



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

MIRATOI  
DREJTOR I PËRGJITHSHËM

Evis Berberi

# TERMA REFERENCE

Për objektin ;

“Eliminimi i Pikave të Zeza (Black Spots) në rrjetin Rrugor Kombëtar-2023.”  
(Kontratë me çelësa në dorë).

## I.HYRJE

Autoriteti Rrugor Shqiptar me fondet e buxhetit, mbështetur në shkresën Nr.982/3 Prot., datë 22.03.2022, të MIE (administruar nga ARRSH me Nr.692/4, datë 22.02.2023) për detajim buxheti për shpenzimet kapitale për vitet 2023-2025 të programit buxhetor “Transporti Rrugor”, do të financojë realizimin e objektit: “Eliminimi i Pikave të Zeza (Black Spots) në rrjetin Rrugor Kombëtar.”(Kontratë me çelësa në dorë).

## II.TË PËRGJITHSHME

Bazuar në informacionin e marrë nga Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit, lidhur me prioritetin e Pikave të Zeza, dhe njëkohësisht bazuar në databazën e aksidenteve me numrin më të lartë të fataliteteve dhe plagosjeve të rënda, është hartuar një listë me pikat me problematike (Black Spots) të cilat kërkojnë ndërhyrjen e menjëhershme për eliminimin e tyre.Pjesë e të cilës janë dhe pikat e zeza pjesë e këtij dokumentacioni.

## III.PËRSHKRIMI I PROJEKTIT

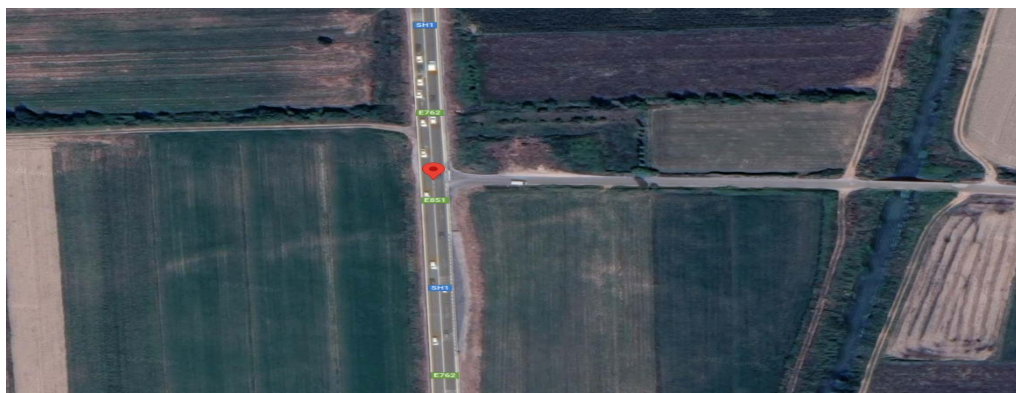
### III-1 Segmenti rrugor Lezhë – Shkodër (SH-1)

*Kryqëzimi i Kallmetit në rrugën Lezhë – Shkodër*

*Koordinatat në sistemet*

**(Gauss-Kruger Zone 4)**

4636147.72 N; 4387287.09 E;



### Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Lezhë – Shkodër (rrugë kategoria “C3”), me gjerësi të trupit të rrugës 2 x 3.5m (korsi udhëtimi) + 2x1m (bankinë të paasfaltuar).

Në këtë segment rrugor në krahun e djathtë ndodhet një nyje në formë “T” që lidh rrugën kryesore me rrugën dytësore për në fshatin Kallmet. Rruga dytësore ka një gjerësi asfaltike 4m. Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve përpara nyjes sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Rreth 30m përpara nyjes, nga drejtimi Lezhë – Shkodër, ndodhet një sheshpushim, ndërsa përballë saj ndodhet një kalim i pa kontrolluar i disa mjeteve që dalin nga parcelat bujqësore. Shtresat asfaltike në gjendje të mirë.

Sinjalistika vertikale, horizontale në gjendje të kënaqshme.



Problematikat e kësaj nyje në formë “T” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

- Gjeometrinë e nyjes,
- Distancat midis nyjeve (përballë),
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Vendodhja e vendpushimit në krah të saj,
- Shpejtësia e lëvizjes në afërsi të nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal,
- Mungesa e elementëve të sigurisë rrugore,

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri të kësaj nyje (reze kthese, korsi të dedikuar për hyrje – dalje dhe për kthim majtas) dhe në varësi të zgjidhjes gjeometrike plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale si dhe elementë të sigurisë rrugore si dhe ndriçim të nyjes. Mbyllja e kryqëzimit që shërben për mjetet bujqësore.

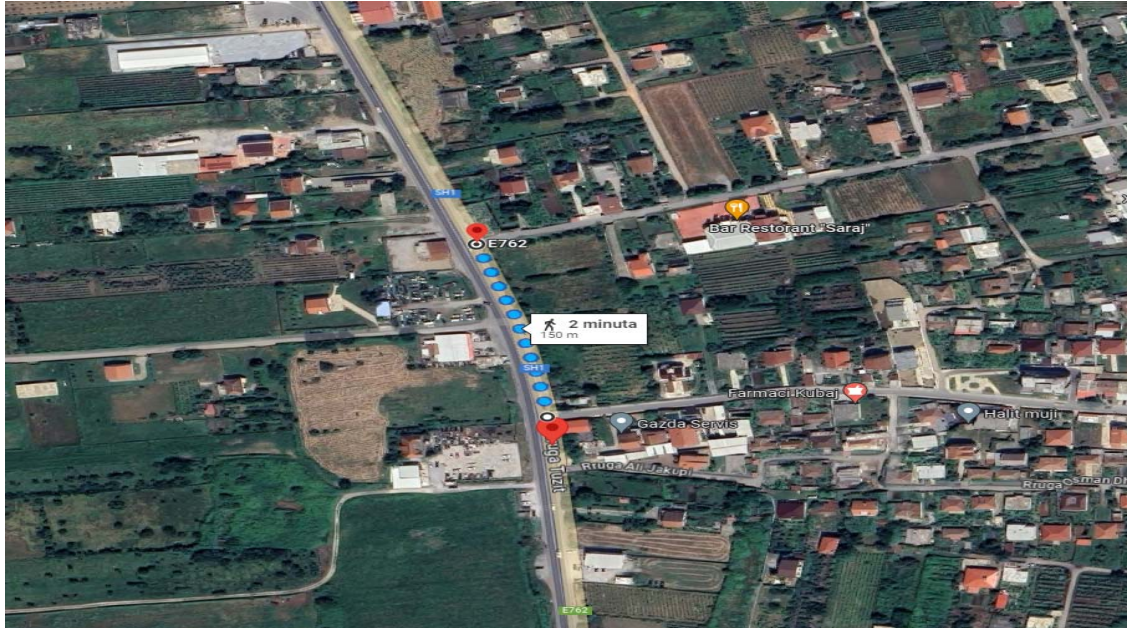
### III-2 Segmenti rrugor Shkodër – Hani i Hotit (SH-1)

#### Kryqëzimi Shtoj i Ri

Koordinatat në sistemet  
(Gauss-Kruger Zone 4.)  
4664472.76 N; 4376394.29 E;

#### Kryqëzimi Sarajet

(Gauss-Kruger Zone 4.)  
4664616.24 N; 4376360.98 E



#### Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Shkodër – Hani i Hotit (rrugë kategoria “C3”), me gjerësi të trupit të rrugës 2 x 3.5m( korsi udhëtimi) + 2x1m (bankinë të paasfaltuar).

Në këtë segment rrugor në krahun e majtë ndodhen dy nyje në formë “T” me distancë 150m, që lidh rrugën kryesore me rrugët dytësore për në fshatrat Shtoj i Ri dhe Sarajet.

Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve në segmentin kryesor përpara nyjeve sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Shtresat asfaltike për sa i përket rrugës kryesore përgjithësisht janë në gjendje të mirë. Sinjalistika horizontale e nyjes përgjithësisht është e mirë ndërsa ajo vertikale duhet plotësuar me elementë shtesë.

#### III-2.1 Nyja Shtoj i Ri

Në këtë segment rrugor në krahun e majtë ndodhet nyja në formë “T” që lidh rrugën kryesore me rrugën dytësore.

Rruga dytësore ka një gjerësi asfaltike 4m.

Në hyrje të nyjes (krahu i majtë i rrugës dytësore) ndodhet një objekt 1kt si dhe një bimësi e cila vështirëson seriozisht dukshmërinë e mjeteve.

Në krahun e djathtë të rrugës dytësore tek nyja ndodhet një objekt( bar kafe) si dhe një shesh i cili përdoret për parkim mjeteve duke vështirësuar së tepërmi fushëpamjen e mjeteve.

Për sa i përket qarkullimit të mjeteve në nyje, vihet re se vija e mesit është dopio e pandërprerë dhe me mbushje zebraturë midis tyre. Edhe pse është sinjalistika horizontale, shihen dalje të mjeteve nga rruga dytësore dhe kthimin e tyre majtas tërësisht në kundravajtje. Nyja është e pandriçuar gjë e cila vështirëson qarkullimin e mjeteve natën.

Problematikat e kësaj nyje në formë “T” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqet në:

- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes,
- Gjeometrinë e nyjes ku vërehen që rrezet e kthesës horizontale janë të vogla,
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësia e lëvizjes në afërsi të nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal.

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri në trupin e rrugës kryesore (korsi dedikimi kthim majtas). Në varësi të zgjidhjes gjeometrike duhet bërë plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore si dhe ndriçim të nyjes.



### III-2,2 Nyja e Sarajeve

Nyje në formë “T” që lidh rrugën kryesore me rrugën dytësore.

Në krahun e djathtë të daljes nga rruga dytësore, ndodhet një biznes i cili vështirëson së tepërmi dukshmërinë e mjeteve.

Për sa i përket qarkullimit të mjeteve në nyje, vihet re se vija e mesit është dopio e pandërprerë dhe me mbushje zebraturë midis tyre. Edhe pse është sinjalistika horizontale, shihen dalje të mjeteve nga rruga dytësore dhe kthimin e tyre majtas tërësisht në kundravajtje.

Nyja është e pandriçuar gjë e cila vështirëson qarkullimin e mjeteve natën.



Problematikat e kësaj nyje në formë “T” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes,
- Gjeometrinë e nyjes ku vërehen që rrezet horizontale janë të vogla ,
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësinë e lëvizjes në afërsi të nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal,

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri në trupin e rrugës kryesore (korsi dedikimi kthim majtas). Në varësi të zgjidhjes gjeometrike duhet bërë plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore si dhe ndriçim të nyjes. Theksojmë faktin se tipologjia e nyjeve në Shtojin e Ri dhe atë të Sarajeve është e njëjtë, prandaj gjykojmë se dhe ndërhyrjet do të jenë të njëjta.

### **III-3 Segmenti rrugor Shkodër – Hani i Hotit ( SH1)**

*Kryqëzimi Rruga e Hurmave*

*Koordinatat në sistemet*

*(Gauss-Kruger Zone 4 )*

4665495.47 N; 4375982.33 E



### Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Shkodër – Hani i Hotit (rrugë kategoria “C3”), me gjerësi të trupit të rrugës 2 x 3.5m (korsi udhëtimi) + 2x1m (bankinë të paasfaltuar). Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve përpara nyjes sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Në këtë segment rrugor në krahun e majtë ndodhet një në formë “T” që lidh rrugën kryesore me rrugën dytësore rruga e Hurmave me gjerësi asfaltike 4m.

Shtresat asfaltike për sa i përket rrugës kryesore përgjithësisht janë në gjendje të mirë. Sinjalistika horizontale e nyjes është e mirë ndërsa ajo vertikale duhet plotësuar me elementë shtesë.

Në hyrje të nyjes, krahu i djathtë i rrugës kryesore, ndodhet një sheshpushim ku parkimi i mjeteve në të vështirëson seriozisht dukshmërinë e mjeteve.



Vija e mesit është e pandërprerë por megjithatë kjo nuk i pengon mjetet të cilët në mungesë të një mundësie për t’u kthyer majtas detyrohen të ecin kundravajtje.

Përballë nyjes vihet re ekzistenca e një sheshpushimi që përdoret si hyrje –dalje e mjeteve të një biznesi të ngritur aty pranë të cilët përsëri detyrohen të ecin kundravajtje për kthim majtas.

Nyja është e pandriçuar, gjë e cila bëhet shkak për mundësi të aksidenteve natën.

Problematikat e kësaj nyje në formë “T” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes mungesa e hapësirës së mjeteve që presin të kthehen majtas,
- Gjeometrinë e nyjes (rrreze kthese të vogla , apo mungesë të korsive të dedikuara hyrje dalje),
- Vendndodhjen e vendndalime në afërsi të nyjes,
- Pozicionimi i hyrje daljes së biznesit përballë nyjes,
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësinë e lëvizjes pranë nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal,

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri të kësaj nyje (korsi detikimi kthim majtas etj.), dhe në varësi të zgjidhjes gjeometrike duhet bërë plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore si dhe ndriçim të nyjes.

### III:4 Segmenti rrugor Rrogozhinë – Elbasan (SH7)

Kryqëzimi Gjocaj

Koordinatat në sistemet  
(Gauss-Kruger Zone 4 )  
4545388.36 N; 4394951.78 E



#### Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Rrogozhinë – Elbasan i përket kategorisë “C3”, me korsë udhëtimi 2 x 3.5m dhe me gjerësi bankine të asfaltuar 2x1m. Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve përpara këtij kryqëzimi sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Në këtë segment rrugor ndodhet një kryqëzim në formë “+” që lidhin përkatësisht rrugët dytësore të fshatit Gjocaj dhe qytetit të Peqinit.

Shtresat asfaltike për sa i përket rrugës kryesore janë në gjendje të mirë.

Sinjalistika horizontale e nyjes përgjithësisht është e mirë ndërsa ajo vertikale duhet plotësuar me elementë shtesë.

Ekzistenca e kësaj geometrie dhe trafiku i rënduar i mjeteve që qarkullon me shpejtësi të konsiderueshme në këtë kryqëzim si nga rruga kryesore ashtu dhe ato të rrugës dytësore, ka bërë që të kemi një situatë problematike deri dhe në aksidente fatale.

Në krahun e djathtë të segmentit rrugor Rrogozhinë – Elbasan, nyja që lidh rrugën dytësore të fshatit Gjocaj me atë kryesore nuk ka shikueshmëri, kjo mbasi në njërin krah pengohet nga një objekt (bar-kafe) që ka parkim përpara dhe në krahun tjetër nga një pronë private me gjelbërim të konsiderueshëm.





Problematikat e kësaj nyje në formë “+” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

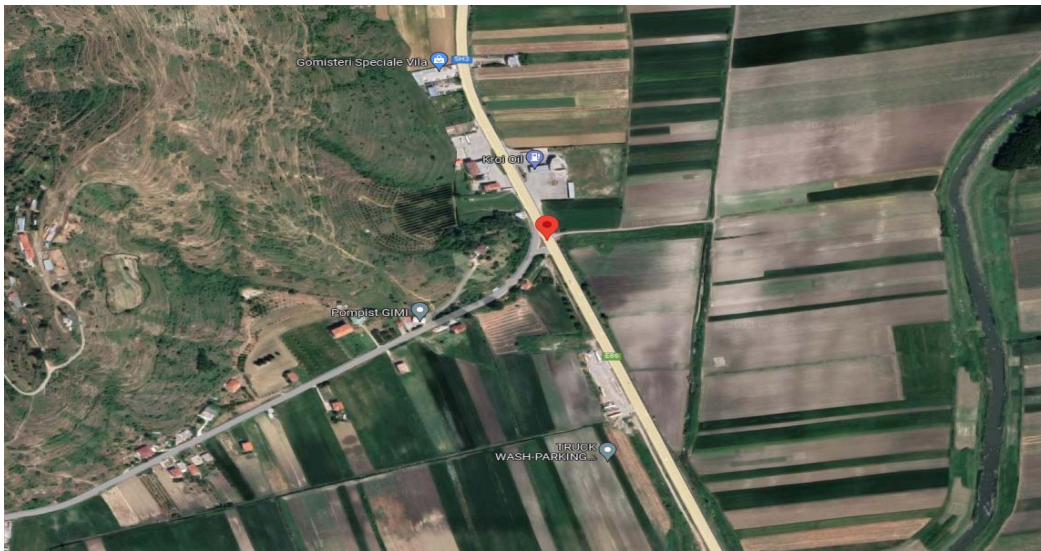
- Pozicionimin e nyjeve kundrejt njëra tjetrës pa respektuar standartin që i përket karakteristikave të lëvizjes së mjeteve në këtë rrugë.
- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes, mungesa e hapësirës së mjeteve që presin të kthehen,
- Gjeometrinë e nyjes (rrreze kthese të vogla, apo mungesë të korsive të dedikuara hyrje dalje),
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësinë e lëvizjes pranë nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal.

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri në segmentin kryesor, spostim të nyjes që lidh qytetin e Peqinit me aksin kryesor. Rregullim të gjeometrisë së nyjes së fshatit Gjocaj, (korsi detikimi hyrje dalje në nyje si dhe kthim majtas). Në varësi të zgjidhjes gjeometrike plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore, si dhe ndriçim të nyjes.

### III,5 Segmenti rrugor Pogradec - Korçë (SH-3)

*Kryqëzimi i Maliqit*

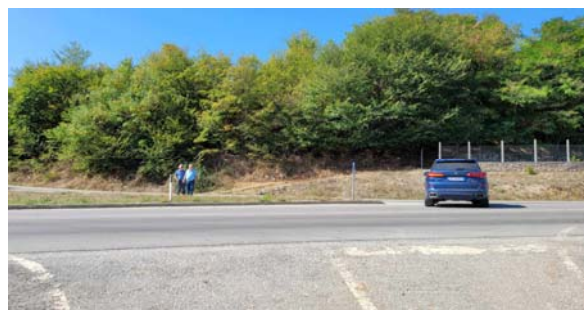
*Koordinatat në sistemet  
(Gauss-Kruger Zone 4.)  
4509174.17 N; 4475602.35 E*



Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Pogradec-Korçë i përket kategorisë “C1”, me gjerësi të trupit të rrugës 2x3.75m (korsi lëvizje) +2x1.5m (bankinë e asfaltuar) +2x0.75m (bankinë të pa asfaltuar). Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve në segmentin kryesor përpara këtij kryqëzimi sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Në këtë segment rrugor ndodhet një kryqëzim në formë “+” që lidh rrugën kryesore me rrugën dytësore të qytetit të Maliqit, me gjerësi të trupit të rrugës 2x3m(korsi levizje) +2x0.5m (bankinë të pa asfaltuar) si dhe një hyrje dalje mjeteve bujqësore të pakontrolluar. Në nyjen e rrugës dytësore të qytetit të Maliqit (krahu i majtë) ndodhet një godinë me një mur rrethues që pengon shikueshmërinë, ndërsa në krahun e djathtë një pronë private me gjelbërim që pengon shikueshmërinë e mjeteve. Shtresat asfaltike për sa i përket rrugës kryesore dhe asaj dytësore përgjithësisht janë në gjendje të mirë. Sinjalistika vertikale horizontale e nyjes është në gjendje të mirë.



Problematikat e kësaj nyje në formë “+” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

- Pozicionimin e nyjeve kundrejt njëra tjetrës pa respektuar asnjë standart.
- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes, mungesa e hapësirës së mjeteve që presin të kthehen majtas,
- Gjeometrinë e nyjes së rrugës dytësore për në qytetin e Maliqit (tipi i nyjes, rreze kthese të vogla, apo mungesë të korsive të dedikuara hyrje dalje, mungesë shikueshmërie, etj ),
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësinë e lëvizjes pranë nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal.

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri në segmentin kryesor, në ndryshim të gjeometrisë së nyjes së rrugës dytësore për në qytetin e Maliqit (rreze kthese, pjerrësi gjatësore, korsi të dedikuara hyrje dalje si dhe të kthimit majtas). Mbyllje të nyjes përballë dhe gjetja e alternativës për dalje në kryqëzimin më të afërt. Në varësi të zgjidhjes gjeometrike plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore, si dhe ndriçim të nyjes.

### III,6 Seksioni i rrugës SH3 Pogradec – Korçë

#### Kryqëzim i Bulgarecit

Koordinatat në sistemet  
(Gauss-Kruger Zone 4 )  
4501532.81 N; 4479202.30 E



#### Gjendja ekzistuese.

Segmenti rrugor Pogradec-Korçë i përket kategorisë “C1”, me gjerësi të trupit të rrugës 2x3.75m (korsi lëvizje) +2x1.5m (bankinë e asfaltuar) +2x0.75m (bankinë të pa asfaltuar). Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve në segmentin kryesor përpara këtij kryqëzimi sipas sinjalistikës vertikale ekzistuese është 80km/orë.

Në këtë segment rrugor ndodhet një kryqëzim në formë “+” që lidh përkatësisht rrugët dytësore të fshatit Bulgarecit, me gjerësi të trupit të rrugës 4m(korsi lëvizje) +2x0.5m (bankinë të pa asfaltuar).

Shtresat asfaltike për sa i përket rrugës kryesore janë në gjendje të mirë. Sinjalistika horizontale e nyjes përgjithësisht është e mirë ndërsa ajo vertikale duhet plotësuar me elementë shtesë. Në të dyja nyjet shikueshmëria është jo e plotë mbasi pengohen nga objektet pranë tyre .



Problematikat e kësaj nyje në formë “+” që e karakterizojnë këtë si pikë të zezë (black spot) shfaqen në:

- Pozicionimin e nyjeve kundrejt njëra tjetrës pa respektuar asnjë standart.
- Gjeometrinë e trupit të rrugës kryesore në afërsi të nyjes, mungesa e hapësirës së mjeteve që presin të kthehen majtas,

- Gjeometri të nyjeve, (rreze kthese të vogla, apo mungesë të korsive të dedikuara hyrje dalje, etj),
- Shikueshmërinë e mjeteve që dalin nga rruga dytësore,
- Shpejtësinë e lëvizjes pranë nyjes,
- Tabelat e sinjalizimit vertikal.

Gjendja ekzistuese e kësaj nyje ka nevojë për ndërhyrje në gjeometri në segmentin kryesor, në ndyshim të pozicionit të nyjes krahu i djathtë (spositim kundrejt nyjes përballë). Në varësi të zgjidhjes gjeometrike (korsi të kthimit majtas) do të bëhet dhe plotësimi me sinjalistikë vertikale, horizontale, elementë të sigurisë rrugore si dhe ndriçim të nyjes.

#### IV. SISTEMI INSTITUCIONAL/LEGAL

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) është mbikqyrësja kryesore për Transportin Rrugor në Shqipëri. MIE nëpërmjet ARRSH-së menaxhon sektorin e Transportit Rrugor për rrjetin rrugor kombëtar.

Konsulenti është i detyruar të bashkëpunojë ngushtë me Strukturat e Pushtetit Qëndror & Lokal në territorin e të cilës i përkasin këto Pika të Zeza.

Konsulenti do bashkëpunojë me këto organe për të siguruar një informacion të plotë për problematikat e paraqitura.

Siguria rrugore është një përgjegjësi që shpërndahet në disa ministri nëpërmjet Komitetit Ndërministerial që kryesohet nga Kryeministri.

Sistemi legjislativ aktual ku duhet të bazohet konsulenti por jo të limitohet si dhe aktet ligjore kryesore e nënligjore i përmendim më poshtë:

- Ligji Nr 10164/2009; “Për ARRSH”;
- Ligji Nr 8378/1998; “Për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë” në të cilin përcaktohen kategoritë e rrugës, institucionet përgjegjëse për kontrollin e rrugëve, maksimumi i lejuar i dimensioneve dhe peshës së lejuar të mjetit, sinjalistika e domosdoshme vertikale -horizontale;
- V.K.M Nr 153/2000 për aplikimin e Rregullores dhe Implementimin e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- VKM Nr 354, dt 11.05.2016; “Mbi miratimin e manualit të tarifave për shërbime për planifikim territorri, projektim, mbikqyrje dhe kolaudim”;
- VKM Nr 628, dt 15.07.2015: “Mbi miratimin e standarteve të zbatimit dhe të projektimit të rrugëve”
- VKM Nr 629, dt 15.07.2015: “Mbi miratimin e manualeve teknike të çmimeve për punimet e ndërtimit dhe analizave teknike të tyre”
- V.K.M Nr.363, dt 18.7.2002:” Për vendosjen e oponencës teknike për projektet e ndërtimit të objekteve”;
- V.K.M Nr.35, dt 18.1.2006:” Për miratimin e rregullores për punimet e ndërtimit të sistemeve të kanalizimeve, për largimin e ujërave të përdorimit shtëpiak”;
- V.K.M Nr.312, dt 5.5.2010:” Për miratimin e rregullores “Për sigurinë në kantier”;
- V.K.M Nr.2, dt 8.5.2003:” Për klasifikimin dhe strukturën e kostos së punimeve të ndërtimit”;
- Udhëzim i M.P.P.T Nr.9, datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore” dhe “Udhëzuesi i Auditimit të sigurisë rrugore”;
- Konventa e shenjave dhe sinjaleve rrugore Vjenë, 8 Nëntor 1968. Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Konvente me Ligjin nr.9142, datë 16.10.2003, dhe Konventa është e vlefshme nga 6 shkurt 2004;
- Marrëveshja Evropiane për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR). Republika e Shqipërisë ka miratuar aderimin në këtë Marrëveshje me Ligjin nr.9511, datë 10.04.2006.
- Etj.

## V. OBJEKTIVI I STUDIMIT

Objektivi i përgjithshëm i këtij studimi është eliminimi i fenomeneve negative në rrugë, rikthim e përmirësim të sigurisë në përdorimin e rrugës.

Objektivi kryesor i projektit do të jetë:

- Hartimi i projektit të detajuar të zbatimit për të bërë të mundur eliminimin përfundimtar të pikave të zeza duke ndërhyrë në përmirësimin e parametrave gjeometrik, në plotësimin Me sinjalistikë vertikale dhe horizontale si dhe në elementët e sigurisë rrugore si dhe në ndriçimin e nyjes (nëse është e nevojshme) në atë segment rrugor që është problematik duke u mbështetur në legjislacionin në fuqi;
- Standartet shqiptare të miratuara si dhe ato ndërkombëtare të aplikueshme për vendin tonë.
- Në Ligjin Nr. 8378/1998; “Për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë” në të cilin përcaktohen kategoritë e rrugës, institucionet përgjegjëse për kontrollin e rrugëve, maksimumi i lejuar i dimensioneve dhe peshës së lejuar të mjetit, sinjalistika e domosdoshme vertikale -horizontale;
- V.K.M Nr. 153/2000 për aplikimin e Rregullores dhe Implementimin e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë; etj

Objektivat specifike:

Për çdo segment rrugor apo nyje të klasifikuar si Pikë e Zezë konsulenti duhet të analizojë të gjithë elementët që ndikojnë në krijimin e një pike konflikti dhe mbas analizimit të gjithë faktorëve të realizoj:

- Projektin e plotë në mënyrë të detajuar, ndërhyrjet për eliminimin e pikave të zeza;
- Planin e menaxhimit të trafikut duke qënë se të gjitha punimet do të bëhen në trafik;
- Nëse është e mundur të japë më tepër se një zgjidhje tekniko- ekonomike në mënyrë që Autoriteti Kontraktkor të japë mendimin e tij për të përzgjedhur variantin më të mirë të mundshëm;
- Duhet të studiojë dhe të marrë në konsideratë çdo projekt apo studim të mëparshëm që kanë të bëjnë me këtë objekt;
- Duhet të mbështetet dhe të zbatohet legjislacionin shqiptar për këtë qëllim.

Për realizimin e këtij projekti është e domosdoshme përgatitja e një projekti zbatimi duke përfshirë:

- Dhënie e zgjidhjes së saktë të lehtësimit të trafikut dhe eliminimin e plotë të rrezikshmërisë në rrugë;
- Zgjidhjen e saktë nga pikëpamja ndërtimore (gjeometrisë, shtresa rrugore, drenimit etj)
- Projektim të sinjalistikës së nevojshme horizontale e vertikale dhe elementët e sigurisë rrugore;
- Projektim të ndriçimit të nyjes (ku është i nevojshëm)
- Llogaritjen e kostos; etj.
- Rakordimi i ndërhyrjes në sinjalistikë horizontale, vertikale dhe elementë të sigurisë rrugore në përputhje me projektin e sinjalistikës së këtij segmenti rrugor në tërësi për të arritur një lirshmëri dhe siguri në lëvizjen e trafikut.

## VI. SUPOZIME & RISQET

- Supozimet Kryesore të Ndërhyrjeve në Projekt

Realizimi i plotë dhe i besueshëm i projektit ndikohet por jo limitohet nga:

- Bashkëpunimi në kohë i Autoritetit Kontraktual me Autoritetet Qendrore dhe Lokale, si dhe me subjekte të tjera që paraqesin interes, për zgjidhjen e problematikave që dalin gjatë realizimit të projektit;
- Standartet e përdorura për realizimin e projektit;
- Përzjedhja e një stafi të mjaftueshëm për manaxhimin e projektit nga ana e Autoritetit Rrugor Shqiptar.

- Rreziqet

- Kualifikimi i stafit projektues;
- Cilësia e informacionit referues për të dhënat e trafikut;
- Cilësia e hartave referuese;
- Implemetimi i drejtë dhe i saktë i standarteve referues;
- Cilësia e studimeve të mëparshme.

## VII. DOKUMENTA TE VLEFSHME REFERUESE

- Standartet Shqiptare të projektimit dhe të zbatimit të rrugëve RRtpr-2015, EUROCODE standarte të ndryshme;
- Projekti teknik i segmentit rrugor ku kjo pikë e zezë bën pjesë (planimetri, projekt sinjalistike, ndriçimi etj);
- Harta të ndryshëm që do ndihmojnë për projektin;
- Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- Rregullorja e përdorimit të Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- Manuali i sinjalizimit rrugor;
- Manuali i sinjalizimit të përkohshëm .

## VIII.QËLLIMI I PUNËS

Përshkrimi i Detyrave

Shërbimi i konsulencës do të përfshijë por jo të limitohet:

- Përcaktimi dhe identifikimi i shkaqeve që e kanë kthyer këtë pikë të trafikut në pikë të zezë;
- Përcaktimi dhe identifikimi i shqetësimeve dhe kërkesave të operatorëve të ndryshëm;
- Identifikimi i pasojave ekonomike dhe mjedisore;
- Kursimi i kohës së përgatitjes të drafteve duke i trajtuar në mënyrën e duhur çështjet kryesore dhe si pasojë duke shmangur nevojën për rishkrimin apo plotësimin e tyre;
- Rishikimi dhe vlerësimi i të dhënave ekzistuese, informacionit, fotografimeve ajrore, hartave dhe të njohurive mbi fushat kryesore të cilat përftohen gjatë punës në zyrë si dhe gjatë kryerjes së vizitave të detyrueshme në kantier nga grupi projektues;
- Analizimi i informacionit të mbledhur nga të gjitha fushat kryesore për arritjen e qëllimit kryesor të projektit.
- Kryerja e vëzhgimeve suplementare që nevojiten për të plotësuar boshllëqet në informacionin që kërkohet për marrjen e vendimeve të sakta;
- Trajtimi i projektit nga pikëpamja teknike (urbanistike, mjedisore, inxhinierike, ekonomike, planifikimit të trafikut, sigurisë rrugore, etj);
- Në rast se zgjidhjet e dhëna kërkojnë zënien e një hapësire më të madhe se ajo që është, konsulenti duhet të analizojë dhe të japë të dhëna të hollësishme për shpronësimet e tokës apo objekteve duke dhënë të qarta kufijtë e shpronësimeve dhe llogaritjet e sipërfaqeve sipas pronarëve duke u mbështetur dhe bashkëpunuar me ZRRPP dhe Pushtetin Lokal.
- Informimi në lidhje me infrastrukturën nëntokësore (nëse ndikon në zgjidhjen e dhënë)
- Dhënia e rekomandimeve;
- Analizimi rreziqeve që mund të ndodhin nga realizimi i tij;
- Përgatitja e një përshkrimi teknik të projektit;
- Realizimi sa më i saktë dhe me vlerë ekonomike sa më të ulët.

## IX. VEPRIMET SPECIFIKE

### *Projekti i Detajuar (Draft Projekt Zbatim)*

Konsulenti duhet të paraqesi

Projektin përfundimtar mbas kryerjes së investigimeve të plota me detaje të mjaftueshme në mënyrë që ndërhyrja në këtë aks rrugor të mos ketë nevojë për ndërhyrje të mëtejshme.

Është e nevojshme që Konsulenti të mbaj lidhje me të gjitha Institucionet Qendrore & Lokale që kanë ndikim në hartimin e projektit.

Konsulenti duhet të pregatis projekt zbatimin me të gjithë elementet tekniko - ekonomik që kërkohen në një projekt.

### Metodologjia e Projektimit

Sigurimi i cilësisë. Konsulenti do të pregatisë metodologjinë e projektit në detaj duke përfshirë adoptimin e kriterëve të projektimit specifikimet & standartet referues për ndërtimin e segmentit të ri rrugor, rrugëve lidhëse, rrugëve paralele si dhe rampave hyrëse e dalëse në segmentin rrugor në bazë të standarteve dhe ligjeve Shqiptare në fuqi.

Konsulenti është përgjegjës për saktësinë & përshtatshmërinë e të gjithë dokumentacionit që do të pregatis për realizimin e projektit.

Konsulenti do të kryej programin për realizimin e projektit.

### Projektimi inxhinierik

Konsulenti do të programoj dhe organizoj punën për realizimin e detyrave të projektimit në bashkëpunim me Institucionet Qendrore & Lokale dhe në bashkëpunim të ngushtë me ARRSH. Vlerësimi inxhinierik do të jetë një shqyrtim i projektit dhe do të përfshijë por pa u kufizuar vetëm në:

- Përcaktimin e saktë të gjendjes ekzistuese dhe zonave ku do të ndërhyhet për eliminimin e Pikave të Zeza;
- Kriteret gjeometrike për ndërhyrjet në gjeometri për pikat të cilat kanë një nevojë të tillë;
- Sistemin e menaxhimit të trafikut dhe të sigurisë në rrugë;
- Spostimet e linjave të ndryshme që ndikojnë në projekt (nëse është i nevojshëm);
- Ndriçimi rrugor (nëse është i nevojshëm);
- Sinjalistika rrugore vertikale e horizontale si dhe elementët e sigurisë rrugore;
- Sistemin e menaxhimit të trafikut dhe të sigurisë në rrugë;

Konsulenti duhet të shikoj me prioritet ndërhyrjet që kërkon eliminimi i Pikave të Zeza duke marrë në konsideratë:

### Projektimi gjeometrik

Realizimin e projektit gjeometrik bazuar në RRTPRR-15 ku të merret parasysh që në bazë të kategorisë së rrugës (kryesore, dytësore) të tipit të nyjes të përcaktohen qartë parametrat gjeometrik si:

- Distanca ndërmjet nyjeve fqinje si dhe ato përballë (nëse këto distanca nuk plotësohen sipas standarteve në fuqi të shikohet për spostimin e nyjes),
- Pjerrësia gjatësore në kryqëzim (rruga kryesore, rruga dytësore),
- Rrezet horizontale të kthesave,
- Distancat e shikueshmërisë në kthesa,
- Parametrat gjeometrik të korsive të përshpejtimit dhe ngadalësimit (kur është e domosdoshme),
- Parametrat gjeometrik të korsive të kthimit majtas,
- Parametrat gjeometrik të ishujve fantazëm (kur është e nevojshme),
- Sistemin e largimit të ujërave nga kryqëzimet,
- Përcaktimin e shtresave rrugore në varësi të trafikut, tabanit ku do të mbështeten si dhe shtresave rrugore ekzistuese që do të lidhen.

### Ndriçimi rrugor

Furnizimi me energji i rrjetit të ndriçimit do të bëhet me panel diellor. Ndricuesi do të jetë i tipit LED.

Për ndriçimin rrugor të bazohet në Standartin Ndërkombëtar EN 13201.

## Sinjalistika

Në projektin e plotësimit të sinjalistikës vertikale & horizontale konsulenti duhet të bazohet në sinjalistikën ekzistuese të segmentit kryesor si dhe të atij dytësor bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë Manualin e Sinjalizimit etj.

Pajisjet e trafikut rrugor duhet të përmbajnë të gjitha hollësitë e nevojshme të përcaktuara në Kodin Rrugor Shqiptar, Standartet e Sinjalizimit Rrugor dhe Standartet e Projektimit të Rrugëve. Gjatë projektimit të vendosjes së pajisjeve të trafikut, duhet të mbahet parasysh që pajisjet e trafikut të vendosen në zonat dhe sasinë e duhur, për të siguruar kushte të përshtatshme për një përdorim të sigurt nga të gjithë pjesëmarrësit e zonave ku ka trafik.

Sinjalistika horizontale duhet të jetë e harmonizuar me sinjalistikën vertikale.

Pajisjet e Sigurisë së Trafikut Rrugor. Pajisjet për mbrojtjen nga trafiku rrugor duhet të konstruktohen, prodhohen dhe vendosen në mënyrë të tillë që të sigurojnë mbrojtjen optimale të pjesëmarrësve në trafik nga rreziqet që mund të hasen gjatë dhënies së automjetit.

Akcesorët për vendosjen e shenjave të trafikut duhet të plotësojnë kriteret e përcaktuara në standartet referues.

## Volumet e Punës dhe Preventivi

Bazuar në llogaritjet dhe vizatimet e projektit kontraktori (konsulenti) do të hartojë një listë me të gjitha zërat e punimeve që janë pjesë përbërëse e listës përfundimtare të volumeve (Preventivi) si dhe çmimit të ofertuar.

Referuar VKM-së NR 285,DT 19.05.2021 ”Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik “, neni 39 pika b, kjo kontratë është e tipit “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 shtresë, përveç vlerës së kontratës së prokurimit që në çdo rast, përfshin të gjitha detyrimet fiskale në fuqi”

Preventivi do të shoqërohet me tabelat e volumeve dhe mënyrën e llogaritjes së zërit të punës dhe çmimeve të tyre.

## Përgatitja e Specifikimeve Teknike

Paraqitja e specifikimeve teknike me hollësi të mjaftueshme bën të mundur një zbatim të suksesshëm të projektit. Në hartimin e tyre duhet të kihet parasysh fakti që sa më të hollësishme të bëhen specifikimet teknike aq më i qartë më i lehtë dhe cilësor bëhet zbatimi i tij. Materiali duhet të përfshijë, mënyrat e realizimit të gjithë zërave të punimeve sipas standarteve të përcaktuara dhe të përdorura gjatë fazave të projektit. Për materialet që do të përdoren në projekt do të jepen veçoritë fiziko-mekanike. Do të pasqyrohet një program i monitorimit të punimeve dhe materialeve të përdorura në objekt.

## Metodologjia e Punimeve

Ky dokument paraqet metodologjinë që do të ndjekë Kontraktori me kapacitetet dhe eksperiencën e tij në përmbushjen e punimeve që kërkon objekti. Ky dokument do të jetë sintezë e të gjitha punimeve që janë planifikuar të kryhen. Për procese të veçantë do të ketë detajime të mëtejshme për hapat dhe metodologjinë e punës që do të ndiqet. Dokumenti tenton të japë rrugën më të sigurtë të realizimit të punimeve duke marrë në konsideratë faktin që Kontraktori e konsideron sigurinë si një ndër pjesët më të rëndësishme të realizimit të një projekti.

Për realizimin e Metodologjisë së Punimeve, Kontraktori do të bazohet në:

- Dokumentat referencë që do të jenë:
  - Specifikimet Teknike,
  - Projekti i propozuar,
  - Referenca të jashtme.
- Staf i inxhinierik dhe fuqia puntore,



- Lista e makinerive dhe pajisjeve,
- Metodologjia e Ndërtimit:
  - Mobilizimi,
  - Metodologjia e Punimeve Topografike,
  - Furnizimi, transporti dhe maganizimi i materialeve.
  - Punimet e dheut,
  - Gërmimet dhe mbushjet për struktura,
  - Punimet hidraulike,
  - Punimet e betonit,
  - Punimet e mureve me gjeogride,
  - Menaxhimi i trafikut dhe sinjalistika e përdorur,
  - Punimet elektrike dhe mekanike,
  - Kontrolli laboratorik, testimi dhe kontrolli i cilësisë së materialeve,
  - Prgatitja e raporteve mujore dhe përfundimtare për punën e kryer.

### Vizatimet dhe Standarti i projektit

Vizatimet do të përgatiten duke përdorur një program CAD tilla si AutoCAD, do të paraqiten në hardcopy (formati A3), dhe në format elektronik (formati dwg.). Vizatimet do të përfshijnë:

Nr.	Përshkrimi i Vizatimit	Shkalla
	Planimetri e përgjithshme e rrugës që paraqet të gjitha variantet e mundshme. Për rastet kur zona e studimit është shumë e madhe duhet të përgatitet në njëhartë përmbledhëse në shkallë të çfarëdoshme. (në planimetri të jepen distancat e nyjeve fqinje)	1:10,000
	Planimetri të intersektimeve	1:500
	Prerje gjatësore të intersektimeve	H 1:500 V : 1:100
	Prerje tërthore të intersektimeve	1:200
	Detaje të ndryshme në lidhje me intersektimet	1:25 - 1:50
	Profili gjatësor i rrugës (drejtimi i rrugës, kuota e tokës, projektit, pjerrësia, kurbat etj)	H 1:500 V : 1:100
	Profilat tërthorë tip (që paraqesin shtresat kryesore si dhe karakteristikat e shtresave të rrugës)	1:50
	Planimetrine e largimit të ujërave	1:1000
	Detaje të veprave të drenimit	variabel
	Planimetrinë e sinjalistikës (vertikale, horizontale dhe sigurine rrugore)	1:1000
	Detaje të shenjave të trafikut ,vijëzime ,barrierat mbrojtëse	variabel

### **X. PROJEKTI I DETAJUAR FINAL DHE VLERËSIMI I KOSTOS**

Pas miratimit nga autoriteti kontraktor, Konsulenti do të përgatisë projektin përfundimtar, vizatimet dhe vlerësimin e kostos në bazë të draft projektit, detajimeve të nevojshme, specifikimeve teknike, etj. Në këtë dokumentacion do të përfshihet puna e plotë, civile, strukturore, elektrike, detaje të projektimit dhe vizatime për të gjitha komponentët e punës në detaje të mjaftueshme për realizimin e projektit pa nevojën e modifikimeve të mëvonshme.

## XI. RAPORTIMI

Raportimi	Përmbajtja	Gjuha	Afatet e dorëzimit	Numri i kopjeve
Raporti i Draft projektit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Përmbledhje raportesh;</li> <li>▪ Kriteret e adoptuara të projektimit, standartet dhe specifikimet;</li> <li>▪ Survejimi në terren dhe investigimet;</li> <li>▪ Raporti për materialet;</li> <li>▪ Draft projekti duke përfshirë, llogaritjet, specifikimet, vizatimet, vlerësimi i kostos;</li> <li>▪ Draft vlerësimi i kostos;</li> </ul>	Shqip	2 muaj pas datës së miratimit nga Këshilli Teknik i ARRSH-së	2kopje (hardcopy)  3kopje (elektronik)
Raporti final	<p>Raporti përmbledhës</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kriteret e adoptuara të projektimit, standartet dhe specifikimet</li> <li>▪ Survejimi në terren dhe investigimet;</li> <li>▪ Projekti final duke përfshirë llogaritjet, specifikimet vizatimet, vlerësimi i kostos</li> <li>▪ Vlerësimi final i kostos</li> <li>▪ Dokumentat finale të tenderit</li> </ul>	Shqip	0,5 muaj pas datës së miratimit nga Këshilli teknik I ARRSH-së	3kopje (hardcopy)  4kopje (elektronik)

- Materialet do dorëzohen në rrugë zyrtare shoqëruar me fletë inventari. Ato duhet të jenë të firmosura në origjinal (firmë elektronike ) nga pjesetarët e stafit projektues,
- Materiali do të pregatitet në gjuhën shqip,
- Materiali grafik duhet të jetë në format A3,
- Vizatimet në formë dixhitale të jenë file .CAD (“vizatim.dwg”),
- Raportet teknike të çdo studimi si dhe raporti teknik përmbledhës në format A4.

## XII. ORGANIZIMI DHE STAFI

Gjatë realizimit të projektit konsulenti duhet të raportoj pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar, Drejtoria e Planifikimit Strategjik dhe Operacioneve, Sektori i Hartimit te Projekteve të Brendshme, ecurinë e realizimit të projektit sipas fazave të dhëna më lart. Specialisti i Drejtorisë së Planifikimit Strategjik dhe Operacioneve, Sektori i Hartimit te Projekteve të Brendshme të monitoroj të gjithë fazat e projektit si dhe do të asistoj gjatë kryerjes së investigimeve në terren.

### Profili i konsulentit

Konsulenti duhet të siguroj stafin e nevojshëm tekniko-inxhierik që të realizojë të gjitha detyrat e përcaktuara për realizimin e studim projektimit.

Stafi që vihet në dispozicion të realizimit të projektit duhet të ketë kualifikimin e nevojshëm dhe të jetë i përgjegjshëm për realizim e detyrave të caktuara.

### **XIII. MONITORIMI DHE ZHVILLIMI**

#### Përcaktimi i treguesve

Projekti do të përfundoj në kohë, brenda buxhetit dhe në përputhje me kërkesat e cilësisë dhe plotësimin e standarteve.

#### Kërkesat speciale

- Procedura dhe struktura të përshtatshme dhe efikase për zbatimin e projektit;
- Përshtatshmëri të strukturave organizative të menaxhimit të brendshëm të ARRSH-së;
- Përshtatshmëri të fuqisë punëtore;
- Përshtatshmëri të burimeve të konsulentit;
- Pajisje të përshtatshme për realizimin e projektit.

### **XIV. MENAXHIMI I PROJEKTIT**

Autoriteti përgjegjës për menaxhimin e projektit është ARRSH me strukturat e saj përkatëse.

### **XV. KOHA E PREGATITJES SE PROJEKTIT DHE RAPORTIMI**

Afati i përgatitjes së projektit për eliminimin e pikave të zeza është.....	<b>3 muaj,</b>
Miratimi i projektit përfundimtar nga ARRSH ....	<b>1 muaj,</b>
Ndërtimi sipas projektit .....	<b>6 muaj,</b>
Total	<b>10 muaj.</b>

### **XV. KËRKESAT PËR NDËRTIMIN E OBJEKTIT**

Bazë për fazën e ndërtimit të objektit “Eliminimi i Pikave të Zeza (Black Spots) në rrjetin Rrugor Kombëtar” do të shërbejë:

- Zbatimin me përpikmëri të kërkesave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor;
- Manualit për projektimin e rrugëve shqiptare: “*Rregulli Teknik për ndërtimin e rrugëve*”, të vitit 2015;
- Vendim i KM nr.722 datë 19.11.1998 Për miratimin e rregullores së urbanistikës ndryshuar me: VKM nr.401, datë 22004, VKM nr.545, datë 12.8.2004 dhe VKM nr.574, datë 14.7.2010;
- Standarteve europiane të ndërtimit të rrugëve, Eurokodet;
- Manualit të sinjalistikës rrugore të vitit 2010 dhe Eurokodeve për këtë qëllim.