

**Bashkimi Evropian – Njoftimi i Kontratës: Europe
Aid/136323/IH/SER/AL**

Asistencë Teknike për Përmirësimin e Standardeve të Sigurisë Rrugore

Raporti i Programit të Pikave të Zeza

Rezultati 4,

Aneksi 1 – Të dhënat mbi pikat e zeza

Shkurt 2019



Ky projekt financohet nga Bashkimi Evropian

Projekti zbatohet nga:

SPEA Engineering - DORNIER - TRL - AISCAT Servizi

Përmbajtja e këtij raporti është përgjegjësi e Konsulentit dhe nuk mund të merret në asnjë mënyrë për të pasqyruar pikëpamjet e Bashkimit Evropian.

Përmbajtja e Lëndës

HISTORIKU I DOKUMENTIT	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
KUADRI I PROJEKTIT	4
BR02	5
DU07	10
DU09	15
FR02	19
FR06	23
GJ01.....	28
KO01.....	33
SH03	37
TR01	41
TR09	46



HISTORIKU I DOKUMENTIT

Titulli:	Raporti i Programit të Pikave të Zeza		
Rishikimi	Përshkrimi	Rishikimet	Datat
00	Raporti i Programit të Pikave të Zeza Aneksi 1 – Të dhënat mbi pikat e zeza	-	25 Shkurt 2019
01	Rishikimi pas shqyrtimit te projektit	Rishikimi i masave te BS TR09	09 Maj 2019
02	Rishikimi pas shqyrtimit te projektit	Rishikimi i masave te BS BR02	20 Maj 2019



KUADRI I PROJEKTIT

Të dhëna kryesore të Projektit	
Titulli i Projektit	Asistencë teknike për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore
Njoftimi i Kontratës:	Europe Aid/136323/IH/SER/AL
Numri i Kontratës	No/AL/IPA/2013/05
Autoriteti Kontraktues:	Drejtoria e Përgjithshme për Financimin dhe Kontraktimin e Fondeve të BE-së, Bankës Botërore dhe Donatorëve të tjerë / Njësia Qëndrore e Financimit dhe Kontraktimit (CFCU), Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE).
Përfituesi:	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë Republika e Shqipërisë.
Konsultenti:	JV SPEA Engineering-Dornier-TRL-AISCAT Servizi
Lloji i Shërbimit:	Asistencë Teknike
Data e fillimit të Konsulencës:	10 Prill 2017
Kohëzgjatja e Kontratës:	24 Muaj
Përfundimi i kontratës:	9 Prill 2019

Objekti i përgjithshëm i projektit është ti sigurojë Republikës së Shqipërisë një sistem të përmirësuar dhe efektiv të sigurisë rrugore. Një numër i madh aksidentesh janë raportuar në të gjithë rrjetin rrugor shqiptar; dhe si përgjigje në Strategjinë Kombëtare të Transportit janë përfshirë si prioritete një sërë veprimesh për përmirësimin e sigurisë rrugore. Në veçanti, programi i sigurisë rrugore (siç është përcaktuar nga Plani Kombëtar i Transportit) ka identifikuar një sërë rekomandimesh bazuar në një qasje shumë-sektoriale. Fushat kryesore që ju kushtohet vëmendje janë: (i) pikat e zeza; (ii) respektimi i limiteve të shpejtësisë; (iii) Koordinimi ndërmjet institucioneve; (iv) Inspektimi i automjeteve; dhe (v) ndërgjegjësimi për sigurinë rrugore. Qëllimi i këtij projekti është në përputhje me të gjitha këto aspekte dhe është strukturuar duke u fokusuar në zhvillimin e veprimeve të mëposhtme.

Rezultati 1: Përmirësimi i legjislacionit në lidhje me inspektimet e automjeteve, në përputhje me Direktivat e BE-së.

Rezultati 2: Hartimi i specifikimeve për pajisjet e inspektimeve teknike të mjeteve motorike në rrugë.

Rezultati 3: Krijimi i një sistemi efektiv të menaxhimit të shpejtësisë së trafikut.

Rezultati 4: Përgatitja e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore për eliminimin e pikave të zeza të identifikuara.

Rezultati 5: Hartimi i udhëzimeve për zhvillimin e fushatave ndërgjegjësuese mbi sigurinë rrugore dhe edukimin publik për parandalimin e aksidenteve.

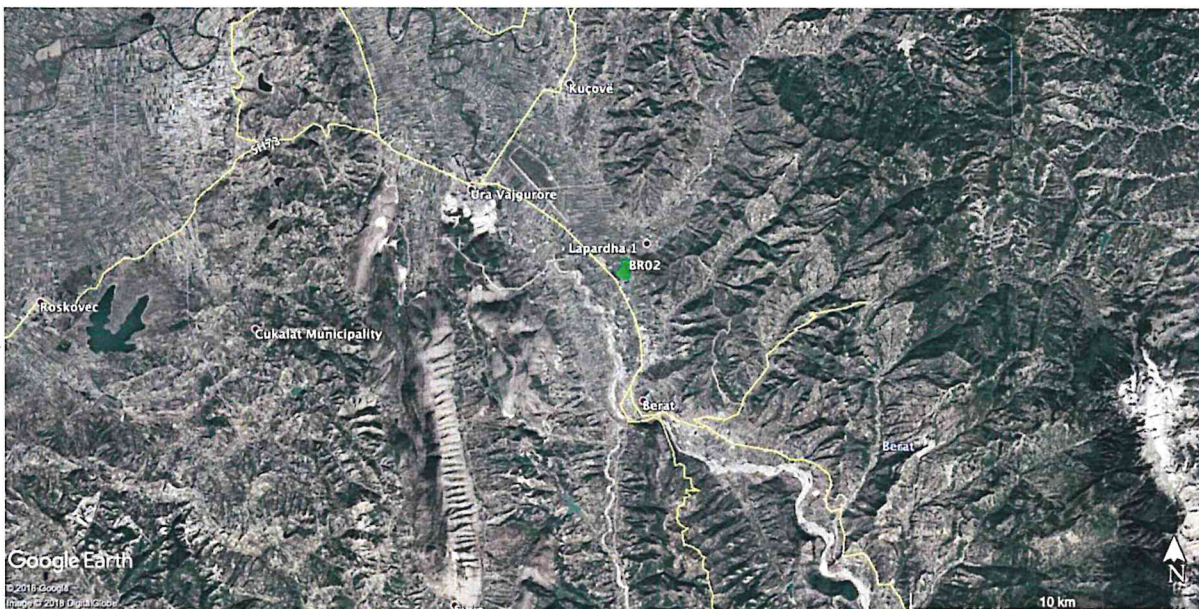


BR02

VENDNDODHJA

Bashkia	Ottlak	Qarku	Berat
Rruga	SH 72 Lushnjë - Berat	Seksioni	Ura Vajguore - Berat
Koordinatat Gjeografike	Lat. 40.74336 Long. 19.93448		

Vendi



Fotografi Ajrore



PËRSHKRIMI I SITUATËS

Rruga nacionale kalon përgjatë fshatit Ottlak, i cili shtrihet kryesisht në anën lindore të rrugës. Nga ana tjetër, megjithatë, ka hyrje në rrugë dhe aktivitete tregtare që bëjnë kalime të shpeshta dhe manovra për kthime.

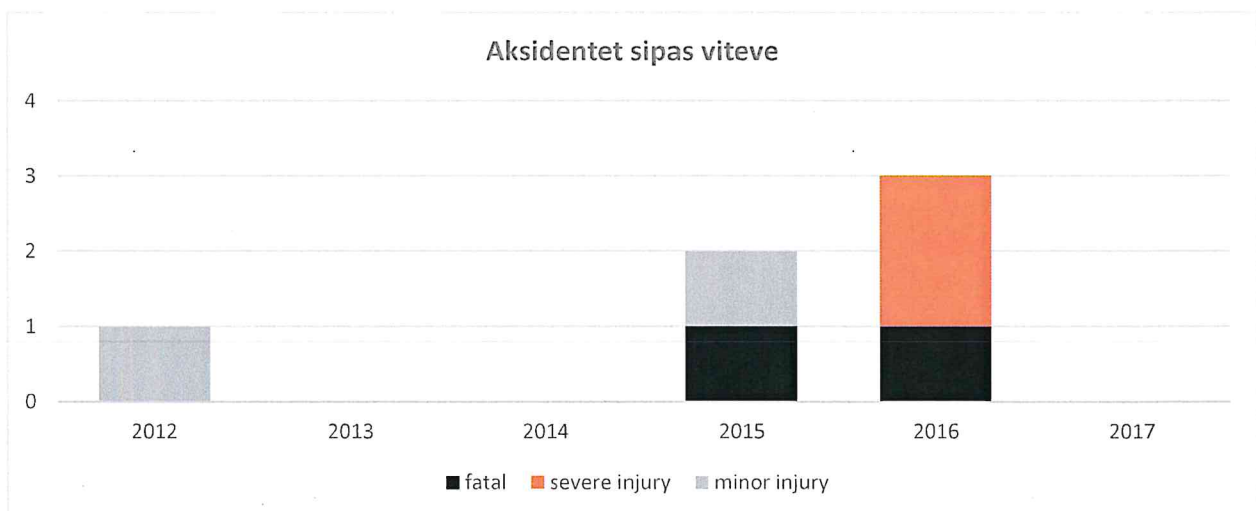
Rruga është pothuajse e drejtë, edhe hyrja në zonën urbane, kur vjen nga veriu është pas një kthese në të djathtë. Kryqëzimi i rrugës nuk ndryshon kur kalon zonën e ndërtuar dhe nuk ka kufizime specifike të shpejtësisë (në jug, kufiri mbetet 80 km /ore, ndërsa në drejtimin e kundërt kufizohet në 40 km /ore për arsyen e vetme sepse ndodhet një kryqëzim).

Nuk ka trotuare, ndërsa, për të lejuar kalimin e këmbësorëve, ka një urë mbikalim për këmbësorë e cila përdoret pak.



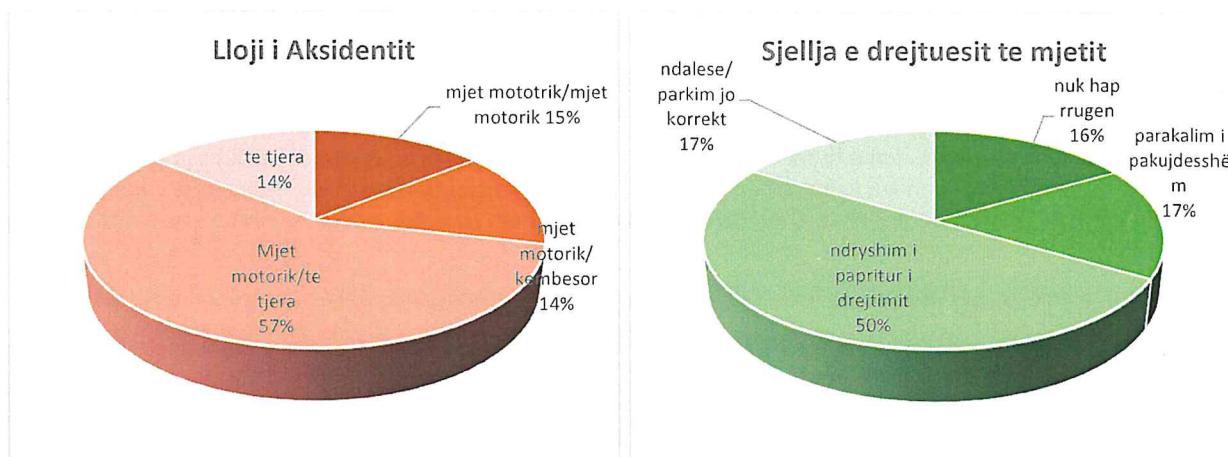
Pamja e rrugës nga ura këmbësorëve (drejtimi nga veriu)

ANALIZA E AKSIDENTEVË*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për tu theksuar:

- 5 nga gjithsej 6 aksidente në periudhën raportuese janë të përqendruara në periudhën dyvjeçare 2015 - 2016
- Më shumë se 70% e aksidenteve janë të një lloji që nuk është identifikuar qartë (mjet motorik/ të tjera ose të tjera)
- Këmbësorët janë të përfshirë në 1 aksident
- Gjysma e aksidenteve janë të lidhura me ndryshime të papritura të drejtimit (ndoshta për shkak të kthimit në/ose dalja nga rruga).

ÇËSHITJE TE SIGURISË RRUGORE

Fakti që zona e ndërtuar është e përqendruar vetëm në njërën anë të rrugës dhe se kryqëzimi mbetet i pandryshuar, e bën kalimin e vendbanimit shumë problematik. Në jug, kthesa përpara hyrjes në zonën urbane e përkeqëson situatën duke e bërë të vështirë perceptimin e faktit se jemi në një mjedis rrugor të ndjeshëm me zona të banuara.

Rruga e kalon fshatin në një vijë të drejtë, dhe kjo në mënyrë të pashmangshme i bën automjetet të udhëtojnë me shpejtësi të lartë, e cila rrezikon seriozisht përdoruesit e rrugës dhe automjetet të përfshira në manovrat e kthimit (duhet theksuar se kryqëzimi që lejon hyrjen në fshat ndodhet menjëherë pas kthesës).

Nuk ka rruge dytësore ose kalime për këmbësorë. Ekziston vetëm një mbikalim për këmbësorë, dobia e së cilës është mjaft e dyshimtë (duke pasur parasysh distancën e shkurtër për të kaluar nga njëra ane e rrugës në tjetrën dhe trafikun e ulët është shumë e vështirë që një këmbësorë të preferojë të përdorë mbikalimin, veçanërisht personat e moshuar). Përkundrazi, ajo konsiderohet të përbëjë një rrezik për sigurinë e këmbësorëve, sepse edhe pse nuk përdoret, krijon një ndjenjë false sigurie në shoferët, të cilët, duke parë mbikalimin, nuk mund të presin që këmbësorët të jenë në rrugë. Ndryçimi publik gjithashtu mungon.



Hyrja për në kryqëzimin në veri (majtas) dhe mbikalimin për këmbësorë (djathtas)



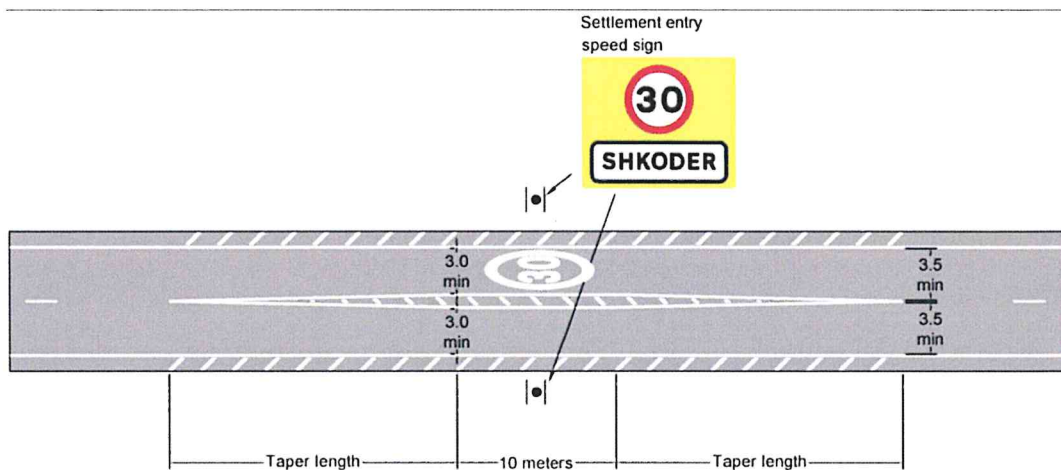
REKOMANDIME

Afat shkurtra:

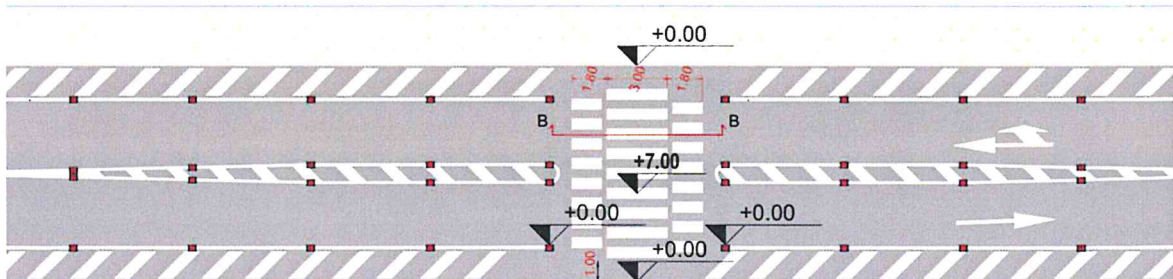
- Forcimi i sinjalistikës në hyrjet e fshatit në mënyrë që të theksohet aksesin në zonën e banuar si më poshtë:
 - Limiti i shpejtësisë 60 km /ore (150/200 m para hyrjes)
 - Te vendoset sinjali "Ndalohet parakalimi"
 - Te vendoset sinjali "Zonë e banuar"

Të gjitha shenjat duhet të jenë retroreflektive që të jenë qartë të dukshme gjatë natës.

- Te instalohen shiritat transversale ngadalësues të shpejtësisë me zhurmë në seksionet para hyrjes së fshatit.
- Te krijohen ngushtime në hyrje të fshatit (të dyja anët) në mënyrë që të bëhet kalim nga mjedis jo-urban në mjedis urban (psh. porte hyrje). Në mënyrë që të mos paraqitet rrezik për automjetet, ngushtimet realizohen vetëm me shenja (vizim) të kufizuara nga përvijuesit e rrugës (cat's eyes).



- Te krijohet një kalim i ngritur për këmbësorët për të arritur efektin e dyfishtë, për të bërë më të dukshëm këmbësorët dhe për të ngadalësuar automjetet. Për të përfunduar edhe më shumë sinjalet, kalimi i këmbësorëve parashikohet nga ngushtimi i karrexhatës si më poshtë: (kjo gjithashtu ka të mirën e krijimit të një strehimi për këmbësorët në mes të karrexhatës, megjithëse nuk është i mbrojtur).



- Sigurimi i trotuareve në të dy anët e rrugës, ku përveç funksionit të tyre të mbrojtjes së këmbësorëve, të japin dhe impresionin e të qenit në një mjedis urban, duke zvogeluar në mënyrë optike gjerësinë e rrugës dhe të nxisin shoferet të ngadalësojnë.
- Te përfordohen shenjat gjatësore me përvijuesit e rrugës (cat's eyes).

Afatmesme

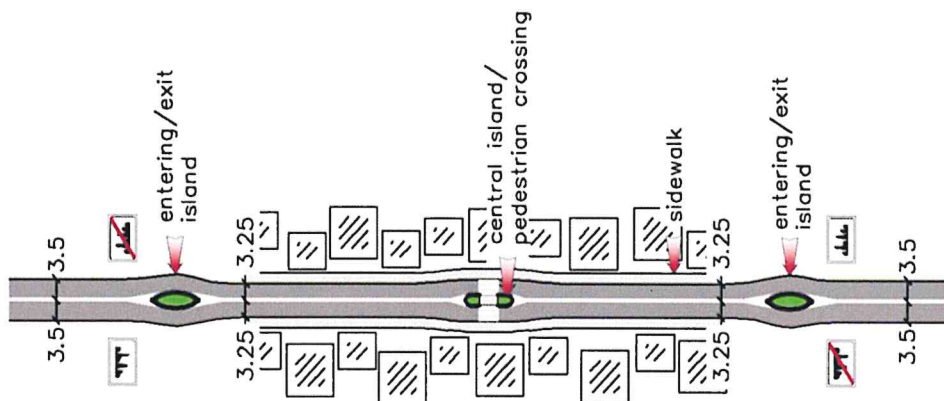
- Te sigurohet “chicanes” (kthesa S) me krijimin e një ishulli qendror në hyrjen në fshat në mënyrë që të bëhet më i fortë kalimi nga mjedisi jo-urban në mjedisin urban.



- Te instalohet një sistem ndriçimi publik.

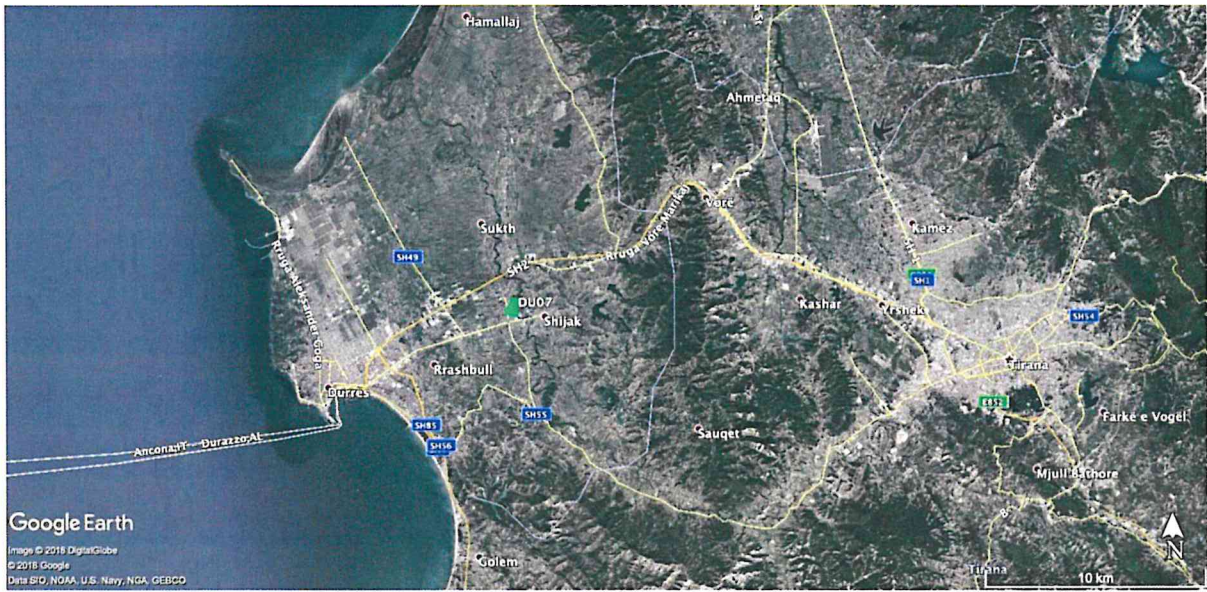
Afatgjata:

- Të reduktohet seksioni terthor në dy korsi 3.25 m të gjera (ky ngushtim ngadalëson trafikun), duke zgjeruar kështu trotualet.
- Shtrirja përfundimtare e planimetrisë për kalimin e fshatit duhet të jetë si më poshtë:



DU07

VENDNDODHJA

Bashkia	Xhafzotaj	Qarku	Durrës
Rruga	SH55 Xhafzotaj – Pjezë SH84 Xhafzotaj – Shijak	Seksioni	-
Koordinatat Gjeografike	Lat. 41.34320 Long. 19.54785		
Vendi			
Fotografi Ajrore			





PËRSHKRIMI I SITUATËS

Në fshatin Xhafzotaj është një kryqëzim me katër dalje që ndodhet në mes dy rrugëve kombëtare.

Kryqëzimi, i cili është shumë i gjerë, rregullohet nga një ishull i vogël qendror qarkullimi, i cili siguron funksionimin e trafikut si në një rreth të tërthortë.

Në anët e kryqëzimit ka disa aktivitete tregtare. Si rezultat i kësaj ka shpesh shumë automjete të parkuara.

Vëllimi i trafikut është i konsiderueshëm dhe duke marrë parasysh që ishulli i trafikut është i vogël, kjo mund të shkaktojë shumë konflikte.

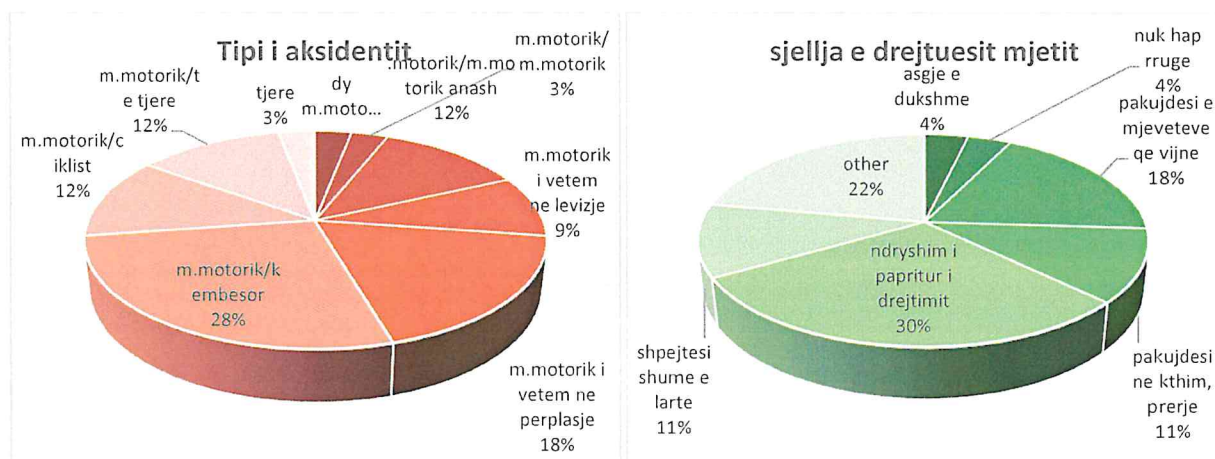
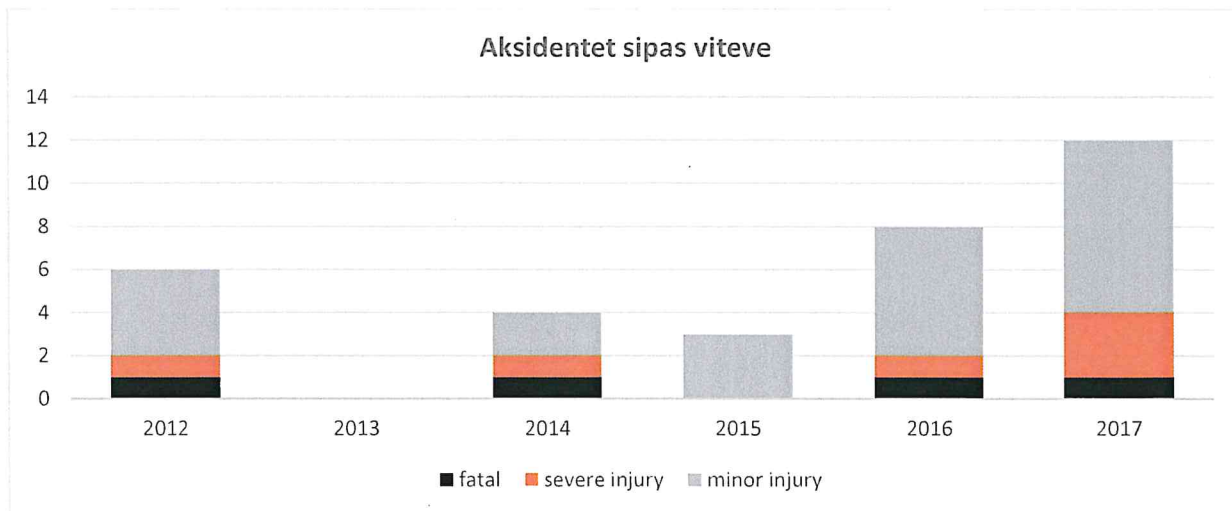
Sinjalistika horizontale dhe vertikale është shumë e degraduar.



Pamje e kryqëzimit dhe ishullit të trafikut nga veriu



ANALIZA E AKSIDENTEVE*



Për tu theksuar:

- Nuk ka aksidente në 2013, por ka rritje të shpejtë në vitin 2017
- 40% e aksidenteve me përdoruesit vulnerabël të rrugës (këmbësorët dhe çiklistët)
- 45% e aksidenteve në një farë mënyre që kanë të bëjnë me konfliktet në kryqëzim (kthesa e pakujdesshme, ndryshimi i menjëhershëm i drejtimit, nuk ka hapur rrugë)
- Pothuajse 40% e aksidenteve kanë ndodhur gjatë natës

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Madhësia e kryqëzimit, e kombinuar me rregullimin e dobët të qarkullimit të trafikut (mungesa e ishujve të trafikut të përshtatshëm dhe sinjalizimi i pamjaftueshëm), do të thotë që konfliktet e rrezikshme janë shumë të shpeshta midis automjeteve. Trajektoret janë kaotike, duke e shumëfishuar mundësinë e konfliktit.

Këmbësorët gjithashtu janë shpesh të ekspozuar në mënyrë të rrezikshme ndaj trafikut të automjeteve, si për shkak se kalimet e këmbësorëve nuk janë të sinjalizuara mirë dhe për shkak se kalimet për këmbësorë shpesh bllokohen nga automjetet e parkuara.

* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Mungesa e kalimeve për këmbësorë (majtas) dhe konflikti i rrezikshëm mes automjeteve (djathtas)

REKOMANDIME

Afat shkurtra:

- Zbatimi i një rrethrotullimi të dyfishtë (psh në formën e një "8") që mund të rregullojë sigurinë e trafikut, duke përcaktuar qartë pikat e kryqëzimit dhe duke zvogëluar shpejtësinë e udhëtimit.



- Te zhvendoset skaji i jashtëm i rrethrotullimit me një trotuar ku të mbivendosen shtyllat e trafikut. Buza e trotuarit të bëhet e përshkueshme me anë të tubave tërthore në mënyrë që të sigurohet rrjedha normale e ujit. Rekomandohet që shtyllat të bëhen prej materialeve metalike, të cilat përveç që janë më të qëndrueshme se ato plastike, kanë një estetikë që padyshim është më e mirë dhe më e përshtatshme për mjedisin urban (gjithashtu mendohet se pajisjet me cilësi të lartë tentojnë të jenë më të respektuara nga vandalët). Skajet (të brendshme dhe të jashtme) gjithashtu duhet të kenë dhe përvijues rruge (cat's eyes). Kjo masë do të parandalojë parkimin në zonën e kryqëzimit që do të jetë më e sigurtë dhe më e këndshme për këmbësorët (natyrisht, hyrja duhet të lihet në zonën e shërbimit, nga ana veriore).



- Te vendosen ishuj të trafikut në krahët e afrimit të rrethit me anë të shenjave të rrugëve (vizim) të përforcuara nga përvijuesit e rrugëve (cat's eyes).

Afatmesme:

- Zgjatni skajin e jashtëm të rrethrotullimit me një trotuar që do të jetë kështu kufiri i zonave të ngritura për këmbësorët, duke e bërë vendin më të këndshëm dhe duke rritur aktivitetet tregtare të pranishme.
- Zbatimi i ishujve të ngritur të trafikut në anët e hyrjeve.
- Zëvendësimi i sistemit të ndriçimit publik me një më të efektshëm.

Afatgjate: ---

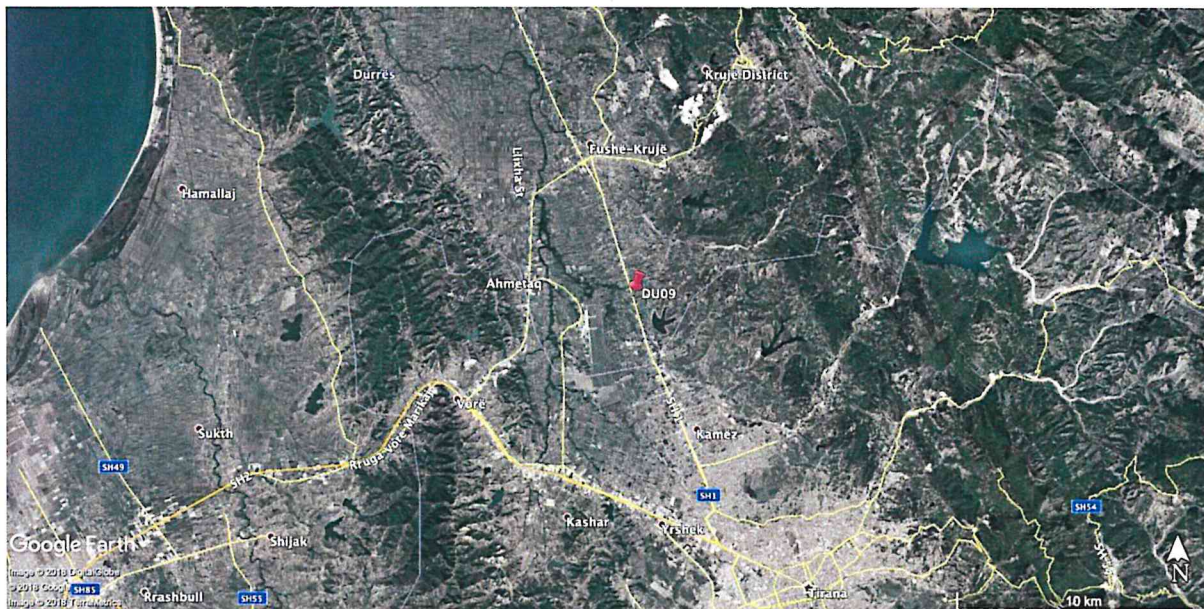


DU09

VENDNDODHJA

Bashkia	Nikel	Qarku	Durrës
Rruga	SH 1 Tirana – Hani i Hotit	Seksioni	Kamez – Fushe-Kruje
Koordinatat Gjeografike	Lat. 41.43015 Long. 19.73649		

Vendi



Fotografi Ajrore



PËRSHKRIMI I SITUATËS

Ky është një kryqëzim në formë T ndërmjet rrugës SH1 dhe një rruge të vogël dytësore, e cila është një shkurtesë për aeroportin e Rinastit. Kryqëzimi nuk ka sinjalistikë (nuk ka shenja drejtimi).

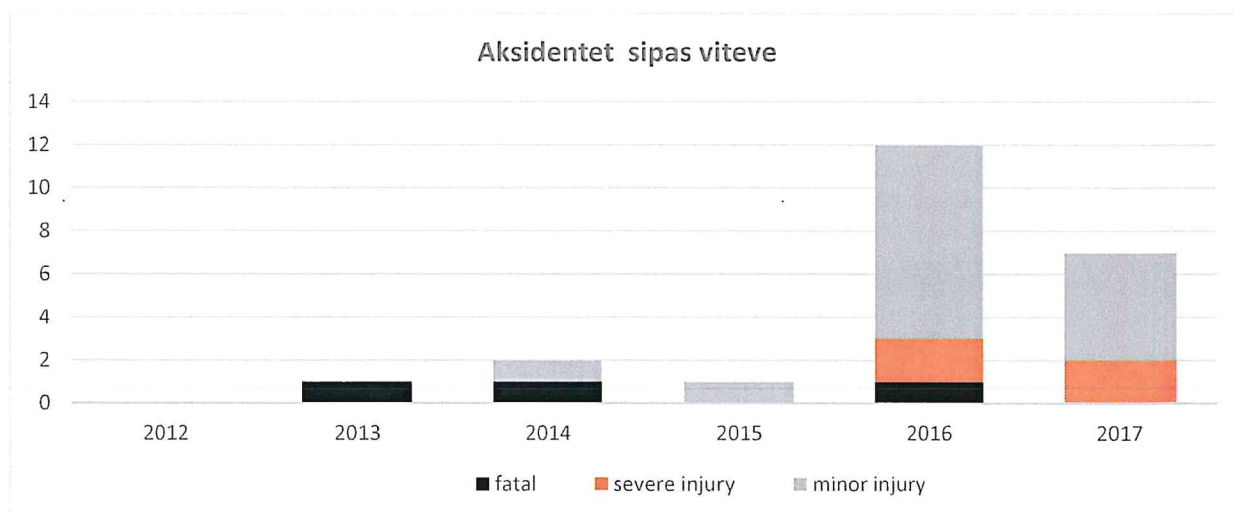
Në afërsi të kryqëzimit ekzistojnë aktivitete tregtare që krijojnë manovra në konflikt me ato të kryqëzimit.

Rruga dytësore, e cila është shumë e ngushtë (më pak se 4 m), është paksa e pjerrët (përpjetë në drejtim të rrugës SH1), gjë që përkeqëson dukshmërinë e automjeteve që i afrohen kryqëzimit.



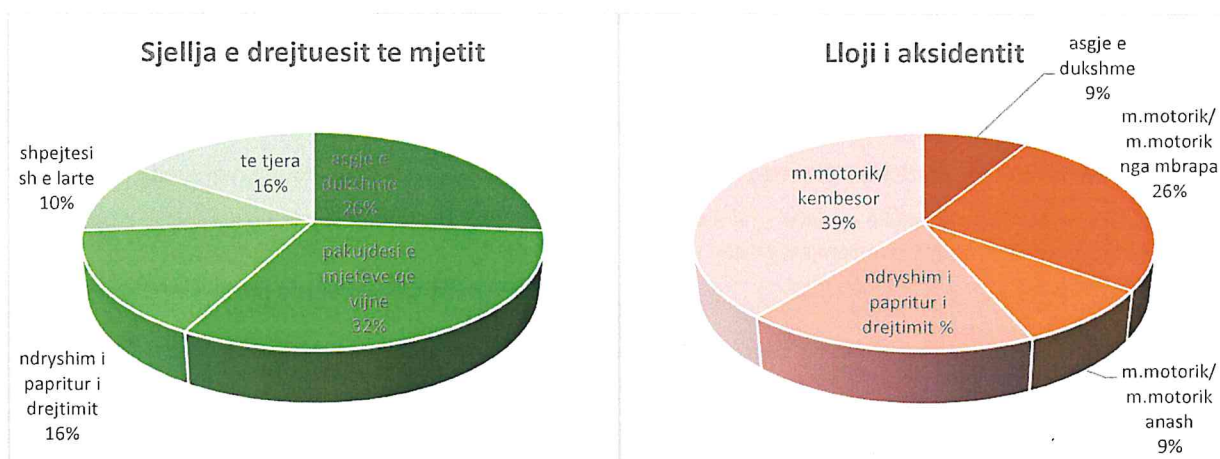
Një kamion që i afrohet kryqëzimit

ANALIZA E AKSIDENTEVE*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për t'u theksuar:

- Më shumë se 80% e aksidenteve kane ndodhur në vitin e fundit dhe gjysmën e periudhës së analizës
- 40% e aksidenteve janë me prezence te këmbësorëve
- 26% e aksidenteve janë nga goditjet e pasme
- Sjellja më e hasur është lëvizja "e pakujdesshme"
- Më shumë se 50% të aksidenteve kane ndodhur gjatë natës

ÇËSHITJE TE SIGURISË RRUGORE

Mungesa totale e sinjalistikës dhe shenjave e bën kryqëzimin të dallueshëm me vështirësi dhe në këtë mënyrë të rrezikshëm edhe në prani të një numri jo të lartë (por jo të papërfillshëm) të automjeteve që udhëtojnë në rrugën dytësore.

Numri i madh i aksidenteve që ndodhin gjatë natës është dëshmi se është me të vërtetë e vështirë të perceptohet prania e kryqëzimit, veçanërisht në rastin e dukshmërisë së dobët.

Prania e goditjeve nga ana e prapme e mjetit është gjithashtu një tregues se automjetet që presin të kthehen janë një pengesë e rrezikshme për trafikun, veçanërisht nëse shpejtësia është e lartë (edhe pranë kryqëzimit janë vërejtur parakalime te rrezikshme).

Situata është bërë edhe më e rrezikshme nga prania e aktiviteteve tregtare me hyrje të organizuar keq, të cilat në njërin anë krijojnë manovra të rrezikshme dhe në anën tjetër e kanë origjinën në lëvizjen e këmbësorëve. Të dhënat konfirmojnë, në fakt, se prania e këmbësorëve është një faktor rreziku që nuk duhet nënvlerësuar.

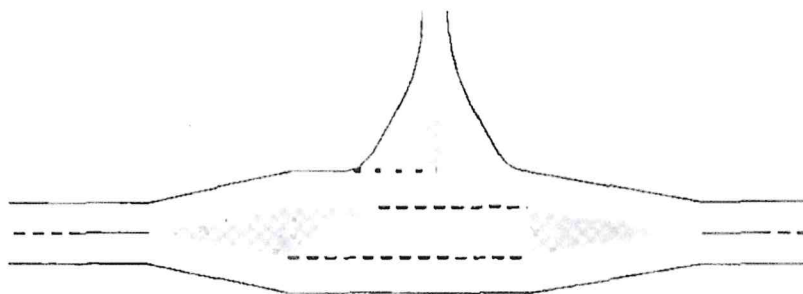


Një makinë që largohet nga zona tregtare (majtas) dhe një parakalimi i rrezikshëm (djathtas)

REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te vendoset një korsi shtese për kthesën e majtë nga rruga kryesore. Ishujt e trafikut që përcaktojnë korsinë duhet të montohen me pjerrësi të pranueshme, në mënyrë që të mos paraqesin rrezik për ndonjë mjet me ndërhyrje te gabuar. Kjo shtirje e planit do të mbrojë automjetet që presin të kthehen dhe e bën kryqëzimin më të dukshëm, madje edhe gjatë natës. Duke pasur parasysh hapësirën në dispozicion, kordia do të kufizohet domosdoshmërisht, gjë që në të vërtetë është e dobishme pasi do të ndihmojë në uljen e shpejtësisë së automjeteve



- Te instalohen shiritat ngadalësues të shpejtësisë me zhurmë, në pjesët e afrimit në kryqëzimin në rrugën kryesore.
- Te instalohen shenjat e rregullimit, paralajmërimit dhe drejtimit.

Afatmesme:

- Te riorganizohen zonat e parkimit të aktiviteteve tregtare në mënyrë të tillë që pikat e hyrjes të jenë të përcaktuara qartë dhe mos të ndërhyjnë me automjetet në kryqëzim. Gjithashtu do të ishte e dëshirueshme që pikat e hyrjes të jenë të pajisura me korsi ndihmëse të përsheptimit / ngadalësimit.

Afatgjata:

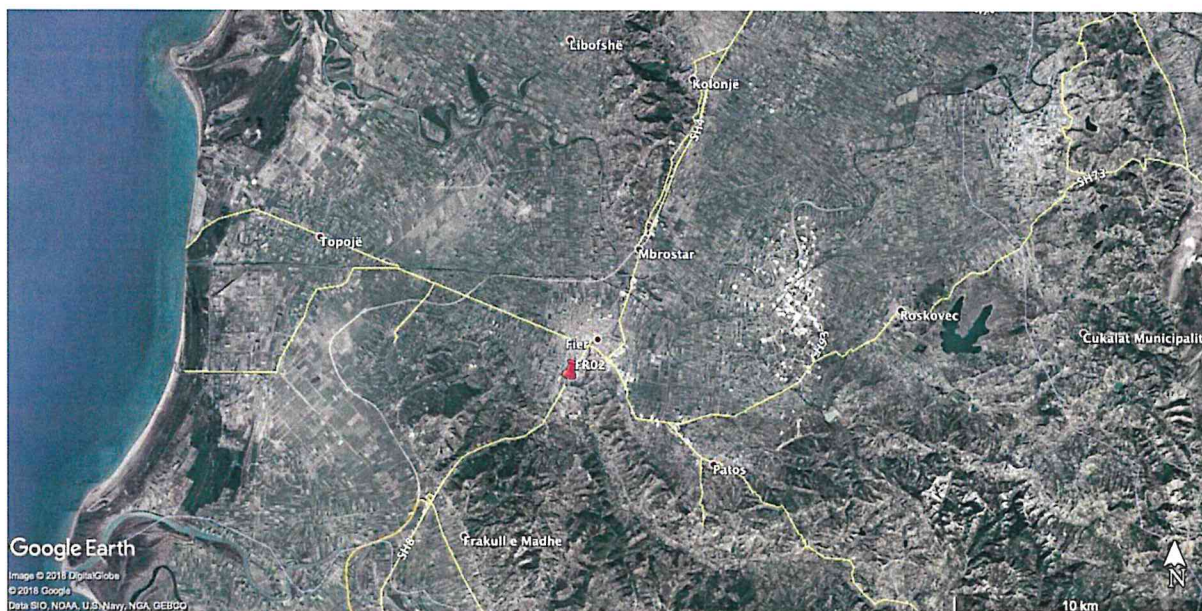
- Te krijohen rruge ndihmëse përgjatë rrugës kryesore në mënyrë të tillë që të grupohen pikat e hyrjes dhe të ndahen trafiku kryesor nga ai lokal (ndërhyrje të gjera që duhet të mbulojnë të gjithë pjesën e dy korsi të rrugës SH1 të prekur nga prania e aktiviteteve tregtare).

FR02

VENDNDODHJA

Bashkia	Qender	Qarku	Fier
Rruga	SH 8 Fier - Sarandë	Seksioni	Fier – Levan
Koordinatat Gjeografike	Lat. 40.71145 Long. 19.54767		

Vendi



Fotografi Ajrore



PËRSHKRIMI I SITUATËS

Ky është një kryqëzim në formë T një zonë periferike në jug-perëndim të qytetit të Fierit. Këndi i kryqëzimit është rreth 30°.

Kryqëzimi, mjaft i gjerë, është pothuajse i panjohur dhe nuk ka ishuj trafiku (gomat e përdorura janë vendosur aty për të kanalizuar trafikun).

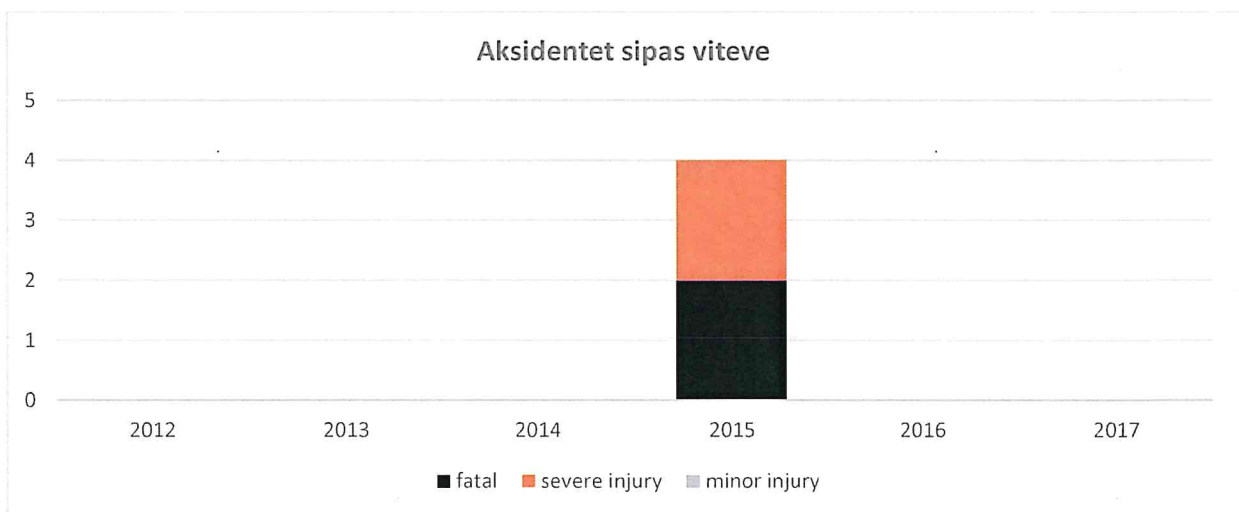
Në anën jugore ka një zonë mjaft të madhe shërbimi, dalja e të cilave ndërthuret me kryqëzimin.

Rruga kryesore këtu është e mbingarkuar dhe pa trotuare (ka shpatulla të pashtuara).



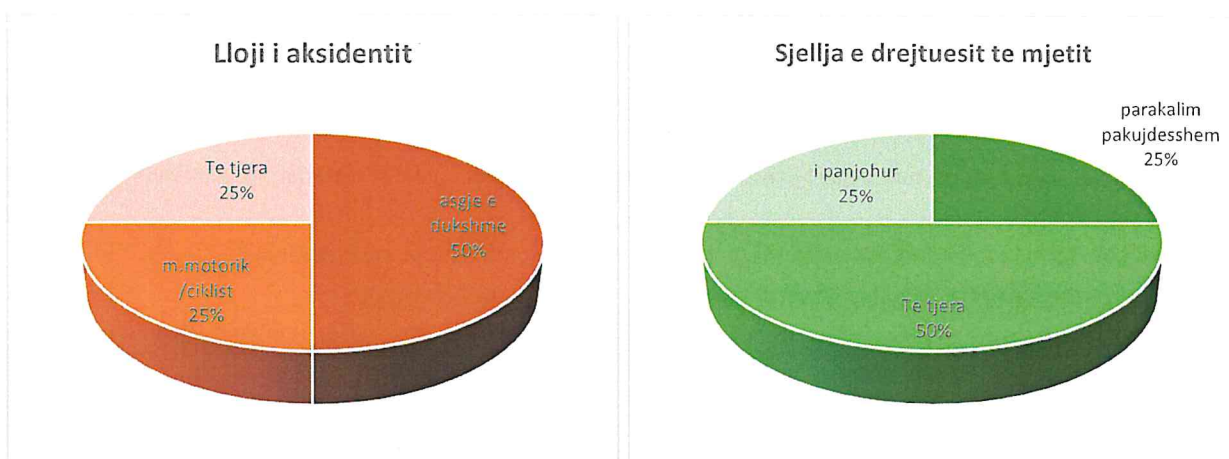
Pamja e kryqëzimit dhe ishullit të trafikut të krijuar me goma

ANALIZA E AKSIDENTEVE*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për tu theksuar:

- Të gjitha aksidentet kane ndodhur në 2015 (4 aksidente serioze)
- Të dhënat nuk japin një tregues të qartë të llojit të aksidentit (përveç një aksidenti që përfshin një çiklist)
- Një aksident ndodhi natën dhe një në muzg

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Ky kryqëzim, meqë nuk ka ishuj trafikuri, lejon trajektore kaotike dhe të rrezikshme (gomat konsiderohen të jenë një ndërhyrje e kohëve të fundit në përpjekje për të shmangur, duke marrë parasysh aksidentet serioze të vitit 2015).

Situata është bërë edhe më kaotike nga prania e stacionit të shërbimit dhe këndi i pafavorshëm i kryqëzimit midis dy rrugëve, gjë që nuk lejon shikueshmëri optimale të automjeteve. Duhet theksuar se dalja nga stacioni i shërbimit në rrugën kryesore është mbyllur me goma dhe materiale të tjera në një mënyrë të rastit "të bërë sipas rrethanave", ndoshta nga menaxheri i zonës së stacionit të shërbimit për të kufizuar lëvizjet e rrezikshme.



Një automjet që kthehet majtas (majtas) dhe dalja nga zona e shërbimit e mbyllur me goma dhe materiale të tjera (djathtas)



REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te krijohet një ishull trafikut i ngritur për të kanalizuar në mënyrë të duhur automjetet që vijnë nga / në rrugën dytësore.
- Te ndërtohet një rrugë ndihmese që rregullon siç duhet zonën e shërbimit dhe mbi të gjitha përcakton qartë dhe pikat hyrëse dhe dalëse. Dalja, në veçanti, duhet të jetë në rrugë dytësore në mënyrë që të mos ndërhyjë me automjetet që kthehen në kryqëzim.
- Te instalohen shenjat e rregullimit, paralajmërimit dhe drejtimit.

Afatmesme:

- Te zëvendësohet sistemi i ndriçimit publik me një më të efektshëm.

Afatgjata:----

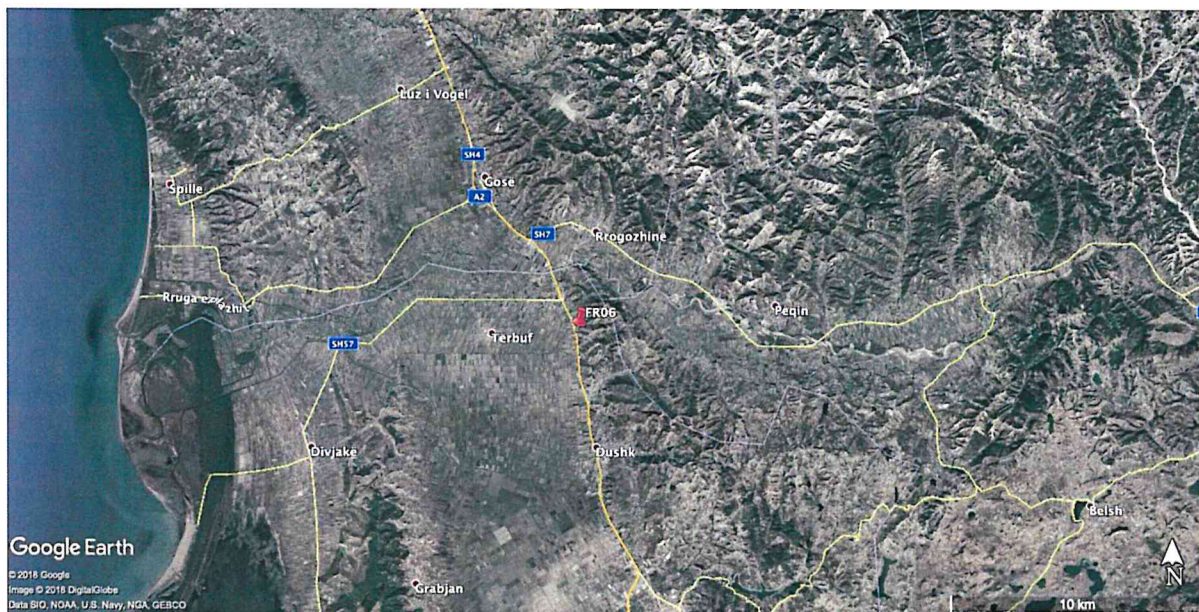


FR06

VENDNDODHJA

Bashkia	Terbuf	Qarku	Fier
Rruga	SH 4 Durrës - Fier	Seksioni	Rrogzhinë - Lushnjë
Koordinatat Gjeografike	Lat. 41.13334 Long. 19.59576		

Vendi



Fotografi Ajrore

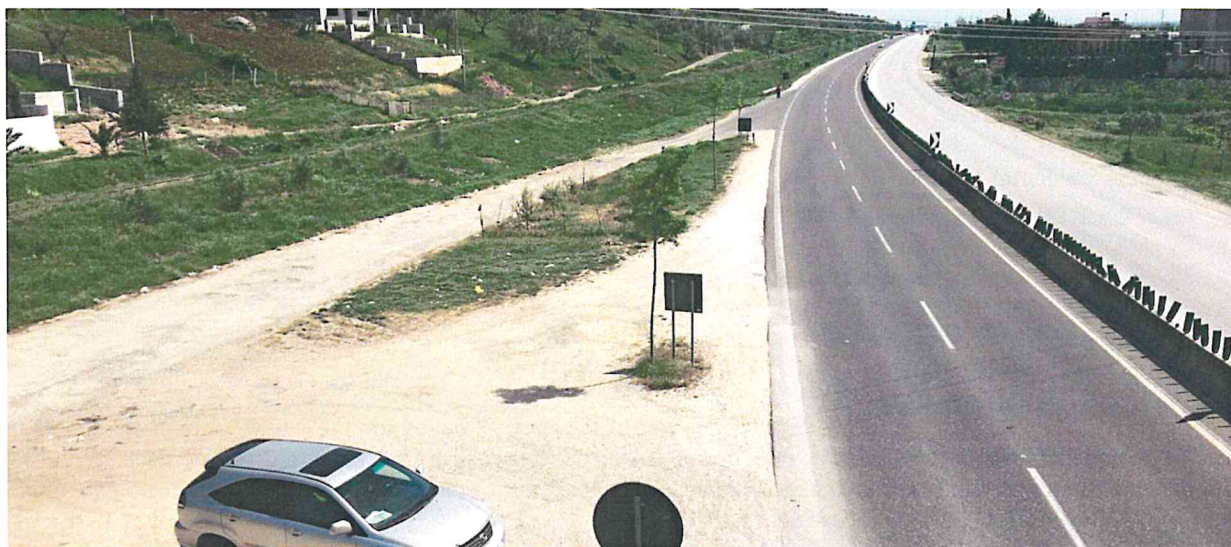


PËRSHKRIMI I SITUATËS

Kjo është një dalje nga autostrada SH4 në veri. Në të vërtetë, dega e rruges që del jashtë rrugës kryesore është shtrirja e rrugës së vjetër, para rehabilitimit dhe shndërrimit në një rrugë me dy korsi. Në këtë pikë rruga kryesore, për të anashkaluar fshatin Zhamë Fshat, harkohet në të majtë dhe prandaj rruga origjinale ka mbetur e pandryshuar, si në aspektin e shtrirjes dhe të kryqëzimit. Kjo rrugë (në kushte shumë të këqija) tani është hyrja nga jugu në fshatin Zhamë Fshat. Kjo dalje, megjithatë, nuk është përshtatur me karakteristikat funksionale të rrugës së re dhe devijon pa ndonjë korsi ngadalësimi. Gjithashtu nuk ka asnjë sinjalistikë e cila duhet të lajmërojë përdoruesit për praninë e daljes.

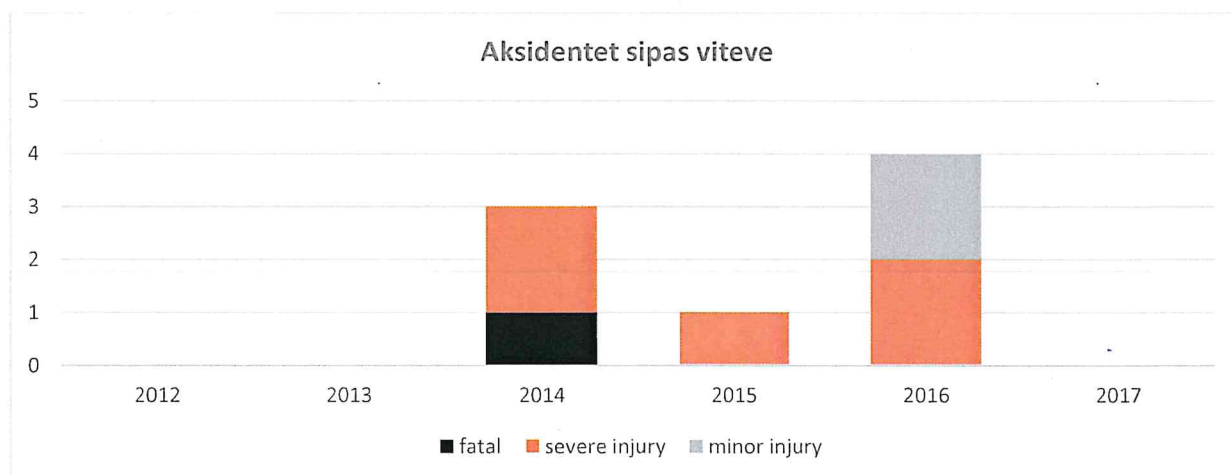
Meqenëse nuk ka barriera që pengojnë lëvizje të caktuara, e njëjta dalje përdoret gjithashtu si një hyrje në autostradë, edhe këtu, natyrisht, pa ekzistencën e ndonjë korsie përsheptimi.

Pranë kësaj daljeje gjendet një mbikalim për këmbësorë që i jep mundësi disa shtëpive në anën perëndimore të rrugës, që të mund të arrihen nga rruga kryesore, edhe këtu pa korsi të ndihmëse të përsheptimit / ngadalësimit.



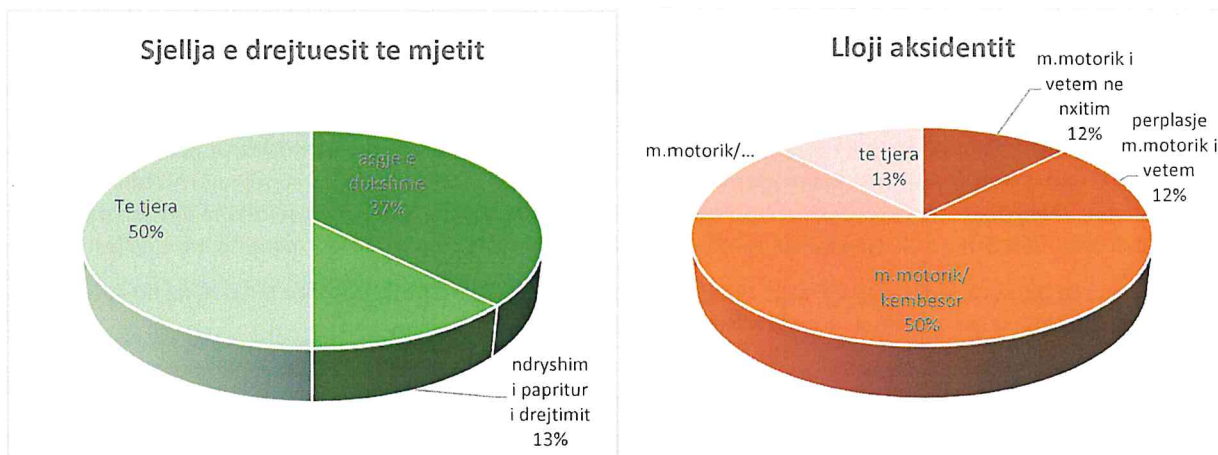
Pamja e rrugës nga mbikalimi i këmbësoreve (drejtimi nga jugu)

ANALIZA E AKSIDENTEVE*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për tu theksuar:

- Të gjitha aksidentet ndodhën në periudhën trevjeçare 2014-2016
- Gjysma e të gjitha aksidenteve përfshijnë këmbësorë
- Dy aksidente me një veturë të vetme
- 38% e aksidenteve ndodhën gjate natës

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Çështja kryesore ne këtë pjese te rrugës është pamja e pamjaftueshme e daljes (me theks të veçantë në mungesën e korsisë së ngadalësimit). Kjo pamje e kombinuar me mungesën e shenjave të drejtimit, mund të çojë në sjellje hezituese dhe të rrezikshme. Në veçanti, automjetet që duhet të dalin, janë të detyruar të ngadalësojnë në korsine e udhëtimit, duke përbërë një pengesë për automjetet që vijnë.

Fakti që rruga mund të arrihet lehtësisht nga e njëjta zonë është gjithashtu një faktor me rrezik të lartë.

Megjithatë, është veçanërisht e çuditshme të shihet numri i aksidenteve që përfshijnë këmbësorë, gjë që sugjeron që - siç ka treguar edhe përvoja në raste të tjera të ngjashme – mbikalimi i këmbësoreve nuk përdoret gjithmonë (p.sh. disa këmbësorë preferojnë të ngjiten mbi barrierën e mesit në vend që të shkojnë lart shkallëve).



Perceptimi i dobët i daljes nga rruga kryesore (majtas) dhe kushtet e këqija të rrugës ndihmese (djathtas)



REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te vendoset sinjalistik drejtuese në pjesën që i afrohet daljes.
- Te përforcohet sinjalistika me shenjat e posaçme (vetëm në veri) si me poshtë:
 - Ngadalësuesit e shpejtësisë me zhurme
 - Shigjetat që tregojnë drejtimet e lejuara në korsine e udhëtimit
 - Limiti i shpejtësisë 70 km /ore
- Te instalohen dy shenja "Ndalohet hyrja" (ne të dyja anët) në rrugën e sekondare (rreth 100 m përpara kryqëzimit me rrugën kryesore), në mënyrë që të mos inkurajohet hyrja në rrugë kryesore nga kjo rrugë sekondare.
- Te instalohet një buze trotuari përgjatë anës perëndimore të rrugës sekondare në mënyrë të tillë që të parandalohet hyrja në zonën e pashtuar dhe kështu në autostradë.

Afatmesme:

- Te zëvendësohen skajet e gardhit mbrojtës (dmth. fundi i gardhit) me pajisje absorbuese të energjisë (shih më poshtë).



- Te zëvendësohen ekranet ekzistuese anti-reklectues në barrierën e mesit me një rrjet anti-refleks (shih më poshtë), i cili përveç funksionit të tij anti- reklectues, do të parandalojë që këmbësorët të ngjiten mbi barrierën. Kjo do të kërkojë një procedurë *ad hoc* për "çertifikimin CE" të barrierës.



- Te instalohet një sistem i ndriçimit rrugor.

Afatgjate:

- Te ri-projektohet dalja e rrugës duke krijuar një korsi ngadalësimi në përputhje me standardet për rrugët e të njëjtës kategori.

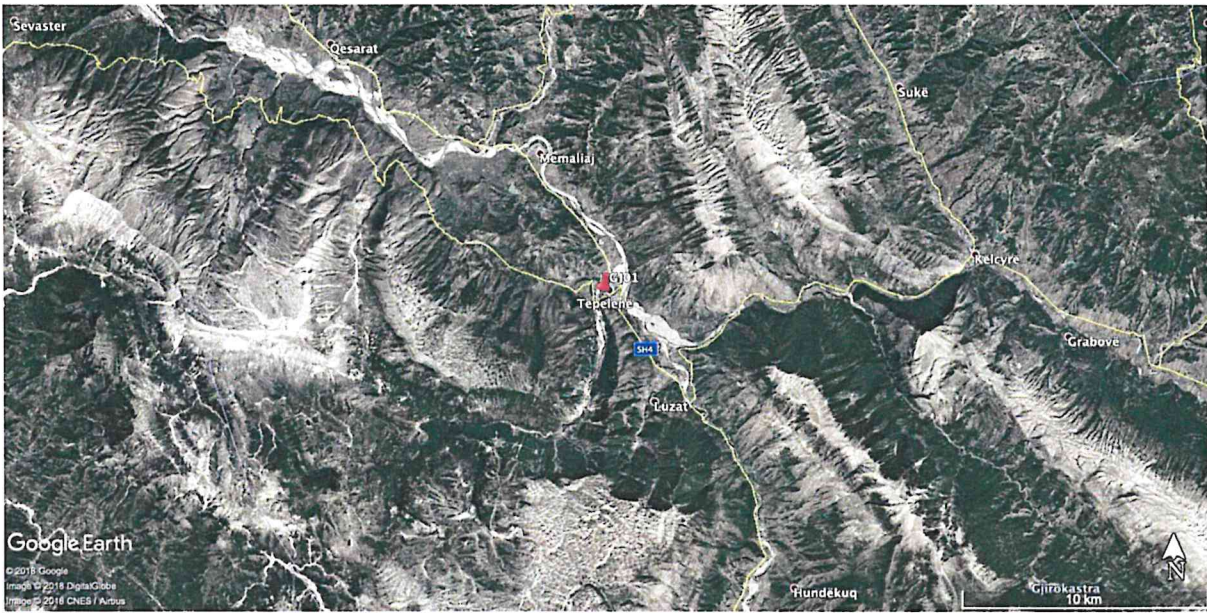


- Të ndërtohet një rrugë ndihmese, në jug, në mënyrë që të parandalohet hyrja e drejtpërdrejtë në rrugë nga pronat private.

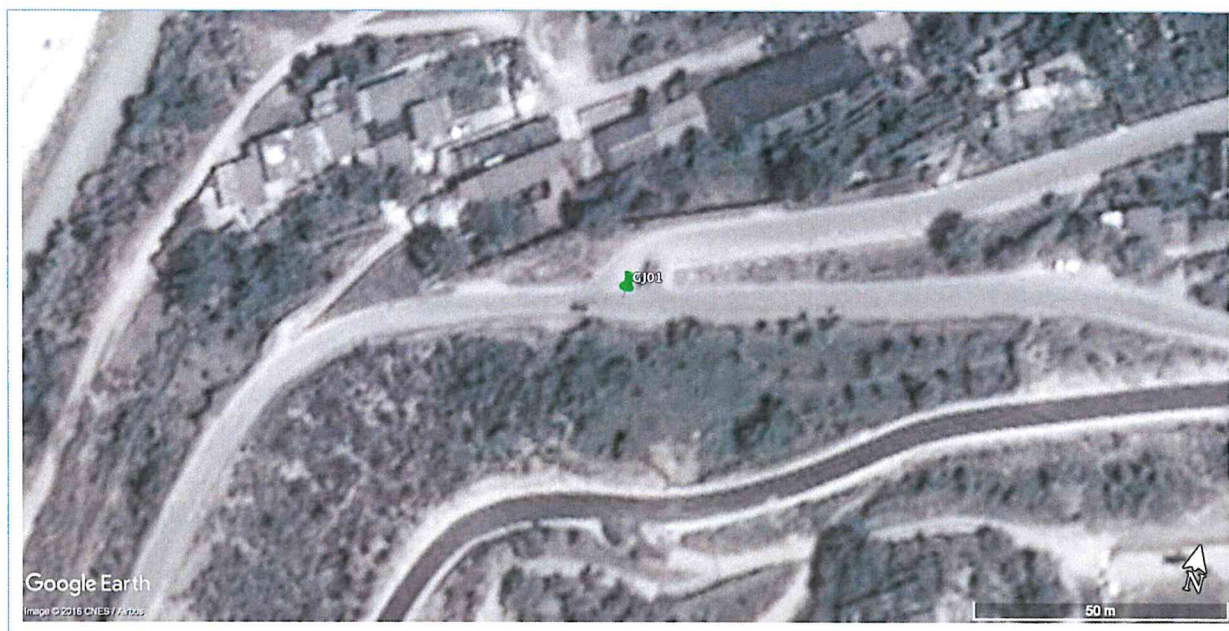


GJ01

VENDNDODHJA

Bashkia	Tepelenë	Qarku	Gjirokastrë
Rruga	SH 76 Tepelenë - Vlorë	Seksioni	Tepelenë - Veliqot
Koordinatat Gjeografike	Lat. 40.29728 Long. 20.01209		
Vendi			
			
Fotografi Ajrore			





PËRSHKRIMI I SITUATËS

Ky është një kryqëzim në formë T midis një rruge në një pjerrësi të madhe (rreth 10%) dhe një rruge që vjen nga një zonë banimi, gjithashtu në një shpat të pjerrët (ajo i bashkohet rrugës kryesore në të përprjetë).

Duke udhëtuar në rrugën kryesore në drejtimin veri-lindje, kryqëzimi ndodhet pas një kthese mjaft të theksuar. Duke ardhur nga rruga e banimit, kryqëzimi nuk është i sinjalizuar dhe është vështirë të perceptohet për shkak të shpatit të rrugës dhe kthesës në të majtë që e paraprin atë.

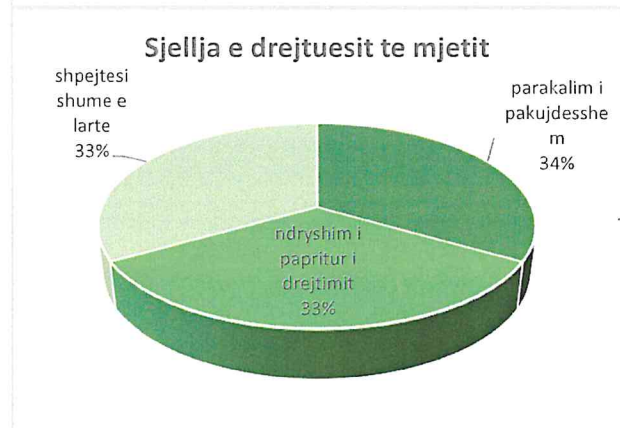
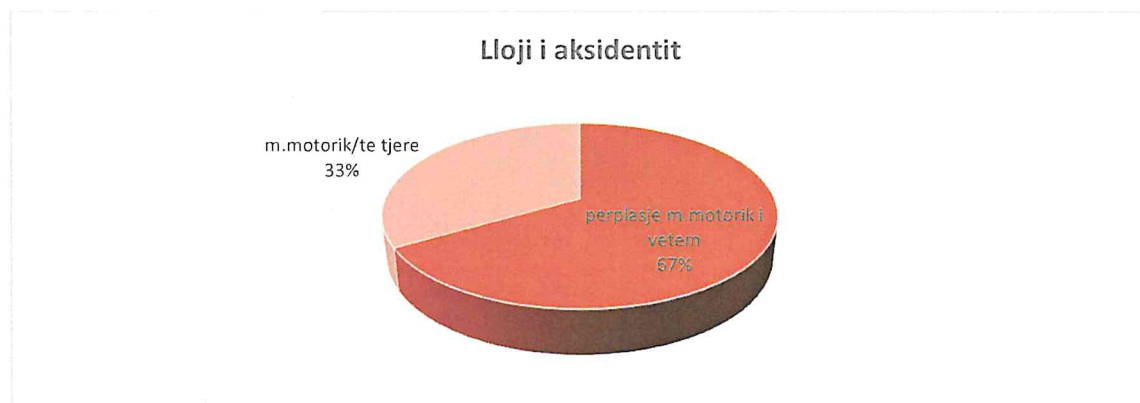
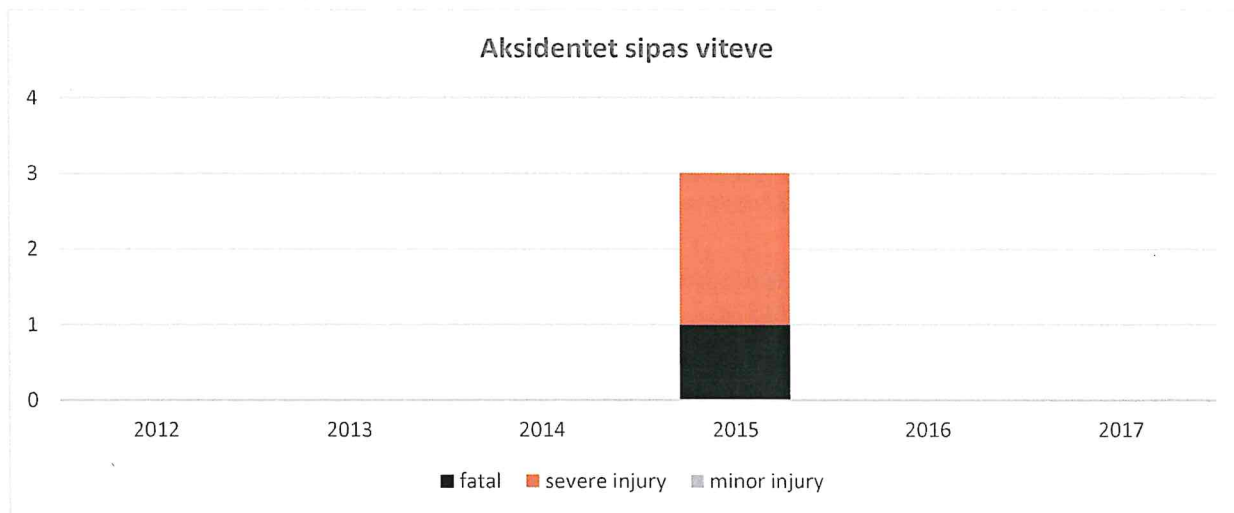
Seksioni i kryqëzuar i rrugës kryesore është mjaft i ngushtë (dega veriore: 5.5 m, dega e jugut: 4.5 m).



Pamje e kryqëzimit kur vjen nga Tepelena



ANALIZA E AKSIDENTEVE*



Për tu theksuar:

- Të gjitha aksidentet ndodhën në 2015
- 2 nga 3 aksidente janë me një veturë të vetme të përfshirë

* Period 1/1/2012 – 30/06/2017



- 2 nga 3 aksidente kanë ndodhur në kushte me shi.

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Kombinimi i veçantë i shpateve dhe shtrirja horizontale e bën kryqëzimin vështirë të dallueshëm, veçanërisht kur vjen nga jugu ose nga rruga dytësore. Në veçanti, kur vjen nga rruga dytësore, kryqëzimi është i dukshëm vetëm kur arrihet në vend, pasi nuk ka shenja për të ndihmuar (përkundrazi, ekziston perceptimi i qartë se rruga vazhdon me një kthesë të majtë, pa kaluar nëpër rrugë të tjera). Bimësia në këndin e djathtë e bën edhe më të vështirë të perceptohet kryqëzimi.

Gjithashtu hyrja nga drejtimi i jugut, për shkak të pjerrësisë së kodrës, mund të bëhet e rrezikshme sidomos në kushtet e motit të vështirë (shi) dhe / ose shikimit të dobët.

Për më tepër, kthesa në perëndim të kryqëzimit është e sinjalizuar dobët dhe mbi të gjitha e mbrojtur. Këtu një drejtim i mjetit me shpejtësi ka mundësi të ketë pasojë shumë serioze.



Kryqëzimi jo i dukshëm nga rruga sekondare (majtas) dhe pak i dukshëm kur vjen nga jugu (djathtas)

REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te instalohet një shenjë "Stop" në rrugën sekondare. Një sinjal i tillë do të informojë përdoruesit e rrugës për praninë e kryqëzimit dhe në këtë mënyrë tentojnë të sillen më me kujdes.
- Te vendoset sinjalistika rrugore, duke përfshirë shenjen "Stop".
- Te instalohen shenjat paralajmëruese dhe shenjat e limitit të shpejtësisë 50 km /ore në rrugën kryesore. Përkundrazi, duhen hequr shenjat e kufirit të shpejtësisë prej 20 km /ore që nuk janë të besueshme dhe tentojnë të mos respektohen; te informohen më mirë përdoruesit e rrugës për praninë e kthesës me një shenjë paralajmëruese dhe me një përcaktim më të mirë (shih pikën tjetër).
- Te instalohet një gardh mbrojtës përgjatë kthesës direkt pas kryqëzimit. Fundet e gardhit duhet të jenë të përkulura në mënyrë të tillë që të mos lejojnë që ato të përbëjnë një pengesë të rrezikshme.
- Te instalohen shenjat paralajmëruese të shiritave (chevron signs) në kurbë direkt pas kryqëzimit.
- Te vendosen shenjat e drejtimit në kryqëzim.
- Te pastrohet zona afër kryqëzimit nga ndonjë pengesë për shikueshmërinë (bimësi, mbeturina, etj.).

Afatmesme:

- Te instalohet sistemi i ndriçimit rrugor.

Afatgjata:

- Te shtrohet zona e kryqëzimit dhe e kthesës me asfalt me koeficient të lartë fërkimi.



KO01

VENDNDODHJA

Bashkia	Çërravë	Qarku	Korçë
Rruga	SH 3 Tiranë - Kapshtice	Seksioni	Pogradec - Maliq
Koordinatat Gjeografike	Lat. 40.85130 Long. 20.71111		

Vendi



Fotografi Ajrore



PËRSHKRIMI I SITUATËS

Ky është kryqëzimi i rrugës kombëtare me dy rrugë lokale të vendosura menjëherë pas një ure. Rruga anësore në perëndim, me gjerësi 4 m, te çon në fshatin Leshnice (jo në rrugën kryesore), ndërsa rruga tjetër (me zhavorr) te çon në fusha bujqësore me disa shtëpi të shpërndara. Kjo rrugë e dytë pastaj lidhet me rrugën kryesore pas rreth 200 m në drejtim të Pogradecit.

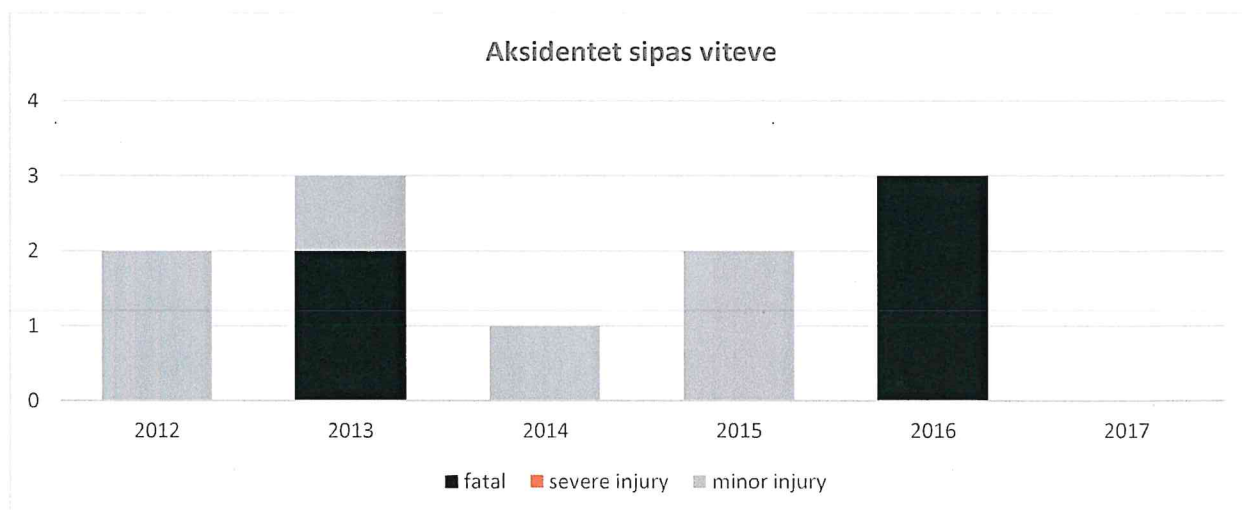
Rruga për në perëndim lidhet me rrugën kryesore që është në të përpjetë, duke e bërë të shikueshmërinë në kryqëzimin shumë të vështirë. Të dy rrugët lokale ndërpresin rrugën kryesore me kënde rreth 45 °.

Pranë kryqëzimit në anën lindore, një kasolle është ndërtuar kohët e fundit, që ndoshta përdoret herë pas here nga shitësit e produkteve bujqësore, gjë që pengon pjesërisht shikueshmërinë në kryqëzim.



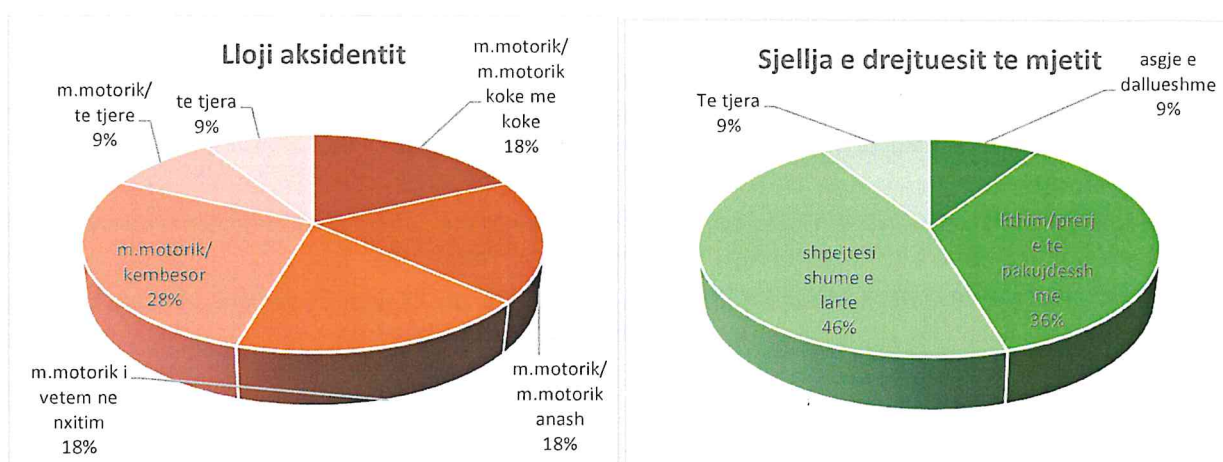
Pamja e kryqëzimit që vjen nga Pogradeci

ANALIZA E AKSIDENTEVË*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për tu theksuar:

- Shumëllojshmëri e madhe e aksidenteve që nuk i përkasin një kategorie kryesore.
- Shpejtësia është faktori kryesor i rrezikut (46%)
- 55% e aksidenteve kanë ndodhur gjatë natës

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Kryqëzimi, megjithëse nuk ndikohet nga flukse të mëdha të trafikut, është i rrezikshëm kryesisht sepse nuk është shumë i dukshëm.

Automjetet që vijnë nga rruga në anën perëndimore (përpjetë), në mënyrë që të ketë dukshmëri në trafikun që po afrohet, pjesërisht e zënë korsinë dhe për këtë arsye përbëjnë një pengesë të rrezikshme, sidomos duke marrë parasysh shpejtësitë e larta të udhëtimit në këtë seksion. Dukshmëria në të majtë përkeqësohet nga lartësia e këmbëve dhe gardhit mbrojtës të urës.

Nga ana tjetër, prania e kasolles pengon pamjen në të djathtë.

Forma me kthese e rrugës kryesore, e kombinuar me shpejtësi të lartë dhe sinjalistikë të dobët, gjithashtu e bën të vështirë perceptimin e kryqëzimit.

Së fundi, duhet të theksohet se fundet e gardhit mbrojtës të urës janë gjithashtu pengesa shumë të rrezikshme të cilat mund të çojnë në pasoja shumë serioze në rast të një përplasjeje. Për më tepër parapeti i shtyllës së urës në anën lindore është dëmtuar (shiritat e sipërm mungojnë në disa pjesë) dhe nuk ka të ngjarë të mbrojë automjetet e veçanërisht automjetet e rënda.



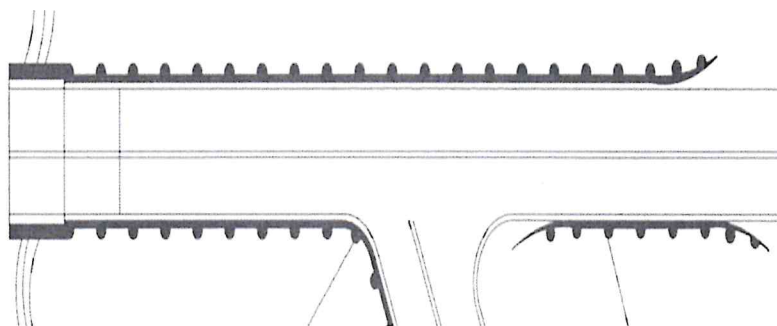
Kasollja që kufizon dukshmërinë dhe gardhin e rrezikshëm (majtas) dhe kthimi i automjetit nga rruga dytësore (djathtas)



REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te mbyllet hyrja në anën lindore duke zgjatur gardhin mbrojtës të urës dhe të lidhet me atë që paraprin kryqëzimin. Hyrja në rrugë do të sigurohet nga kryqëzimi 200 m në veri, i cili duhet të jetë i shtruar (për të paktën 5 m nga kufiri i rrugës kryesore) dhe i rregulluar me një ishull të trafikut (vizim). Kjo masë do të jetë shumë e dobishme pasi që do të zvogëlojë pikat e konfliktit dhe do të parandalojë automjetet nga kalimi në korsite kryesore.
- Te vendosen shenjat e limitit të shpejtësisë 60 km /ore shoqëruar me shenja "Ndalohet parakalimi" në rrugën kryesore (të dy drejtimet).
- Te instalohet shenja "Kryqëzim" në rrugën kryesore (të dy drejtimet).
- Te instalohen ngadalësuesit e shpejtësisë me zhurmë dhe rruazat metalike përgjatë linjave gjatësore (të dy buzët dhe vijën mesatare)
- Te instalohen shenjat e kthesës përgjatë aneve të jashtme të dy kthesave të kundërta afër kryqëzimit.
- Te vendosen vizat e ndalimit në rrugët dytësore.
- Te largohet kasollja ekzistuese.
- Te riparohet gardhi mbrojtës i urës.
- Te rregullohet fundi i gardhit mbrojtës së urës në anën perëndimore duke e përkulur atë nga jashtë pas vijës së rrugës dytësore në mënyrë që ajo të mos përbëjë një pengesë të rrezikshme në rast të një përplasjeje.



Afatmesme:

- Te instalohet sistemi i ndriçimit rrugor.

Afatgjata:

- Te rregullohet profili vertikal i rrugës në anën perëndimore, në mënyrë që hyrja në kryqëzim të jetë sa më e sheshtë (në të njëjtin nivel si rruga kryesore) dhe jo më lart.

SH03

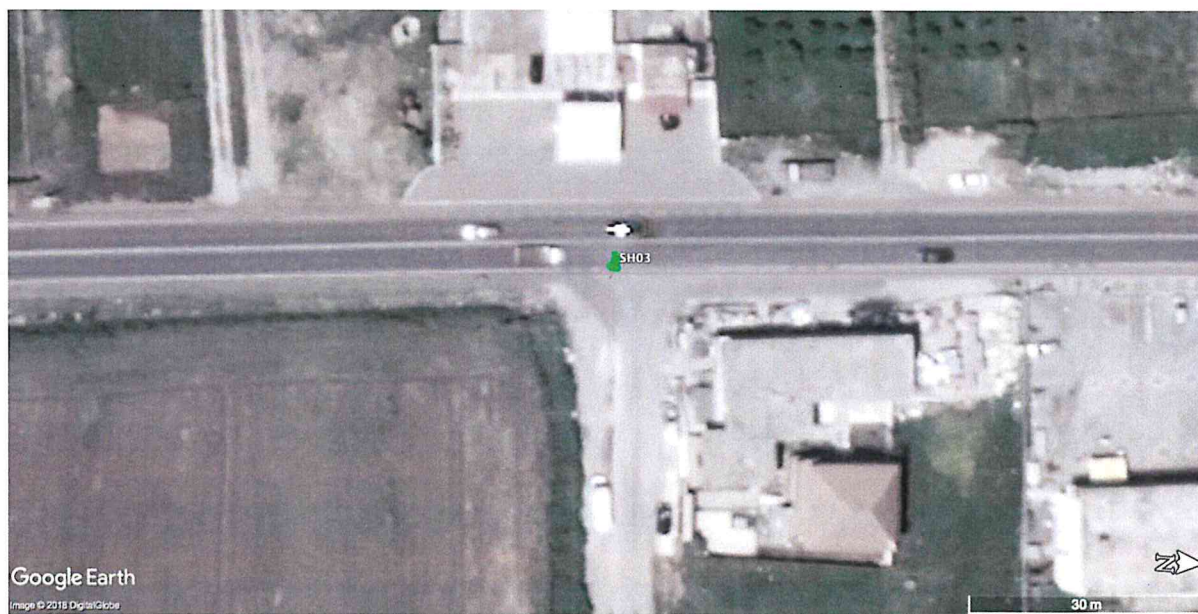
VENDNDODHJA

Bashkia	Rrethinat	Qarku	Shkodër
Rruga	SH 1 Tirana – Hani i Hotit	Seksioni	Shkodër - Koplík
Koordinatat Gjeografike	Lat. 42.09315 Long. 19.50648		

Vendi



Fotografi Ajrore



PËRSHKRIMI I SITUATËS

Ky është një kryqëzim në formë T ndërmjet rrugës nacionale dhe Rrugës Dergjini, një rrugë dytësore e cila pastaj lidhet me një rrugë që shpie në zonën malore në veri-lindje të Shkodrës.

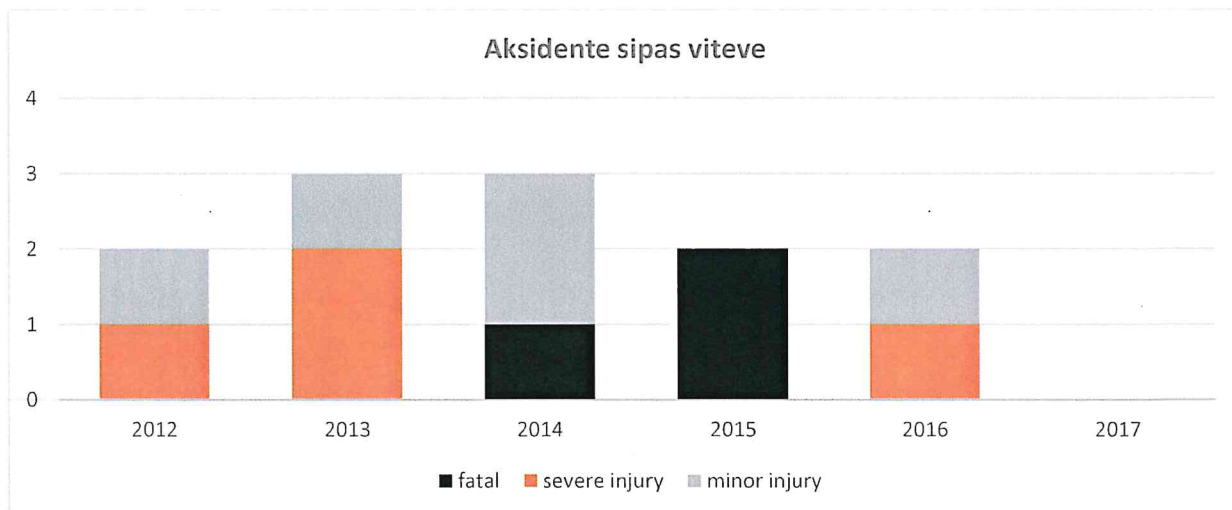
Kryqëzimi ndodhet në një zonë periferike me shumë aktivitete tregtare, prania e të cilave rezulton në makina të parkuara shpesh mbi xhade. Hyrjet janë të shpeshta dhe vëllimi i trafikut është i konsiderueshëm.

Në anën perëndimore, pikërisht në kryqëzim, ka një zonë shërbimi.



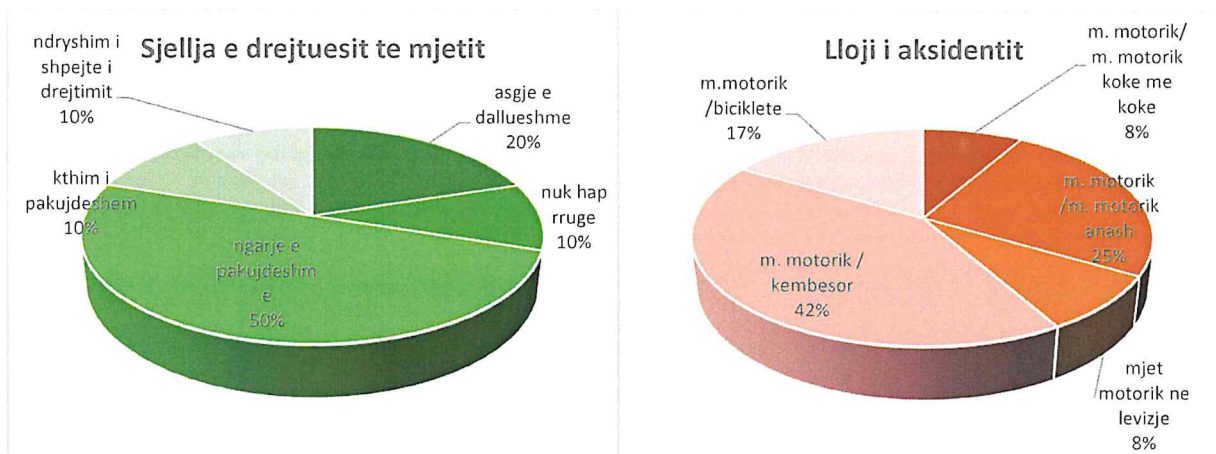
Pamja e kryqëzimit kur vjen nga Shkodra

ANALIZA E AKSIDENTEVE*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017





Për tu theksuar:

- 42% e aksidenteve përfshijnë këmbësorë
- Një e katërta janë aksidente në kryqëzim midis automjeteve nga anësoret.
- Pjesa më e madhe e aksidenteve (60%) i atribuohen pakujdesisë së shoferëve (mbërritja ose kthimi i pakujdesshëm)

ÇËSHITJE TE SIGURISË RRUGORE

Kryqëzimi ndikohet nga fluksi i konsiderueshëm trafiku, që do të thotë që konfliktet janë të shpeshta. Prania e zonës së shërbimit gjithashtu do të thotë se krijohen lëvizje të mëtejshme të cilat i shumëfishojnë këto konflikte.

Përveç kësaj, hyrja në këtë zonë nuk kanalizohet pasi nuk ka ndarje fizike nga karrexhata. Kjo do të thotë që hyrja / dalja në / nga zona mund të bëhet në çdo moment dhe sjell lëvizje kaotike.

Nga ana tjetër ka edhe aktivitete tregtare para të cilave shpesh ndalen automjetet që kufizojnë dukshmërinë e kryqëzimit dhe pengojnë manovrën e kthimit djathtas nga rruga dytësore. Këto aktivitete gjithashtu krijojnë lëvizje të këmbësorëve që shpesh kalojnë nëpër rrugë.

Kufiri i shpejtësisë është i vendosur në 80 km /ore, i cili duket të jetë shumë i lartë për llojin e mjedisit rrugor (p.sh. prania e hyrjeve të shumta). Sidoqoftë, shtrirja e drejtë në mënyrë të pashmangshme fton për të rritur shpejtësinë.



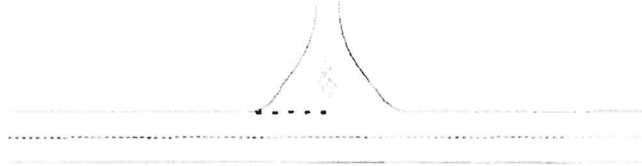
Zona e shërbimit pa ndarje fizike nga rruga (majtas) dhe makinat e parkuara pranë kryqëzimit (djathtas)



REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Ulja e limitit të shpejtësisë në 70 km /ore.
- Te instalohen ngadalësuesit e shpejtësisë me zhurmë, në rrugën kryesore (ne të dy drejtimet) dhe përvijuesit rrugor (cat's eyes) përgjatë vijave gjatësore (anët dhe vijë qendrore).
- Te krijohet një ishull i trafikut në rrugën dytësore për të kanalizuar më mirë trajektoret e automjeteve. Duke pasur parasysh zonës e vogël të kalimit, është e preferueshme që ky ishull të zbatohet me vetëm shenja (vizim) dhe të kufizohet nga përvijuesit rrugor (cat's eyes).



- Te vendoset një trotuar në vend të shpatullës së rrugës, para zonës me dyqane për të bërë më të sigurtë lëvizjen e këmbësorëve dhe për të parandaluar parkimin, duke përmirësuar kështu dukshmërinë e kryqëzimit.
- Te vendoset një buze trotuari që ndan zonën e shërbimit nga karrexhata dhe përcakton qartë pikat hyrëse dhe dalëse.

Afatmesme:

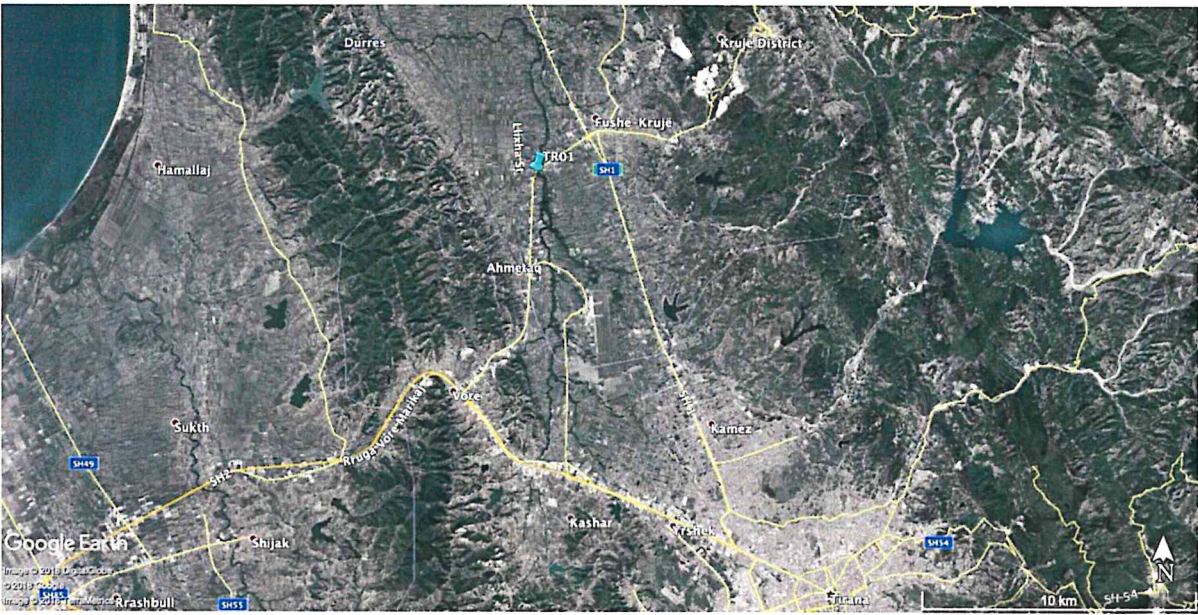
- Te instalohet një sistem ndriçimi rrugor.

Afatgjata:---



TR01

VENDNDODHJA

Bashkia	Prezë / Fushë-Krujë	Qarku	Tirana
Rruga	SH 52 Vorë – Fushë-Krujë	Seksioni	Breg Shkoze – Fushë-Krujë
Koordinatat Gjeografike	Lat. 41.46447 Long. 19.68965		
Vendi			
Fotografi Ajrore			





PËRSHKRIMI I SITUATËS

Kjo pike e zezë në të vërtetë përbëhet nga dy kryqëzime të ngushta në forme T përgjatë rrugës kombëtare. Këto kryqëzime janë kryqëzimet me shtrirjen e vjetër të rrugës që tani lejojnë hyrjen në fshatin e vogël Ura Gjoles dhe në rrugën SH 62. Seksioni rrugor ndërmjet dy kryqëzimeve është i lakuar dhe kalon mbi lumin Gjole me një urë prej rreth 200 m.

Rruga kombëtare është rehabilituar kohët e fundit (punimet janë përfunduar në dhjetor 2018), por nuk janë marrë masa të posaçme për rregullimin e trafikut në të dy kryqëzimet.

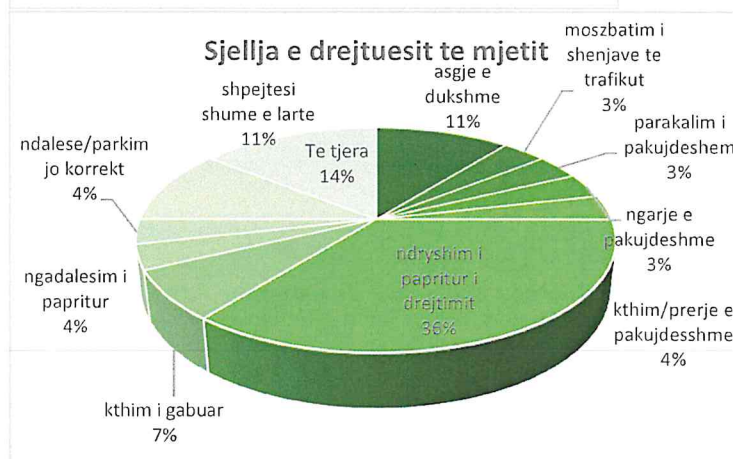
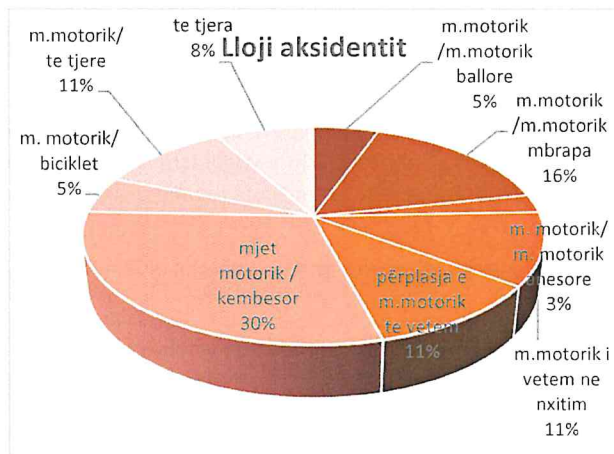
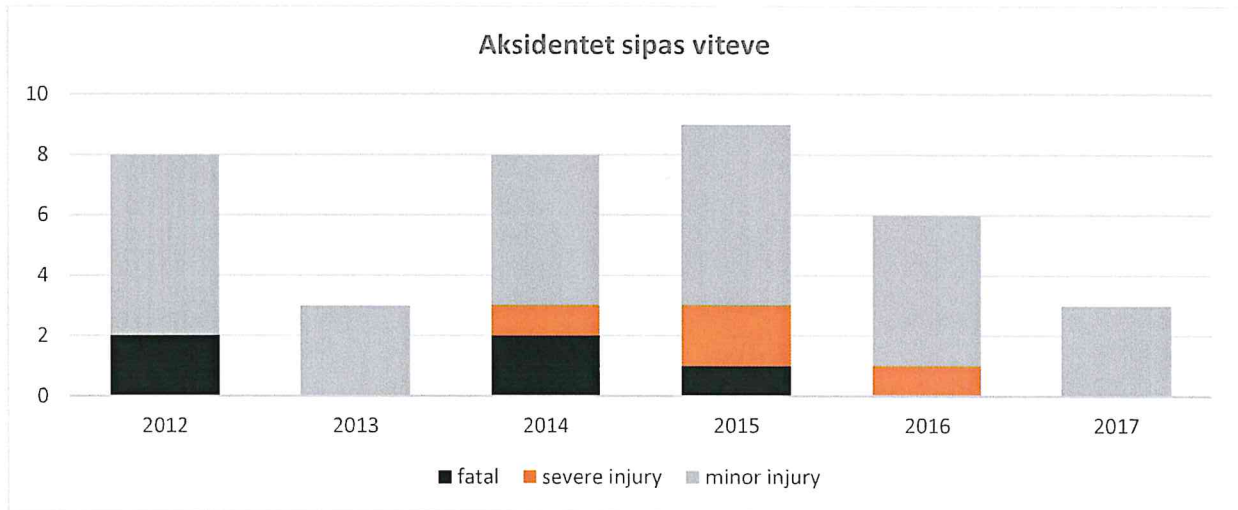
Rruga dytësore është në një lartësi më të ulët dhe për këtë arsye pjesët që i afrohen kryqëzimeve janë të përpjeta. Pamja është jo optimale dhe është bërë edhe më e vështirë nga këndi i pafavorshëm mes dy rrugëve (midis 20° dhe 30°)



Pamje e kryqëzimit në jug kur vjen nga Vora



ANALIZA E AKSIDENTEVE*



* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017



Për tu theksuar:

- 30% e aksidenteve përfshijnë këmbësorë
- Rreth një e katërta e aksidenteve janë ndërmjet dy ose më shumë automjeteve
- 22% e aksidenteve përfshijnë vetëm një automjet
- Më shumë se një e treta e aksidenteve janë për shkak të ndryshimit të menjëhershëm të drejtimit
- Një e treta e aksidenteve ndodhin gjatë natës ose në muzg

ÇËSHTJE TE SIGURISË RRUGORE

Pozicioni dhe geometria e dobët e dy kryqëzimeve (pjesa e pjerrët dhe këndi shumë i ngushtë i kryqëzimit) i bën ata shumë të rrezikshëm. Në të vërtetë është shumë e vështirë të kesh një pamje të mirë të trafikut që po afron, pa shkelur korsinë e udhëtimit. Kthesa e gjerë e rrugës kryesore midis dy kryqëzimeve sigurisht i bën gjërat akoma më keq.

Nga ana tjetër, shpejtësia në rrugën kryesore është shumë e lartë dhe kjo e bën manovrat e kthimit shumë të rrezikshme.

Pikat e ndarjes së rrugëve janë një tjetër faktor rreziku. Aktualisht ekzistojnë gardhe mbrojtës të palidhur që përbëjnë një pengesë të rrezikshme në rast të një përplasjeje (ata mund të depërtojnë rrezikshëm në brendësi të automjetit për përkeqësim të pasojave të mundshme të aksidentit).

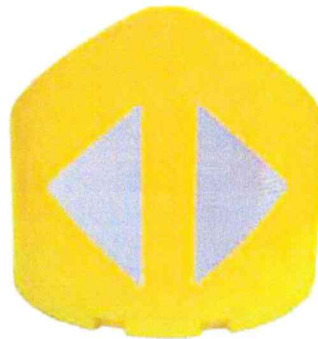


Pamje e dobët nga rrugët dytësore dhe pika të ndryshme të mbrojtura dobët

REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Hyrja veriore (në drejtim të fshatit) duhet të behet kalim trafiku vetëm në një drejtim, në mënyrë që të mos jetë e mundur të hyhet në rrugën kryesore nga kjo pikë. Gjithashtu duhet ndaluar kthimi majtas nga rruga kryesore. Rruga do të jetë e arritshme vetëm duke u kthyer djathtas në drejtimin kur që vjen nga veriu.
- Të përmirësohet forma e kryqëzimit jugor në mënyrë që kryqëzimi të bëhet sa më shumë që të jetë e mundur në një kënd afër 90°.
- Te krijohet një ishull trafiku i ngritur në rrugën dytësore në mënyrë që të kanalizohet më mirë qarkullimi i trafikut.
- Me qëllim të mbrojtjes së automjeteve të cilat duhet të kthehen majtas nga rruga kryesore, në mënyrë që të mos ndryshohet seksioni i kryqëzimit të rrugës kryesore, duhet të krijohet një hapësirë e vogël rreth 1 m e gjerë. Kjo zonë, e cila do të bëhet vetëm me shenja dhe përvijues rruge (cat's eyes), natyrisht nuk mund të përmbajë një mjet në tërësinë e tij, por siguron që një mjet që mbërrin nga prapa mund të kalojë lehtë në të djathtë duke zvogëluar përplasjet. Përveç kësaj, ajo gjithashtu kontribuon në dukshmërinë e kryqëzimit dhe ngadalësimin të automjeteve falë efektit "chicane" (kthesa forme S) që krijohet.
- Te instalohen shiritat ngadalësues të shpejtësisë (të dy drejtimet) dhe shenjat e drejtimit.
- Te bashkohen gardhet mbrojtës në pikat e ndarjes në mënyrë që në rast të një aksidenti anët e gardhit të mos bëhen prerës të rrezikshëm që mund të depërtojë në automjetet. Lidhja duhet të bëhet me një gardh mbrojtës të posaçëm të parapërgatitur në mënyrë që të mos ketë maja ose pika të mprehta. Këto pika gjithashtu duhet të shënohen me pajisje plastike retro-reflektive.



Afatmesme:

- Te krijohet një korsi në të majtë që zgjeron karrexhatat kryesore.
- Te instalohet një sistem i ndriçimit rrugor.

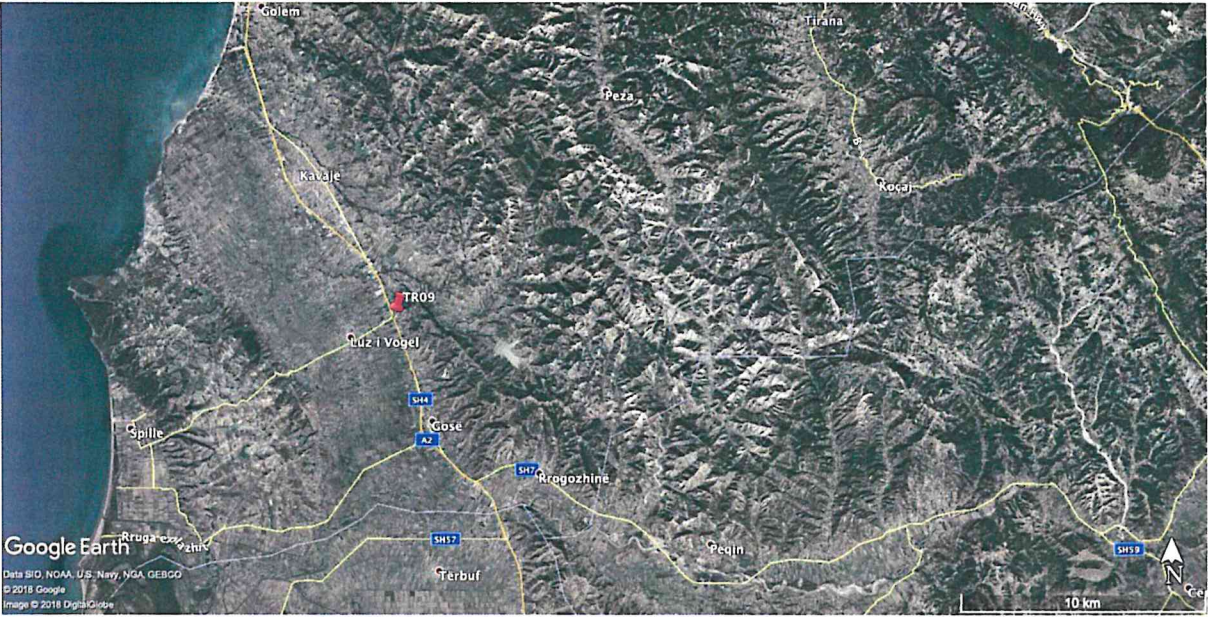
Afatgjata:

- Te krijohet një rrethrotullim në vend të kryqëzimit jugor dhe të mbyllet hyrja në veri.



TR09

VENDNDODHJA

Bashkia	Luz i Vogël	Qarku	Tirana
Rruga	SH 4 Durrës - Fier	Seksioni	Kavajë – Rrogozhinë
Koordinatat Gjeografike	Lat. 41.46447 Long. 19.68965		
Vendi			
			
Fotografi Ajrore			





PËRSHKRIMI I SITUATËS

Vendi në fjalë është një kryqëzim përgjatë autostradës SH 4 që shpie në fshatin Luz i Vogël. Kryqëzimi është i ngjashëm me një “diamond interchange” pra autostrada kryqëzohet me një rrugë lokale dhe aty ekzistojnë disa rrethrotulluese te vogla që shërbejnë për t'u bashkuar me rampet e rrugëve lokale.

Korsite e ngadalësimit / përshpejtimit janë shumë të shkurtra dhe rrezet e lakimit të rampit të daljes janë shumë të vogla (sidomos për daljen në veri).

Në anën perëndimore ka një zonë shërbimi të braktisur. Kohët e fundit zona është mbyllur me një parmak për të parandaluar hyrjen nga autostrada.

Në anën e kundërt ka një restorant / kafe që mund të arrihet nga devijimi i daljes / hyrjes.

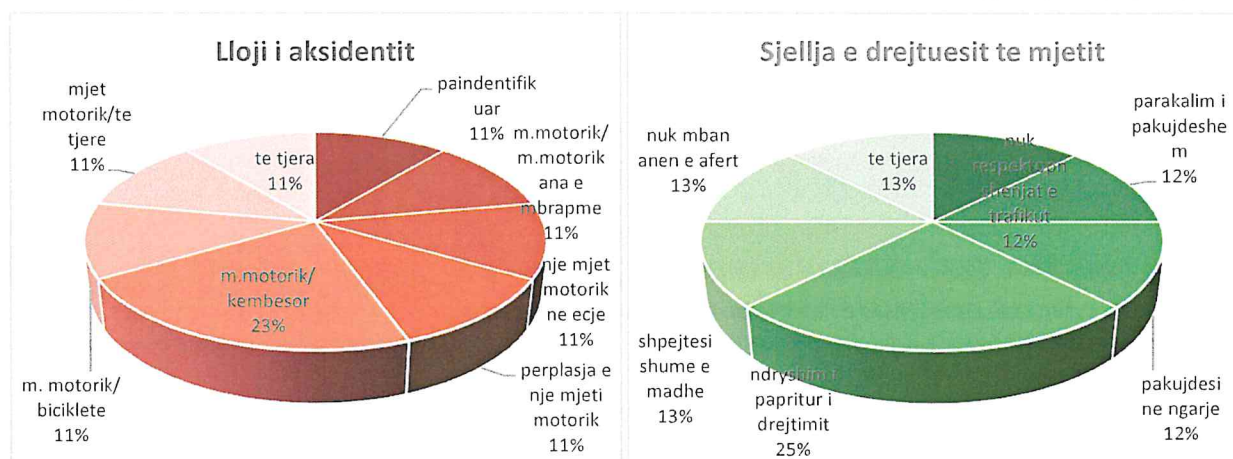
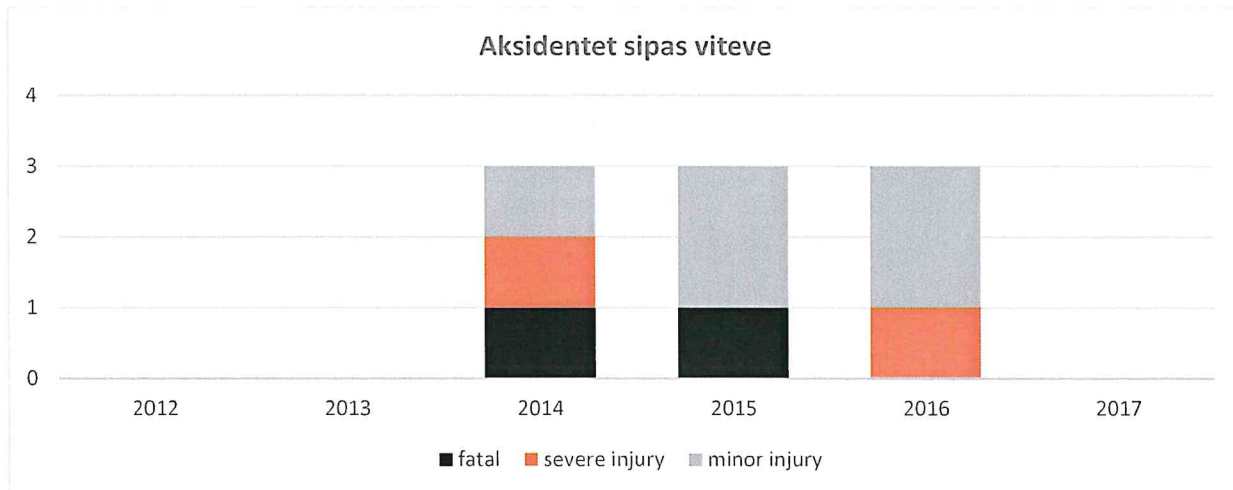
Në të dyja anët, korsia e përshpejtimit përdoret si një stacion autobusi dhe është e zakonshme për të hipur/zbritur udhëtarët që presin në rrugë.



Pamje e kryqëzimit kur vjen nga jugu



ANALIZA E AKSIDENTEVE*



Për tu theksuar:

- Të gjitha përplasjet ndodhën në periudhën trevjeçare 2014-2016
- 23% e aksidenteve përfshijnë këmbësorë
- 1/3 e aksidenteve janë për shkak të ndryshimit të menjëhershëm të drejtimit

ÇËSHITJE TE SIGURISË RRUGORE

Forma gjeometrike e vështirë e shpatullave të kryqëzimit e bën hyrjen dhe daljen nga autostrada veçanërisht e rrezikshme, duke marrë parasysh shpejtësinë e lartë në të cilën udhëtohet në këtë seksion (përgjithësisht shpejtësia e lejuar është mbi 90 km /ore). Gjithashtu mungojnë shenja të drejtimit të hyrjes dhe ekziston rreziku që shoferi befasonet nga dalja dhe ngadalësohen papritur në korsine e udhëtimit (shenja e drejtimit në veri është gjithashtu e errësuar nga vegjetacioni dhe nuk është e dukshme).

Përveç kësaj, vendndodhja e restaurantit në anën perëndimore ndërhyr në mënyrë të rrezikshme me automjetet që hyjnë dhe dalin nga autostrada.

* Periudha 1/1/2012 – 30/06/2017



Fakti që autobusët ndalojnë në korsinë e përshpejtit është gjithashtu një faktor rreziku shumë serioz, pasi ato përbëjnë një pengesë shumë të rrezikshme, si kur ndalohet dhe kur hyhet përsëri shumë ngadalë në korsinë. Përveç kësaj, kjo praktikë do të thotë se udhëtarët përdorin për të pritur autobusin në karrexhat dhe mbeten të ekspozuar rrezikshëm ndaj automjeteve që vijnë.



Këmbësorët duke pritur për një autobus (majtas) dhe forma gjeometrike e vështirë e rampave (djathtas)

REKOMANDIME

Afatshkurtra:

- Te instalohen shenja të drejtimit të kalimit 500 m para daljes (në të dy drejtimet).
- Te pastrohen shenjat ekzistuese nga çdo pengesë (p.sh. vegjetacioni).
- Te sigurohen stacione autobusi në rrugët sekondare. Autobuste do të përdorin rrethrotullimet për kthesat në formë U dhe ri-hyrjen në superstrate.
- Shtrirja e gardhit mbrojtës ekzistues në mënyrë që të rrethojë zonën e parkimit para restorantit dhe për të gjetur hyrjen sa më larg që të jetë e mundur nga kryqëzimi.
- Instalimi i një gardhi në mes për të parandaluar këmbësorët të kalojnë rrugën. Mbeshtetëset e gardhit nuk duhet të jenë shumë rigjide dhe në çdo rast, më pak rigjide se barrierat e sigurisë, në mënyrë që në rast të përplasjeve, ato të mos ndikojnë negativisht deformimin e duhur të barrierës.

Afatmesme:

Afatgjate:

- Te zgjatet korsia ndihmëse dhe riformohen rampet duke siguruar rrezen e duhur horizontale.
- Sigurimi i ndalesave të autobusëve në vendet e caktuara të vendosura në rrugët e shërbimit të ndara nga autostrada (ky plan urbanistik do të ishte më i përshtatshëm për autobusët, humbjet e kohës do të reduktohen me shumë se sa në zgjidhjen e sugjeruar në masën afat të shkurtër).





