

RELACION

*Permiresimi, Rifreskimi i sinjalistikes horizontale
ne akset e Rajonit Qendror*

VITI 2021

Situata Aktuale në Sektorin e Transportit Rrugor

Shqipëria ka pesuar nje progres te konsiderueshem në përmirësimin e infrastrukturës rrugore nëpërmjet investimeve nga buxheti i shtetit por edhe nga ndihmat apo kreditë e institucioneve ndërkombëtare dhe bilaterale. Në Qershor 2006, Shqipëria nënshkroi Marrëveshjen e Stabilizim Asociimit me Bashkimin European dhe detyrimet e Shqipërisë që rridhnin nga ky nënshkrim janë përfshirë në kuadrin e Planit Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizim Asociimit. Në këtë proces, planifikimi cilësor i hapave të mëtejshëm për realizimin e reformave të nevojshme, ishin dhe janë të një rëndësie të pakufishme dhe procesi kërkon një koordinim eficient, implementim dhe monitorim të procesit të zbatimit dhe zhvillimit të strategjisë dhe përpjekjet që bën Shqipëria në periudhat afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë.

Në nivelin rajonal, me qëllim që të sigurojë lidhjet e duhura me rrjetin e transportit trans-europian Shqiperiaka nënshkruar në Nëntor të 2005 Memorandumin e Mirëkuptimit mbi Rrjetin Kryesor të Transportit Rajonal të Europës Juglindore duke përfshirë pjesëmarrjen në Observatorin e Transportit të Europës Juglindore (SEETO), i cili synon në lehtësimin e integritetit të Europës Juglindore në përputhje me kërkesat e Procesit të Stabilizim Asociimit sëbashku me segmente të Korridoreve Pan-European IV, V, VII, VIII dhe X. I gjithë rrjeti rrugor kryesor i Shqipërisë është i përfshirë në SEETO me nënshkrimin e Shtesës së Memorandumit të Mirëkuptimit në 21 Nëntor 2011. Objektivat kryesore të këtij Memorandumi të Mirëkuptimit janë: bashkëpunimi rajonal si një kusht për tu integruar në Europë dhe krijimi i databazës së GIS për rrjetin kryesor të Rrugëve të Europës Juglindore.

Siguria rrugore

Rritja e trafikut rrugor, si pasojë e rritjes së inventarit të automjeteve në mënyrë të konsiderueshme, të shoqëruara me lëvizjet e mëdha demografike, kanë diktuar nevojën për përmirësimin e rrjetit rrugor dhe infrastrukturës përkatëse, dhe pavarësisht progresit të ndodhur gjatë viteve të fundit në rrugët kombëtare, për fat të keq është shoqëruar me fenomenin e incidenteve dhe aksidenteve të trafikut rrugor në rrugë.

Në këtë kontekst, zbatimi i dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë dhe të akteve nënligjore që rrjedhin prej tij ka qenë dhe mbetet një prioritet.

Në lidhje me këtë drejtim, hapa të rëndësishëm janë ndërmarrë në fushën e organizimit institucional, plotësimi me akte nënligjore (duke përfshirë edhe aderimin në disa konventa), si dhe zbatimin e tyre në lidhje me përmirësimin e komponentëve të sigurisë rrugore.

Gjatë kësaj periudhe, kanë përfunduar rishikimi dhe propozimi i ndryshimeve në legjislacion, vendimet dhe rregulloret, duke marrë parasysh përafrimin me legjislacionin evropian në fushën e sigurisë rrugore në kuadër të Marrëveshjes së Stabilizim Asociimit.

Eshte kryer nje studim mbi Vlerësimin dhe Identifikimin e pikave të zeza në Rrjetin Rrugor Kombëtar Shqiptar. Ky studim identifikoi 280 njolla të zeza nga të cilat deri tani jane eliminuar 50% te tyre.

Qeveria e meparshme ka miratuar Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore, në të cilën është deklaruar se deri në vitin 2020 numri i aksidenteve rrugore do të reduktohet me 50%.

Nëse i referohemi numrit të aksidenteve ai ka mbetur pothuajse i barabartë për shkak të disa faktorëve, siç janë: rritja e numrit të kilometrave të përshkruara, rritja e shpejtësisë dhe së fundmi rritja e inventarit të automjeteve.

Faktori i rrugës me të gjithë elementët e saj

Siguria dhe qarkullimi rrugor është ngushtësisht i lidhur me raportin që ka drejtuesi i mjetit me rrugën, si rrjedhim dhe me informacionin që ai merr nga ambjenti që e rrethon. Këto informacione janë funksion i ushtrimit të aftësive pamore, të sensit kromatik të nevojshëm për të dalluar me shpejtësi dhe me siguri ngjyrat, në përdorim të sinjalistikës rrugore, dhe të thellësisë së mjaftueshme pamore, mbi të gjitha në kushtet e natës. Në një kontekst të tillë, sinjalet rrugore (horizontale, vertikale dhe plotësuese) duhet të ofrojnë një lexueshmëri të mirë të gjurmës në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësi, mjergull) dhe të garantojnë informacion të plotë në drejtimin e automjetit. Një sinjalistikë e qartë dhe efikase është dhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore. Ajo karakterizohet nga forma, nga ngjyrat dhe nga simbolet, të gjitha karakteristika që duhet të ruajnë homogjenitetin e tyre si ditën dhe natën.

Një sinjalistikë e sigurtë mund të përcaktohet e tillë n.q.se i përgjigjet 3 karakteristikave kryesore:

- Të jetë harmonike në pjesët e rrugës që do karakterizojë,
- Të jetë bashkëkohore,
- Të jetë homogjene.

Roli i ndriçimit në sigurinë rrugore

Megjithatë gjatë vitit 2013 rreth 27,6 e aksidenteve kanë ndodhur në kushtet e errësirës, pavarësisht se kilometrat e përshkruara natën janë shumë më pak se ato të përshkruara ditën, aksidentet e ndodhura natën krahasuar me ato që ndodhin gjatë orëve të ditës, janë përgjithësisht më të rënda, referuar vdekjeve dhe plagosjeve. Shkaku kryesor qëndron në faktin që errësira e zvogëlon cilësinë dhe sasinë e informacioneve vizive që i duhen drejtuesit të mjetit për një drejtim korrekt të mjetit. Reduktohet në fakt aftësia pamore, ndjeshmëria ndaj kontrastit, aftësia për të vlerësuar distancat e automjeteve, shpejtësia e perceptimit, dallimi i ngjyrave dhe toleranca ndaj dritave verbuese. Rezultati final është një reduktim drastik i shikueshmërisë gjatë natës. Feneret e automjeteve nuk mjaftojnë për t'i ofruar drejtuesit të mjetit informacione me siguri dhe efikasitet, sidomos kur rrugët janë shumë të trafikuar ose karakterizohen nga një gjeometri komplekse me prezencë të kryqëzimeve dhe ndërhyrjeve.

Është konfirmuar nga studime të shumta, të drejtuar nga vende të ndryshme mbi raportin midis ndriçimit dhe aksidenteve, sipas të cilave ndriçimi sjell në përgjithësi një reduktim të numrit të aksidenteve gjatë natës, përfshirë 13% deri në 75 % sipas llojit të rrugës. Studime të tilla, përveç të tjerave, evidentojnë një zvogëlim mesatar të aksidenteve në kryqëzime jo më pak se 40%. Kuptohet ndërkaq si edhe në udhëtimin natën, kryqëzimet rrugore (në plan apo të sfazuar) dhe hyrjet në rrugët kryesore, janë pikat kyçe të një rrjeti rrugor.

Në kushte të një ndriçimi të dobët, syri është pak i ndjeshëm ndaj ngjyrave të objekteve prandaj shikueshmëria varet më shumë nga sasia e dritës që objektet dërgojnë drejt vëzhguesit se sa nga cilësia e saj. Objekti dallohet nga sfondi i vet dhe perceptohet nga syri kur ndriçimi i tij është më i madh ose

më i vogël nga ai i sfondit. Në ndriçimin rrugor duhet të realizohet një ndriçim i dyshemesë në mënyrë që pengesa të mundshme të shfaqen si konture të errta në sfond të hapur. Ndriçimi i një trupi varet nga sasia e dritës që ai merr dhe nga karakteristikat e tij të reflektimit.

Ndikimi i lagështirës mbi asfalt në sigurinë rrugore

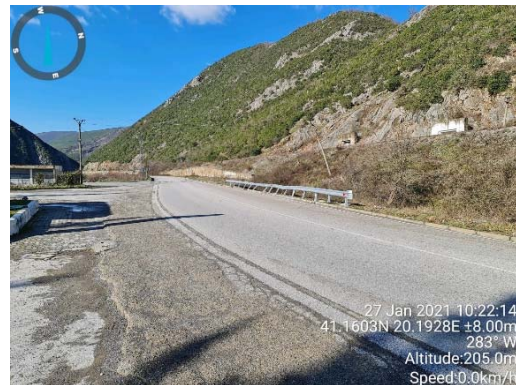
Mbledhja dhe largimi i ujrave, si rezultat i ndryshimeve të motit (shirave) nga sipërfaqet rrugore n.q.se nuk përballohen në mënyrë korrekte, mund të çojnë në zvogëlimin e niveleve të sigurisë së ofruar nga infrastruktura rrugore. Mbledhja e ujrave dhe largimi i tyre i ngadaltë shkakton pengesa në trafikun rrugor dhe reduktimin e kushteve të fërkimit. Kjo e fundit mund të shkaktojë fenomenin e rrezikshëm të quajtur “aquaplaning” të përfaqësuar nga një humbje progresive të kontaktit midis rrotës (gomës) dhe dyshemesë së rrugës, shkaktuar nga një shtresë likuidi (lëngu) midis dy sipërfaqeve. Duhet konsideruar fakti që derdhja e ujrave në planin rrugor mund të gjenerojë vështirësi serioze në lëvizjen e këmbësorëve dhe për pasojë e reduktimit të shikueshmërisë shkaktuar nga një ngritje e nivelit të shtresës hidrike, prezente në planin rrugor. Nga statistikat mbi aksidentet rrugore ne vitin 2013, rreth 15,6% e aksidenteve bëhen në rrugë me sfond rrugor të lagur.

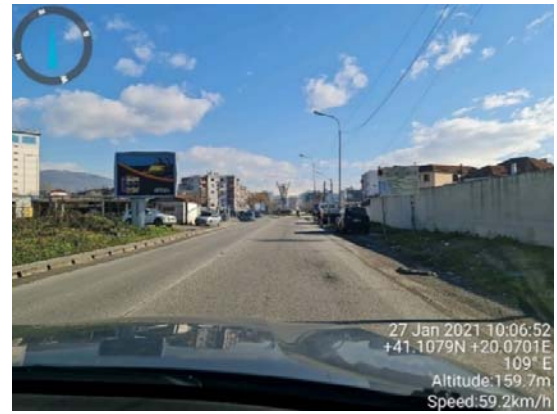
Ketu me poshte po japim propozimin per permiresimin e sinjalistikes horizontale ne disa akse te Rajonit Qendror.

- Segmenti Elbasan – Qafe Thane - Lin L= 67.9 km

Ky segment fillon ne rethrotullimin e unazes ne Elbasan(41.108204,20.071339) dhe perfundon ne kryqzimin per ne Lin(41.060621,20.633132).Kryesisht eshte i kompletuar me sinjalistike vertikale ne gjendje te mire. Sinjalistika horizontale eshte ne gjendje te konsumuar dhe sidomos naten dhe ne kohe lageshtie eshte pothuaj e pamundur per drejtuesin e mjetit te orientohet. Vija e mesit ne disa vende eshte totalisht e konsumuar gje qe ben te pamundur qe drejtuesi i mjetit te arije te dalloje kufijte e korsise brenda se ciles duhet te qendroje .Vijat anesore naten pothuaj nuk duken gje qe ben te pamundur drejtusin e mjetit te arije te lexoje kufijte e rruges. Vijeziimi ne nyjet e kryqezimeve ku jane vendosur ishujt e formimit te korsise se pritjes eshte zbehur .Per keto arsye eshte i domozdoshem rivijeziimi i komplet aksit dhe i te gjitha nyjeve me ishujt ne kryqezimet perkatese . Propozojme nje menyre te re te realizimit te vijezeimeve per vijen e mesit ate te vijeziimit me boje bikomponente paste ne te ftohte te tipit Aglomerat (gociolato),me poshte do spjegojme avantazhet e ketij lloji vijeziimi.

Gjithashtu nje element i ri qe duam te implementojme eshte ashpersimi i asfaltit (Shot Blasting)ne zonat me risk te larte reshqitje ,kryesisht ne kthesa te forta apo te shoqeruara dhe me pjertesiti te medha si ne kthesat e Qafe Thanës.Ne ke to zona eshte bere matja e ashpersise se siperfaqes se asfaltit dhe kane rezultuar me vlere me te ulta te STR (koficienti i ashpersise) nga vlerat minimale te lejuara $Str = 50$ (vlere minimale) Ne rastet kur $Str < 50$ duhet nderhyre duke ashpersuar asfaltin per te shmangur reshqitjet me pasoje aksidente te mundshme.





- Segmenti Plepa –Eurodrin L= 18.6 km

Ky segment është pjesë e aksit Durrës-Mbrostar i klasifikuar si rrugë interurbane kryesore me siglen

Sh4 fillon në dalje të rethrotullimit të plepave aty ku fillon rruga interurbane kryesore (41.290287, 19.511484) dhe përfundon në afërsi të dy karburanteve përballë njëri tjetrit ish EuroDrin (tashme Kastrati) (41.145139, 19.590073). Përgjithësisht është i kompletuar me sinjalistike vertikale në gjendje të mirë.

Sinjalistika horizontale eshte totalisht e amortizuar ,vija e mesit naten nuk arin te lexohet gje qe ben te pamundur ndarjen e korsive dhe vijat anesore te amortizuara nuk na japin mundesi te lexojme kufijte e rruges , pra ky aks ka nevojë për rifreskim total të vijeimit.

Ne te gjitha daljet nga rruga kryesore per te ritur sigurine rrugore dhe minimizuar aksidentet e mundshme propozojme qe te shtohen markimet(shkrimet) mbi asflat markimi ishujve qe ndajne trafikun, ne harmoni te plote me sinjalistiken vertikale qe do te ndihmojne drejtusin e mjetit te orientohet me mire .



Meqense ky aks ka nje fluks relativisht te larte te levizjes se mjeteve reth 25 000 mjete ne 24 ore ,me reth 40 % te ketij fluksi mjete te renda,me nje moshe mesatare te drejtuesve te mjeteve relativisht te larte gjithashtu propozojme nje menyre te re te realizimit te vijezimeve per vijen e mesit ate te vijeimit me boje bikomponente paste ne te ftohte te tipit Aglomerat (gociolato) Ne kete lloj vijezimi propozohet perdorimi i rezinave bikomponente me strukturim variabel te cregullt ne formen e kreshtave (strukture tridimensionale) te ngritura qe favorizojne rjedhjen e ujrave duke garantuar drenazhimin e cdo lloj siperfaqeje .Ne rastin e shirave prezent pervec se ka maksimumin e reflektivitetit per shkak te relievit te ngritur ne spesor ky lloj vijezimi nuk eshte kurre i mbuluar nga uji me gjithshka ne avantazh te sigurise rrugore.Ky produkt garanton nje reflektivitet te tipit II sipas standartit EN 13 197 dhe EN 1436,nje rezistence optimale ndaj ferkimit gjithashtu dhe nje rezistence te larte perdorimi .Parashikohet nje performance e klasit P 7 me dukshmeri naten ne lageshtire RW5.Ky lloj vijezimi realizohet vetem me makineri te posacme.

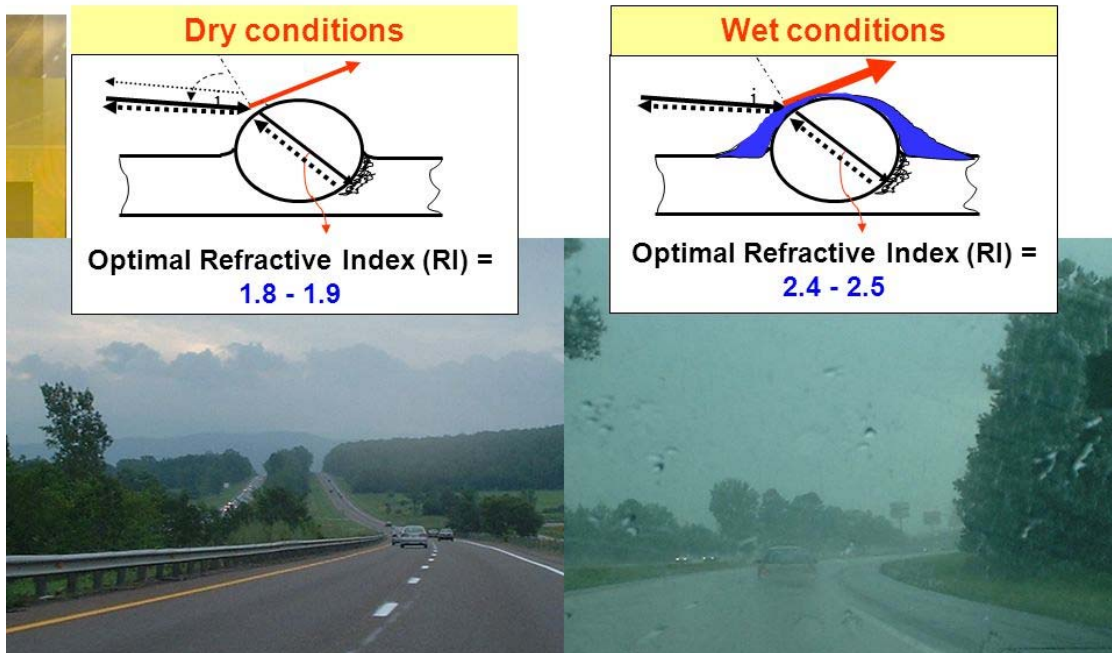
Avantazhet ne krahasim me llojet e tjera te vijeimit:

- Ky lloj produkti bikomponent paste ne te ftohte i tipit Aglomerat eshte pa tretes dhe respekton ambientin(solvent fre)
- Fale strukture te ketij lloj vijezimi ne menyre te konsiderueshme reduktohet interferimi me tensionet ne siperfaqe duke ndaluar ne kete menyre plasaritjet e vijeimit.

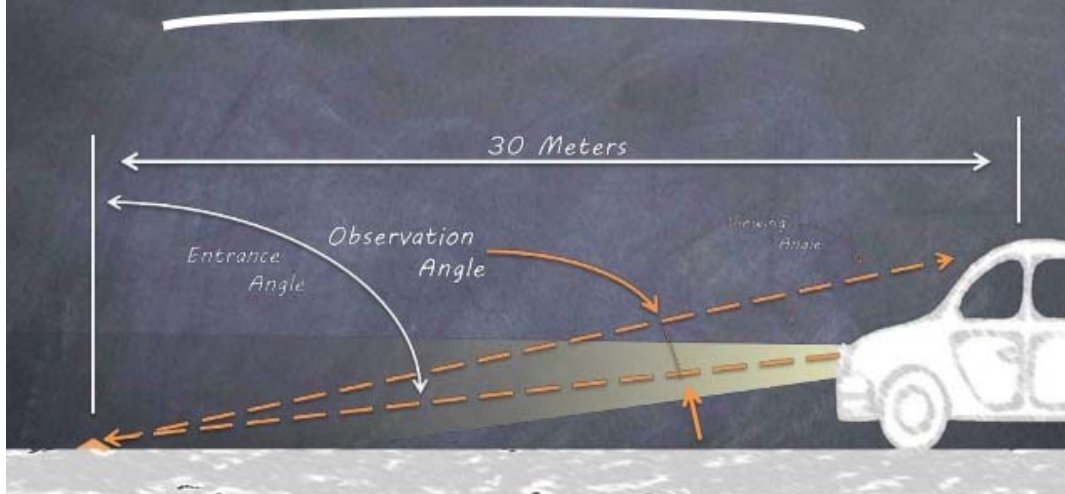
- Tipi II i reflektivitetit na lejon nje shikueshmeri ekselente per nje kohe te gjate si naten ashtu edhe ne kushte shiu fale strukture tridimensionale.
- Ritet siguria rrugore fale reduktimit te fenomenit aquaplaning(reshqitjes nga uji)
- Percakton me qarte leximin e kufijve anesore te rruges.

3M Pavement Markings

For performance in all weather,
one type of bead can't do it all!



30 meter geometry



Simply Stated:
Amount of light sent out 30 meters compared to the amount of light sent back!

Data set	Minimum	Maximum	Arith me
	mcd/lx/m ²		
Solvent-borne paint			
115	153	391	261
115	41	275	151
Thermoplastics			
30	300	384	342
30	201	298	242
Agglomerate cold plastics			
30	455	653	574
30	306	591	452







Pergatitur nga :

Ing.Nikolla Mihali Ing.Dhurata Lazaj Ing.Donika Shehu Ing.Anxhela Cibukaj