



# Raport Teknik

Objekti: “Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale, Vertikale dhe Pajisjeve të Sigurisë Rrugore në Akset e Rajonit Qëndror, Lot 2 (2023)”.

## Segmentet rrugore

1. **Tiranë (Fresku) – Qafë Priskë**.....15.725 km;
  - Ndërhyrja në vendosjen e barrierave mbrojtëse.
2. **Rrogozhinë – Bradashesh SH 7**.....40.00 km ;
  - Ndërhyrja në tabelat kilometrike, ndriçim dhe barriera mbrojtëse.
3. **Tiranë (TEG) – Elbasan(arethrot.Shijon) A 3**.....26.25 km;
  - Ndërhyrja në sinjalistikë horizontale dhe tabela kilometrike.
4. **Vorë – Fushë Krujë**.....11.15 km;
  - Ndërhyrja në sinjalistikë horizontale, vertikale, ndriçim dhe tabela kilometrike.
5. **Fushë Krujë – Krujë**.....6.4 km;
  - Ndërhyrja në sinjalistikë horizontale.
6. **Kryqëzimi Podgorie – Kryqëzim Liqenas**.....19.65km;
  - Ndërhyrja në sinjalistikë horizontale, vertikale dhe barriera mbrojtëse.
7. **Vorë – Maminas**.....5.60 km;
  - Ndërhyrja në sinjalistikë horizontale

## Ndriçimi i Kryqëzimeve të rrezikshme

- Në segmentin Vorë – Fushë Krujë me rrugën e Rinasit;
- Në segmentin Bradashesh – Elbasan;
- Kryqëzimi Maliq;
- Në segmentin Rrogozhinë – Bradashesh;

## HYRJE

ARRSH gjatë viteve të fundit ka ndërhyrë me projekte të drejtpërdrejta në përmirësimin dhe rifreskimin e sinjalistikës rrugore (horizontale dhe vertikale) dhe të sigurisë në rrugë në disa akse kryesore kombëtare. Po kështu gjatë viteve 2017-2022 i ka zgjeruar më tej këto ndërhyrje duke u mbështetur në zbatimin e Strategjisë Kombëtare për sigurinë rrugore. Kjo gjë është parashikuar të vazhdojë dhe në vitet në vijim. Nga vlerësimi në terren, është bërë evidente nevoja për përmirësimin e sinjalistikës horizontale, vertikale dhe të pajisjeve të sigurisë rrugore në disa segmente rrugore të përfshira në Rajonin Qëndror.

*Mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës, dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim, vjetërsia e sinjaleve (shtatë deri dhjetë vjet), **klasifikohen në nivelin bazë të projektimit.***

Është parashikuar të bëhet rifreskimi i vijëzimit gjatësor në disa segmente të cilat kanë rëndësi të madhe për lëvizjen e mjeteve. Për këtë, nisur dhe nga periudha që ka kaluar ndër vite e deri tani, paraqitet tepër e nevojshme ndërhyrja me buxhetin e vitit 2023.

Për nga ana e materialeve që do të përdoren përsa i përket sinjalistikës horizontale, vlerësohet për përdorim **Vijëzimi me Bojë Termoplastike** për vijat gjatësore anësore dhe të mesit, si dhe **Vijëzimi me bojë Bikomponent** për kalimet e këmbësorëve.

### Standartet e Projektimit

Grupi i projektimit për hartimin dhe realizimin e projektit është bazuar në standartet e mëposhtme:

#### ***Për projektimin:***

- Rregulli teknik për projektimin e rrugëve 2015 (RrTPRr, Vëllimi 6 “Sinjalistika Rrugore”);
- Kodin Rrugor Shqiptar;
- Rregulloren në Zbatim të Kodit Rrugor Shqiptar;
- Manualin e Sinjalizimit Rrugor
- Standartet Europiane *EN 1397, EN 1436*.

#### ***Ndërsa përsa i përket zbatimit:***

- Rregulli Teknik për ndërtimin e rrugëve (RrTNRr, 2015) (SNR Nr 6 “Pajisjet rrugore”).
- Kodin Rrugor Shqiptar;
- Rregulloren në zbatim të Kodit Rrugor Shqiptar;
- Manualin e Sinjalizimit Rrugor;
- Skemat e sinjalizimit të përkohshëm për kryerjen e punimeve në rrugë.
- Standartet Europiane *EN 1397, EN 1436*.

## Projekti i Zbatimit

Grupi i projektimit ka parë të arsyeshme ndërhyrjen në dy zërat kryesor të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore, atë *horizontale* dhe *barrierat mbrojtëse*. Projekti përfshin jo vetëm rifreskim, por edhe plotësim/shtim të atyre elementeve të cilët janë dëmtuar, ose nuk kanë qenë të përfshirë në projekte të mëparshme. Gjithashtu një risi për sigurinë rrugore në sistemin rrugor duke rritur në këtë mënyrë sigurinë në këto pika është përfshirja e ndriçimit me sistem fotovoltaiik në disa degëzime rrugore të rrezikshme.

Projekti i zbatimit është hartuar në bazë të nevojave që kanë segmente të caktuar rrugor, duke u nisur si nga vlerësimi i grupit të projektimit por edhe duke u konsultuar me përfaqësues të Policisë Rrugore për të marrë në konsideratë të gjithë faktorët që mund të ndikojnë në hartimin e projektit.

Këto elemente të sigurisë janë të thjeshtë dhe të shpejtë për tu realizuar duke krijuar një efekt të menjëhershëm në përmirësimin e situatës në rrugë dhe në uljen e menjëhershme të aksidenteve përgjatë këtyre akseve të rëndësishëm, si dhe duke krijuar një imazh pozitiv tek përdoruesit e këtyre akseve, qoftë vendas apo të huaj.

### Vizatimet teknike

Është bërë vlerësimi i detajuar në terren nga grupi i projektimit të ArrSh-së si dhe janë përgatitur projektet specifike, që janë pasqyruar në **“Projekt Zbatim”** për secilin segment rrugor.

### Vizatimet dhe Standarti i projektit

Të gjitha planet do të përgatiten në përputhje me standardet e pranueshme Europiane. Vizatimet do të përgatiten duke përdorur një program CAD të tilla si AutoCAD, dhe do të paraqiten në formatin standard A3, dhe në format elektronik. Vizatimet do të përfshijnë:

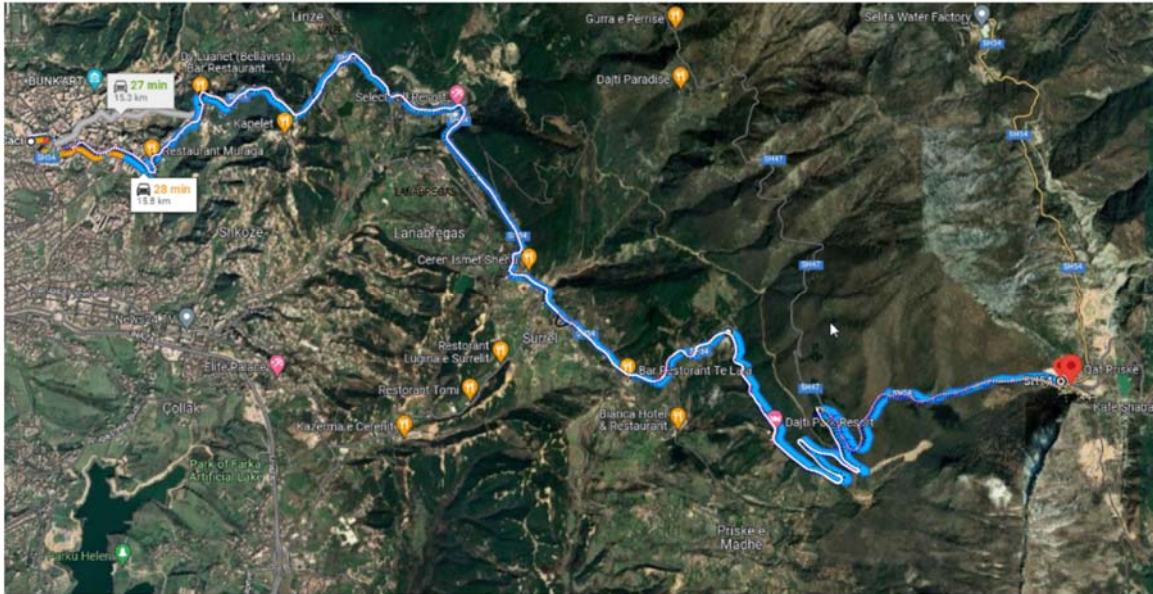
Nr.	Përshkrimi i Vizatimit	Shkalla
	Horografia	1:1 000
	Planimetri e segmentit rrugor	1:1 000
	Prerje tërthore	1:200
	Prerje tërthore tip	1:100
	Detaje të ndryshme	variabël

Ky dokument duhet të miratohet, të ketë datë, si dhe duhet të firmoset nga specialistët e grupit të projektimit si dhe të vuloset me vulën e shoqërisë konsulente.

## VENDNDODHJA E SEGMENTEVE RRUGORE DHE PËRSHKRIMI TYRE

1. *Tiranë (Fresku) – Qafë Priskë.....15.725 km;*

*Fillimi i segmentit: (GRS 80) 41.346058; 19.853508 Mbarimi i segmentit: 41.327611; 19.958634;*



### *Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.*

Aksi rrugor Tiranë (Fresku) – Qafë Priskë shtrihet në një terren kodrinor dhe malor. Ky aks fillon pranë Restorant Freskut dhe përfundon në kryqëzimin e Qafë Priskës, pranë gurores. Gjatësia e këtij aksi rrugor është 15.3km dhe klasifikohet si rrugë interurbane me gjerësi tërthore jo kudo e njëtrajtshme prej 6m të asfaltuar.

Segmenti nga Fresku deri në Linzë, me ndërtimet e vazhdueshme që ka patur gjatë viteve në këtë zonë, është kthyer në zonë komplet urbane. Në disa pjesë të këtij segmenti rruga është e pajisur edhe me trotuar në njërin anë apo dhe në të dy anët e sajë.

Segmenti nga Linza deri tek hyrja e parkut kombëtar të Dajtit, ka ndërtime buzë rrugës, kryesisht biznese. Edhe ky segment ka shumë hyrje dalje si për bizneset ashtu dhe për banorët e zonës.

Segmenti nga Parku i Dajtit deri në Qafë Priskë nuk ka ndërtime buzë rrugës, trafiku bie ndjeshëm pasi këtë pjesë të rrugës e përdorin kryesisht fshatrat Shëngjergj, Qafë Mollë, Shënmëri, Shkallë, Murth etj.

Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë si pasojë e investimeve të bëra në vitet e fundit, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar plotësisht, në zonën urbane të këtij segmenti rrugor. Për përmirësimin e saj po ndërhyhet nga Kontraktori i mirëmbajtjes.

*Në disa zona të këtij segmenti rrugor vihet re mungesa e barrierave mbrojtëse të cilat ulin ndjeshëm sigurinë rrugore duke u bërë shkak dhe për aksidente të mundshme me pasoja fatale të drejtuesve të mjeteve.*

### **Ndërhyrja**

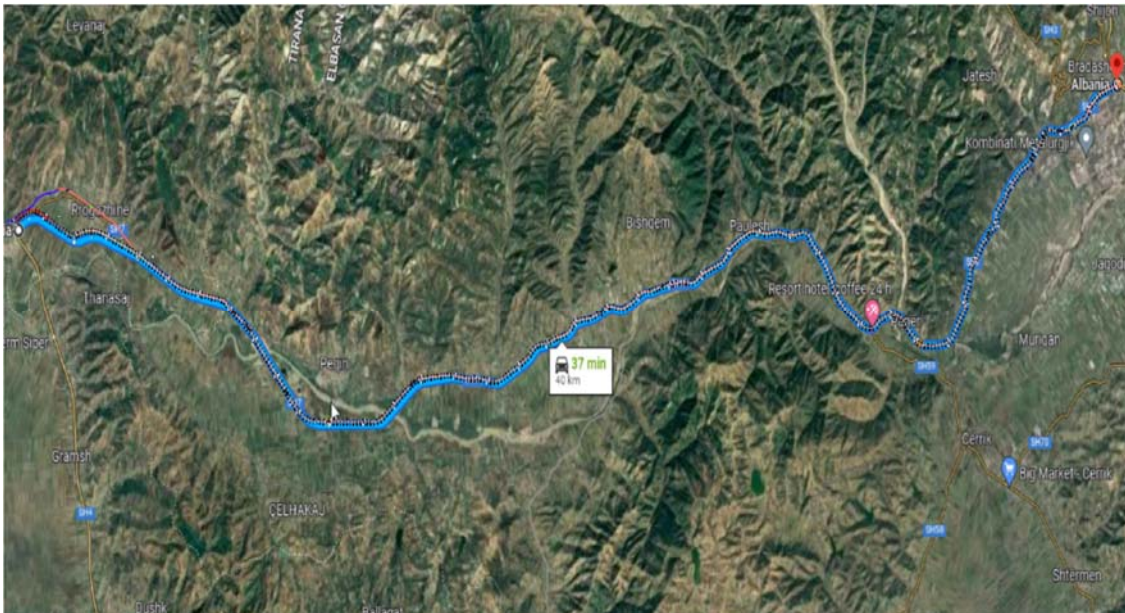
Ndërhyrja e kërkuar konsiston në vendosjen e 688ml barrierave mbrojtëse HI W3 dhe konkretisht:

- ***Në km11+300 në një gjatësi rreth 460ml (majtas) si dhe në km 12+735 në një gjatësi rreth 228ml (majtas).***

### **2. Rrogozhinë – Bradashesh SH 7.....40.00 km ;**

**Fillim i segmentit:** (GRS 80) 41.072577; 19.637726

**Mbarim i segmentit:** 41.100244; 20.029295;





### ***Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.***

Aksi Rrogozhinë – Elbasan [SH7] është një segment rrugor që shtrihet përgjatë shtratit të lumit të Shkumbinit, në terren fushor dhe kodrinor. Ky aks fillon në dalje të qytetit të Rrogozhinës, dhe lidh disa fshatra, qytete dhe zona të banuara si Karinë, Peqin, Përparim, Pajovë, Bishqem, Broshkë, Papër, Ullishtas, Vidhas, Balldren, Bradashesh dhe Katund i ri. Aksi përfundon në rrethrotullimin e hyrjes së qytetit Elbasan dhe Unazës së qytetit. Segmenti klasifikohet si rrugë e kategorisë C, interurbane me dy korsi lëvizje, me gjerësi 3.25m korsa e kalimit dhe bankina të asfaltuara. Shtresat asfaltike janë në gjendje të mirë.

Përgjatë këtij aski rrugor ka disa nyje në nivel të trajtuara me korsi kthim majtas dhe shumë nyje në nivel që nuk përmbajnë elementët e duhur të sigurisë rrugore.

### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja konsiston kryesisht në:

- ***Ndriçimin nëpërmjet paneleve fotovoltaikë e disa nyjeve dhe konkretisht: 1) km 7+560 deri në km 7+800; 2) km 13+640 deri në km 13+900; 3) km 34+580 deri në km 34+770; 4) km 36+750 deri në km 36+940; 5) km 37+380 deri në km 37+580; 6) km 37+870 deri në km 38+070;***
- ***Në vendosjen e tabelave hektometrike 25x25cm dhe kilometrike 60x90cm progresiv në të dy anët e rrugës;***
- ***Në vendosjen e 48ml barrierë mbrojtëse HI W3 në km 7+660 në anën e djathtë.***

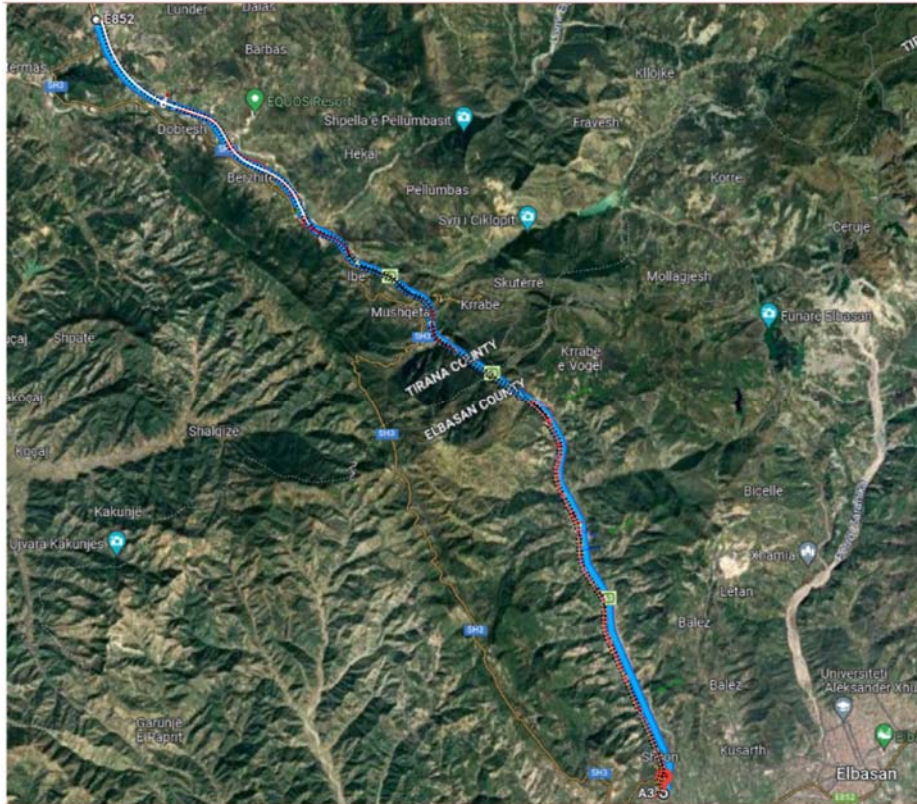
***3. Tiranë (TEG) – Elbasan(retchrot.Shijon) A 3.....26.25 km;***

***Fillim i segmentit: (GRS 80) 41.282586; 19.853546***

***Mbarim i segmentit: 41.105891;***

***20.025246;***





### ***Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.***

Autostrada Tiranë-Elbasan [A3] është një segment shumë i rëndësishëm rrugor që shtrihet në një terren të larmishëm fushor, kodrinor dhe malor. Ky aks fillon në dalje të qytetit të Tiranës, pranë qendrës tregtare TEG dhe përfundon në rrethrotullimin e Shijon, për tu lidhur pastaj me rrugën e vjetër të Tiranë-Elbasanit [SH3]. Segmenti klasifikohet si rrugë e kategorisë A, autostradë me nga dy korsi nga 3.75m për çdo sens lëvizje dhe me korsi emergjence me gjerësi 3m për çdo sens lëvizje. Rruga përgjatë gjithë gjatësisë ka trafik-ndarëse, sipas standardit, duke ofruar siguri rrugore për përdoruesit. Shtresat asfaltike janë në gjendje shumë të mirë ndërsa sinjalistika horizontale në disa segmente të autostradës është mjaft e amortizuara. Të gjitha nyjet e këtij aksi rrugor janë në disnivel dhe të mirë projektuar.

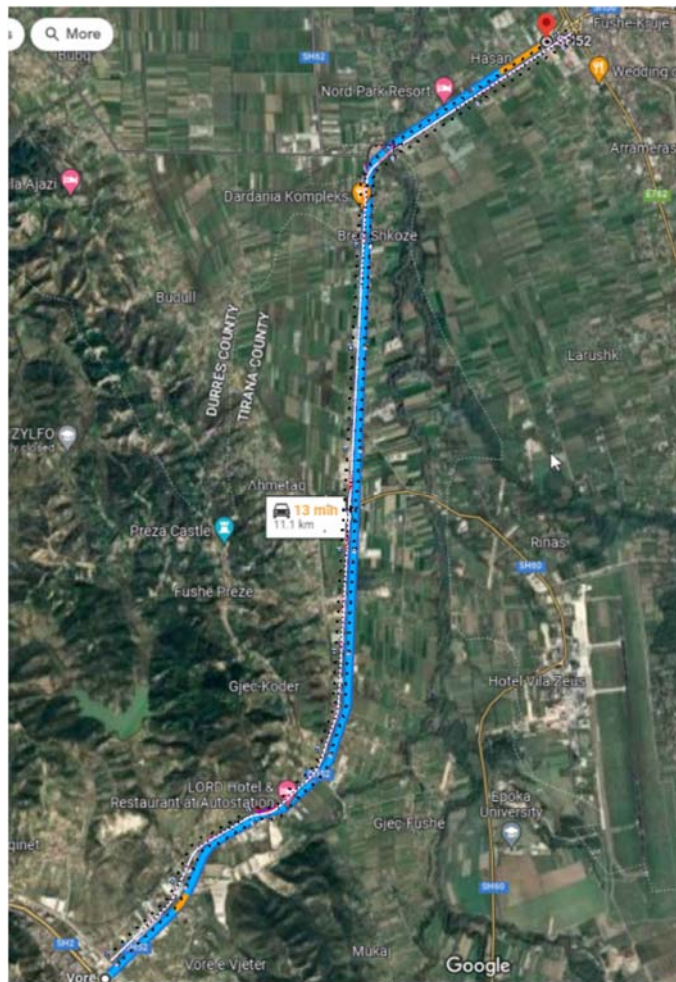
### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja e kërkuar konsiston:

- ***Në një gjatësi 13.2km segment rrugor nga Nyja TEG deri në hyrje të Tunelit të Krrabës, në vijëzimin gjatësor qendror 15cm bikomponente pastë, vijëzim gjatësor anësor 15cm bikomponente spray në korsitë dalëse, vijëzim gjatësor anësor nga krahu i korsisë së emergjencës 25cm bikomponente pastë, vijëzim gjatësor anësor 25cm bikomponente spray në trafikndarëse.***
- ***Në një gjatësi 26.25km nga Nyja e Tegut deri tek rrethrotullimimi i Shijonit, në vendosjen e tabelave hektometrike 25x25 cm dhe kilometrike 90x90cm progresiv në të dy anët e rrugës***
- ***Në ndërtimin e ishujve (Zebra), me bojë bikomponente spray.***

**4. Vorë – Fushë Krujë.....11.15 km;**

**Fillim i segmentit: (GRS 80) 41.393235; 19.658779      Mbarim i segmentit: 41.476324 - 19.711258;**





### ***Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.***

Aksi Vorë-Ura e Gjolës dhe Ura e Gjolës-Fushë Krujë është një segment rrugor që shtrihet në terren fushor. Ky aks fillon në rrethrotullimi e rrugës paralele të autostradës Tiranë – Durrës, në afërsi të qytetit Vorë dhe përfundon në hyrje të qytetit të Fushë Krujës, sapo kalon kryqëzimin në disnivel me rrugën Milot-Fushë Krujë. Segmenti klasifikohet si rrugë e kategorisë C, interurbane dytësore me dy korsi lëvizje, me gjerësi 3.25m korsa dhe bankina të asfaltuara. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, ndërsa sinjalistika horizontale dhe sidomos vijat anësore janë të amortizuara plotësisht.

Pranë urës së Gjolës, në fillim dhe fund të sajë, janë të pozicionuar dy nyje në nivel që për nga ana e sigurisë rrugore, paraqesin problematika të mëdha. Automjetet nuk respektojnë sinjalistikën aktuale, duke u bërë kështu burim aksidenti.

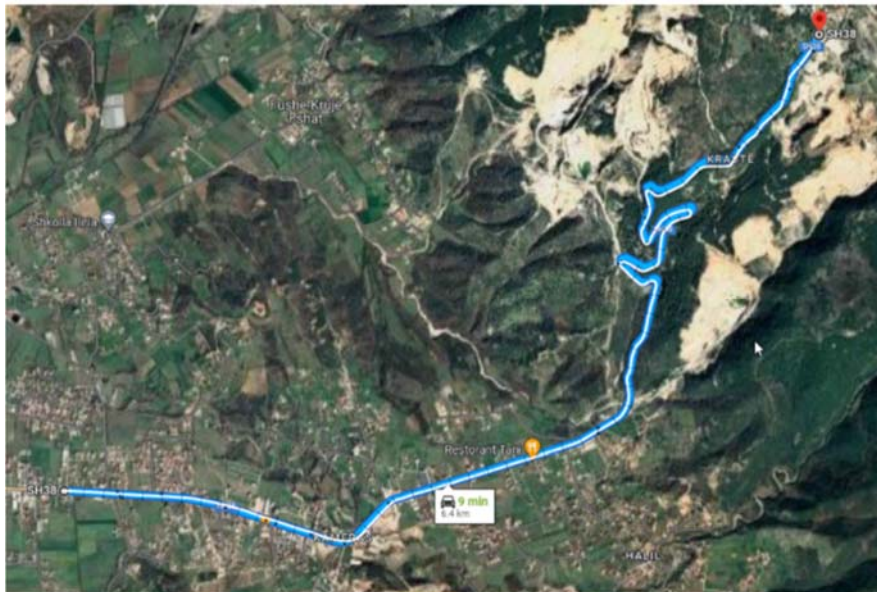
### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja e kërkuar konsiston në:

- ***Sinjalistikë horizontale me vijëzim gjatësor qëndror 15cm me bojë bikomponente pastë, vijëzim gjatësor qëndror 15cm me me bojë bikomponente spray, shenjat rrugore dhe zebratura me me bojë bikomponente spray, banda zhurmues me me bojë bikomponente pastë.***
- ***Në vendosjen e tabelave hektometrike 25x25cm dhe kilometrike 60x90cm progresive në të dy anët e rrugës;***
- ***Sinjalistikë vertikale trekëndore A=90cm dhe rrethore D= 60cm, Stopi, përvijues normal anësor.***
- ***Ndriçim nëpërmjet paneleve fotovoltaike në km 5+400 – 5+500; km 8+600 – 8+720; 9+070 – 9+170.***

**5. Fushë Krujë – Krujë.....6.4 km;**

***Fillim i segmentit: (GRS 80) 40.828918; 20.737510 Mbarim i segmentit: 40.722666; 20.879232***



Aksi rrugor Fushë Krujë – Krujë shtrihet në një terren kodrinor dhe malor. Ky aks në dalje të Fushë Krujës dhe përfundon në hyrje të Krujës. Gjatësia e këtij aksi rrugor është 6.4km dhe klasifikohet si rrugë interurbane me gjerësi tërthore jo kudo e njëtrajtshme prej 6m të asfaltuar. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë si pasojë e investimeve të bëra në vitet e fundit, megjithatë sinjalistika horizontale është e amortizuar plotësisht, në zonën urbane të këtij segmenti rrugor

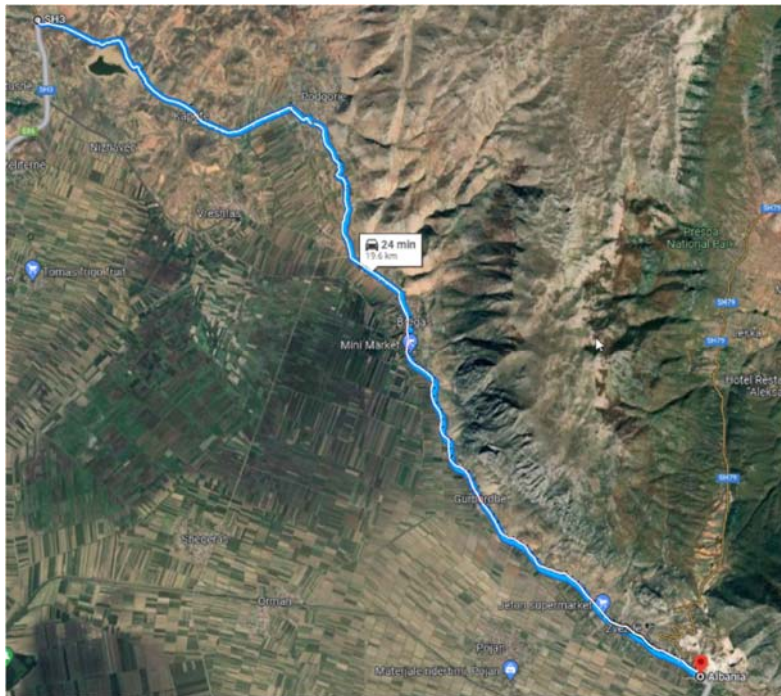
**Ndërhyrja**

Ndërhyrja e kërkuar konsiston në:

- **Sinjalistikë horizontale, vijëzim shirita gjatësor qëndror 15cm me bojë bikomponente pastë.**

**6. Kryqëzimi Podgorie – Kryqëzim Liqenas.....19.65km;**

**Fillim i segmentit: (GRS 80) 40.828918; 20.737510 Mbarim i segmentit: 40.722666; 20.879232;**



### ***Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.***

Aksi Podgorie – Liqenas është një segment rrugor që shtrihet në terren fushor dhe kodrinor. Ky aks fillon pranë karburant Kastrati, kryqëzimi me aksin Pogradec-Korçë [SH3], kalon dhe lidh disa fshatra dhe zona të banuara si Kopollë, Podgorie, Bregas, Shëngjergj dhe Zvezdë. Aksi përfundon në kryqëzimin me rrugën Zëmlak-Goricë [SH79], pranë fshatit Burimas. Segmenti klasifikohet si rrugë e kategorisë “F”, interurbane lokale me dy korsi lëvizje, me gjerësi 3m korsa e kalimit. Shtresat asfaltike janë në gjendje të mirë, ndërsa sinjalistika horizontale është mjaft e amortizuara.

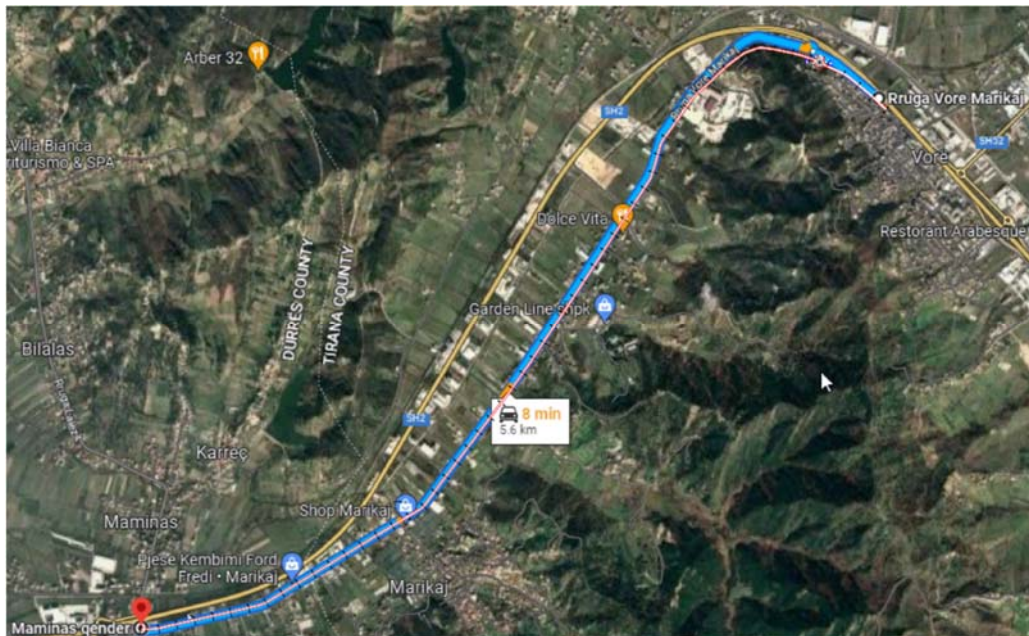
### ***Ndërhyrja***

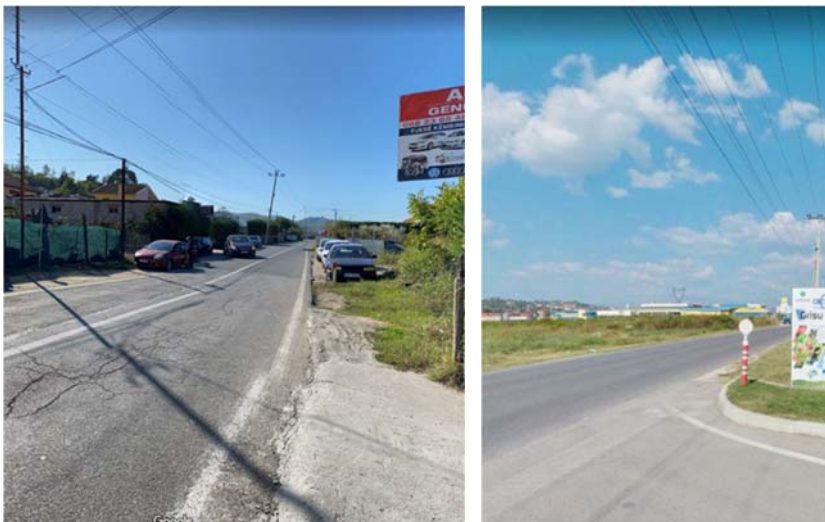
Ndërhyrja e kërkuar konsiston në:

- ***Sinjalistikë horizontale, vijëzim shirita gjatësor qëndror 15cm me bojë bikomponente pastë.***
- ***Sinjalistikë vertikale trekëndore A=90cm, rrethore D=60cm, Stopi, sinjale drejtimi interurban, përvijues modularë të kthesave çift (shevron).***
- ***Në vendosjen e 300ml barrierë mbrojtëse HI W3 në km 7+660 në anën e djathtë.***

***7. Vorë – Maminas.....5.60km;***

***Fillim i segmentit: (GRS 80) 41.396686; 19.653237 Mbarim i segmentit: 41.371002; 19.605873***





### ***Përshkrimi i gjendjes ekzistuese.***

Aksi Vorë Maminas është një segment rrugor që shtrihet kryesisht në terren fushor. Ky aks fillon në dalje të qytetit të Vorës dhe ndjek rrugën e vjetër nacionale Tiranë – Durrës deri në afërsi të fshatit Maminas. Segmenti klasifikohet si rrugë e kategorisë C, interurbane dytësore me dy korsi lëvizje, me gjerësi 3m korsa e kalimit. Shtresat asfaltike janë në gjendje relativisht të mirë, ndërsa sinjalistika horizontale është e amortizuara plotësisht.

Përgjatë këtij aski rrugor janë ndërtuar shumë biznese, kryesisht autoservise, që kanë akses në këtë aks në studim.

### ***Ndërhyrja***

Ndërhyrja e kërkuar konsiston në:

- ***Sinjalistikë horizontale, vijëzim shirita gjatësor qendror 15cm me bojë bikomponente pastë.***

## ***8. Ndriçimi i kryqëzimeve të rrezikshme***

### ***Roli i ndriçimit në sigurinë rrugore***

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

Është konfirmuar nga studime të shumta, të drejtuar nga vende të ndryshme mbi raportin midis ndriçimit dhe aksidenteve, sipas të cilave ndriçimi sjell në përgjithësi një reduktim të numrit

të aksidenteve gjatë natës, përfshirë 13% deri në 75 % sipas llojit të rrugës. Studime të tilla, përveç të tjerave, evidentojnë një zvogëlim mesatar të aksidenteve në kryqëzime jo më pak se 40%.

Kuptohet ndërkaq si edhe në udhëtimin natën, kryqëzimet rrugore (në plan apo të sfazuar) dhe hyrjet në rrugët kryesore, janë pikat kyçe të një rrjeti rrugor.

Në kushte të një ndriçimi të dobët, syri është pak i ndjeshëm ndaj ngjyrave të objekteve prandaj shikueshmëria varet më shumë nga sasia e dritës që objektet dërgojnë drejt vëzhguesit se sa nga cilësia e saj. Objekti dallohet nga sfondi i vet dhe perceptohet nga syri kur ndriçimi i tij është më i madh ose më i vogël nga ai i sfondit. Në ndriçimin rrugor duhet të realizohet një ndriçim i dyshemesë në mënyrë që pengesa të mundshme të shfaqen si konture të errëta në sfond të hapur. Ndriçimi i një trupi varet nga sasia e dritës që ai merr dhe nga karakteristikat e tij të reflektimit.

Ndriçimi në zonën e degëzimeve të rrugës kryesore me rrugë të tjera hyrëse në mënyrë që dhe gjatë natës, këto degëzime të rrezikshme të kenë një dukshmëri optimale sikurse dhe gjatë ditës. Në Rajonin Qendër, degëzimet e mundshme për tu ndriçuar janë në akset si më poshtë:

- ***Në segmentin Vorë – Fushë Krujë me rrugën e Rinasit:***

*1) km 5+400 deri në km 5+500; 2) km 8+600 deri në km 8+720; 3) km 9+070 deri në km 9+170;*

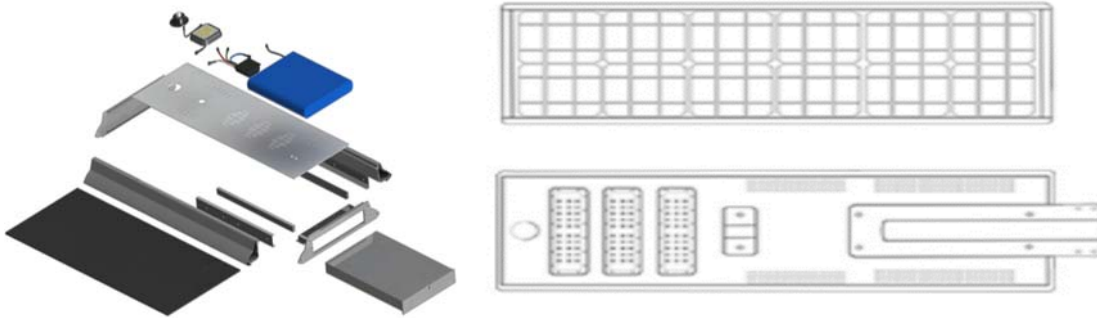
- ***Në segmentin Bradashesh – Elbasan: km 0+620 deri në km 1+100;***

- ***Kryqëzimi Maliq: km 18+870 deri në km 18+950;***

- ***Në segmentin Rrogozhinë – Bradashesh:***

*1) km 7+560 deri në km 7+800; 2) km 13+640 deri në km 13+900; 3) km 34+580 deri në km 34+770; 4) km 36+750 deri në km 36+940; 5) km 37+380 deri në km 37+580; 7) km 37+870 deri në km 38+070;*

Në mënyrë që të shmanget mirëmbajtja e kushtueshme si dhe problemet e furnizimit me energji elektrike apo të dëmtimeve të mundshme, duhet të parashikohet një ndriçim i pavarur nga rrjeti, pra të jetë një ndriçim i siguar nga energjia diellore nëpërmjet paneleve foto-voltaike.



Është parashikuar që këta lloj ndriçuesish të ofrojnë ***mundësinë për tu programuar në mënyrë të tillë që 4 - 6 orët e para të ndriçojnë me 100% të fluksit dhe pjesën e mbetur 50% deri në mëngjes ku nëpërmjet sensorëve të fiket automatikisht***, kjo për të përshtatur ndriçimin në varësi të kohës që ka më shumë lëvizje.

### **SINJALISTIKA E MENAXHIMIT TË TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE NË RRUGË**

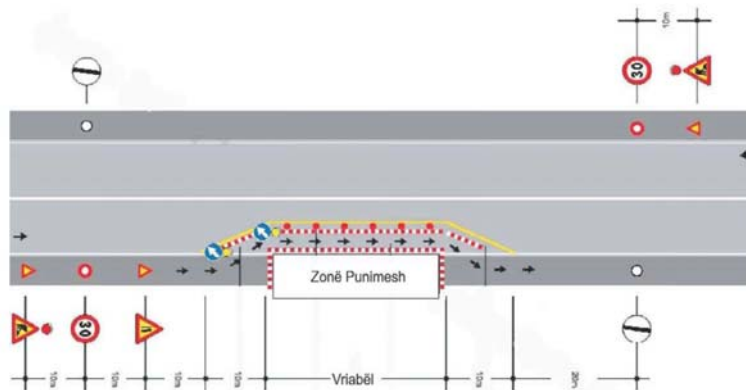
Ky raport shërben për të ndihmuar punonjësit në kryerjen e sigurtë të punimeve për vendosjen e vijëzimeve, ndriçimit dhe mbrojtjes së punimeve rrugore në rrugët rurale dhe interurbane, të cilat në parim mund të përdoren dhe për shumicën e llojeve të tjera të rrugëve. Parashikohet që ky volum pune të përdoret në kantjer si nga mbikqyrësit, ashtu dhe projektuesit.

Kur kryhen punime në rrugë, përdoruesit e saj duhet të informohen që më përpara mbi madhësinë dhe llojin e çdo pengese. Kjo vlen për përdoruesit më të rrezikuar të rrugës ku përfshihen këmbësorët, çiklistët, motoristët, karrocet e kafshëve, si dhe vetë drejtuesit e mjeteve. Gjithashtu vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojave të njerëzve të verbër, të paaftë, fëmijëve, njerëzve të moshuar dhe njerëzve me karrocë.

Gjatë fillimit të punimeve rrugore, kryerjes së tyre, si dhe dhe çmontimit dhe largimit të pajisjeve të kantjerit, kontraktori duhet të ndjekë me rreptësi kërkesat e paraqitura në këto kushte teknike.

- *Shëndeti dhe siguria e Kontraktorit, aspektet ligjore dhe përgjegjësitë janë dhënë në Specifikimet për Ndërtimin e Rrugëve Shqiptare 1-“Të Përgjithshme dhe Punimeve Përgatitore”.*
- *Shënjat dhe skemat e menaxhimit të trafikut që duhet të përdoren gjatë kryerjes së punimeve rrugore jepen në Kodin Rrugor të Shqipërisë, (Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor, Manuali i Sinjalizimit Rrugor), i cili ka forcë vepruese ligjore. Mos zbatim i korrekt i tyre mund të kërkojë zgjidhje penale.*

Më poshtë po sjellim njëzën nga disa prej metodave që do të përdoren në zbatim.



Punime ndërtimi në një karrexhatë të njëfishtë

## RREZIQET DHE PLANI I MENAXHIMIT TË RRISKUT.

Të gjithë njerëzit në kantjer duhet të veprojnë në mënyrë të sigurtë, duke paraqitur në këtë drejtim, aftësitë e tyre më të mira. Punëdhënësit kanë për detyrë të mbrojnë punëmarrësit e tyre nga rreziqet mbi shëndetin dhe sigurinë e tyre, si dhe gjithashtu duhet të mbrojnë edhe palët e treta, të cilat mund të preken nga veprimtaritë që zhvillohen gjatë punimeve (për shëmbull, këmbësorët dhe motoristët që kalojnë pranë tyre). Detyrat e punëdhënësit përfshijnë projektimin e duhur (ku përfshihet edhe planifikimi dhe vlerësimi i riskut), si dhe drejtimin apo menaxhimin (ku përfshihet dhe mbikqyrja) e punimeve. Nëse janë të trajnuar dhe kualifikuar ashtu siç duhet, mbikqyrësit do të dinë si të veprojnë në shumicën e situatave. Është përgjegjësi e punëdhënësit të garantojë ndërmarrjen e duhur të këtyre veprimeve.

***Përsa i përket Rreziqeve dhe planit të menaxhimit të rriskut, do ti referohemi të dhënave të paraqitura në Termat e Referencës të hartuara për këtë qëllim.***

### ***Grupi Projektimit:***

Ing. Nikollaq Mihali

Ing. Gavrosh Jazexhiu

Ing. Redona Mjeshtri

