



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

TERMA REFERENCE

PËR OBJEKTIN :

“ Përmirësimi Rifreskimi i sinjalistikës vertikale/horizontale ne akset kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e jugut (loti 3) vazhdimi”

Miraturar me Vendim të KT të ARrSh Nr _____. datë _____.

TIRANË 2019

Hyrje

Rritja e trafikut rrugor, si pasojë e rritjes së inventarit të automjeteve në mënyrë të konsiderueshme, të shoqëruara me lëvizjet 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 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 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 Europian në fushën e sigurisë rrugore në kuadër të Marrëveshjes së Stabilizim Asocimit. Është kryer një studim mbi Vlerësimin dhe Identifikimin e Pikave të zeza në rrjetin Rrugor Kombëtar Shqiptar. Është miratuar Strategjia Kombëtare për sigurinë rrugore në të cilën është deklaruar se deri në vitin 2020 numri i aksidenteve rrugore do të reduktohet me 30-50%, krahasuar me vitin 2009.

Numri i aksidenteve ka ardhur në zbritje në vitet, me një trend që në vitin 2020 mendojmë se do të arrihet targeti i përcaktuar në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore.

Nga arësytet kryesore të reduktimit të numrit të aksidenteve janë :

- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore
- Forcimi i ligjit nga ana e Policisë rrugore që lidhet me përdorimin e rripit të sigurimit dhe respektimin e limiteve të shpejtësisë
- Ndërgjegjësimi nga ana e të gjithë përdoruesve të rrugës, lidhur me zbatimin e rregullave të qarkullimit rrugor

I. INFORMACION I PËRGJITHSHËM

Autoriteti Rrugor Shqiptar në buxhetin e shtetit afatmesëm 2019-2021 dhe në vazhdim ka planifikuar të financojë implementimin e objektit ; **Përmirësimi Rifreskimi i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e jugut (loti 3)”vazhdimi.**

Në Shqipëri funksionon:

Transporti ajror civil ndërkombëtar cili kryhet nëpërmjet aeroportit “Nënë Tereza” në Rinas, i vetmi aeroport që kryen transport të këtij lloji.

Transporti hekurudhor. Gjatësia e linjës hekurudhore në shfrytëzim është 409 km. Transporti hekurudhor në vitin 2014 krahasuar me vitin 1990 ka shënuar një rënie të volumit të punës së tij si në atë të mallrave ashtu dhe në atë të pasagjerëve, rënie kjo e shkaktuar kryesisht nga konkurrenca e këtij lloji transporti nga transporti automobilistik por dhe si rezultat i gjendjes së keqësuar të infrastrukturës së këtij lloji transporti.

Transporti detar.Transporti detar në Shqipëri kryhet nëpërmjet 4 porteve: Durrësi, Vlora, Saranda dhe Shëngjini. Porti më i madh dhe më i rëndësishëm është ai i Durrësit si dhe porta hyrëse e korridorit të VIII për Shqipërinë e që vazhdon deri në kufi me Maqedoninë.

Transporti rrugor është më i rëndësishmi në Shqipëri. Sipas Planit Strategjik të Transportit të hartuar në 2011, Rrjeti Kombëtar Rrugor në Shqipëri është rreth 18,000 km i gjatë duke përfshirë 3 636 km rrugë kombëtare, 10 500 km rrugë ndër urbane dhe pjesa tjetër prej 4000 km është nën juridiksionin e njërive të pavarura, ndërmarrjeve ose firmave.

Rrjeti kombëtar rrugor përbëhet nga:

Rrjeti parësor rrugor i cili është rreth 1 198km i gjatë me nëntë lidhje kryesore që përbëjnë rrjetin bazë;

Rrjeti dytësor i cili është 2083 km i gjatë;

Dhe pjesa tjetër janë rrugë të planifikuara për ndërtim .

Gjithë rrugët në rrjetin parësor rrugor dhe 67% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit dytësor janë rrugë të asfaltuara. Rreth 48% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit parësor ecën në terren të sheshtë dhe 56% e rrugëve në rrjetin dytësor gjenden në terren malor.

Komponentët kryesor të Rrjetit Rrugor Nacional janë korridoret:

Korridori Veri-Jug.

Ka një gjatësi prej 374 km (me shtrirje nga Hani i Hotit në Gjirokastrë) në të cilin përfshihen segmentet rrugore:

Shkodër-Hani i Hotit; Lezhë-Shkodër; Lezhë- Milot ;

Milot -Mamurras (ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës –Morinë);

Mamurras -Fushë Krujë (ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës –Morinë.)

FushëKrujë –Vorë –Rrogozhinë(66 km)(ky segment është dhe pjesë e korridorit Durrës – Morinë);

Rrogozhinë-Lushnjë; Lushnjë-Fier;

Fier-Tepelenë; Tepelenë-Gjirokastrë .

Korridori Lindje- Perëndim.

Është pjesë e korridorit VIII. (Deti Adriatik – Deti i Zi) (247 km) i cili kalon ndërmjet Detit Adriatik hyn përmes Portit të Durrësit dhe përfundon në Qafë Thanë në kufi me Maqedoninë.Në këtë korridor përfshihen segmentët:

Durrës-Rrogozhinë (ky segment është pjesë dhe e

Korridorit Veri-Jug); Rrogozhinë-Elbasan;

Elbasan-Librazhd; Librazhd-Qukës; Qukës-Qafë Thanë.

Korridori Durrës–Morinë.

Ndërtimi i rrugës Durrës-Morinë deri në kufi me Kosovën në lidhje me Prishtinën na lidh me Korridorin X dhe Serbinë.

Këtu përfshihen segmentet:

Segmenti Durrës-Milot(ky segment është pjesë e KorridoritVeri-Jug); Segmenti Milot-Rrëshen;

Segmenti Rrëshen-Kalimash;

Segmenti i tretë kalon nga Kalimashi në Kukës dhe në pikën kufitare të Morinës.

Gjendja e rrjetit rrugor në Rajonin e Jugut

Rrjeti rrugor Rrugor Kombëtar nën juridiksionin dhe inventarin e Rajonit Jugor të ARRSH është rreth 1585 km. Nga këto rreth 575 km rrugë kryesore, primare janë marrë në mirëmbajtje me projektin e Bankës Botërore.

Pjesa tjetër rreth 970 km rrugë janë në mirëmbajtje apo nën administrim nga Rajoni Jugor Gjirokastrë.

Për realizimin e këtyre Termave janë vlersuar i gjithë rrjeti nën administrimin e Rajonit të Jugut duke patur parasysh që të mos përfshihen segmentet që:

- Janë në ndërtim,, rikonstruksin apo në asfaltim.
- Janë segmente të sapo përfunduara dhe në fazën e garancisë.
- Janë segmente tejet të amortizuara ku është e pamundur të investohet në sinjalistikën horizontale për shkak të ashpërsisë së shtresave rrugore dhe ku parashikohet ndërhyrje rrënjësore.
- Janë ta parashikuara për investim në rehabilitimin, rikonstruksionin, ndërtimin e shtresave rrugore për vitin/vitet në vazhdim

Objekte të realizuar me ndërhyrje në sinjalsitike dhe siguri rrugore dhe nevojat.



ARRSH gjatë pesë viteve të fundit ka ndërhyrë me projekte të drejtpërdrejta në përmirsimin dhe rifreskimin e sinjalistikës rrugore dhe të sigurisë në rrugë në disa akse kryesore kombëtare. Po kështu gjatë viteve 2017-2018 i ka zgjeruar më tej këto ndërhyrje duke u mbështetur dhe në zbatim dhe të Strategjisë Kombëtare për sigurinë rrugore. Këtë gjë është parashikuar të vazhdojë dhe në këto vite në vazhdim.

Në projektin e mëparshëm, të sapo përfunduar, është punuar në segmentet e mëposhtëm:

TABELE PERMBLEDHESE PER SEGMENTET E RAJONIT JUGOR

Segmentet Rrugore	Km
Boboshtice - Dardhe	13.5
Voskopoje - Voskop	10.2
Permet - Carshove - Tre Urat	35.5
Koder Zemblak - Liqenas - Gorice	32
Kelcyre - Permet	18.7
Patos - Ballsh	18.8
Poshnje (Berat) - Roskovec	16.4
Cerme (Lushnje) - Divjak	14.7
Total	160

Nga inspektimet e bëra, rezulton se objektet ku duhet të ndërhyhet me sinjalistikë janë:

Nr.	Segmente Rrugore ku duhet ndërhyrë për përmirësim sinjalistike	Km
1	Rruga Libonik-Rrembec-Plase,	13
2	Rr.Bilisht - Hoçisht (Hotolisht)	6
3	Rr.Ura Hoçisht - Baban	4
4	Rr.Leskovic - Sarandopor (Kufi)	13
5	Rr.K/Dhuvjan - Libohovë	7.7
6	Rr.Fier - Mifol (e vjetra)	14.35
7	Rr.Fier - Seman (Plazh)	17
FZSH8	Rr.K/Pojan - Pojan (Apolloni)	5
9	Rr. Ersekë - Leskovik	43.6
10	Rr.K/Rr.Nr.76 (Qishbardhë) - Selenicë	18.9
11	Rr.Vlorë - Mifol (e vjetra)	18.5
12	Rr.Kotë - Kuç (Q.Dërrasë)	44.12
13	Rr.Xarrë - Fshati Pllakë	10.9
14	Rr.Pllakë - Çukë	11.5
15	Rr.Kryq.Rr.Nacionale - Bylis	5.8
16	Rr.Metohasim - Kafaraj (K/Frakull-Kashishtë)	8.5
17	Rr.Jeta e re - Kosovë	7
18	Çorovodë - Hambull	12.7
		261.5

Nga lista e mësipërme, duke marrë në konsideratë prioritetet dhe kërkesat e Rajonit Jugor Gjirokastrë, janë parashikuar të përmirësohet sinjalistika dhe siguria rrugore në disa segmente.

QELLIMI I PUNËS

Ajo çfare kërkohet në këto Terma Reference është pikërisht studimi dhe hartimi i një projekti të mirfilltë sinjalistike dhe sigurie rrugore për të gjithë akset e sipërpërmendura si dhe kryerja e punimeve të zbatimit për këto segmente rrugore konformë standartit kërkuar..

Për hartimin e këtij projekti dhe për zbatimin e tij duhet të merret në konsideratë:

- Zbatimi me përpikmëri të kërkesave të Kodit Rrugor të RRSH^{së}, rregullores për zbatimin e kodit rrugor, manualit të sinjalistikës rrugore.
- Zbatimi me përpikmëri kërkesave të standarteve shqiptare/europiane për paisjet e trafikut dhe elementëve të sigurisë rrugore.
- Koordinimi me projektet që po realizohen nga ARRSH^{ja} për eliminimin e pikave të zeza.

Konsulenti (Kontraktori) gjatë gjithë periudhës së kontratës (projektim + zbatim) do të ketë të kontraktuar, një auditues/inspektor të sigurisë rrugore të certifikuar. Ai pas çdo faze të projektit dhe zbatimit, do të përgatisë raportin e auditimit të sigurisë rrugore.

OBJEKTIVAT E TERMAVE TË REFERENCËS

Kontraktori duhet:

- Të japë aspektet e përgjithshme ku duhet të bazohet për të hartuar oferten tekniko-ekonomike për realizimin e përmirësimit të sinjalistikës në segmentet e mësipërme dhe për shfrytëzimin e objektit.
- Të propozojë rekomandimet për zgjedhjen e tipit me të pershtatshëm të kontratës duke u nisur nga problematika e parashikuar e në zbatimin e objekteve të ngjashme të përmirësimit e të rifreskimit të sinjalistikes dhe sigurisë rrugore bazuar në eksperiencën e deritanishme në Shqipëri dhe në atë më të mirën europiane.
- Të përcaktojë standartet dhe kërkesat ku duhet të bazohet kontraktori për të hartuar projektin dhe realizuar zbatimin e veprës të harmonizuar dhe në koherencë me gjendjen faktike të realizimit të punimeve dhe problematikave të hasura në objektet e mëparshme.
- Të përcaktojë sasinë e përafërta dhe zërat e mundshëm të punimeve, si dhe cmimet orientuese për të realizuar një preventiv paraprak.

Zgjedhja e tipit të kontratës

Në zgjedhjen e kontratës interesi publik është parësor. Përmbyllja e interesit publik arrihet duke zgjedhur një strategji të mirëmenadur të menaxhimit të rriskut. Strategjitë e menaxhimit të rriskut bazohen mbi maredhenien e Autoritetit Kontraktor me Kontraktorin dhe rreziqet e mundshme në vepër. Infrastruktura rrugore është faktor që kontribon 30-60% të aksidenteve me pasoja fatale. Rrugët janë projektuar duke marrë parasysh një numër të madh kriteresh si koha e udhëtimit, konforti i perdoruesit të rruges, shpenzimet e karburantit, koston e ndërtimit dhe shumë kriterë të tjerë. Siguria në rrugë është një nga kriteret që shpesh presupozohet të arrihet nëpërmjet ndjekjes rigorozë të standarteve të përshkruara. Por ratet kanë treguar që me



shume se gjysma e dificensave ne sigurinë rrugore rezultojnë nga pamjaftueshmëria e të kuptuarit.

Standartet dhe kerkesat teknike që do zbatohen për projektimin dhe zbatimin e punimeve për sinjalstiken vertikale/horizontale dhe sigurine në rruge;

Referuar VKM-së Nr.914 datë 29.12.2014 Rregullat e Prokurimit Publik, e ndryshuar kjo kontratë do të trajtohet si një "kontratë me çelësa në dorë, ku vëllimi i punimeve i parashikuar në projekt, mund të shërbejë vetëm si një orientim dhe ofertuesi kryen një studim të hollësishëm të projektit, pa asnjë detyrim për të respektuar vëllimin e punimeve të projektit. Në këtë rast kontraktori ka përgjegjësinë e realizimit të punëve, pa kërkuar asnjë fond shtesë, përveç vlerës së kontratës së prokurimit, që në çdo rast, përfshin të gjitha detyrimet fiskale në fuqi".

Për projektimin;

- Rregulli teknik per projektimin e rrugeve 2015 (RrTPRr, Vellimi 6 “ Sinjalistika Rrugore”)
- Kodin Rrugor Shqiptar
- Rregulloren në Zbatim Kodit Rrugor Shqiptar
- Manualin e Sinjalizimit

Për ndërtimin

- Rregulli Teknik per ndertimin e rrugeve (RrTNRr, 2015) (SNR Nr 6 “ Pajisjet rrugore”).
- Kodin Rrugor Shqiptar
- Rregulloren në zbatim Kodit Rrugor Shqiptar
- Manualin e Sinjalizimit
- Skemat e sinjalizimit të përkohshëm për kryerjen e punimeve në rrugë.

PËRSHKRIMI

Gjendja aktuale ekzistuese e këtyrë segmenteve, paraqitet si më poshtë vijon:

1.Segmenti rrugor Levan – Vlore (rruga e vjetër). Gjatësia e aksit është 26 km. Gjërësia mesatare është 6m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren fushor dhe pak kodrinor me parametra relativisht të mira. Është një rrugë e rëndësishme pasi kalon në një zonë ku banon një komunitet shumë i madh me aktivitete të shumta biznesi. Megjithëse ka disa tabela të sinjalistikës vertikale, ka nevojë për përmirësim. Rruga është e amortizuar. Siguria rrugore është në nivele jo të mira, pasi nuk ka investime të mëparëshme të realizuara në sinjalistikë e siguri rrugore. Sinjalistika ekzistuese është instaluar vetëm nëpërmjet kontratave të mirëmbajtjes.

Duke parë gjendjen ekzistuese, rruga ka nevojë për plotësim me :

1. Sinjalistikë vertikale. (Duke qënë se rruga është pa ndriçim është i domosdoshëm përdorimi i delineatorëve/përvijuesve të rrugës dhe shevronëve/modularëve në kthesa)
2. Instalim guardrelash ne vendet që paraqesin rrezikshmëri dhe në ato vende ku ka rekorde për aksidente të ndodhura
3. Sinjalistikë horizontale/vijëzim, atje ku gjendja e shtresave pranon realizimin e saj.
4. Të realizohet sinjalistikë e rregullt për këmbësorët në kryqëzimet dhe akseset e daljes në rrugë nga pronat private.
5. Nga ana e Konsulentit të planifikohet vendosja e tabelave emërtuese për vendodhjen e fshatrave, zonave tjera të banimit, pikave turistike, objekteve të kultit e tjerë.



2.Segmenti rrugor K/Pojan – Apolloni. Gjatësia e aksit është 3.6 km. Gjërësia mesatare është 5m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren fushor dhe kodrinor me parametra relativisht të mira. Është një rrugë e rëndësishme pasi lidh Apolloninë një pikë mjaft atraktive e të vizitueshme me pjesën tjetër të vendit. Për arsye të vlerave të mëdha historike që paraqet parku Arkeologjik i Apollonisë, Ministria e Kulturës ka kërkuar vendosjen e sinjalistikës informative të përsëritur për këtë pikë. Siguria rrugore është në nivele jo të mira. Nuk është realizuar asnjë investim në sinjalistikë e siguri rrugore. Ka nevojë për kompletim me sinjalistikë vertikale e horizontale nepermjet nje projekti sinjalistike te detajuar.

Duke parë gjendjen ekzistuese, rruga ka nevojë për plotësim me :

1. Sinjalistikë vertikale e cila mungon, (të vendosen edhe tabelat informuese që tregojnë distancën nga Apollonia)
2. Instalim guardrelash në vendet që paraqesin rrezikshmëri dhe në ato vende ku ka rekorde për aksidente të ndodhura
3. Sinjalistikë e rregull horizontale gjatë gjithë gjatësisë së rrugës.
4. Të realizohet sinjalistikë e rregullt për këmbësorët në kryqëzimet dhe akseset e daljes në rrugë nga pronat private.
5. Nga ana e Konsulentit të planifikohet vendosja e tabelave emërtuese për vendodhjen e fshatrave, zonave tjera të banimit, pikave turistike, objekteve të kultit e tjerë.



3.Segmenti rrugor Jeta e Re – Kosovë. Gjatësia e aksit është 7 km. Gjërësia mesatare është 6m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren kodrinor me parametra teknikë jo të favorshëm. Është



një rrugë e rëndësishme pasi kalon në një zonë ku banon një komunitet shumë i madh me aktivitete të shumta biznesi. Aktiviteti kryesor i zonës është ai bujqësor e blegtoral. Siguria rrugore është në nivele jo të mira.

Në kilometrat e para ka nevojë për vendosje barrierash mbrojtëse metalike/guardrele..

Kë nevojë për kompletim me sinjalistikë vertikale e horizontale nëpërmjet një projekti sinjalistike të detajuar.

Duke parë gjendjen ekzistuese, rruga ka nevojë për plotësim me :

1. Sinjalistikë vertikale e cila mungon,
2. Instalim guardrelash në vendet që paraqesin rrezikshmëri dhe në ato vende ku ka rekorde për aksidente të ndodhur, kryesisht në kilometrat e parë të rrugës
3. Sinjalistikë horizontale/ vijëzim në ato pjesë të rrugës ku shtresat asfaltike e favorizojnë një të tillë.
4. Të realizohet sinjalistikë e rregullt për këmbësorët në kryqëzimet dhe akseset e daljes në rrugë nga pronat private.
5. Nga ana e Konsulentit të planifikohet vendosja e tabelave emërtuese për vendodhjen e fshatrave, zonave tjera të banimit, pikave turistike, objekteve të kultit e tjerë
6. Duke qënë se aktiviteti kryesor i këtyre zonave është bujqësia, dhe kompozimi i lëvizjes së mjeteve është i ndryshëm duke filluar nga autoveturat që lëvizin me shpejtësi të lartë në mjetet bujqësore që lëvizin me shpejtësi të ulët, të bëhet kujdes me vendosjen e tabelave të limitit të shpejtësisë.



4.Segmenti rrugor Leskovik – Sarandopor (Dogane). Gjatësia e aksit është 13 km. Gjërësia mesatare është 6m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren kodrinor - malor me parametra planimetrike dhe altimetrike të disfavourshëm. Është një rrugë e rëndësishme pasi lidh Leskovikun dhe krahinat e tjera me Doganën e Tre Urave. Rruga është e ndërtuar para disa vitesh dhe është në gjendje të mirë.

Duke qënë një rrugë e rëndësishme pasi lëvizin mjete për në doganë, është e nevojshme të bëhen disa plotësime për rritjen e sigurisë rrugore por pa patur mbivendosje me punimet e kryera gjatë ndërtimit të kësaj rruge.

Kryesisht të shihet vendosja e mbrojtëseve metalike/guardreleve atje ku mungojnë dhe nuk janë parashikuar në projektin e zbatimit.

5.Segmenti rrugor Erseke – Leskovik. Gjatësia e aksit është 43.6 km. Gjërësia mesatare është 5m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren kodrinor-malor me parametra teknike jo të mira. Është një rrugë e rëndësishme pasi kalon në një zonë ku banon nje komunitet i madh banorësh. Rruga është shumë e amortizuar. Siguria rrugore është në nivele jo të mira. Ka nevojë për kompletim me sinjalistikë vertikale e sidomos në ato segmente ku rruga kalon në një terren të thyer cka bën të domosdoshëm vendosjen e barrierave mbrojtëse metalike nepermjet një projekti sinjalistike të detajuar.

Duke parë gjendjen ekzistuese, rruga ka nevojë për plotësim me :

1. Sinjalistikë vertikale e cila mungon,
2. Instalim guardrelash ne vendet që paraqesin rrezikshmëri dhe në ato vende ku ka rekorde për aksidente të ndodhura
3. Sinjalistikë horizontale/vijëzim në ato vende ku shtresat asfaltike e lejojnë realizimin e tij si dhe në akseset e daljes në rrugë kryesore..
4. Të realizohet sinjalistikë e rregullt për këmbësorët në kryqëzimet dhe akseset e daljes në rrugë nga pronat private.
5. Nga ana e Konsulentit të planifikohet vendosja e tabelave emërtuese për vendodhjen e fshatrave, zonave tjera të banimit, pikave turistike, objekteve të kultit e tjerë



6.Segmenti rrugor Libonik – Lozhan. Gjatësia e aksit është 16 km. Gjërësia mesatare është 5m. Rruga zhvillohet kryesisht në terren fushor dhe kodrinor me parametra teknike jo të mira. Është një rrugë e rëndësishme pasi kalon në një zone ku banon nje komunitet i madh banorësh. Rruga është shumë e amortizuar. Rruga shtrihet në krah te lumit te Devollit cka bën të domosdoshëm vendosjen e barrierave mbrojtëse metalike. Siguria rrugore është në nivele jo të mira. Nuk është realizuar asnjë investim në sinjalistikë e siguri rrugore. Ka nevojë për kompletim me sinjalistikë vertikale e sidomos vendosjen e barrierave mbrojtëse metalike nëpërmjet një projekti sinjalistike të detajuar.

Duke parë gjendjen ekzistuese, rruga ka nevojë për plotësim me :

1. Sinjalistikë vertikale e cila mungon,



2. Instalim guardrelash ne vendet që paraqesin rrezikshmëri dhe në ato vende ku ka rekorde për aksidente të ndodhura
3. Sinjalistikë horizontale/vijëzim në ato vende ku shtresat asfaltike e lejojnë realizimin e tij si dhe në akseset e daljes në rrugë kryesore..
4. Të realizohet sinjalistikë e rregullt për këmbësorët në kryqëzimet dhe akseset e daljes në rrugë nga pronat private.
5. Nga ana e Konsulentit të planifikohet vendosja e tabelave emërtuese për vendodhjen e fshatrave, zonave tjera të banimit, pikave turistike, objekteve të kultit e tjerë



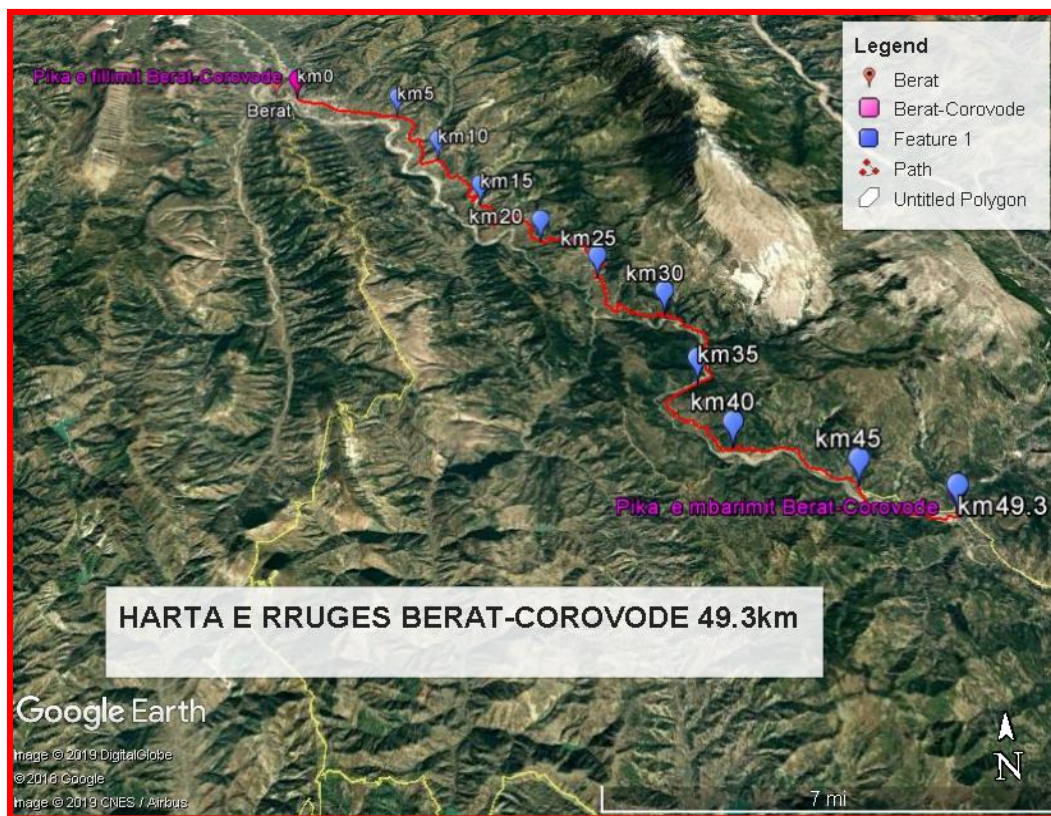
7, Segmenti rrugor Berat – Çorovodë

Rruga Berat – Çorovodë, me një gjatësi 49.3 km ka problematikë ekzistencën e kthesave me rreze të vogël si dhe disa zona me serpentina shumë të rrezikshme, elementë këto të papranueshëm për këtë kategori rruge, referuar kushteve të reja të projektimit.

Rruga ka një gjërësi 5.5-6m.

Në planet e viteve në vazhdim është parashikuar ndërtimi i rrugës së re Berat –Çorovodë, aksi i ri komplet i cili do fillojë në daljen jugore të qytetit të Beratit pranë urës mbi proin e Zagorës në lagjen Uznovë dhe përfundon në afërsi të fshatit Buzuq duke u lidhur me rrugen e re të përfunduar Buzuq – Çorovodë. Aksi i kësaj rrugë kryesisht është i ri dhe kalon në anë të lumit të Osumit.

Aksi i vjetër Berat – Çorovodë do të vazhdojë të funksionojë për banorët e zonave ku kalon. Gjendja e sinjalistikës dhe elementëve të sigurisë rrugore të rrugës ekzistuese është në kushte të pafavorëshme, dhe shumë të rrezikshme si pasojë e kthesave të shumta të rrezikshme e të pambrojtura.



Pika e fillimit : Qendra Berat km0 (40°42'59" N - 19°57'20" E)

Pika e mbarimit : Qendra Corovode km 49,3 (19 ° 57'20" N - 20° 13'30" E)

Pikat me problematike per sinjalistike jane:

Km6-km10

Km12-km15

Km15-km20

Km25-km37

Situata aktuale kërkon montimin e parmakëve metalikë mbrojtës pothuajse në të gjithë gjatësinë buzë lumit si dhe përvijuesit (ne çdo 50 m) në krahun tjetër të rrugës.

Duhet të pajisjet me tabela të sinjalistikës vertikale, pasi mungon pothuajse totalisht.

Duke patur parasysh gjendjen faktike të shtresave rrugore, në këtë fazë, nuk do të parashikohet realizimi i vijëzimit për këtë segment.

Objektivat specifike të zbatimit të këtij projekti janë:

- Realizimi i një zgjidhje sa më të mirë me një kosto sa më ekonomike për këto akse rrugore në përmirësimin e sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.
- Studimi i zonave problematike dhe ndërhyrjet për eliminimin e problemeve dhe uljen e aksidenteve
- Vendosja e elementëve bashkohore të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore në përputhje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë si dhe akteve nënligjore që rrjedhin prej tij.
- Eliminimi i Pikave të Zeza (Black Spots) në këto segmente rrugorë.

KËRKESAT PËR PROJEKT ZBATIMIN

Raportet Teknike dhe kualifikimet e projektuesit.

Projekt-idea.

Për studimin e këtij objekti Kontraktori së bashku me projektuesin e licensuar në këtë fushë, duhet të shqyrtojë jo më pak se dy variante dhe propozime për segmente për ndërhyrje si pjesë e këtij investimi.

Gjatë kësaj faze Kontraktori duhet të përfshijë dhe aktivitet e mëposhtme:

Pregatitjen e metodologjisë së përgjithëshme të ndërtimit.

Pregatitjen e programit të punimeve.

Mbi sa më sipër Kontraktori gjatë kësaj faze do të pregatisë dhe të paraqesë për miratim studimet që vijnë:

Studimi i sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.

Në këtë fazë Kontraktori do të bëjë një studim të përgjithshëm në fazën e projekt-idesë ku do të japë opsionet e tij dhe variantet për realizimin e një sinjalistike rrugore e cila siguron trafikun optimal në këto segmente si dhe lidhjet me segmentet ekzistuese. Gjithashtu ky studim duhet të përmbajë dhe variantet për plotësimin e sigurisë rrugore në ato zona ku është e nevojshme.

Kërkesat për Projekt-Zbatimin

Pregatitja e Raportit Teknik të Projektit të Zbatimit.

Raporti i projektit të zbatimit do të përfshijë të gjithë informacionin si dhe të reflektojë në trajtë të shkruar arsyet mbi të cilat është bazuar hartimi i detajuar i projektit.

Raporti teknik do të përmbajë vendndodhjen e segmenteve të këtij objekti, raportin e gjendjes së sinjalistikës ekzistuese, numrin e black spoteve që ndodhen në atë segment rrugor, përshkrimin e vendeve ku do të realizohen ndërhyrjet për vendosjen e elementëve të sigurisë rrugorë. Masat për përmirësimin e sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.

Në raportin teknik gjithashtu duhet të jetë përfshirë:

- Qellimi i projektit të propozuar
- Planimetritë e segmenteve të projektit
- Informacionin për zonat urbane ku do zbatohet dhe që përshkrohen nga projekti.
- Vizatimet, planimetritë detajet dhe skicat për sinjalistikën dhe sigurinë rrugore.
- Vizatime të tabelave guardraieve
- Përshkrimi i proceseve ndërtimore dhe teknologjike përfaqëse kapacitete të aplikimit dhe sasitë e materialeve.
- Programin për zbatimin, kohezgjatjen e zbatimit, kohezgjatjen e planifikuar për hartimin e projektit, kohen e mundshme të planifikuar për funksionim të projektit.

- Informacion për alternativat e marra në konsiderate persa i takon teknologjise qe do perdoret.
- Aktivitete te tjera që mund te nevojiten për zbatimin e projektit
- Specifikimet teknike te materialeve qe parashikohen te perdoren per zbatimin e projektit.
- Kopje te lejeve autorizimeve dhe licensave që disponon zhvilluesi per projektin e propozuar me percaktimet e legjislacionit ne fuqi.

Metodologjia e Ndertimit

Zgjedhja e metodës së ndertimit

Menaxhimi i Trafikut i cili do te behet ne baze te kohezgjatjes se parashikuar per kryerjen e punimeve dhe nzbatim te skemave te percaktuara me Manualin e sinjalistikes Rrugore.

Rreziqet dhe plani i menaxhimit te rriskut.

Identifikimi i rrezikut

Gjate zbatimit te punimeve të sinjalistikës dhe sigurisë rrugor mund të hasen të papritura dhe rreziqe te shumta. Sa më mirë të realizohet studimi i shkaqeve të rrezikut aq më të pakta janë rreziqet por në cdo rast asnjëherë nuk mund të themi se gjatë punës ne rrugë mund ti shmangim të gjitha rreziqet. Identifikimi i rreziqeve duhet të realizohet që gjatë fazës së projektimit duke u nisur nga origjina e tyre.

Kështu duhen identifikuar rreziqet lidhur me:

Terrenin e rruges

Nivelin e trafikut

Zgjidhjet e projektit

Teknologjine zbatimit

Përvojën e stafit që do te angazhohet/

Formimi i rregjistrimit të rreziqeve.

Për të gjitha rreziqet e identifikuara Kontraktori duhet të formojë rregjistrin përkatës ku të specifikohen monitorimet niveli i rrezikut dhe masat për shmangien e tyre. Personeli përgjegjës për mbajtjen e rregjistrimit të rreziqeve duhet të jetë me përvojë në punë të ngjashme.

Planet e Reagimit ndaj rrezikut

Në bazët të identifikimit të rrezikut dhe procedurave të rëna dakort dhe të evidentimit të origjinës së rreziqeve Kontraktori duhet të përcaktojë planet e reagimit ndaj rrezikut

Përgjegjësitë e palëve dhe zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Detyrimet e palëve do të përcaktohen në detaje në kontratën që do të nënshkruhet midis tyre. Të gjitha të papriturat dhe rreziqet që vijnë nga punimet në rrugë janë përgjegjësi e Kontraktorit.

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve do të synohet të bëhet me mirkuptim. Në rast të kundërt palët do të zbatojnë procedurat qëparashikon ligji të cilat do të jenë të specifikuara edhe në kontratë.

Në rast se mosmarrëveshjet gjatë zbatimit do të cojnë në shtim të rriskut ose aksident kontraktori duhet të eliminojë rrezikun me shpenzimet e veta dhe pastaj te vazhdojë procedura për zgjidhjen e mosmarrëveshjes.

Kompensimet financiare të rreziqeve.



Do të jenë të përcaktuara qartë në kontratë. Nëse ndonjë e papritur ose difekt ndodh gjatë fazes së zbatimit të punimeve ose fazës së garancisë së difekteve riparimi i tyre do të jetë nën përgjegjësinë e Kontraktorit dhe të gjitha shpenzimet për eliminim e saj do të mbulohen nga Kontraktori.

Te gjitha sasitë shtesë nga preventivi i projektit të zbatimit të miratuar nga KT i ARRSH si dhe jo vetëm, elementë të sinjalistikës vertikale horizontale dhe të sigurisë rrugore do të mbulohen nga Kontraktori. Në çdo rast të devijimit nga projekti i miratuar kontraktori duhet të marrë masa për sigurimin e vazhdimin të punës dhe shmangien e rrezikut dhe aksidentit gjatë punës në rrugë.

Kontraktori në ofertë nëse e shikon të arsyeshme nisur nga përvoja e tij në punë të ngjashme mund të shtojë zëra të rinj që nuk janë parashikuar. Cdo zë i ofertuar duhet të shoqërohet me analiza cmimi me arsyetimin teknik dhe specifikimet teknike të materialeve paisjeve, mjeteve që përdoren për realizimin e tij.

Monitorimi.

Monitorimi gjatë zbatimit

Monitorimi është një proces i rëndësishëm në zbatimin e punimeve të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore. Në bazë të analizave të rezultateve të monitorimit Kontraktori mund të ndryshojë zgjedhjet e ofruara për zbatimin e punimeve por në çdo rast ndryshimet do të bëhen nga projektuesi mbi bazën e një analize të hollësishme të nevojave të parashikuara të dala gjatë zbatimit të punimeve dhe do të miratohen nga supervizori ose dhe nga KT i ARRSH për ndryshime të rëndësishme.

Monitorimi gjatë fazës së garancisë

Kontraktori duhet të vazhdojë monitorimin dhe gjatë fazës së garancisë.

Fazat Afatet dhe Miratimet.

Fazat

Fazat e parashikuara për zbatimin e projektit janë:

Projekt ide një muaj nga data e lidhjes së kontratës

Projekti i zbatimit dy muaj nga data e lidhjes kontrates.

Zbatimi i punimeve 6 muaj nga data e miratimit të projektit të zbatimit

Monitorimi dhe Garancia e punimeve 24 muaj pas kolaudimit të objektit

Të gjitha fazat do të kontrollohen dhe miratohen nga ARRSH. Në përfundim të punimeve

Kontraktori do të paraqesë këto raporte:

Raportet e projektimit të detajuara sipas proceseve

Raport të detajuar të ecurisë së punimeve

Raportin teknik përfundimtar të detajuar sipas proceseve etj.

Afatet

Kontraktori duhet të përcaktojë me detaje sipas fazave të parashikuara afatet kohore të realizimit të punimeve. Afatet e dhëna si më lart janë orientuese për të. Afatet do të jenë në funksion të metodologjisë së zbatimit dhe organizimit të brendshëm të Kontraktorit. Në çdo rast afatet e dhëna nga kontraktori duhet të jenë të arsyetuara e të shoqëruara me shpjegimet e përdorimit ciklit të punës dhe makinerive fuqisë puntore dhe menaxhimin e rriskut.

Përpara kalimit nga njëra fazë në tjetrën do të merret miratimi i AK.

Volumet e punës dhe Preventivi

Për vlerësimin e këtyre termave të Refernces, per një vlerësim të perafruar të vlerës së projektit dhe te zbatimit të punimeve , cmimet janë marrë sipas cmimeve te miratuara ne [Manualin e Preventivit 2015 si dhe në referencë me punime të kryera gjatë viteve të fundit në objektet e te njejtës natyre.

Zërat e punimeve dhe sasite përkatëse jane bërë duke u bazuar në kategorinë e rrugës ne nivelin e amortizimit të sinjaltikes horizontale dhe vertikale ne nevojat konkrete qe ka rruga per siguri rrugore si dhe nga vecorite që segmentet rrugore paraqesin per kalimin e trafikut ne to Bazuar në llogaritjet dhe vizatimet e projektit Kontraktori do të hartojë një listë me me të gjitha zërat e punimeve që janë pjesë përbërëse e listës përfundimtare të volumeve Çmimet njësi për të gjitha punimet përkatëse do të llogariten duke pasur parasysh çmimet mesatare të miratuara me VKM dhe ato që nuk gjenden në manuale të shoqërohen me analiza teknike.

Kontraktori mund te perfshije ne propozim projektin etij shtesa ne zerat e punimeve qe ai i shikon te arsyeshme gjate hartimit te projektit te detajuar dhe te ndryshoje sasite e dhena paraparakisht nisur nga pervoja e tij .

Kontraktori ne oferten e tij do te perfshije vleren e projektit dhe te ndertimit si dhe te riparimeve te difekteve qe nuj jane si pasoje e punes se tij gjate periudhes se garancise.

Shfrytezimi i vepres.

Jetegjatesia projektuese e vepres do te merret nga standartet e miratuara ne vend apo standarte tjera europinane te projektimit dhe ne varesi te materialeve dhe teknollogjise se propozuar do te jete dhe jetegjatesia e punimeve te kryera.

Garancia

Garancia per difektet e ndodhura në punimet e kryera per sinjalistiken dhe sigurine rrugore do jete jo me e vogel se 24 muaj nga data e kolaudimit te punimeve nese nuk është shënuar ndryshe në kontratë.

