vende të caktuara prishje shtresash asfaltike, gropa, shembje sporadike të terrenit, etj, ajo ka nevojë për një rikonceptim te lëvizshmërisë së saj.





Në kuadër të matjeve të kryera nga Plan-Studimi i Lëvizshmërisë dhe Trafikut, doli në pah se aksi është i mbingarkuar me trafik automjetesh mbi 1,5 here mbi kapacitetin e tij, ndërkohë që kemi akse të tjera nën përdorim.

Një demotivim i përdorimit të rrugës nga automjetet private është i domosdoshëm për të reduktuar trafikun, reduktimin e ndotjes, rikthimin e korsive të biçikletave, kalime me të sigurta në rrugë për këmbësorët dhe nxënësit e shkollave, si dhe për një kalim më komod për autobuzët urban.

Rruga do të rikonceptohet në bazë të Planit të Studimit të Lëvizshmërisë dhe Trafikut, duke marrë si shembull tendencat më të fundit europiane të planifikimit të rrugëve si dhe përdorimit të hapësirave publike.



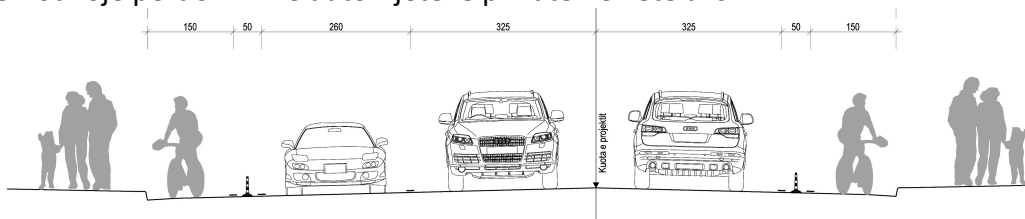
Perdorimi aktual i rruges

Parkim, një korsi vajtje (e cila thuhet gjithmonë paraqitet me parkim të dyfishtë) dhe një korsi ardhje, si dhe një korsi dyshe biçikletash (vajtje – ardhje).

Ky menaxhim i hapësirës së rrugës, nuk funksionon më, tani që numri i automjeteve private është rritur ndjeshëm.

Ndërhyrja –

Në kuadër të Plan-Studimit të Lëvizshmërisë dhe Trafikut, ndarja e korsive do të ndryshojë duke i dhënë më shumë prioritet këmbësorëve, sigurisë së tyre, pedalesve, si dhe të demotivojë përdorimin e automjeteve private në këtë aks.



Do të ketë dy korsi biçikletash, nga një për secilin kah dhe që do të jenë të mbrojtura. Një korsi parkimi dhe një korsi vajtje dhe një ardhje për automjetet.

Ngushtimi i korsive të automjeteve nuk do të lejojë më abuzimin me parkimin e dyfishtë.

Gadishuj të trotuarëve, vija të bardha, bumpe me vija të bardha, rampa për personat me aftësi të kufizuar levizjeje do të shtohen, për të përmirësuar sigurinë dhe komoditetin e kalimtarëve.

Nisur nga karakteristikat e rruges, si dhe nga gjendja faktike e saj, jane bere keto zgjidhje teknike:

- Do te zhvishen komplet krahu anesor i rruges i shtruar me pllaka autobllokante, I cili pervec degradimit, ben edhe pedalimin jokomod.
- Do te vendoset kunete anesore betoni, si dhe do te ngrihen kapaket (ne ndonje rast do te zevendesohen) e pusetave aty ku eshte e nevojshem



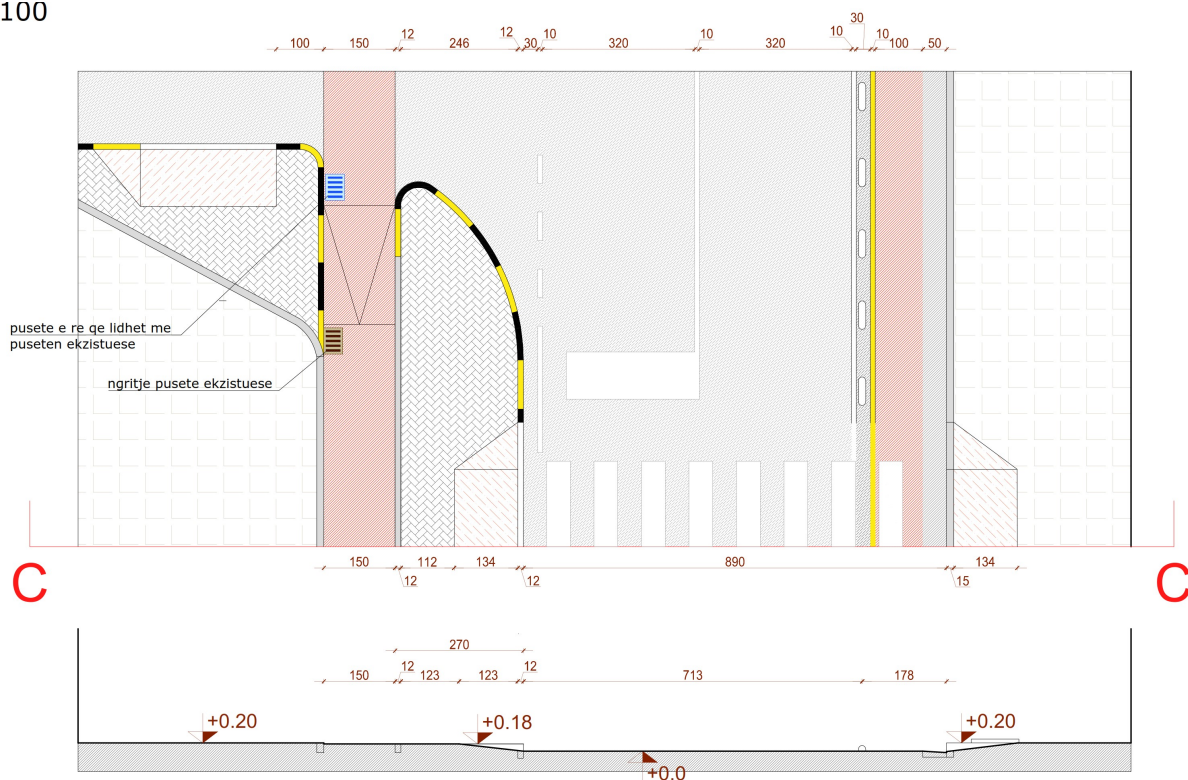
Pamje e korsise ekzistuese te biçikletave e shtruar me pllaka autobllokante

Kjo zhveshje vlen per rreth 600m te pjeses jugore te aksit, pasi degezimi i rruges “Baja e Vogel” deri ne sheshin Parruce, buevardi vazhdon me asfalt dhe kunete.

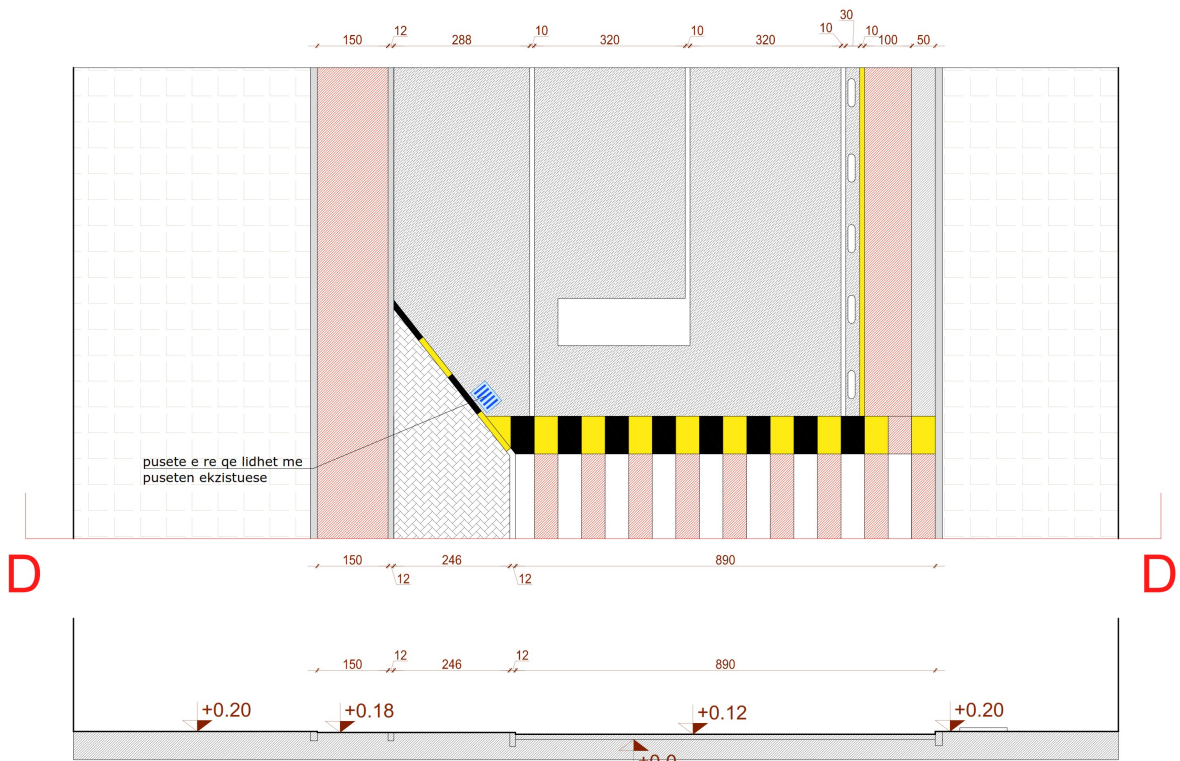
- Eshte me rendesi te kuptohet qe, gjate projektimit te rruges, krahu perendimor I saj ka edhe parkimin e automjeteve. Shpeshhere parkimi I automjeteve kthehet ne pengese shikueshmerie per kalimtarete qe do te presin rrugen, sidomos kur ato jane femije: prandaj jane krijuar disa gadishuj trutuari, te cilat dalin deri ne lartesine e parkimit, per te krijuar nje barriere fizike per automjetet qe duan te parkohen, si dhe rrisin shikueshmerine mes shofereve ne levizje dhe kalimtareve qe presin rrugen. Gadishujt jane dalje ose zgjatime te trotuarit te cilat do te krijohen me ane te vendosjes se bordurave te reja, sipas planimetrive perkatese.
- Vendosja e ketyre gadishujve nga njera ane rrisin cilesine dhe sigurine e kalimtareve ne rruge, por nga krahu tjeter shtojne sfidat teknike per realizimin e tyre sipas standarteve te duhura teknike, ne infrastrukturen aktuale.
- Do te sharrohet asfalti per vendosjen e bordurave te reja.
- Bordurat e reja do te jene ne te njejten kuote ose 2cm me poshte nga kuota aktuale e trotuararit. Do te shtrohen me beton dhe zgare hekuri d6, pastaj pllakat autobllokante do te vendosen mbi shtrese rere. Trotuari I ri do te shtrohet me pllaka autobllokante ose ndonje model I ngjashem me modelin aktual te trotuarit. Sidoqofte modeli I tyre do te miratohet nga projektuesi dhe supervizori.
- Do te vendosen rampa per kembesoret.

- Korsia e bicikletes do te ngrihet ne kuoten e gadishullit me rampe dhe do te ulet ne rruge me rampe. **Kjo korsi edhe kur te kaloje mbi gadishull, do te shtrohet me asfalt, jo me pllaka.**
- Do te krijohet ngritja ne nivel i korsise se bicikletes (sipas vizatimeve) aty ku perkon me vendqendrimin e autobuzit urban.
- Eshte me rendesi qe pusetat ekzistuese te ngrihen ne kuote, si dhe tendertohen puseta te reja ne pikat me te uleta dhe te lidhen me tub D315 me pusetat ekzistuese.
- Do të krijohen bumpe te shtruara me pllaka autoblokante me vija te bardha me gjeresi 3.60m + nga 80cm bordura betoni per secilin krah.
- Korsite e bicikletave do te lyhen me ngjyre te kuqe dhe do te kene logon e bicikletave te bardhe.
- Do te vendoset sinjalistika horizontale dhe vertikale perkatese
- Do te mirret parasysh mosdemtimi i infrastructures ekzistuese nentokesore.
- Ne projekt jane parashikuar dhe riparimi pjesor i pjeseve te prishura asfaltike te rruges ekzistuese, riparimi I kunetave si dhe riparimi ose zevendesimi I kapakeve te pusetave.
- Bordurat e gadishujve lyhen verdh dhe zi ne pjesen ku bashkohen me rrugen, gjithashtu dhe bordurat e bumpit.
- Xhuxha betoni do te vendosen ndermjet korsise se bicikletes dhe rruges, per te mos lejuar kalimin e automjeteve. Xhuxhat e betonit me dimensione 70x15cm do te fiksohen ne asfalt me ane te dy bulonave me upa metalik.

100



Prerje terthore C-C kur ka gadishull dhe vija te bardha



Prerje terthore D-D kur ka gadishull dhe bump me vija te bardha

Te dhena te tjera te vlefshme per punimet e rikonstruksionit ne rruge

Ky segment rruge do te trajtohet si forme perfundimtare e urbanizimit te saj ne formen qe ekziston, duke zgjidhur shtresat dhe menyren e largimit te ujrave te shiut.

Trupi i rruges do te kete gjeresi rreth $brr = 13.1$ m ne varesi te zones

Profili terthor i rruges do te jete me nje pjerrresi 2.5%, per ne drejtim te kunetes se rruges, ndersa ne gjatesi degezimi do te kete pjerrresi $i=2\%$

Per sa i perket shtresave asfaltike jane marre parasysh kushtet klimatike te zones, qe perkojne me zonen e dyte klimatike te territorit te Shqiperise;

Temperatura maksimale absolute e marre nga Stacionet meteorologjike perkatse eshte 39.5 °C regjistruar ne Korrik. Temperatura minimale absolute e marre nga keto Stacione eshte -16.7 °C regjistruar ne Shkurt. Vlera mesatare e temperaturave gjate vitit e marre ne Stacionin me te afert eshte 16.3 °C.

Reshjet ne kete zone jane kryesisht ne formen e shiut por mund te jene shpesh edhe ne forma te tjera si breshër, borë, mjegull ose vese.

Nga pikepamja e shperndarjes se reshjeve zona konsiderohet heterogjene. Reshjet jane te perqendruara ne periudhen e ftohte te vitit kur sasia mesatare e reshjeve eshte rreth 75% e sasise vjetore te tyre.

Nentori eshte muaji me sasine me te madhe te reshjeve. Qershori dhe Korriku jane muajt me sasine me te ulet te reshjeve.

Sasia maksimale e reshjeve varion nga 127.5mm ne Qershor ne 474.2 mm ne Nentor.

Reshjet e debores ndeshen me se shumti ne periudhen nga dhjetor-shkurt, ndersa gjate periudhave te caktuara krijohen edhe shtresa debore te konsiderueshme. Densiteti mesatar

i reshjeve te debores eshte 0.13 g / cm³. Trashesia e shtresave te debores varet nga lartesia nga niveli i detit.

Shpejtesia e eres dhe drejtimi i saj variojne ne varesi te kushteve fiziko-gjeografike te terrenit. Shpejtesia maksimale e eres per nje periudhe 50 vjet eshte 30m/s.

Eshte zgjedhur per tu perdorur binder me granulometri te inerteve 25-40 mm me marke jo me te vogel 800 kg/m² me bitum naftor, i tipeve 41-80 dhe 40-60 ndersa per asfaltobetonin qe duhet te jete i kategorise "i ngjeshur" : bitumi duhet te jete STASH 21-80,B-43, i tipeve te mesiperme 41-80 dhe 40-60, cakelli STASH539-82, marka jo me e vogel se 800 kg/m², e duhet te permbaje kokrra te thyera me permasa me te medha se 5 mm jo me pak se 35 %, sasia e kokrrizave ne forme pete te mos jete me shume se 15 %, rera duhet te prodhohet nga gure me marke me te vogel se 800 kg/m², pluhuri mineral(filieri) duhet te jete i thate, jo me topa, imtesia e bluarjes te jete e tille qe ne siten me 1.25 mm te kaloje 100% e materialit, ne siten 0.31 mm 30% e materialit dhe ne siten 0.074 mm 70 % e materialit, si dhe te kete koeficientin e hidrofilitetit per kokrriza me te vogla se 1.25 mm jo me shume se 1.1.

Cilesite fiziko-mekanike (te cilat do te provohen dhe pas shtrimit me ane te cekiceve dhe sondave, duke marre kampione ne tre vende , sipas STASH-561-80, "Metodat e provave te asfaltobetonit) qe duhet te plotesoje asfaltobetoni i ngjeshur ne te nxehte:

- Rezistenca ne shtypje ne temp.20grade C(R20) jo me pak se 25kg/cm²
- Rezistenca ne shtypje ne temp.50 grade C(R50) jo me pak se 10 kg/cm²(binderi 6kg/cm²)
- Koeficienti i qendreses kundrejt nxehtesise $K_{nx}=R_{20}/R_{50}$ jo me shume se 2.5
- Koeficienti i qendreses ndaj ujit $K_{uj}=R_{uj}/R_{20}$ jo me pak se 0.9
- Porozitetiti perfundimtar % ne vellim 3-5(binderi 7-10)
- Thithja e ujit ne % ne vellim jo me shume se1-3(binderi 7-10)
- Mufatja ne % ne vellim jo me shume se 0.5(binderi 2)

Punoi:

Ing. Flora HILAJ