



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

TERMA REFERENCE

PËR OBJEKTIN ;

“ Përmirësimi Rifreskimi i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e veriut (loti 1)” vazhdimi

Miratuar me Vendim të KT të Arrsh nr _____. datë _____.

TIRANË 2019

TË PËRGJITHSHME

Autoriteti Rrugor Shqiptar me buxhetin e shtetit 2019 dhe në vazhdim ka planifikuar të financojë objektin ; **Përmirësimi Rifreskimi i sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e veriut (loti 1)” vazhdimi**

INFORMACION I PËRGJITHSHËM

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 njësisve 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 Gjirokastër) në të cilin përfshihen segmentet rrugore:

Shkodër-Han 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-Gjirokastër .

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); Rogozhinë-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.

. Vëndodhja e segmenteve rrugore dhe përshkrimi I tyre

Segmentet rrugore që kërkohet të jenë pjesë e projektit ndodhen në rajonin e Veriut dhe janë segmente që përshkrojnë disa rrethe të veriut si rrethi Shkodrës, Rrethi Lezhës, si dhe në zonat që lidhin qytetet e Shkodrës, lezhës Mirditës, Pukës, Dibres, Hasit Bajram Currit etj.

Këtu janë segmente kryesisht dytësore interurbane, por që ka dhe segmente që kajojnë në qendra të banuara si pjesë e Rrjetit rrugor Kombëtar që administrohen nga ARRSH nëpërmjet Drejtorisë së Rajonit Verior të saj.

Gjëndja e rrejtit rrugor në Rajonin e Veriut

Rrjeti rrugor Rrugor Kombëtar nën juridiksionin dhe inventarin e Rajonit Verior të ARRSH është rreth 1320 km. Nga këto rreth 451 km rrugë kryesore, primare janë marrë në mmirmbajtje me projektin e Bankes Botërore.

Pjesa tjetër rreth 754 km rrugë janë në mirmbajtje apo nën administrim nga Rajoni Veriut.

**Lista e Rrugeve te Rajonit Verior nën administrim per mirembajtje.*

Kukes - U. Zapodit, Kukes -Bushtrice-Vasie, Kthesa Rruga Domaj- Draj/Rec (Kufi Peshkopi)	71.6
F. Dukagjin - L.Rr. Kombit, U. Drinit Zi(Hyrja Kukes)- Sh.Galica, Sh. Galica-Krume, Krume - Qafe Prushi, Plepa- Kam	77.6
B.Curri-Valbone, U. Bujanit Sopot-Q. Morine, Sopot - Kernaje, Mejdan-Tropoje-Bucaj	57.76
Fierze-Bajaram Curri, Bajram Curri-Kam	48.2
Kuben-Vasije	35.4
Peshkopi-Qafe Draje, Peshkopi-Ushtelence	52.7
U. Cerencit - Sterbleve, Q. Bualli - Kraste, Burrel - Komsie. U. Matit- Lis, K/rruga Ulez - Ulez,Trebisht - Dogane,	75.92
Lezhe - N/Kalim Milot, Lidhja Urave Matit , K/pllane - U.Zogut, L - H. Gjuetise, H. Gjuetise - Vain – Bilanc, Balldren - B. Juke, K/Milot - U. Drojes, Lac - Patok	76.6
Ura Matit - Reshen, Rreshen-Shpal-Qafe Bene - K/Hadroj, Shpal - Ura e Replit	84.9
K/Q.Mali - Fierze,	58
Q. Lac - Koman, H/Berdices - Velipoje, U.Bunes - Shiroke K/Bushat - B.Juke, Ranxa-Kukel - Balldren (porta Aviacionit	71.4
Koplik-Boge, Dedaj-Razem	44.2
TOTAL	754.3



Për realizimin e këtyre Termave janë vlersuar i gjithë rrjeti nën administrimin e Rajonit të Veriut 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 rajonin verior është ndërhyrë me investime gjatë viteve të fundit në rreth 150 km rrugë nga 755 km të të gjithë rrjetit ose në rreth 20% të yre dhe konkretisht në akset:

1.B Curri-Bujan.Fierzë-Sopot-Qafë Morinë	km 31.6
2. Kukës-Krumë-Golaj-Qaf Prush	km 45.9
3. Koplik-Dedaj-Razëm. Dedaj-Bogë	km 39.8
4. Lac-Patok	km 10.7
5.Balldre-Barbullush-Bushat	km 21.8
Totali	km 150

Nga vlerësimet e bëra në segmentet e tjera në këtë rajon dhe duke parë nevojat sipas prioriteteve si më të parshatshme për të investuar në sinjalsitike dhe në siguri rrugore si pjesë e inventarit të Rajonit Verior kemi:

1. Kukës-Peshkopi	km 71.8
2. Lezhë-Ura e Matit	km 13.9
3. Ura e Matit-Rrëshen-Gziq- Shpal	km 45.8
4. Qafë Mali-Fierzë	km 27
5. Sopot-Kërnajë. Mejdan – Tropojë e vjetër	km 9.9
6. B Curri-Valbonë	km 26
7. Sopot-Kam-Golaj	km 51
8. Kthesa Milot-Lac-Ura e Drojës	km 15.7
9. Lezhë-Hoteli i Gjuetisë-Vain	km 7.8
Totali	km 308

Në planin e buxhetit të vitit 2019 është menduar për të ndërhyrë në rreth 140 km të rrjetit rrugor të veriut ose në rreth 20% të tijin dhe konkretisht:



1. Kukës-Peshkopi	km 72.5
2. Ura e Matit-Lezhë	km 13
3. Ura e Drojës-Mamurras-Lac-Milot-Ura e Matit	km 15.7
4. Bajram Curi-Valbonë	km 26
5. Shkoder (Degëzimi Rrjoll)-Velipojë	km 9.5
Totali	km 137

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}, rregullore për zbatimin e kodit rrugor, manualit të sinjalistikës rrugore.
- Zbatimi me përpikmëri të 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 ofertën 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. Përbushja e interesit publik arrihet duke zgjedhur një strategji të mirëmenduar të menaxhimit të rrishtit. Strategjite e menaxhimit të rrishtit 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 shume kriteret tjera. Siguria në rrugë është një nga kriteret që shpesh presupozohet të arrihet nëpërmjet ndjekjes rigorozet të standarteve të përshkruara. Por ratet kanë treguar që me shume se gjysma e dificensave në sigurinë rrugore rezultojnë nga pamjaftueshmëria e të kuptuarit.

Standartet dhe kerkesat teknike që do zbatohen për projektimin dhe zbatimin e punimeve për sinjalistikën vertikale/horizontale dhe sigurinë në rrugë;

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 për projektimin e rrugëve 2015 (RrTPRr, Vëllimi 6 "Sinjalistika Rrugore")
- Kodin Rrugor Shqiptar
- Rregulloren në Zbatim Kodit Rrugor Shqiptar
- Manualin e Sinjalizimit

Për ndërtimin

- Rregulli Teknik për ndërtimin e rrugëve (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

Sipas planifikimit janë parashikuar për të ndërhyrë në këto akse rrugore;

1. Segmenti Kukës –Peshkopi

Ky segment fillon në dalje të qytetit të Kuksit dhe përfundon në hyrje të qytetit të Peshkopisë. Është 71.7 km i gjatë dhe çon edhe në Aeroportin e Kukësit, gjithashtu kalon në për shumë zona të banuara duke e bërë shumë të rëndësishëm për lidhjen e këtyre zonave me qytetin e Kukësit dhe Peshkopisë. Është për tu theksuar që përgjatë këtij aksi shtrihet dhe parku



kombëtar i Korabit dhe shumë zona të tjera me potencial turistik për rajonin. Segmenti në pjesën me të madhe të tij është me karakter malor dhe me kthesa të forta. Gjendja e shtresave rrugore është shumë e mirë në pjesën më të madhe të sajë duke qënë se është ndërtuar në vitet e fundit, megjithatë në zona të caktuara, për shkak të rëshqitjeve të dherave dhe cëdimeve të rrugës, gjendja e rrugës është e dobët. Gjerësia e rrugës është 6 m e organizuar me 2 vija horizontale anësore dhe vijën e mesit për ndarjen e korsive. Sinjalistika horizontale pothuajse në të gjithë gjatësinë e rrugës është padukshme dhe ka nevojë të ribëhet, gjithashtu, në zonat e banuara përgjatë rrugës është e domosdoshme të aplikohen vijëzimet për kalimet e këmbësorëve. Parashikohet që vijat horizontale anësore të aplikohen me bojë akrilike ndërsa vija e mesit me bojë termoplasike. Kalimet e këmbësorëve janë menduar me bojë bikomponente paste. Sinjalistika vertikale është e demtuar përgjate gjithë segmentit dhe ka nevojë për tu rifreskuar dhe për tu plotësuar në ato zona ku ka mungesë. Është e rëndësishme pajisja e kthesave të forta me tabela tip shevron. Janë të nevojshme dhe tabelat treguese për lokalitetet përgjate rrugës. Parashikohen tabela rrethore me $D=60$ cm, trekëndore me $A=90$ cm, katrore me permase 60×60 cm si dhe tabelat treguese tip shigjete me permase 150×40 cm. Gjithashtu ka nevojë dhe për elemente të tjera të sinjalistikës siç janë delienatorët dhe reflektorët në guardrail dhe mure, të cilët mungojnë plotësisht. Nevojiten barrierat metalike mbrojtëse shtese në zona të caktuara ku ka kthesa të forta dhe disnivel nga trupi i rrugës. Barrierat metalike janë parashikuar të tipit H1 me dy valezime.

2. Segmenti Bajram Curri-Valbonë.

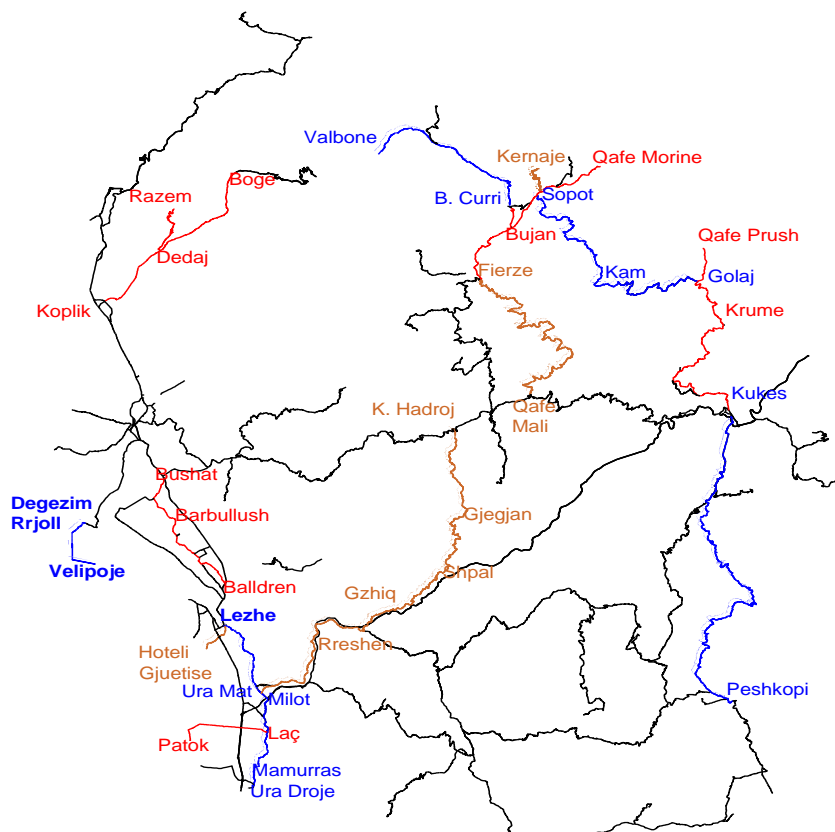
Segmenti fillon në dalje të qytetit të Bajram Currit dhe përfundon në luginen e Valbonës. Ka një gjatësi prej 27.0 km dhe shtresat asfaltike janë në gjendje shumë të mirë. Përveçse lidh qytetin e Bajram Currit me disa komuna dhe fshatra të zonës, ky segment kontribuon dhe në Luginen e Valbonës e cila është një zonë me potencial shumë të madh turistik. Segmenti ka karakter malor, me ngjitje të bute por të vazhdueshme, me kthesa që shpesh herë janë të forta si dhe në zona të caktuara rruga shtrihet paralel me Lumin e Valbonës duke e bërë një segment me rezikshmeri të lartë. Gjerësia e rrugës është 6 m e organizuar me 2 vija anësore dhe një vijë aksi, përveç 2 km rrugë që është me gjerësi 4 m e organizuar me 2 vija anësore. Në të gjithë gjatësinë e rrugës është e nevojshme riberja e vijezimeve rrugore, vijezimet janë parashikuar me bojë akrilike ndërsa e mesit me bojë termoplastike. Gjithëashtu ka nevojë dhe për kalime këmbësorësh me bojë bi-komponente, pasi rruga kalon dhe në zona të banuara. Sinjalistika vertikale ka nevojë për plotësim/rifreskim me tabela të tipeve të ndryshme, sidomos tabela tip shevron për kthesat e shumta dhe tabela treguese/informative duke patur parasysh potencialin turistik që ka kjo zonë. Tabelat që do përdoren janë tabelat $D=60$ cm, $A=90$ cm dhe katrore 60×60 cm. Siguria rrugore ka shumë nevojë për plotësim me barrierat metalike mbrojtëse, duke patur parasysh që rruga shtrihet përgjatë Lumit të Valbonës dhe kthesat e shumta sëbashku me karakterin malor të aksit. Barrierat që do përdoren janë të tipit H1 në përputhje me nivelin e sigurisë të rrugës.

3. Ura e Matit-Lezhë

Është segment rrugor me gjatësi rreth 13 km. Fillon në kryqëzimin e Urës së Matit për rrugën e vjetër të rreshenit dhe përfundon në hyrje të qytetit të Lezhës.

Në përgjithësi shtresat rrugore janë në gjendje të mirë. Ka nevojë për sinjalistikë horizontale. Gjithashtu dhe sinjalistika vertikale ka mangësi në shumë vende. Në përgjithësi ky aks kalon në zona urbane ku për siguri rrugore projekti duhet të marrë parasysh dhe vendosjen e mbrojtësve anësore si dhe mbrojtëse metalike për këmbësorë në zonat me trotuare apo zonat përreth shkollave.





4. Ura e Drojës-Mamurras-Lac-Milot-Ura e Matit

Ka një gjatësi 15.7 km dhe shtrihet komplet pothuajse në zona urbane.

Ka shtesa që nuk janë në gjendje të mirë, vëzhgojmë në asfalt dhe në përgjithësi mungon ose është e padukëshme sinjalitika horizontale. Sinjalitika vertikale është jo e përditësuar jashtë standartit për sa i përket reflektueshmërisë. Ka nevojë për mbrojtëse anësore si dhe për mbrojtëse këmbësorësh nëpër zonat urbane ku kalon.

5. Shkoder (degezimi rrjoll) deri Velipojë.

Në përgjithësi shtresat rrugore janë në gjendje të mirë. Ka kushte për një sinjalistikë cilësore horizontale. Ka një gjatësi rreth 9.5 km dhe për periudhën e verës ka trafik të rënduar që kërkon sinjalistike cilësore. Dhe sinjalitika vertikale ka nevojë të përmirsohet aq më tepër që nga Shkodra në drejtimin të Velipojës është kryer një investim për rrugën e re e cila është paisur me sinjalistike të re dhe që duhet që kjo sinjalistikë ta vijojë dhe pjesën fundore të saj.

Ndërhyrjet për të gjitha akset si më lart do të konsistojnë për përmirësimin dhe rifreskimin e sinjalistikës vertikale dhe horizontale si dhe në përmirësim të masave mbrojtëse kryesisht të barrierave mbrojtëse.

Te sinjalitika vertikale ndërhyrjet duhet të konsistojnë tek tabelat, përvijuesët anësorë tabelat shevronë të kthesave të cilat në këto segmente janë më se të nevojshme për arsye të kthesave të shumta që kanë këto akse rrugore.

Tek barrierat mbrojtëse sugjerohet të merren në konsideratë gjuardrailet metalike tipi "H1" përdorimi i të cilave pamvarësisht nga përlogaritjet e projektuesit, janë dhe duhen përdorur në përputhje me tipet tjera të guardraileve në segmentet tjera rrugore të kësaj kategori rruge dhe

në vetë keto akse rrugore. Gjithashtu të vendosen dhe guarraile qe montohen mbi struktura betoni.

Vijëzimi horizontal të parashikohet rifreskimi i plotë i tij duke patur parasysh qe vijzimi i mesit të jete termoplastik dhe anesoret apo shenjat rrugore te jene te tipit bikomponet ose ne raste te vecanta akrilike.

Objektivat specifikë të zbatimit të këtij projekti janë:

- Realizimi i një zgjidhje sa më të mirë me nje 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 te Republikës së Shqipërisë si dhe akteve nënligjore që rrjedhin prej tij.
- Eliminimi i Pikave të Zeza (Black Spots) në këto segmente rrugorë.

KËRKESAT PËR PROJEKTIN Raportet Teknike dhe kualifikimet e projektuesit.

Projekt-idea.

Për studimin e këtij objekti Kontraktori së bashku me projektuesin e licensuar në këte fushë, duhet të shqyrtojë jo më pak se dy variante dhe propozime për segmente per nderhyrje 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 te punimeve.

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

Studimi i sinjalstikes dhe sigurise 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 sinjalstike rrugore e cila siguron tyrafikun 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 te permbajë vendndodhjen e segmenteve te këtij objekti, raportin e gjendjes së sinjalstikes 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 per permirsimin e sinjalstikes dhe sigurise 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, planimetrite detajet dhe skicat për sinjalisiken dhe sigurine rrugore.
- Vizatime te tabelave guardralieve
- Përshkrimi i proceseve ndertimore dhe teknologjike përfshire kapacitete e aplikimit dhe sasite e materialeve.
- Programin për zbatimin, kohezgjatjen e zbatimit, kohezgjatjen e planifikuar për hartimin e projektit, kohën e mundshme të planifikuar për funksionim të projektit.
- Informacion për alternativat e marra në konsideratë për të takon teknologjise që do përdoret.
- Aktivitete të tjera që mund të nevojiten për zbatimin e projektit
- Specifikimet teknike të materialeve që parashikohen të përdoren për zbatimin e projektit.
- Kopje të lejeve autorizimeve dhe licensave që disponon zhvilluesi për projektin e propozuar me përcaktimet e legjislacionit në fuqi.

Metodologjia e Ndertimit

Zgjedhja e metodës së ndertimit

Menaxhimi i Trafikut i cili do të bëhet në bazë të kohezgjatjes së parashikuar për kryerjen e punimeve dhe zbatim të skemave të përcaktuara me Manualin e sinjalistikës Rrugore.

Rreziqet dhe plani i menaxhimit të rrishtit.

Identifikimi i rrishtit

Gjatë zbatimit të punimeve të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore mund të hasen të papritura dhe rreziqe të shumta. Sa më mirë të realizohet studimi i shkaqeve të rrishtit aq më të pakta janë rreziqet por në cdo rast asnjëherë nuk mund të themi se gjatë punës në rrugë mund të 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 të angazhohet/

Formimi i regjistrit të rreziqeve.

Për të gjitha rreziqet e identifikuar Kontraktori duhet të formojë regjistrin përkatës ku të specifikohen monitorimet niveli i rrishtit dhe masat për shmangien e tyre. Personeli përgjegjës për mbajtjen e regjistrit të rreziqeve duhet të jetë me përvojë në punë të ngjashme.

Planet e Reagimit ndaj rrishtit

Në bazë të identifikimit të rrishtit dhe procedurave të rena dakort dhe të evidentimit të origjinës së rreziqeve Kontraktori duhet të përcaktojë planet e reagimit ndaj rrishtit

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 mosmarrveshjeve 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 mosmarrveshjet gjatë zbatimit do të cojnë në shtim të rriskut ose aksident kontraktori duhet të eliminojë rrezikun me shpenzimet e veta dhe pastaj të vazhdojë procedura për zgjidhjen e mosmarrveshjes.

Kompensimet financiare të rreziqeve.

Do të jenë të përcaktuara qartë në kontratë. Nëse ndonjë e papritur ose difekt ndodh gjatë fazës 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 sasi të 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. Çdo zë i ofertuar duhet të shoqërohet me analizë 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 paparashikuara të dalës gjatë zbatimit të punimeve dhe do të miratohen nga supervizori ose dhe nga KT i ARRSH për ndryshime të rëndësishme.

Monitorimi gjatë zbatimit

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 brëndshëm të Kontraktorit. Në cdo 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 menaxhimitt të rriskut. Përpara kalimit nga njera fazë në tjetrën do të merret miratimi i AK.

Volumet e punës dhe Preventivi

Për vlerësimin e këtyre termave të Refernces, për një vlerësim të përafëruar të vlerës së projektit dhe të zbatimit të punimeve, çmimet janë marrë sipas çmimeve të miratuara në Manualin e Preventivit 2015 si dhe në referencë me punime të kryera gjatë viteve të fundit në objektet e të njëjtës natyre si psh në akset

Kashar-Rinas-Milot-Shkoder-Hani i Hotit

Rrogozhinë-Qafe Thane

Rrogozhinë-Butrint etj

Zërat e punimeve dhe sasitë përkatëse janë bërë duke u bazuar në kategorinë e rrugës në nivelin e amortizimit të sinjalitikes horizontale dhe vertikale në nevojat konkrete që ka rruga për siguri rrugore si dhe nga vecoritë që segmentet rrugore paraqesin për kalimin e trafikut në to Bazuar në llogaritjet dhe vizatimet e projektit Kontraktori do të hartojë një listë 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 të përfshijë në propozim projektin etij shtesa në zërat e punimeve që ai i shikon të arsyeshme gjatë hartimit të projektit të detajuar dhe të ndryshojë sasitë e dhëna paraparakisht nisur nga përvoja e tij .

Kontraktori në ofertën e tij do të përfshijë vlerën e projektit dhe të ndërtimit si dhe të riparimeve të defekteve që nuk janë si pasoje e punës së tij gjatë periudhës së garancisë.

Shfrytëzimi i vepres.

Jetëgjatësia projektuese e vepres do të merret nga standartet e miratuara në vend apo standarte tjera europiane të projektimit dhe në varesi të materialeve dhe teknologjisë së propozuar do të jetë dhe jetëgjatësia e punimeve të kryera.

Garancia

Garancia për defektet e ndodhura në punimet e kryera për sinjalistikën dhe sigurinë rrugore do të jetë jo më e vogël se 24 muaj nga data e kolaudimit të punimeve nëse nuk është shënuar ndryshe në kontratë.



