



Universiteti i Prishtinës “HASAN PRISHTINA”
Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike, Prishtina

Siguria në rrugë në autostradën Kosovë-Shqipëri e cila në kohen e fundit është burim i aksidenteve të komunikacionit

Mundësit e masave konkrete me qëllim të ofrimit të sigurisë për të gjithë përdoruesit e autostradës

Konferencë Ndërkombëtare
“Siguria në rrugë dhe rruga në BE”

Prof. Dr. Musli BAJRAKTARI, Dekan

**Universiteti i Prishtinës “HASAN PRISHTINA”,
Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike, Prishtinë**

22-23 Janar 2014, Prishtinë, Kosovë

“Siguria në rrugë dhe rruga në BE”

Duke u nisur nga emërtimi i konferencës

“Siguria në rrugë dhe rruga në BE”

Prezantimin do ta ndaj në dy pjesë;

1. Rruga në BE
2. Siguria në rrugë

Si Kosova ashtu edhe Shqipëria prioritet i kanë dhënë ndërtimit të autostradës por jo edhe sigurisë në rrugë.

Për këtë kanë ndikuar shumë faktor siç janë:

-mundësia financiare

-aspekti kombëtar që ta lidhë Kosovën me Shqipërinë me rrugë sa më të shkurtë dhe njëkohësisht të mundësoi komunikimin më të lehtë dhe dalje në det.

-mundësinë e aplikimit të transportit multimodal të mallrave sipas sistemit “derë më derë” dhe mobilitetit të udhëtareve.

“Siguria në rrugë dhe rruga në BE”

Rruga në BE

Agjenda e BE-së për vitin 2010-2020 është:

- lidhja e korridoreve,
- aplikimi i transportit multimodal ne te gjitha nivelet.

Mobiliteti i njerëzve

- Ruajtja e ambientin nga ndotësit e komunikacionit,
- Partneriteti publiko privat.

Si Kosova ashtu edhe Shqipëria i kanë prioritet plotësimin e këtyre kushteve te shtruara nga BE.

Pasi qe Shqipëria është në fazën e pranimit te kandidaturës për BE ka e para ndërtimin e autostradës.

Kosova ka vazhduar pjesën e vet si synim i përbashkët rajonal qe te lidhë Durrësinë me korridorin e X deri ne Merdare.

Serbi duhet te vazhdoi pjesën e vet e cila nuk është definuar plotësisht se do te shkoj për Nish apo për Leskovcë.

“Siguria në rrugë dhe rruga në BE”

Ndërtimi i rrugës së Kombit (Autostradës) ishte prioritet për Shqipërinë dhe synimi për BE e cila kishte karakter:

- Politik,
- Ekonomik,
- Strategjik.

Ndërtimi i autostradës Ibrahim Rugova në pjesën e Kosovës gjithashtu ka karakter te njejte si ajo ne pjesën e Shqipërisë

Kosova ka pozitë gjeografike të tillë që kufizohet me dy korridore pan Evropiane:

- Korridori X,
- Korridori VIII.

Me korridorin e X është lidhur me rrugën magjistrale Kosovën –Serbi ne qytetin e Nishit.

Me korridorin e VIII është lidhur me rrugën magjistrale Kosovë – Maqedoni në qytetin e Shkupit.

“Rruga në BE”



Main Axis:

Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Nis – Skopje – Veles – Thessaloniki

Branch A:

Graz (Austria) – Maribor (Slovenia) – Zagreb (Croatia)

Branch B:

Budapest (Hungary) – Novi Sad (Serbia) – Beograd (Serbia)

Branch C:

Nis (Serbia) – Sofia (Bulgaria) and further via Corridor IV to Istanbul

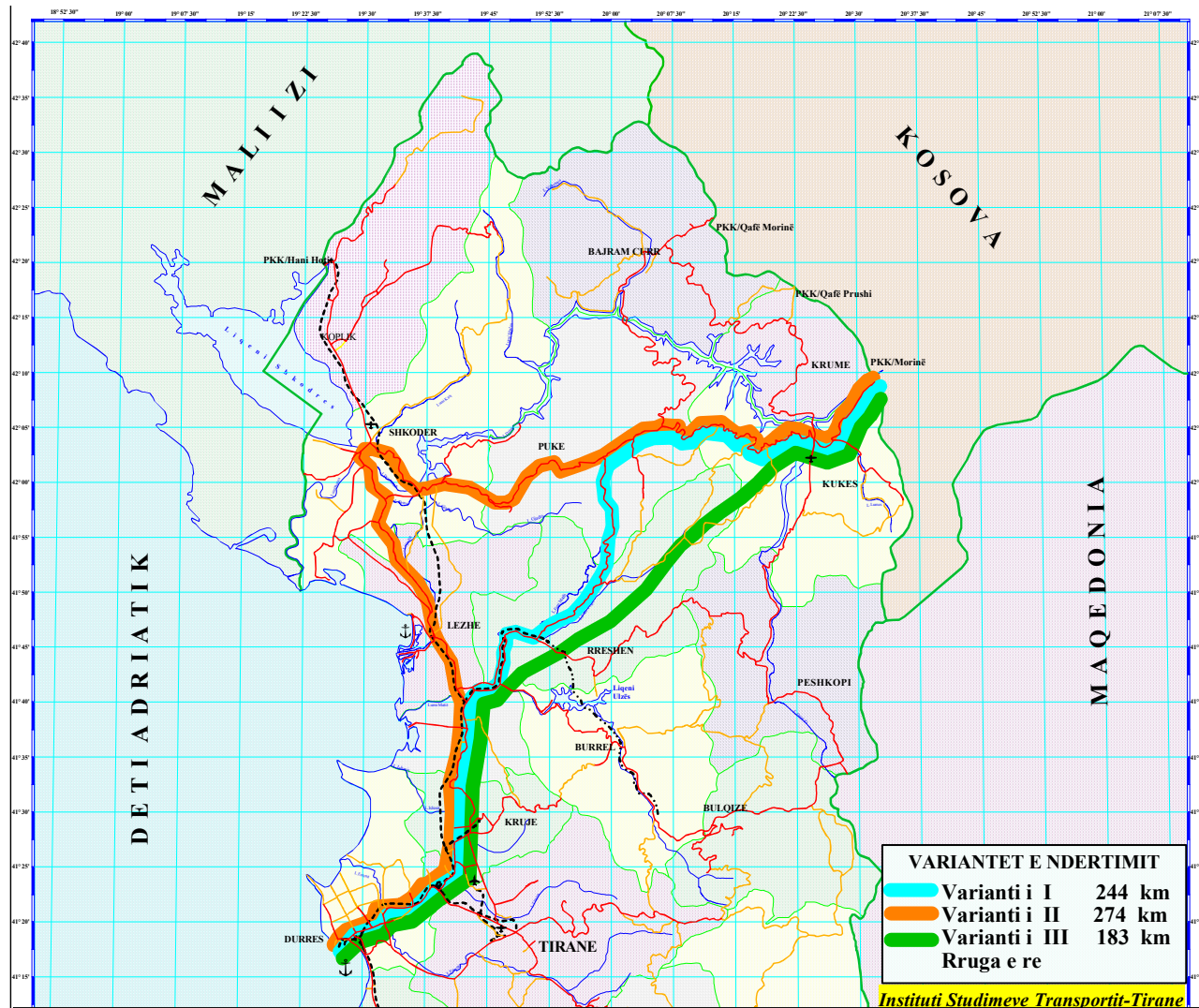
Branch D:

Veles (F.Y.R.O.M.) – Bitola (F.Y.R.O.M.) – Florina (Greece) and further via Florina – Kozani (via Egnatia) to Igoumenitsa

“Rruga në BE”

- Për Shqipërinë ky korridor siguron fuqizimin e tregtisë dhe këmbimeve ndërmjet të gjitha vendeve të Ballkanit por në mënyrë të veçantë me Kosovën
- Në Kosovë ky aks vazhdon me Rrugën 7 nga Merdari në Morinë dhe vazhdon në Serbi për të lidhur me Korridorin Pan-Europia 10 , i cili në vazhdim lidhet me rrjetin TENT dhe siguron një unazë efektive të qarkullimit multimodal në perëndim dhe lindje të Adriatikut, duke shfrytëzuar dhe autostradën detare Adriatiko-Jonike, me interes universal për gjithë Evropën Juglindore .(siç jepet në hartën e mësipërme),
- Autostradat janë rrugë rurale që kanë shiritat rrugor të pavarura të ndara nga një barrierë sigurie e pakapërcyeshme, secila me të paktën dy shiritat, një bankinë të veshur në të majtë dhe një shirit emergjence në krahun e djathtë, pa kryqëzime në nivel dhe me kontroll të rreptë aksesit,
- Rrugët janë të përdorshme vetëm nga kategori të caktuara të trafikut të motorizuar dhe tregohen me shenja dhe sinjalistikë të veçantë në fillimet dhe mbarimet e tyre. Ofrohen vendqëndrime anësore në rrugë dhe sipërfaqe shërbimi dhe hyrje-daljet në to realizohen nëpërmjet korsive përkatëse bashkuese dhe shpërndarëse,

“Rruga në BE”



“Rruga në BE”



“Rruga në BE”

Ndërtimi i autostradës Kosovë - Shqipëri paraqet degë të Korridorit të X dhe lidhë Shqipërinë - Kosovën- Serbin –Maqedoninë – Bullgarin – Greqinë.

Ndërtimi i autostradës Prishtinë –Shkup e cila parashihet të ndërtohet në vitin e ardhshëm lidhë Kosovën me Maqedoninë në qytetin e Shkupit ku bashkohen korridori VII I dhe X.

Korridori i VIII parashihet që të vazhdoi rrugën për Durrës.

Pas ndërtonit në qytetin e kursit do të bashkohet korridori i VIII dhe dega e korridorit të X që vije nga Kosova.

“Siguria në rrugë”

Siguria në rrugë është lënë anash sepse prioritet ka qen ndërtimi i rrugës ne mënyrë qe:

- te shkurtoi rrugën e cila lidhë Kosovën me Shqipërinë
- mundësoi lidhjen me deti
- mundësoi transportin e mallrave duke shfrytëzuar portin e Durrsit dhe Shën Gjinit
- të lidhë Kosovën me Malin e Zi duke eliminuar rrugën e vjeter kah Podgorica.

Siguri n rrugë nuk është ne nivel te duhur për shkak te këtyre faktorëve:

- mos përfundimi i segmenteve te rrugës (pjesa e Shqipërisë:rrugës së Milotit)
- mos përfundimi i ndërtimit te urave
- mungesa e rrjetave anësore
- sinjalizimi horizontal dhe vertikal
- dëmtimi i pahive elastike (pjesa metalike qe ndan shiritat e komunikacionit)
- shpejtësia nuk është e njejtë ne gjithë aksin rrugor

MASAT KONKRETE

Masat konkrete qe kanë si qellim ofrimin e sigurisë gjatë ngasjes ne autostradë.

Ne literaturat e ndryshme botërore faktor kryesor i shkaktimit të aksidenteve janë:

- automjeti,
- rruga, dhe
- ngasësit.

Automjetet në Kosove kanë mesatare te vjetërsisë prej 15 viteve qe është mbi mesataren Evropiane.

Rruga është ndërtuar dhe nuk është përfunduar plotësisht, prandaj duhet qe ti realizohet projekti ne tërësi.

Mosha mesatare e ngasësve ne Kosove është relativisht e re prandaj duhet qe behet arsimimi, edukimi permanente.

MASAT KONKRETE

Shërbimi policor ta bëjë kontrollin e vazhdueshëm të shpejtësisë në pika mobile,

Gjatë aftësimit të kandidatëve për marrjen e licencës së shoferit duhet kushtuar rendësi:

- ndikimit të shpejtësi maksimale në rrugën e ndaljes së automjetit,
- dukshmërisë horizontale në rrugën e ndaljes, e cila rekomandohet sa katërfishi i shpejtësisë, pra të shpejtësia 130km/h është 520 m,
- funksionimit të sistemit të frenimit, i cili edhe pse ka pajisje elektronike për menaxhimin e punës së tij nuk mund të kalojë principet e ligjeve të fizikës,
- rolin e gomave gjatë zhvillimit të shpejtësive të mëdha (kur merret parasysh se shumica e ngasësve veturat e veta i pajisin me goma të përdorura të cilat sigurohen nga jashtë)

**JU FALËMINDERIT
PËR VEMENDJE**