

Pasqyra e përmbajtjes

1	Hyrje	6
1.1	Përshkrim i Autostradës Milot – Morinë (“Autostrada”)	6
1.2	Përmbledhje e kushteve kryesore të Koncesionit	6
1.3	Informacion mbi strukturën, Shërbimet dhe Punimet e Koncesionit	7
2	Sistemi i menaxhimit të cilësisë	10
2.1	Hyrje	10
2.2	Menaxhimi i cilësisë	11
3	Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	12
3.1	Kërkesa të përgjithshme	12
3.1.1	Koncepti	12
3.1.2	Objekti i shërbimeve	12
3.1.3	Përshkrimi i Shërbimeve që kërkohen	13
3.1.4	Manualet	14
3.1.5	Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	17
3.1.6	Sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme	18
3.1.7	Infrastruktura mbështetëse	19
3.1.8	Të ndryshme	20
3.2	Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt	23
3.2.1	Hyrje	23
3.2.2	Shfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut	23
3.2.3	Shfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut	24
3.2.4	Matja e trafikut	27
3.2.5	Shfrytëzimi i shesheve të taksës	29
3.2.6	Ngarkesat anormale	32
3.3	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme	34
3.3.1	Hyrje	34
3.3.2	Situatat e jashtëzakonshme	34
3.3.3	Trajtimi i incidenteve	35
3.4	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinën e dimrit	37
3.4.1	Hyrje	37
3.4.2	Heqja e dëborës	38
3.4.3	Mbajtja në kontroll e akullit	39
3.5	Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë	40
3.5.1	Hyrje	40
3.5.2	Mirëmbajtja e shtresave të rrugës	40
3.5.3	Shpatet, punimet gjeoteknike dhe mirëmbajtja e bordit të paasfaltuar	42
3.5.4	Mirëmbajtja e strukturave	46
3.5.5	Mirëmbajtja e tunelit	52
3.5.6	Mirëmbajtja e drenazhimit	60
3.5.7	Mirëmbajtja e objekteve të sheshit të taksës	62
3.5.8	Mirëmbajtjes e sinjalizimit	63
3.5.9	Mirëmbajtja e objekteve elektrike/mekanike të rrugës	65
3.5.10	Objektet e sigurisë dhe gardhet rrethuese të rrugës	68
3.5.11	Mbajtja në kontroll e bimësisë	69
4	Kërkesat e kontrollit dhe monitorimit	73
4.1	Kërkesat për kontrollin	73
4.1.1	Hyrje	73

4.1.2	Kontrollet për sigurinë	73
4.1.3	Kontrollet teknike të hollësishme sistematike.....	74
4.2	Kërkesat për sistemin e monitorimit dhe menaxhimit	82
4.2.1	Hyrje	82
4.2.2	Inventari	82
4.2.3	Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës	82
5	Kërkesat mjedisore dhe sociale	86
5.1	Hyrje	86
5.2	Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social	86
5.3	Vlerësimi i efektit mjedisor dhe social	88
5.4	Çështjet mjedisore dhe sociale të trashëguara	88
5.5	Çështjet mjedisore dhe sociale aktuale	88
6	Kërkesat për Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale.....	96
6.1	Dispozita të përgjithshme	96
6.1.1	Hyrje	96
6.1.2	Standardet e projektimit	96
6.1.3	Shqyrtimi dhe miratimi i projekteve	97
6.1.4	Standardet e ndërtimit	100
6.1.5	Metodika dhe programi i projektimit dhe ndërtimit.....	101
6.2	Kërkesat për punimet kapitale	102
6.2.1	Hyrje	102
6.2.2	Punimet kapitale.....	102
6.3	Kërkesat për riparimin kapital	105
6.3.1	Hyrje	105
6.3.2	Punimet e riparimit kapital	106
6.3.3	Punimet për kthimin	107
7	Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë.....	107
7.1	Hyrje – monitorimi i ecurisë.....	107
7.2	Sistemi i menaxhimit dhe vlerësimit të ecurisë	108
7.2.1	Projektimi dhe ndërtimi.....	108
7.2.2	Shërbimet (shfrytëzimi dhe mirëmbajtja).....	108
7.2.3	Riparimi kapital.....	109
7.2.4	Standardet mjedisore/sociale	109
7.3	Sistemi me Pikë për mbylljen e korsive	109
7.3.1	Përkufizime.....	109
7.3.2	Përcaktimi i Pikëve për mbylljen e korsive dhe zbritjet për mbylljen e korsive	110
7.4	Sistemi i Pikëve të ecurisë	110
7.4.1	Grafiku i pikëve.....	110
8	Kërkesat për kthimin.....	117
8.1	Hyrje	117
8.2	Vrojtimi fillestar për kthimin dhe Plani i vlerësimit për kthimin	118
8.3	Kriteret e testimit dhe kontrollit për Vrojtimin fillestar për kthimin	118
8.4	Plani i punimeve rinovuese për kthimin	118
8.5	Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen.....	119

8.6	Kërkesat për kthimin për komponentët e Autostradës	119
8.6.1	Sipërfaqet e shtruara	119
8.6.2	Strukturat	120
8.6.3	Punime gjeoteknike	121
8.6.4	Tunelet	122
8.6.5	Elementet mekanike dhe elektrike	124
8.6.6	Elemente të tjera	124
LIDHJA 1		126
DOKUMENTACIONI I CILËSISË		126
Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin		126
Dokumentacioni i cilësisë për Subjektin nënpërgjegjës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës (“Subjekti shfrytëzues”)		128
Dokumentacioni i cilësisë për Projektuesin nënpërgjegjës për përgatitjen e projekteve teknike të Rrugës (“Projektuesi”)		131
Dokumentacioni i cilësisë për Nënspërmarrësin përgjegjës për ndërtimin e Rrugës (“Nënspërmarrësi”)		133
Dokumentacione të tjera për cilësinë		136
LIDHJA 2		137
SIGURIA DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE, MIRËMBAJTJES (RUTINË, NË SITUATA TË JASHTËZAKONSHME OSE DIMËRORE) DHE RIPARIMEVE KAPITALE ..		137
1.	Të përgjithshme	137
2.	Masat për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut	137
3.	Mbylljet e korsive	138
4.	Mbylljet e Autostradës dhe rrugët alternative	138
5.	Automjetet e shpëtimit	138
6.	Informimi	139
7.	Niveli i shërbimit	139
8.	Evidencat dhe raportimi	139
LIDHJA 3		141
EVIDENTIMI I DEFЕКTEVE		154
1.	Evidentimi i defekteve	154
1.1	Defektet e kategorisë I	154
1.2	Defekte të tjera	154
1.3	Lista e defekteve të komponentëve të Autostradës të raportuar gjatë kontrollit të hollësishëm	155
LIDHJA 4		159
KONTROLLI DHE MONITORIMI GJEOTEKNIK		159
1.	Të përgjithshme	159
2.	Kontrollet	159
3.	Kontrollet rutinë	160

4.	Kontrollet në situata të jashtëzakonshme	160
5.	Kontrollet e hollësishme në terren	160
6.	Monitorimi i lëvizjeve	160
7.	Monitorimi i reshjeve	161
8.	Hetimet gjeoteknike të tokës	161
9.	Instrumentet dhe matjet	161
10.	Vlerësimi i rezultateve dhe identifikimi/përditësimi i rreziqeve	161
11.	Paraqitja e dokumenteve	161
12.	Kostot	162
13.	Standardet për kontrollin, monitorimin dhe punimet gjeoteknike	162
LIDHJA 5		163
KËRKESAT PËR EVIDENCAT DHE RAPORTIMIN		163
Pjesa 1: Evidencat		163
1.	Periudha e mbajtjes së projekteve	163
2.	Ndërtimi	164
3.	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja	165
4.	Proceset ligjore	166
5.	Kërkesa shtesë	166
Pjesa 2: Raportet		167
1.	Projektimi dhe ndërtimi	167
2.	Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja	168
3.	Informacione të tjera shtesë	170
LIDHJA 6		172
PLANI NË KUNDËRPËRGJIGJE TË SITUATAVE TË JASHTËZAKONSHME PËR SHKAQE GJEOTEKNIKE		172
1.	Kërkesa të përgjithshme	172
2.	Defektet imediate	172
3.	Defektet ekzistuese	173

Lista e Tabelave

Tabela 3-1: Parametrat vlerësues për mirëmbajtjen e shtresave të rrugës	41
Tabela 3-2: Standardet e mirëmbajtjes për shpatet dhe punimet gjeoteknike	43
Tabela 3-3: Klasifikimi i gjendjes së strukturave	46
Tabela 3-4: Nivelet e ecurisë së urave	48
Tabela 3-5: Klasifikimi i gjendjes për tunelin (vetëm elementet strukturore)	54
Tabela 3-6: Respektimi i rekomandimeve të prodhuesit në lidhje me pajisjet e monitorim-vlerësimit të tunelit	55
Tabela 3-7: Nivelet e ecurisë së tunelit	55

Tabela 3-8: Kërkesat e ecurisë për bimësinë.....	70
Tabela 4-1: Kontrollat teknike	74
Tabela 7-1: Pikët e ecurisë	113
Tabela 8-1: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve strukturore	120
Tabela 8-2: Kërkesat për kthimin për Punimet gjeoteknike.....	121
Tabela 8-3: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve të tjera	125

KËRKESAT TEKNIKE TË AUTORITETIT KONTRAKTUES

1 Hyrje

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës ("MTI") e Republikës së Shqipërisë ("Shqipëria") ftoi ofertuesit e mundshëm (veçmas, "Ofertues i mundshëm") për realizimin dhe përfundimin e një koncesioni për shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe përmirësimin e autostradës Milot – Morinë ("Koncesioni").

1.1 Përshkrim i Autostradës Milot – Morinë ("Autostrada")

Autostrada është pjesë e rrjetit të rrugëve kombëtare. Duke lidhur Milotin, rreth 60 km në verilindje të Portit të Durrësit në detin Adriatik, me Morinën në kufirin me Kosovën, kjo rrugë formon segmentin qendror të autostradës Shqipëri-Kosovë, që lidh Tiranën dhe Durrësin me Kosovën.

E ndërtuar në disa faza, Autostrada përbëhet nga tre segmente, ndërtuar sipas standardeve të ndryshme inxhinierike:

Segmenti I: segmenti Milot – Rrëshen (26 km) është një rrugë me një karrexhatë dhe dy korsi, e financuar nga Banka Botërore, IDA dhe Fondi i OPEC-ut. Në Milot Autostrada lidhet me rrugën veri-jug Tiranë-Shkodër, e cila lidh kryeqytetin e Shqipërisë me kufirin me Malin e Zi.

Segmenti II: segmenti Rrëshen - Kalimash (60.3 km) është një superstradë me katër korsi, që kalon në terren malor, e ndërtuar nga konsorciumi "Bechtel-Enka", nga prilli i vitit 2007 deri në qershor 2009, me fonde nga buxheti i shtetit. Ky segment përfshin tunelin e Thirrës, një tunel i gjatë 5,6 km dhe i përbërë nga dy galeri paralele.

Segmenti III: segmenti Kalimash – Morinë (28.2 km) është një rrugë e përfunduar në vitin 2011, që kryesisht përbëhet nga dy karrexhata dhe katër korsi me përjashtim të shtatë urave të shkurtra që janë me dy korsi.

Autostrada përfshin këto mbikalime dhe kryqëzime: Milot, Rubik, Rrëshen, Reps, Thirrë dhe Kukës.

Qeveria e Shqipërisë është duke zbatuar/planifikuar punime ndërtimi në i. kryqëzimin në Fushë-Milot (në km 0), që lidh Autostradën me rrugën Tiranë-Shkodër dhe ii. dublimin e 7 urave në segmentin III të Autostradës e organizuar në dy lote ndërtimi [nga këto, 5 ura priten të përfundojnë përpara Datës së hyrjes në fuqi dhe 2 pak kohë pas Datës së hyrjes në fuqi].

1.2 Përmbledhje e kushteve kryesore të Koncesionit

Koncesionari do të jetë përgjegjës për:

- a) shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës;
- b) shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e tunelit të Thirrës;
- c) shfrytëzimin e një sistemi të taksës së rrugës dhe mbledhjen e të ardhurave nga taksa e rrugës; dhe
- d) punimet për stabilizimin e shpatit dhe masat mbrojtëse.

Krahas kërkesave për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, më lart, Koncesionari është i detyruar të ndër marrë punimet e mëposhtme të rehabilitim dhe zgjerimit:

e) ndërtimi i sheshit të taksës te Tuneli i Thirrës;

f) vendosja e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradës;

g) vendosja e ndriçimit në të gjitha kryqëzimet;

h) ndërtimi/përmirësimi i këtyre mbikalimeve dhe kryqëzimeve: mbikalim Kalimash, mbikalim Mamëz, mbikalim Gjegjan, mbikalim Bardhoc, përmirësim në km. 109+900&110+390, mbikalim Morinë, mbikalim Rexhal dhe rreth-rrotullim në km114+540 [përshkrimi i konfigurimit dhe karakteristikat kryesore të çdo mbikalimi jepen në seksionin 7 të Raportit inxhinierik, si edhe në Shtojcën VII të tij];

i) zbatimi i disa masave të caktuara zbutëse mjedisore [përshkrimi i masave të sugjeruara për të trajtuar çdo çështje mjedisore si kontaminimi i tokës, menaxhimi i ujërave të bardha, ndotja akustike, mjedisi i gjallesave etj. jepet në dokumentacionin e Projektit];

k) ndërtimi i një ure të re në Kukës, në bazë të koncept-projektit dhe specifikimeve që Autoriteti Kontraktues i ka vënë në dispozicion Koncesionarit gjatë procesit të tenderit;

l) masat korrigjuese në ura, përfshirë edhe rehabilitim e urës ekzistuese mbi lumin Drin, vetëm për aq sa konsiderohet e nevojshme për të përmbushur kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5 deri në përfundimin e urës dhe kalimin e trafikut tek kjo urë [informacioni diagnostikues për gjendjen e urave ekzistuese së bashku me masat korrigjuese të rekomanduara jepen në seksionin 4.1 të Raportit inxhinierik dhe shtojcën I të tij]; rekomandimet specifike për urën ekzistuese mbi lumin Drin jepen në shtojcën 1 të Lidhjes I]

m) përmirësimi i të gjitha lidhjeve të lejuara me Autostradën, si edhe i pikave të palejuara hyrësdalëse në Autostradë (kategoria 2 sipas Shtojcës 9), konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, në mënyrë që në çdo rast të sigurohen kushte të mjaftueshme të hyrjedaljes sa i takon gjatësisë së korsisë, sinjalistikës dhe elementeve të tjera projektuese duke mbajtur në konsideratë rrezen, pjerrësinë, shpejtësinë e projektuar dhe çdo parametër tjetër që ndikon tek shikueshmëria dhe siguria; dhe

n) ndërtimin e një ure për këmbësorë në Kukës, sa bashku me masat e tjera të sigurisë [përshkrimi i specifikimeve përkatëse dhe një ideje për zgjidhje jepet në seksionin 5.1 të Raportit inxhinierik.]

1.3 Informacion mbi strukturën, Shërbimet dhe Punimet e Koncesionit

Detyrimet e mësipërme për shfrytëzimin, mirëmbajtjen, përmirësimin dhe punimet e reja janë përfshirë në kontratën e koncesionit. Në këtë strukturë transaksioni, Koncesionari duhet të ofrojë Shërbimet dhe të ndër marrë Punimet gjatë një periudhe koncesioni të përcaktuar për 30 vjet, ndërsa Qeveria e Shqipërisë garanton një prag minimal të ardhurash nga trafiku për çdo vit të Koncesionit dhe paguan një subvencion shtesë. Shërbimet përbëhen nga Shfrytëzimi dhe Mirëmbajtja rutinë, si edhe shfrytëzimi i një sistemi të taksës së rrugës.

Sistemi i taksës së rrugës parashikohet, hë për hë, të përfshijë një pikë të pagimit të taksës së rrugës në afërsi të tunelit të Thirrës. Pika e propozuar për sheshin e taksës është në lindje të tunelit, në km:80+712 sipas Studimit përkatës për trafikun dhe taksën e rrugës. Nëse Koncesionari merr orientime ose kërkon ta vendosë diku tjetër sheshin e taksës, kjo duhet të bëhet në përputhje me

procesin e parashikuar në klauzolën 10.2 dhe 21.14. Vendimi përfundimtar për vendndodhjen e saktë dhe projektin e sheshit të taksës do të merret bashkërisht me Qeverinë dhe Koncesionarin në bazë të propozimit të Koncesionarit .

Punimet përbëhen nga Punimet kapitale dhe nga Riparimet kapitale për të gjithë Autostradën. Më poshtë jepet një përshkrim i Shërbimeve dhe Punimeve që kërkohet të realizohen:

Shërbime të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (rutinë)

Vitet aktive: 1-30

Lista e detyrave:

Shfrytëzim dhe mirëmbajtje rutinë e të gjithë Autostradës, përfshirë edhe shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen në ngjarje të jashtëzakonshme dhe gjatë stinës së dimrit; kontroll dhe monitorim i vazhdueshëm i të gjithë komponentëve infrastrukturorë; dhe zhvillim dhe shfrytëzim i sistemeve të menaxhimit të inventarit dhe infrastrukturës të Autostradës (për sipërfaqen e shtruar, urat dhe elementet gjeoteknike), përfshirë hartimin e planeve shumëvjeçare (3-vjeçare) dhe programeve vjetore të zbatimit për punimet e mirëmbajtjes rutinë dhe riparimit kapital.

Punime kapitale:

Vitet aktive: 1-4

Lista e punimeve:

- a) Punime gjeoteknike fillestare në pika specifike të identifikuara nga Autoriteti Kontraktues në Shtojcën 6 të Kontratës së Koncesionit; (vitet 1-4)
- b) Ndërtimi i mbikalimeve dhe i elementeve të tjera gjeometrike: mbikalim Kalimash, mbikalim Mamëz, mbikalim Gjegjan, mbikalim Bardhoc, përmirësim në km. 109+900&110+390, mbikalim Morinë, mbikalim Rexhal dhe rreth-rrotullim në km. 114+540 [përshkrimi i konfigurimit dhe karakteristikat kryesore të çdo mbikalimi jepen në seksionin 7 të Raportit inxhinierik, si edhe në Shtojcën VII të tij]; (vitet 1-3)
- c) Përmirësime të komponentëve të ndryshëm të Autostradës (vitet 1-2):
 - Masa korrigjuese për urat në mënyrë që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5, në përputhje me informacionin diagnostikues dhe masat e rekomanduara korrigjuese që jepen në seksionin 4.1 të Raportit inxhinierik dhe Shtojcës I të tij;
 - Rehabilitim i urës ekzistuese mbi lumin Drin për aq sa konsiderohet e nevojshme që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5 dhe siç përcaktohen më tej në Shtojcën I të Shtojcës I të Raportit inxhinierik;
 - Projektim dhe ndërtim i sheshit të taksës;
 - Vendosi e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradësme përjashtim të pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 dhe 3 e Shtojcës 9), zonat e mbikalimeve, pjesët ku duhen ndërtuar mure mbajtëse dhe mundet pjesët ku hapja e shpatit për rrugën ka lartësi më të madhe se 35m;

- Vendosije e ndriçimit në të gjitha mbikalimet;
- Përmirësim i të gjitha lidhjeve anësore të lejuara me Autostradën, si edhe i pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 sipas Shtojcës 9), konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, në mënyrë që në çdo rast të sigurohen kushte të mjaftueshme të hyrje-daljes sa i takon gjatësisë së korsisë, sinjalistikës dhe elementeve të tjera projektuese duke mbajtur në konsideratë rrezen, pjerrësinë, shpejtësinë e projektuar dhe çdo parametër tjetër që ndikon tek shikueshmëria dhe siguria;
- Projektim dhe ndërtim i një ure për këmbësorë në zonën e Kukësit në një vend ku sigurohet mundësi e volitshme dhe e parrezikshme përdorimi për banorët (një pikë e rekomanduar jepet në seksioni 5.1 të Raportit inxhinierik në km:95+720, duke mbajtur në konsideratë parametrat je hapësirës së parkimit, afërsisë me shëtitoren e qytetit dhe afërsinë me plazhin)

Karakteristikat kryesore të urës për këmbësorë:

Lloji i strukturës së trupit – qepratë metalike me kapacitet mbajtës të mjaftueshëm

Gjatësia e përafërt - 30 m

Lartësia e parapetit – 2,5 m

Gjerësia – 1,5 m;

- Vendosije e një sistemi të menaxhimit të trafikut dhe Qendrës së Kontrollit.
- b) Ndërtimi i urës së re mbi lumin Drin, në bazë të koncept-projektit të vënë në dispozicion dhe në përputhje me specifikimet për standardet minimale të projektit të hollësishëm teknik që do të kryhet nga Koncesionari, duke mbajtur në konsideratë çdo risk teknik për shkak të kushteve gjeoteknike faktike të zonës; të kryhen brenda katër (4) vjetëve.

Riparime kapitale:

Vitet aktive:3-30

Lista e punimeve:

- a) Mirëmbajtje periodike dhe rehabilitim/zëvendësim i elementeve të Autostradës;
- b) Punime për kthimin.

Të gjitha projektet teknike dhe punimet që duhen realizuar nga Koncesionari duhet të projektohen në përputhje me “Standardet shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, SSHPNRR, manuali shqiptar për projektimin e rrugëve” dhe eurokodet dhe euronormat (EN) përkatësenë rastet kur standardet shqiptare nuk e trajtojnë një fushë të veçantë projektimi ose ndërtimi.

2 Sistemi i menaxhimit të cilësisë

2.1 Hyrje

Koncesionari duhet të vërë në shfrytëzim një Sistem të menaxhimit të cilësisë konform ISO 9001:2008. Sistemi i menaxhimit të cilësisë duhet të përshkruajë administrimin, organizimin, përgjegjësitë, procedurat, proceset, burimet dhe programin për projektimin, prokurimin, ndërtimin, kolaudimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës.

Koncesionari duhet të paraqesë një Manual të kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, ku të trajtohen:

- Organizimi dhe përgjegjësitë e propozuara për shfrytëzimin e rregullt të Autostradës dhe për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen në ngjarje të jashtëzakonshme dhe gjatë stinës së dimrit, sipas kërkesave të parashtruara përkatësisht në seksionet 3.2, 3.3 dhe 3.4 të kësaj Shtojce 5;
- Organizimi dhe përgjegjësitë e propozuara për inspektimin, marrjen e kampioneve dhe testimin e materialeve dhe punimeve për mirëmbajtjen rutinë të Autostradës, sipas kërkesave të seksionit 3.5 të kësaj Shtojce 5.

Koncesionari duhet të përgatisë edhe një Manual të cilësisë së projektimit dhe ndërtimit, ku parashtrihen:

- Organizimi dhe përgjegjësitë e propozuara për inspektimin, marrjen e kampioneve dhe testimin e materialeve dhe punimeve;
- Detaje të hollësishme për objektet dhe pajisjet që do të përdoren për testimin e materialeve në vend dhe në laborator;
- Inspektimi, testimi dhe certifikimi i materialeve për punimet në proces, përpara mbulimit dhe pas përfundimit;
- Shpeshësia e marrjes dhe testimit të kampionëve

për të gjitha punimet (ndërtime të reja dhe riparime kapitale) që do të kryhen gjatë Periudhës së Koncesionit (shih seksionin 6. 2 të kësaj Shtojce 5).

Jo më vonë se 3 (tre) muaj përpara datës më të cilën Koncesionari do të fillojë të arkëtojë taksën e Autostradës, Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur i paraqitet për aprovim një projekt-version i hollësishëm i të dy manualeve.

Komentet e marra nga Autoriteti Kontraktues dhe/ose Inxhinieri i pavarur brenda 3 (tre) javëve pas paraqitjes duhet të marrin përgjigje nga Koncesionari dhe versionet përfundimtare të të dy manualeve duhet të paraqiten për “mospasje kundërshtimi” pranë Autoritetit Kontraktues të paktën 1 (një) muaj përpara datës më të cilën Koncesionari do të fillojë të arkëtojë taksën e Autostradës.

Në fund të Periudhës së Koncesionit këto dokumente bëhen pronë e Autoritetit Kontraktues.

Inxhinierit të pavarur duhet t'i jepet mundësi e plotë për të këqyruar dhe audituar Sistemin e menaxhimit të cilësisë të Koncesionarit dhe planet e lidhura të cilësisë, përfshirë edhe ato të projektuesve, Nënspërmarrësve dhe furnitorëve të tij, në intervalet që i konsideron të arsyeshme Inxhinieri i pavarur.

Koncesionari duhet të emërojë një Drejtor cilësie për Projektin.

2.2 Menaxhimi i cilësisë

Koncesionari vendos një Sistem të menaxhimit të cilësisë sipas këtyre kërkesave të përgjithshme:

1. Koncesionari i paraqet Inxhinierit të pavarur dokumentacionin e cilësisë në përputhje me dispozitat e klauzolës 18.1.3 të Kontratës së Koncesionit. Kërkesat dhe parimet që zbatohen për dokumentacionin e cilësisë parashtrihen në seksionet në vijim.
2. Sistemi i menaxhimit të cilësisë i Koncesionarit duhet të përfshijë një Njësi të dedikuar të monitorim-kontrollit (“Njësia e kontrollit të cilësisë”), e cila duhet të mbajë evidenca të plota në mënyrë që Koncesionari, Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti Kontraktues të kenë mundësi të shohin informacione të përditësuara në lidhje me përmbushjen e Kërkesave për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen dhe ecurinë e punimeve të ndërtimit.

Më konkretisht, Koncesionari është i detyruar të ngrejë brenda strukturës së vet organizative një njësi të veçantë me personel të kualifikuar, detyra e të cilëve është të verifikojnë vazhdimisht shkallën e përmbushjes nga Koncesionari të niveleve të kërkuara të Shërbimit. Njësia e kontrollit të cilësisë është gjithashtu përgjegjëse për ndërmarrjen e testimeve të kontrollit të cilësisë që janë të nevojshme për ndërtimet e reja, punimet përmirësuese, riparimet kapitale dhe punimet në rast situatë të jashtëzakonshme.

Kjo njësi është përgjegjëse për krijimin dhe paraqitjen e informacioneve të nevojshme nga Koncesionari në mënyrë që të përmbushë kërkesat për evidencat dhe raportimin, të parashikuara në Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. Në përgjithësi, kjo Njësi do të jetë përgjegjëse për mbajtjen në çdo kohë të informacioneve të hollësishme dhe të plota për gjendjen e të gjithë Autostradës dhe për të vënë në dispozicion të niveleve drejtuese të Koncesionarit të gjitha informacionet që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar dhe mbajtur me efikasitet këtë informacion. Njësia e kontrollit të cilësisë është gjithashtu e detyruar të kryejë, në bashkëpunim me Menaxherin e projektit të Koncesionit dhe Inxhinierin e pavarur, kontrollet zyrtare dhe të parashikuara me grafik të niveleve të shërbimit që do të zhvillohen rregullisht, siç përcaktohet në seksionin 7 të kësaj Shtojce 5.

Plotësimi (mosplotësimi) i kërkesave për nivelin e shërbimit nga Koncesionari do të raportohet nga Njësia e kontrollit të cilësisë sipas parashikimeve të seksionit 7 të kësaj Shtojce 5.

3. I gjithë Dokumentacioni i cilësisë duhet të tregojë pikat në të cilat puna ose aktiviteti nuk mund të vazhdojë pa autorizimin e dokumentuar nga personi i caktuar sipas përcaktimit në udhëzimin përkatës të punës, metodikën, planin e kontrollit dhe testimin, planin e shqyrtimit të projektit, planin e verifikimit të projektit, manualin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes apo dokumentet e tjera të kontrollit (“Ndalim-punimet”). Inxhinierit të pavarur i duhet dhënë mundësia të bëjë të ditur se ku duhen Ndalim-punimet; kjo ka rëndësi sidomos për ato gjëra që mund të fshihen nga vazhdimi i punimeve nga Koncesionari dhe për të cilat Inxhinierit të pavarur i duhet të verifikojë shprehimisht nëse janë plotësuar kriteret.

Dokumentacioni i sugjeruar i cilësisë jepet në Lidhjen 1 të kësaj Shtojce 5.

3 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen

3.1 Kërkesa të përgjithshme

3.1.1 Koncepti

Kërkesat për shërbimin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes quhen këtej e tutje si Standarde shërbimi. Koncesionari është përgjegjës për kryerjen e të gjitha aktiviteteve të nevojshme për arritjen dhe ruajtjen e Standardeve të përcaktuara të shërbimit gjatë të gjithë periudhës së koncesionit. Standardet mbulojnë një larmi aktivitetsesh të nevojshme për arritur dhe ruajtje kushte të pranueshme dhe të sigurta shfrytëzimi për përdoruesit e rrugës, përfshirë shumë aktivitete të lidhura me menaxhimin dhe mirëmbajtjen, vlerësimin periodik të Autostradës sipas kontratës dhe kryerjen e riparimeve kapitale. Standardet duhet të përmbushen vazhdimisht gjatë të gjithë periudhës së koncesionit ndërsa Kërkesat për kthimin duhen përmbushur në fund të Kontratës.

Standardet përfshijnë kërkesat për shfrytëzimin e përditshëm në vazhdimësi në çdo orë të ditës dhe natës dhe çdo ditë të javës, përfshirë edhe kërkesat për situatat e jashtëzakonshme në lidhje me trajtimin e incidenteve dhe ngjarjeve të jashtëzakonshme për të mbështetur forcat e policisë, forcat zjarrfikëse, auto-ambulancat, autoritetet e qeverisjes vendore, shërbimet mjedisore dhe të gjitha palët e lidhura me procedurat e koordinimit të vendosura në përputhje me klauzolën 21.3.

Ecuria e Standardeve do të tregohet nëpërmjet një regjimi të plotë vetë-monitorimi ("Njësia e kontrollit të cilësisë", shih seksionin 2 të kësaj Shtojce 5) dhe mbikëqyrjeje nga Autoriteti Kontraktues (ose nga një organ që vendos të caktojë Autoriteti Kontraktues si përfaqësues të tij) dhe nga Inxhinieri i pavarur. Mosplotësimi i Standardeve sjell zbatimin e penalteteve siç përshkruhet në seksionin 7 të kësaj Shtojce 5.

3.1.2 Objekti i shërbimeve

Shërbimet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes do të përfshijnë ato aktivitete, përfshirë edhe vjeljen e taksës së rrugës, që janë të nevojshme për të siguruar gatishmëri të vazhdueshme në të paktën një korsi për secilin kah lëvizjeje në çdo segment të Autostradës ekzistuese, si edhe në çdo segment të ri që përfundohet kryesisht dhe hapet për përdorim nga automjetet, në çdo orë të ditës dhe natës dhe në çdo ditë të javës, me përjashtim të ngjarjeve të jashtëzakonshme, mbylljeve të përkohshme të aprovuara për mirëmbajtje dhe ngjarjeve të forcave madhore. Shërbimet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes përbëhen nga sa më poshtë:

- (a) Aktivitetet e shfrytëzimit që konsistojnë në të gjitha ato aktivitete, përfshirë edhe vjeljen e taksës së rrugës, në Autostradë, që janë të nevojshme për të plotësuar Kërkesat e shërbimit të përfshira në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5, dhe Kërkesat për kthimin të përfshira në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5.
- (b) Aktivitetet e mirëmbajtjes që konsistojnë në të gjitha ndërhyrjet në Autostradë që duhen kryer nga Koncesionari për të arritur dhe mbajtur Kërkesat për shërbimin të përfshira në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5 dhe Kërkesat për kthimin të përfshira në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5, si edhe përfshirë të gjitha aktivitetet e lidhura me kontrollin, monitorimin dhe vlerësimin e Autostradës, të përfshira në seksionin 4 të kësaj Shtojce 5 dhe riparimet kapitale të përfshira në seksionin 6 të kësaj Shtojce 5.
- (c) Monitorimi dhe raportimi i këtyre aktiviteteve në përputhje me Kërkesat për shërbimin për çdo aktivitet dhe seksionin 7 të kësaj Shtojce 5.

3.1.3 Përshkrimi i Shërbimeve që kërkohen

Gjatë projektimit, planifikimit dhe realizimit të të gjitha Shërbimeve dhe Punimeve që shoqërojnë shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës, Koncesionari merr të gjitha masat dhe kryen të gjitha veprimet (përfshirë, ndër të tjera, organizimin e vetes, përdorimin e masave dhe standardeve, ndjekjen e procedurave dhe angazhimin dhe menaxhimin e nënsipërmarrësve, agjentëve dhe punonjësve) në atë mënyrë që:

- a) të sigurojë mbrojtjen nga rreziku të përdoruesve të Autostradës dhe të punëtorëve dhe personave të tjerë në Autostradë;
- b) t'i japë mundësi Autoritetit Kontraktues të përmbushë detyrat dhe funksionet që ia jep ligji dhe të mos i pengojë të tjerët të cilëve ligji u ngarkon detyra dhe funksione në lidhje me Autostradën në kryerjen e këtyre detyrave dhe funksioneve;

dhe, në varësi të shkronjës “a” dhe “b” të sigurojë që:

- të minimizohen vonesat e përdoruesve të Autostradës dhe të rrugëve që lidhen me të;
- të minimizohet risku i pasojave të padëshirueshme tek mjedisi dhe tek gëzimi i pronës nga pronarët dhe përdoruesit e tokave ngjitur me Autostradën dhe me rrugët dhe objektet e lidhura me Autostradën;
- t'u jepet përgjigje sa më e shpejtë të gjitha aksidenteve dhe ngjarjeve të jashtëzakonshme dhe të minimizohen të gjitha pasojat e padëshirueshme të tyre;
- të minimizohet dëmi, shqetësimi ose shkatërrimi i pasurive të të tretëve;
- publiku të trajtohet me mirësjelljen dhe konsideratën e duhur;
- t'u jepen përdoruesve të gjitha informacionet adekuate dhe paralajmërime për ngjarje ose çështje që prekin Autostradën në mënyrë që t'u jepet mundësia të minimizojnë çdo pasojë të padëshirueshme që mund të kenë për ata këto ngjarje apo çështje;
- t'u jepet anëtarëve të publikut dhe të tjerëve mundësia për të sjellë në vëmendje të Koncesionarit çdo çështje që prek mundësinë e Koncesionarit për të plotësuar këto kërkesa për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen;
- të mblidhen dhe shpërndahen të dhëna për trafikun dhe taksën e rrugës dhe të dhëna që lidhen me shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës dhe ngjarjen në Autostradë, në mënyrë që Autoriteti Kontraktues dhe personat ose organet e tjera të cilëve ligji i ka ngarkuar detyra ose funksione në lidhje me Autostradën ose rrugët ngjitur të kenë mundësi t'i përmbushin këto detyra dhe funksione;
- Autostrada të shfrytëzohet, mirëmbahet (dhe sipas rastit të projektohet dhe përmirësohet) dhe t'i kthehet Autoritetit Kontraktues në përputhje me kërkesat e sa më poshtë:

Pjesa (seksioni) 2 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 3 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 4 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 5 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 6 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 7 i kësaj Shtojce 5

Pjesa (seksioni) 8 i kësaj Shtojce 5

Lidhja 1: Dokumentacioni i cilësisë

Lidhja 2: Siguria dhe menaxhimi i trafikut gjatë punimeve dhe mirëmbajtjes

Lidhja 3: Evidentimi i defekteve

Lidhja 4: Kontrolli dhe monitorimi gjeoteknik

Lidhja 5: Kërkesat për evidencat dhe raportimin

Lidhja 6: Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike

Koncesionari mban dhe shfrytëzon Autostradën [çdo pjesë të saj] në përmbushje të Kërkesave për shërbimin që lidhen me atë pjesë sikurse parashikohet në këtë Shtojcë dhe siguron përmbushjen e Kërkesave për kthimin të seksionit 8 të kësaj Shtojce 5.

Kërkesat për strukturën e shërbimit

Për çdo element të Standardeve të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të paraqitur këtu më poshtë përdoret e njëjta strukturë, si vijon:

- Përshkrimi i detyrës
- Kërkesat
- Koha e përgjigjes

Sanksionet

Nëse nuk plotësohen Standardet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të përshkruara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5, vendosen penaltete.

Për Standardet që kanë të bëjnë me shfrytëzimin e rregullt, shfrytëzimin në ngjarje të jashtëzakonshme dhe shfrytëzimin gjatë stinës së dimrit, penaltetet do të vendosen në bazë të plotësimit të kërkesave minimale dhe kohës së përgjigjes, siç përshkruhet në seksionet 3.2, 3.3 dhe 3.4 të kësaj Shtojce 5.

Për standardet që kanë të bëjnë me Mirëmbajtjen rutinë penaltetet do të vendosen kur defektet nuk ndreqen brenda afateve të përcaktuara në seksionin 3.5 të kësaj Shtojce 5 ose për moskryerjen e një riparimi permanent kur nuk është rënë dakord për një periudhë riparimi me Autoritetin Kontraktues. Penaltetet fillojnë të llogariten duke filluar nga koha kur duhej të ishte riparuar defekti ose kur duhej të ishte përmbushur afati i kundërpërgjigjes.

Penaltetet vendosen edhe nëse testimi dhe raportimi nuk janë kryer siç duhet.

Penaltetet vilen sipas tabelës 7-1 të seksionit 7 të kësaj Shtojce 5.

3.1.4 Manualet

Jo më vonë se 3 (tre) muaj përpara datës më të cilën Koncesionari do të fillojë të arkëtojë taksën e Autostradës, Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur i paraqitet për aprovim një projekt-version i hollësishëm i manualeve të mëposhtme:

- Manuali i kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen
- Manuali i mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen
- Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes
- Manuali ose manualet e kontrollit dhe monitorimit
- Plani i menaxhimit mjedisor dhe social

Komentet e marra nga Autoriteti Kontraktues dhe/ose Inxhinieri i pavarur brenda 3 (tre) javëve pas paraqitjes duhet të marrin përgjigje nga Koncesionari dhe versionet përfundimtare e secilit manual duhet të paraqiten për “mospasje kundërshtimi” pranë Autoritetit Kontraktues të paktën 1 (një) muaj përpara datës më të cilën Koncesionari do të fillojë të arkëtojë taksën e Autostradës.

Në fund të Koncesionit këto dokumente bëhen pronë e Autoritetit Kontraktues.

3.1.4.1 Manuali i kontrollit të cilësisë

Manuali i kontrollit të cilësisë hartohet në përputhje me seksionin 2 të kësaj Shtojce 5.

3.1.4.2 Manuali i mbrojtjes së shëndetit dhe jetës

Manuali i mbrojtjes së shëndetit dhe jetës hartohet në përputhje me rregulloret shqiptare për mbrojtjen e shëndetit dhe jetës, Standardet e ecurisë të IFC-së të vitit 2012 dhe Praktikën e mirë të sektorit ekonomik në Evropë, duke parashikuar (sa më poshtë shërben vetëm si orientim):

- politikën e Koncesionarit për mbrojtjen e shëndetit dhe të jetës,
- organizimin dhe përgjegjësitë,
- emërimin e një nëpunësi sigurie (nëpunësi për parandalimin e aksidenteve),
- trajnime të stafit,
- kërkesat për ndërtim të parrezikshëm,
- procedurat e vlerësimit dhe menaxhimit të riskut,
- masa për magazinimin dhe trajtimin e materialeve të rrezikshme,
- objektet e shërbimeve mjekësore dhe të kujdesit social në terren,
- procedurat për situatat e jashtëzakonshme,
- menaxhimin e trafikut dhe kufizimet e shpejtësisë.

3.1.4.3 Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes

Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të përfshijë:

- Procedurat e bashkërendimit në lidhje me shfrytëzimin e Autostradës, të hartuara dhe miratuara në përputhje me klauzolën 21.3 të Kontratës së Koncesionit;
- Procedurat e hollësishme për shfrytëzimin e Autostradës, në veçanti në lidhje me:
 - Menaxhimin e trafikut dhe kufizimet për trafikun permanent dhe të përkohshëm;
 - Procedurat për situatat e jashtëzakonshme, përfshirë mbylljen e korsive në rast situatave të jashtëzakonshme ose incidenti (Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme);
 - Shfrytëzimin pa rrezik të Autostradës dhe sigurinë e Përdoruesve, punëmarrësve të Koncesionarit dhe vizitorëve të lejuar në Autostradë në përputhje me Manualin e mbrojtjes së shëndetit dhe jetës;
 - Hollësi për kërkesat për raportim të rregullt.
- Udhëzimet për përmirësimin, mirëmbajtjen dhe zëvendësimin e komponentëve të Autostradës, përfshirë komponentët strukturorë dhe jostrukturorë, impiantet dhe pajisjet;

- Procedurën për planifikimin e punimeve për mirëmbajtjen rutinë dhe riparimet kapitale, përfshirë edhe mbylljet e korsive të planifikuara për këto punime.

Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të bëjë qartë dallimin midis dispozitave që zbatohen për periudhat e shfrytëzimit të rregullt dhe mirëmbajtjes rutinë dhe periudhat e punimeve (ndërtimeve të reja dhe/ose riparime kapitale).

- Për periudhën e shfrytëzimit të rregullt dhe mirëmbajtjes rutinë, Koncesionari përshkruan masat e hollësishme për menaxhimin e trafikut që janë të nevojshme për gamën e plotë të operacioneve, mirëmbajtjes dhe aktiviteteve në situata të jashtëzakonshme gjatë kësaj periudhe.
- Për periudhat e punimeve dhe përpara çdo ndërtimi të ri ose riparimi kapital, Koncesionari përshkruan masat e hollësishme për menaxhimin e trafikut që janë të nevojshme për gamën e plotë të aktiviteteve të ndërtimit dhe aktiviteteve në situata të jashtëzakonshme gjatë kësaj periudhe.

Manuali duhet të përfshijë skicat e vendosjes për të gjitha rastet tipike të parashikueshme (të rregullta dhe të jashtëzakonshme) duke treguar qartë vendndodhjen e të gjitha tabelave dhe koneve etj. dhe të gjitha ndryshimet e nevojshme në ndriçim, vijëzime në rrugë, kufizime të shpejtësisë etj. Gjithashtu, manuali duhet të përmbajë metodikën ku përshkruhet procedura për zbatimin pa rrezik dhe heqjen e të gjitha masave të përkohshme të menaxhimit të trafikut. Gjithashtu, në të përcaktohet procedura e bashkërendimit midis Koncesionarit, Autoritetit Kontraktues, shërbimeve të ndërhyrjes së shpejtë si policia dhe forcat zjarrfikëse dhe palëve të tjera të interesit për të siguruar që të gjitha palët të konsultohen dhe këshillohen si duhet për punimet në një kohë të mjaftueshme përpara fillimit të punimeve. Planet e veprimit që do të përcaktohen duhet të aprovohen nga autoritet policore dhe të forcave zjarrfikëse.

Manuali duhet të identifikojë edhe ato fusha ku nevojitet bashkëpunimi i Autoritetit Kontraktues dhe kompetencat që ia ka caktuar ligji. Në të përshkruhet mënyra me të cilën Koncesionari bashkëpunon me Autoritetin Kontraktues në funksion të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës.

Në fund, Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të ketë një parashikim të veçantë për kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen në lidhje me tunelet, përfshirë edhe aspekte të tilla si mallrat e rrezikshme. Për çdo tunel, Koncesionari duhet të kujdeset që të ketë procedura të qarta dhe përgjegjësi të caktuara qartë në lidhje me shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e pajisjeve të tunelit dhe menaxhimin e trafikut në tunel për të siguruar kundërpërgjigje të shpejtë dhe të bashkërenduar kundër situatave të jashtëzakonshme. Për këto procedura duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur dhe ato duhen shqyrtuar dhe përditësuar çdo vit. Koncesionari duhet të përcaktojë edhe procedura për shqyrtimin e efektivitetit dhe mjaftueshmërisë së këtyre procedurave dhe përgjegjësive pas një situatë të jashtëzakonshme. Për çdo ndryshim që propozohet t'u bëhet procedurave dhe përgjegjësive duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur.

3.1.4.4 Manuali ose manualet e kontrollit dhe monitorimit

Manuali ose manualet e kontrollit dhe monitorimit për të gjithë komponentët e Autostradës hartohen në përputhje me seksionin 4 të kësaj Shtojce 5. Manuali ose manualet duhet të përmbajnë udhëzime për inspektimin, testimin rutinë dhe monitorimin e gjendjes dhe ecurisë së komponentëve të Autostradës, përfshirë edhe hollësi në lidhje me zhvillimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve të ndryshme të monitorimit dhe menaxhimit të komponentëve të veçantë të Autostradës.

3.1.4.5 Plani i menaxhimit mjedisor dhe social

Manuali ose manualët e menaxhimit mjedisor hartohen në kuadër të Sistemit të Menaxhimit Mjedisor dhe Social, si shtesë ndaj planeve të veprimit të propozuara në përputhje me seksionin 5.2 të Shtojcës 5. Sugjerohet të trajtohen sa më poshtë: politika mjedisore, procedurat e zbutjes së efekteve negative, procedurat e monitorimit, procedurat e shqyrtimit dhe auditimit dhe procedurat për konsultimin dhe informimin e publikut.

3.1.5 Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes

Koncesionari duhet të sigurojë një Qendrës kontrolli të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, me personel të trajnuar, sisteme komunikimi dhe objekte të mjaftueshme për të përmbushur kërkesat dhe kohët e përgjigjes të të gjitha aktivitetëve të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të gjithë komponentëve të Autostradës. Në veçanti, Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes do të përdoret për të përmbushur kërkesat për menaxhimin dhe kontrollin e trafikut, kundërpërgjigjen për situatat e jashtëzakonshme dhe incidentet, arkëtimin e taksës së rrugës, inspektimin dhe monitorimin e Autostradës dhe menaxhimin e mirëmbajtjes rutinë, mirëmbajtjes në situata të jashtëzakonshme dhe gjatë stinës së dimrit dhe riparimeve kapitale.

Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të vendoset në Autostradë ose pranë saj dhe të jetë lehtësisht e arritshme nga Autostrada. Koncesionari duhet ta shfrytëzojë vazhdimisht Qendrën me një nivel personeli të përshtatshëm për t'u marrë me veprimet në Autostradë.

Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes duhet të përmbajë një Qendër të kontrollit të trafikut (QKT) të dedikuar për monitorimin e trafikut në Autostradë dhe tunele. Qendra e kontrollit të trafikut duhet të ketë të paktën një sallë kontrolli të projektuar dhe ndërtuar enkas për këtë qëllim, e cila të jetë e përshtatshme për shfrytëzimin e objekteve të kontrollit të trafikut. Koncesionari duhet të sigurojë që salla e kontrollit të jetë e projektuar në mënyrë të tillë ergonomike që personeli shfrytëzues i pajisjeve të mund t'i kryejë pa rrezik dhe me efikasitet aktivitetet e lidhura me sigurinë dhe aktivitetet e tjera.

Qendra e kontrollit të trafikut duhet të jetë e pajisur me:

- Ekране monitorë të sistemit të kamerave të vëzhgimit (CCTV);
- Lidhje të veçantë me telefonat e vendosur në anë të Autostradës;
- Telefona të dedikuar urgjence, që sigurojnë lidhje me Autoritetin Kontraktues, policinë dhe shërbimet e urgjencës;
- Sistem telefonik monitorimi për të raportuar për kohët e përgjigjes ndaj telefonatave;
- Pajisje monitorimi për taksën e rrugës;
- Pajisje të monitorimit me GPS për të gjitha automjetet operative të lëvizshme;
- Pajisje lidhëse me pikat dhe raportet e monitorimit të mirëmbajtjes gjatë stinës së dimrit.

Koncesionari ka lirinë që ose ta vendosë Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes në të njëjtat objekte ku ndodhet Qendra e kontrollit të trafikut e Tunelit të Thirrës ose të propozojë ta ndërtojë atë në një pikë tjetër për të cilën duhet të bjerë dakord me Inxhinierin e pavarur dhe e cila duhet aprovuar nga Autoriteti Kontraktues, me kufizimin e vetëm se kjo vendndodhje e re nuk duhet të kërkojë zhvendosje të popullsisë nga ana e Autoritetit Kontraktues.

Gjithashtu, në përputhje me klauzolën 21.14 të Kontratës së Koncesionit, Koncesionarit i lejohet të ngrejë Qendra të kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, jo më shumë se tri të tilla gjithsej për

të gjitha Autostradën (përfshirë edhe Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes), në mënyrë që të jetë në gjendje të plotësojë me sukses Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen të kësaj Shtojce 5. Trualli shtesë që mund të kërkohej për ngritjen e Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes është objekt i klauzolës 21.14 të Kontratës.

3.1.6 Sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme

Koncesionari duhet të zbatojë dhe shfrytëzojë një sistem komunikimi për situata të jashtëzakonshme. Koncesionari është përgjegjës për projektimin, zbatimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe rifreskimin teknologjik të këtij sistemi.

Qëllimi i sistemit të komunikimit për situata të jashtëzakonshme është t'u japë mundësi përdoruesve të Autostradës të kontraktojnë subjektin shfrytëzues të Autostradës për të kërkuar ndihmë dhe për të raportuar incidente ose probleme të tjera.

Përfitimi parësor që jep ky sistem ka lidhje me sigurinë meqë u jep mundësi përdoruesve të kërkojnë me shpejtësi ndihmë. Ai i jep subjektit shfrytëzues një burim të vyer informacioni për Autostradën dhe për çdo problem që ndodh në të.

Sipas Kontratës së Koncesionarit, është detyrim për Koncesionarin që të sigurojë mbulim me shërbim telefonik urgjence për të gjithë gjatësinë e Autostradës. Mënyra e realizimit të këtij detyrimi është e dyfishtë: përmes një numri telefoni për urgjencat; dhe përmes telefonave të urgjencës në tunelin e Thirrës.

Numri i telefonit për urgjencat

Një numër telefoni për urgjencat katër-ose-pesë-shifror duhet të vendoset për Autostradën. Koncesionari, me asistencën e Autoritetit Kontraktues bën marrëveshje me shoqëritë e telefonisë celulare që ushtrojnë aktivitet në Shqipëri në mënyrë që të instalohen antena për të mbuluar me GSM të gjithë gjatësinë e rrugës. Koncesionari bën marrëveshje edhe me autoritetin kombëtar të telekomunikacioneve për t'u pajisur me një numër telefoni karakteristik 4-ose-5-shifror i cili do të jetë numri i telefonit për urgjencat. Kur të marrin një telefonatë drejt këtij numri, shoqëritë e telefonisë celulare duhet ta përcjellin telefonatën tek Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes. Meqë Qendra e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes do të shfrytëzohet gjatë të gjithë ditës dhe natës në të shtatë ditët e javës, Njësitë e kundërpërgjigjes për situatat e jashtëzakonshme do të informohen dhe do të ndihmohen të lëvizin siç duhet.

Koncesionari ka detyrimin t'i bëjë publicitet me shpenzimet e veta këtij numri gjatë të gjithë gjatësisë së Autostradës, në distanca relativisht të shkurtra. Si kërkesë minimale, duhen vendosur tabela pas çdo kryqëzimi në Autostradë. Dimensionet, materialet, lartësia etj. e tabelave duhet të ndjekin standardet shqiptare dhe/ose evropiane.

Telefonat e urgjencës

Telefonat e urgjencës në tunelin e Thirrës duhet të plotësojnë këto kërkesa:

- të jenë të përshtatshëm për instalim në tunele, sa i takon parrezikshmërisë në rast përplasjeje (kur një automjet përplasë me telefonin dhe e shkatërron atë);

- të mund të shihen dhe gjenden lehtë nga përdoruesit e Autostradës (në dritën e ditës, në errësi dhe në kushte të dobëta pamshëmërie);
- të identifikohen lehtësisht sa i takon vendndodhjes dhe kahut të lëvizjes;
- të jenë të thjeshtë në përdorim dhe të kenë funksionin e përdorimit pa duar;
- të përdorin teknika të fshirjes së zhurmave për të siguruar që cilësia e dëgjimit si për përdoruesin në rrugë ashtu edhe për centralistin në qendrën e kontrollit të jetë e mjaftueshme për ta zhvilluar bisedën në kushtet e mjedisit rrugor të zhurmshëm;
- të kenë sinjalizues me tingull dhe pamje për telefonatat në ardhje;
- të kenë udhëzime përdorimi në shqip dhe anglisht dhe një përfaqësim grafik universal;
- të jenë të parrezikshëm në përdorim dhe mirëmbajtje.

Telefonat e urgjencës që janë instaluar më parë në tunelin e Thirrës duhet të kontrollohen për të verifikuar plotësimin e standardeve të mësipërme dhe të modifikohen/zëvendësohen sipas nevojës nëse konstatohen mospërputhje në funksionim.

Telefonatave Koncesionari duhet t'u përgjigjet nëpërmjet një punonjësi centralist. Duhet të jetë e mundshme që të merren të paktën 15 telefonata njëkohësisht (pra, sistemi duhet të ketë kapacitetin për të vënë në pritje maksimumi 15 telefonata).

Sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme duhet të kontrollohet nga një pajisje e specializuar për komunikimin në situata të jashtëzakonshme që duhet të jetë në sinergji të plotë me pajisjen e menaxhimit të trafikut. Koncesionari mund t'i integrojë të dyja këto pajisje/shërbime nëse është nevoja, brenda Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.

Koncesionari siguron që sistemi i komunikimit për situata të jashtëzakonshme të jetë i gatshëm njëzetekatër orë në ditë në të shtatë ditët e javës pa asnjë lloj ndërprerjeje.

3.1.7 Infrastruktura mbështetëse

Koncesionari duhet të zbatojë infrastrukturë mbështetëse që mundëson plotësimin e kërkesave për objektet e sheshit të taksës, sistemet e menaxhimit dhe kontrollit të trafikut, sistemin e komunikimit për situata të jashtëzakonshme dhe matjen e trafikut. Zbatimi i plotë i kësaj infrastrukture do të arrihet gjatë vitit të parë të Koncesionit, krahas periudhës së parë të ndërtimit të punëve kapitale.

Nuk pritet nga Koncesionari që të zbatojë një rrjet me tubacione nëntokë përgjatë rrugës për futjen e kablllove. Një rrjet i tillë është i disponueshëm për objektin e Projektit. Megjithatë, nëse gjatë periudhës së koncesionit nga Koncesionari pritet të ndihmojë punën e ndërmarrë nga Autoriteti Kontraktues ose nënsipërmarrësit e tij kundrejt ndërtimit të një infrastrukture të tillë njësoj siç vlen kjo kërkesë për të gjitha punimet e të tretëve të zbatuara përgjatë Autostradës.

Komunikimi në rrugë

Nëse konsiderohet i preferueshëm për çfarëdo arsye gjatë periudhës së koncesionit ose në mungesë të një rrjeti tubacionesh përgjatë një pjese të Autostradës, çdo kërkesë për komunikim në rrugë mund të përmbushet duke përdorur teknologjinë pa kablo. Në një rast të tillë, Koncesionari identifikon kërkesat e komunikimit të pajisjeve dhe instalimeve në Autostradë dhe propozon zgjidhjet e duhura teknike dhe teknologjike për mundësimin e tyre. Zbatimi i këtyre zgjidhjeve

është objekt aprovimi nga Inxhinieri i pavarur dhe “mospasje kundërshtimi” nga Autoriteti Kontraktues.

Furnizimi me energji

Koncesionari është gjithashtu përgjegjës për projektimin, zbatimin dhe shfrytëzimin e vazhdueshëm të të gjithë furnizuesvetë energjisë që nevojiten për mbledhjen e taksës së rrugës, menaxhimin e trafikut, komunikimin në situata të jashtëzakonshme dhe matjen e trafikut.

Koncesionari është përgjegjës për të gjitha kostot e energjisë dhe kostot e tjera të lidhura me furnizimin me energji gjatë gjithë periudhës së Koncesionit. Koncesionari është përgjegjës për sigurimin e furnizimit me energji rezervë në çfarëdolloj forme (UPS, gjeneratorë etj.) në mënyrë që të arrihen kërkesat e ecurisë për autostradën dhe çdo objekt dhe sistem.

Kërkesa të tjera

Koncesionari projektton dhe zbaton infrastrukturë buzë rruge në mënyrë që për mirëmbajtjen e objekteve dhe pajisjeve të sigurohet futja në to arritja pa rrezik e tyre gjatë ditës dhe natës dhe në të gjitha kushtet atmosferike.

Koncesionari do të projektojë sa ta ketë të mundur sisteme teknike të tilla që të minimizohen vizitat e personelit të mirëmbajtës në rrugë. Kur vizitat nuk mund të eliminohen nga projektimi, Koncesionari siguron minimizimin e kohës së nevojshme për vizitat në rrugë. Koncesionari do t'i projektojë dhe zbatojë vendndodhjet për të siguruar që personeli që i viziton këto pika të jetë në kushte pune të parrezikshme.

Koncesionari duhet ta dijë se sisteme dhe pajisje të tilla që bëjnë pjesë në këto objekte ndodhen në autostradë ku janë të arritshme nga publiku. Koncesionari duhet t'i projektojë kabinat dhe ndërtesat dhe çdo objekt tjetër në rrugë në mënyrë të atillë që të sigurojë sigurinë e publikut në afërsi të pajisjeve. Koncesionari duhet të marrë masat e përshtatshme për të parandaluar hyrjen e rrezikshme të publikut në strukturat ose objektet ku mund të ketë rreziqe.

3.1.8 Të ndryshme

3.1.8.1 Trajnimi

I gjithë personeli i angazhuar në shfrytëzim dhe mirëmbajtje duhet të ketë kualifikimet, njohuritë dhe përvojën e nevojshme për të përmbytur në mënyrë të efektshme detyrat dhe përgjegjësitë. Për këtë qëllim, përpara fillimit të detyrës është i nevojshëm një trajnim i të gjithë personelit të angazhuar në shfrytëzim dhe mirëmbajtje. Gjithashtu, një program trajnimi i vazhdueshëm, përfshirë kurse rifreskimi, duhet të sigurojë që personeli të ketë njohuri për të gjitha aspektet e sistemeve inxhinierike në përdorim. Koncesionari nuk u ngarkon punonjësve detyra për të cilat nuk janë vlerësuar zyrtarisht se janë të aftë të kryejnë. Koncesionari mban evidenca të plota dhe të sakta për trajnimin dhe vlerësimin e aftësisë, të cilat ia vë në dispozicion Autoritetit Kontraktues sipas kërkesës dhe në momentin e kthimit.

3.1.8.2 Kërkesat për menaxhimin e përkohshëm të trafikut

I gjithë menaxhimi i përkohshëm i trafikut, për çfarëdo arsye, duhet të bëhet në përputhje me “praktikën e mirë të sektorit ekonomik” dhe standardet evropiane, përfshirë edhe mbështetjen tek standardet shqiptare. Në Manualin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të përshkruar më lart duhet të përfshihen dispozita të veçanta për menaxhimin e përkohshëm të trafikut.

3.1.8.3 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen për Punët (veprat)

Të gjitha punët (ndërtim i ri dhe/ose riparim kapital) të ndërtuara nga Koncesionari duhet të mirëmbahen dhe shfrytëzohen në përputhje me seksionin 3 të kësaj Shtojce 5. Të gjitha materialet e përdorura në mirëmbajtjen, riparimin dhe zëvendësimin e Autostradës duhet të përmbushin standardet e përmendura në Kërkesat për projektimin dhe ndërtimin, të përfshira në seksionin 6 të kësaj Shtojce 5.

3.1.8.4 Vendpushimet, pikat e karburantit dhe restorantet në buzë të rrugës

Koncesionari ka të drejtën të ndërtojë dhe shfrytëzojë vendpushime në buzë të Autostradës, që përfshijnë ndër të tjera pika karburanti dhe restorante. Koncesionari është përgjegjës për shpronësimin e truallit të nevojshëm nëse ky truall bie jashtë kufijve të Territorit të Projektit dhe për marrjen e lejeve të nevojshme për ndërtimin dhe investimin. Shfrytëzimi tregtar i këtyre pikave duhet të jetë në zbatim të legjislacionit tatumor shqiptar. Vendpushimet, objektet përkatëse dhe rampat hyrëse dhe dalje dhe rrugët lidhëse me to duhet të përmbushin standardet shqiptare dhe, në rastet kur standardet shqiptare nuk i trajtojnë sa duhet këto elemente, ato evropiane dhe të mirëmbahen (sipas rastit) në përputhje me standardet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të parashtruara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5.

Nëse Koncesionari merr udhëzime për të lënë aty ku janë Vendpushime, pika karburanti dhe restorante buzë rrugës ekzistuese, prej tij kërkohet të bëjë përpjekje brenda normave ligjore dhe kompetencës që të përmirësojë rrugët lidhëse me këto vendpushime, pika karburanti dhe restorante buzë rrugë ekzistuese në përputhje me standardet shqiptare dhe evropiane. Prej tij kërkohet gjithashtu t'i mirëmbajë në përputhje me Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen të përfshira në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5.

3.1.8.5 Pajisje që u përkasin të tretëve

Koncesionari menaxhon instalimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe largimin nga cilido i tretë i çdo pajisjeje në Autostradë, nën Autostradë ose mbi Autostradë nga ky i tretë (me përjashtim të pajisjeve të instaluara nga Autoriteti Kontraktues ose nga sipërmarrës me ligj). Instalimi, shfrytëzimi, mirëmbajtja dhe largimi i pajisjeve të tilla duhet të ndihmohet nga Koncesionari për atë sa personi përkatës që i kryen këto procese zotëron licencat dhe lejet përkatëse për këtë punë. Kjo përfshin, ndër të tjera, pajisjet e instaluara nga organizatat tregtare që kërkojnë të përdorin infrastrukturën e Autostradës për të ndihmuar në ngritjen ose instalimin e pajisjeve si pjesë e aktivitetit tregtar të tyre. Çdo kosto që i lind Koncesionarit në lidhje me instalimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen ose heqjen nga të tretë të çdo pajisjeje të tillë duhet të rikuperohet vetëm nga ana e tij prej të tretëve përkatës.

3.1.8.6 Marrja në konsideratë e përkeqësimit të kushteve të motit në plotësimin e Kërkesave për kohën e kundërpërgjigjes

Koncesionari është përgjegjës për respektimin e kohëve të përgjigjes që janë caktuar për detyrat e ndryshme dhe plotësimin e kërkesave të këtij seksioni 3, si edhe të seksioneve 4, 5, 6, 7 dhe 8 të kësaj Shtojce 5. Mosrespektimi i këtyre kërkesave do penalizohet me pikë ecurie, sikurse përshkruhet në seksionin 7 të kësaj Shtojce 5. Mirëpo, për të konstatuar respektimin nga

Koncesionari të kohëve të kërkuara të përgjigjes, duhen marrë në konsideratë edhe kushtet e përkeqësuar të motit, si sa i takon vonesës së detyrueshme në mobilizim ashtu edhe sa i përket nevojës për të shtyrë/pezulluar veprimet e planifikuara/të nisura për shkak të kushteve në fjalë. Koncesionari në çdo rast i paraqet justifikim adekuat Inxhinierit të pavarur dhe Autoritetit Kontraktues për devijimin nga kohët e kërkuara të përgjigjes. Shqyrtimi dhe aprovimi përfundimtar i rrethanave të jashtëzakonshme dhe devijimeve përkatëse bëhet nga Inxhinieri i pavarur.

3.2 Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt

3.2.1 Hyrje

Koncesionari e shfrytëzon Autostradën në përputhje me Standardet e shfrytëzimit që përshkruhen më poshtë.

Koncesionari nxitet të miratojë dhe përdorë procese dhe procedura për të siguruar arritjen e standardeve të shfrytëzimit gjatë të gjithë periudhës së koncesionit.

Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktues jo më vonë se 40 (dyzet) ditë përpara fillimit të çdo Viti të kontratës Planin emenaxhimit të projektit (“Programi vjetor”) ku përshkruhen me hollësi të gjitha informacionet e nevojshme që kanë të bëjnë me menaxhimin dhe shfrytëzimin e Autostradës dhe planin vjetor të shërbimeve që do t’u ofrohen Përdoruesve. Programi Vjetor përmban edhe një përshkrim të punimeve të ndërtimit dhe riparimeve kapitale të planifikuara për atë vit.

Koncesionari dorëzon relacione mujore dhe vjetore sipas kërkesave për raportimin të parashikuara në Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5.

3.2.2 Shfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

Qendra e kontrollit të trafikut e Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes do të shfrytëzohet për të përmbushur kërkesat për situatat e jashtëzakonshme, kundërpërgjigjen për incidentet, arkëtimin e taksës së rrugës dhe menaxhimin e trafikut në Autostradë dhe në tunelin e Thirrës, si edhe të çdo segmenti tjetër ose tuneli tjetër të ndërtuar gjatë Periudhës së Koncesionit.

b) Kërkesat

Qendra e kontrollit të trafikut monitoron në mënyrë të përhershme Autostradën dhe tunelin/tunelet për t’i dhënë mundësi Koncesionarit të jetë në gjendje të reagojë ndaj çdo situatë anormale, sipas nevojës.

Qendra e kontrollit do të jetë në funksionim njëzet e katër orë në ditë, shtatë ditë në javë, 365 ditët e vitit, nga një personel me trajnimin dhe përvojën e duhur, në mënyrë që:

- të sigurohet se Koncesionari ka prani të vazhdueshme;
- të monitorohet funksionimi i pajisjeve të taksës;
- të përdoren dhe mbikëqyren pajisjet e mbledhjes së të dhënave të instaluar përgjatë Autostradës;
- të centralizohen telefonatat, sidomos telefonatat e urgjencës;
- të bashkërendohen ndërhyrjet në lidhje me incidentet;
- të informohen përdoruesit e rrugës nëpërmjet sistemit të informimit;
- të asistohen klientët në stacionet e pagimit të taksës, si dhe kur të jetë nevoja;
- të menaxhohet trafiku gjatë punimeve të ndërtimeve të reja dhe riparimeve kapitaleve (shih edhe Lidhjen 2 të kësaj Shtojce 5).

Një pjesëtar i personelit drejtues për Autostradën të Koncesionarit duhet të jetë në dezhurn gjatë gjithë kohës dhe është përgjegjës për bashkërendimin e veprimeve të Qendrës së kontrollit gjatë incidenteve, situatave të jashtëzakonshme dhe kushteve të dimrit.

Sidomos në rastin e tunelit ose tuneleve, situata e jashtëzakonshme duhet të diktohet normalisht nga Qendra e kontrollit të trafikut nëpërmjet monitorëve të sistemit me kamerave të vëzhgimit (CCTV), sensorëve të kalimit/ndalimit të automjeteve, sinjalizuesve që zbulojnë incidente, detektorëve të tjerë, numrit të telefonit për urgjencat ose telefonave të urgjencës në tunelin e Thirrës. Qendra e kontrollit të trafikut është përgjegjëse që të thërrasë menjëherë shërbimet e nevojshme të urgjencës, të mbajë menjëherë në kontroll trafikun në hyrje në tunelit, të sigurojë kontrollin e nevojshëm të ndriçimit, ajrimit dhe pompimit dhe të japë informacione mbi trafikun për të minimizuar efektet e dyndjes. Koncesionari duhet të caktojë edhe një Mbikëqyrës kontrolli të trafikut të tunelit i cili do të jetë përgjegjës për të gjitha operacionet e tunelit njëzet e katër orë në ditë në të shtatë ditët e javës. Koncesionari duhet të caktojë një Nëpunës sigurie përgjegjës për të gjitha aspektet e sigurisë në tunel. Në rast situatave të jashtëzakonshme apo incidenti në tunel, Nëpunësi i sigurisë është përgjegjës për të siguruar ekzekutimin e kundërpërgjigjes së duhur.

Personeli i qendrës së kontrollit do të mbajë një regjistër me të gjitha telefonatat dhe veprimet e kryera dhe të regjistrojë kohën që është dashur për t'iu përgjigjur secilit incident ose situatave të jashtëzakonshme.

Telefonatat që vijnë nga telefonat e urgjencës të instaluar buzë rruge duhet të marrin përgjigje dhe detajet e telefonatave dhe përgjigjet duhet të reflektohen në regjistrat operative. Në veçanti sistemi duhet të regjistrojë automatikisht kohën që është dashur për t'iu përgjigjur një telefonate.

Telefonatave duhet t'iu përgjigjet një punonjës centralist.

Regjistrat duhet të evidentohen në format elektronik në mënyrë të pandryshueshme në mënyrë që evidencat të mos mund të fshihen apo manipulohen. Të gjitha të dhënat duhet të mbajnë vulën me kohën dhe datën.

c) Koha e përgjigjes

95% e të gjitha telefonatave që vijnë në numrin e telefonatave urgjente, nga telefonat e urgjencës të instaluar në tunelin e Thirrës, Autoriteti Kontraktues, policia dhe shërbimet e urgjencës duhet të marrin përgjigje nga një centralist brenda 1 (një) minute.

95% e të gjitha telefonatave duhet të marrin përgjigje nga një punonjës i personelit brenda 2 (dy) minutave.

Të gjitha telefonatat duhet të marrin përgjigje brenda 5 (pesë) minutave.

Periudha e matjes për vlerësimin e respektimit të kësaj kërkesë është 1 (një) muaj.

3.2.3 Shfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

Koncesionari përdor objekte të menaxhimit të trafikut për të asistuar shfrytëzimin e Qendrës së kontrollit të trafikut në lidhje me menaxhimin e incidenteve, situatave të jashtëzakonshme dhe të Autostradës në përgjithësi.

Objektet e menaxhimit të trafikut janë llojet e mëposhtme të pajisjeve në instaluar në rrugë, të cilat pritet të zbatohen nga Koncesionari:

- Sinjalizimi për kontrollin e korsive – përdoret për të kontrolluar secilën korsë, për të shfaqur shpejtësinë e lejuar, aspektet e përgjithshme të sinjalistikës rrugore dhe aspekte të tjera të menaxhimit të përdorimit të korsisë;
- Tabela me mesazhe të ndryshme – përdoret për të shfaqur mesazhe me tekst për drejtuesit e mjeteve;
- Pikat e monitorimit të trafikut – përdoren për të mbledhur të dhëna mbi trafikun dhe për të diktuar incidentet;
- Kamerat e vëzhgimit (CCTV) – përdoren për monitorimin pamor të autostradës;
- Pikat meteorologjike – përdoren për monitorimin e kushteve atmosferike dhe mjedisore, për t'u dhënë informacion drejtuesve të mjeteve dhe për monitorimin dhe raportimin e ecurisë së kontratës.

Nevoja dhe koha e instalimit, si edhe lloji dhe vendndodhja e saktë e pajisjeve të lartpërmendura janë elemente për të cilat duhet të bihet dakord me Inxhinierin e pavarur dhe të cilat janë objekt i marrjes së “mospasje kundërshtimi” nga Autoriteti Kontraktues. Si minimum Koncesionari duhet të kujdeset që në çdo shesh takse të instalohen sisteme të zbulimit të incidenteve dhe që përdoruesit e rrugës të kenë në dispozicion informacion të përditësuar mbi statusin përpara dhe pas tunelit të Thirrës dhe në të gjithë pikat e taksës nëpërmjet tabelave me mesazhe të ndryshme dhe që të jenë vendosur të gjitha pajisjet e nevojshme të trafikut në mënyrë që të mbështeten dhe/ose plotësohen kërkesat për matjen e trafikut të parashikuara në seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojce 5 dhe kërkesat e Sistemeve të menaxhimit të infrastrukturës që parashikohen në seksionin 4.2.3 të kësaj Shtojce 5.

b) Kërkesat

Objektet e menaxhimit të trafikut duhet të shfrytëzohen në atë mënyrë që të kontribuojnë pozitivisht në shfrytëzimin e përgjithshëm të Autostradës dhe në mënyrë që të ofrojnë një nivel rehatie dhe informimi për drejtuesit e mjeteve.

Qasja e përgjithshme kërkon:

- Monitorim të Autostradës;
- Analizë të situatave dhe vendimmarrje;
- Veprim nëpërmjet një shumëllojshmërie instrumentesh dhe strategjish operative, si:
 - Informimi dhe udhëzimi i përdoruesve të Autostradës;
 - Mobilizimi i burimeve (skuadrat e shpëtimit, shërbimet e urgjencës etj.);
 - Menaxhimi i incidenteve për të ulur pasojat e tyre dhe për të parandaluar përshkallëzimin

në përputhje me procedurat e përshkruara në Manualin e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, Manualin e mbrojtjes së shëndetit dhe jetës, Planin e menaxhimit mjedisor dhe social dhe në praktikën e mirë inxhinierike në përgjithësi.

Koncesionari duhet të përshkruajë dhe përcaktojë përdorimin e këtyre pajisjeve në kuadër të planit të integruar për shfrytëzimin e Autostradës siç e kërkon Manuali i shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.

Si minimum Koncesionari i shfrytëzon objektet e menaxhimit të trafikut për të arritur funksionet e mëposhtme:

- Përmirësimi i sigurisë së Autostradës gjatë periudhave me kushte trafiku anormale dhe incidente;
- Zbulimi i incidenteve;
- Dhënia e përgjigjes së shpejtë dhe të saktë incidenteve dhe mobilizimi i burimeve të duhura;
- Dhënia e asistencës dhe ndihmës për lëvizjen e shërbimeve të urgjencës gjatë incidenteve;
- Informimi i drejtuesve të mjeteve për incidentet dhe këshillimi për shpejtësinë e lejuar në afërsi;
- Menaxhimi i trafikut në mënyrë që trafiku të mund të largohet pa rrezik nga korsia me kufizimet e duhura të shpejtësisë në afërsi të mbylljes së korsisë;
- Menaxhimi i efektit të incidenteve duke u dhënë informacion përdoruesve të autostradës;
- Zvogëlimi i vonesave për përdoruesit e Autostradës përmes parandalimit të ngjeshjes dhe uljes së efektit të ngjeshjes;
- Përmirësimi i rehatisë së drejtuesve të mjeteve përmes dhënies së informacioneve aktuale, në kohë dhe në mënyrë të besueshme dhe
- Shtjellimi i planeve të veprimit për situatat e jashtëzakonshme që duhet të aprovohen nga autoritetet policore dhe të forcave zjarrfikëse.

Kur sigurohen objekte të menaxhimit të trafikut që mund të përdoren për të asistuar në shfrytëzimin e Autostradës ato duhet të përdoren me efikasitet dhe siguri dhe në kohën e duhur për t'u dhënë përdoruesve të Autostradës informacion dhe/ose udhëzime.

Të gjitha operacionet e objekteve të menaxhimit dhe kontrollit të trafikut duhet të regjistrohen në format elektronik në mënyrë të pandryshueshme në mënyrë që evidencat të mos mund të fshihen apo manipulohen. Të gjitha të dhënat duhet të mbajnë vulën me kohën dhe datën.

Koncesionari duhet të vërë në dispozicion në mënyrë elektronike, në mënyrë të vazhdueshme, të dhëna dhe statusin e të gjitha pajisjeve të instaluar në rrugë që janë pjesë e objekteve të menaxhimit të trafikut. Formatit dhe përmbajtja e të dhënave dhe protokollet e komunikimit që duhen përdorur janë objekt marrëveshjeje me Inxhinierin e pavarur dhe aprovimi nga Autoriteti Kontraktues.

Konkretisht, si minimum në këto të dhëna përfshihen:

- Të dhëna për fluksin dhe shpejtësinë e trafikut nga çdo pikë monitorimi trafiku;
- Informacion për çdo incident të zbuluar automatikisht ose manualisht, përfshirë vendndodhjen, pasojat, orën e ndodhjes dhe kohëzgjatjen e prituri;
- Statusi i sinjalistikës së kontrollit të korsive, përfshirë edhe konfigurimin;
- Statusi i Tabelave me mesazhe të ndryshme, përfshirë edhe konfigurimin;
- Statusi i pikave meteorologjike dhe të dhënat prej tyre.

Sigurimi i të dhënave në kohë reale për disa prej llojeve të mësipërme të të dhënave duhet të negociohet dhe të zbatohet sipas nevojës.

c) **Koha e përgjigjes**

Mospërdorimi i objekteve të gatshme të menaxhimit dhe kontrollit të trafikut do të hetohet ose në momentin kur ndodh ngjarja ose të paktën çdo 6 (gjashtë) muaj gjatë shqyrtimit operativ për të vlerësuar përdorimin e objekteve nga Koncesionari.

Periudha e matjes është çdo 6 (gjashtë) muaj.

3.2.4 **Matja e trafikut**

a) **Përshkrimi i detyrës**

Për të pasur informacion të vazhdueshëm dhe të përditësuar për vëllimin e trafikut të Autostradës, Koncesionari duhet të instalojë disa pika të përhershme për matjen e trafikut. Në veçanti, Koncesionari, në konsultim me Inxhinierin e pavarur dhe në varësi të “mospasje kundërshtimi” nga Autoriteti Kontraktues, duhet të përfshijë pika të matjes së trafikut:

- Në disa vendndodhje në segmentin I dhe segmentin III të Autostradës, për të cilat duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, në mënyrë që të shikohen shpejtësitë e automjeteve dhe të merret informacion për evoluimin e nivelit ekzistues të shërbimit; dhe
- Në të gjitha sheshet e taksës që do të ndërtohen nga Koncesionari në mënyrë që të merret informacion për numrin, llojin dhe konfigurimin e automjeteve që shfrytëzojnë Autostradën.

b) **Kërkesat**

Pikat e numërimit të trafikut duhet të përbëhen nga një pajisje regjistrimit automatik të të dhënave dhe 2 (dy) qarqe me induksion për korsin në shtresën e rrugës në mënyrë që të sigurohet kategorizimi i automjeteve ose një sistem i barasvlershëm me saktësi të ngjashme ose më të mirë në përmbushje të kërkesave të mëposhtme:

- Pikat të mbledhin automatikisht statistika për trafikun, të një forme për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum Pajisjet e matjes së trafikut duhet:
 - Të sigurojnë numërim të vazhdueshëm të numrit gjithsej të automjeteve për orë në secilin kah;
 - Të sigurojnë matjen e shpejtësisë së çdo automjeti;
 - Të sigurojnë numërim të vazhdueshëm të numrit gjithsej të automjeteve për orë në secilin kah, duke e klasifikuar secilin automjet në, minimumi, katër klasifikime të automjeteve të rënda dhe, minimumi, tre klasifikime për kategoritë e automjeteve të tjera. Të dhënat e hollësishme të klasifikimit duhet të propozohen nga Koncesionari dhe të aprovohen nga Autoriteti Kontraktues.
- Pajisjet e matjes së trafikut duhet të matin me një saktësi për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum me saktësinë e mëposhtme:
 - Matja e numrit gjithsej të automjeteve të rënda dhe automjeteve të tjera për secilin kah të lëvizjes duhet të jetë i saktë me plus/minus 5 (pesë) për qind gjatë çdo periudhe të përbërë nga 12 (dymbëdhjetë) orë me interval besimi 95 (nëntëdhjetë e pesë) për qind, pa shtrembërim nga regjistrimi i mangët apo i tepruar;

- Matja e numrit gjithsej të automjeteve për secilin kah të lëvizjes duhet të jetë e saktë me plus/minus 3 (tre) për qind gjatë çdo periudhe të përbërë nga 12 (dymbëdhjetë) orë me interval besimi 95 (nëntëdhjetë e pesë) për qind, pa shtrembërim nga regjistrimi i mangët apo i tepruar.

Gjithashtu, Koncesionari, në bashkërendim me policinë rrugore shqiptare, duhet të kryejë kontrolle të rastësishme të automjeteve në lidhje me respektimin e rregullave dhe normave për ngarkesën për aks në fuqi, siç parashikohet në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji nr.8378, datë 22.07.1998, i ndryshuar) dhe konstatimet t'ia raportojë Autoritetit Kontraktues. Në rast se konstatohet një përqindje e lartë automjetesh me ngarkesë anormale që e përdorin Autostradën në mënyrë të paligjshme, Koncesionari e njofton Autoritetin Kontraktues dhe më pas fut në përdorim me shpenzimet e veta brenda 6 (gjashtë) muajve objekte/pajisje të matjes së ngarkesës për aks në mënyrë që të monitorojë dhe rregullojë më nga afër kalimin e këtyre automjeteve. Shfrytëzimi i këtyre objekteve të matjes së ngarkesës për aks duhet të bëhet në bashkëpunim me policinë rrugore të Republikës së Shqipërisë në mënyrë që shkelësit të gjobiten, siç e kërkon ligji shqiptar. Instalimi i objekteve/pajisjeve të tilla dhe përzgjedhja e vendndodhjes përkatëse duhet të negociohet me Autoritetin Kontraktues dhe/ose Inxhinierin e pavarur dhe duhet të respektojë kërkesat e mëposhtme minimale:

- Pikat të mbledhin automatikisht statistika për ngarkesën për aks të automjeteve, të një forme dhe saktësie për të cilën duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, por si minimum këto pajisje duhet të matin dhe/ose regjistrojnë:
 - Peshën bruto të automjetit;
 - Distancën midis akseve;
 - Ngarkesën për aks;
 - Ngarkesën për grup aksi;
 - Targën e automjetit dhe fotografinë e automjetit.
- Pajisjet duhet të matin me saktësitë e përcaktuara në standardin ASTM 1318-02 për pika e llojit I në fashën e temperaturave -20°C deri në +50°C.

Pikat e matjes së trafikut dhe ngarkesës për aks duhet të përpilojnë informacion statistikor dhe t'ia transmetojnë atë elektronikisht një baze të dedikuar të dhënash në Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes. Formatit dhe përmbajtja e të dhënave dhe protokollit të komunikimit që duhen përdorur janë objekt diskutimi dhe marrëveshjeje me Inxhinierin. Koncesionari është përgjegjës për lidhjen midis pikave të matjes së trafikut dhe Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes. Koncesionari është përgjegjës për të gjitha kostot e lidhura me sigurimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e linjave të komunikimit gjatë periudhës së Koncesionit.

Koncesionari i jep Autoritetit Kontraktues raporte përmbledhëse tremujore mbi matjen e trafikut dhe/ose i jep mundësi përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktues të hyjë drejtpërdrejt në bazën e të dhënave të matjes së trafikut që ndodhet pranë Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes. Këto rregullime finalizohen me negocim midis Koncesionarit dhe Autoritetit Kontraktues.

c) Koha e përgjigjes

Mosinstalimi dhe mospërdorimi më pas i objekteve të matjes së trafikut duhet të hetohet të paktën çdo 6 (gjashtë) muaj.

3.2.5 Shfrytëzimi i shesheve të taksës

a) Përshkrimi i detyrës

Sheshet e taksës duhet të shfrytëzohen në mënyrë të atillë që arkëtimi i taksës së rrugës të bëhet sipas klauzolës 11 të Kontratës së Koncesionit dhe në mënyrë që:

- Të llogariten me saktësi taksat e duhura dhe të arkëtohen me efikasitet paratë;
- Të mos rrezikohen personeli dhe publiku që përdor objektet e arkëtitimit të taksës së rrugës;
- Të zbulohen dhe parandalohen orvatjet për mashtrim nga publiku, personeli ose të tjerë;
- Të minimizohen vonesat për përdoruesit në kushte normale dhe të zbuten vonesat që ndodhin në kushte anormale;
- Të parandalohen/minimizohen shkeljet e taksës së rrugës.
- Të jepet pa ndërprerje informacioni përkatës.

b) Kërkesat

i) Arkëtimi i taksës së rrugës

Koncesionari duhet të arkëtojë të ardhurat me një saktësi plus/minus 5%. Koncesionari e dëshmon respektimin e kësaj kërkesë nëpërmjet një numri masash, përfshirë auditimet dhe vrojtimet. Periudha e matjes është çdo 1 (një) muaj.

ii) Siguria

Çdo situatë e rrezikshme që ndodh duhet të regjistrohet dhe t'i raportohet Inxhinierit të pavarur. Koncesionari duhet të marrë masat për të parandaluar përsëritjen e çdo situatë të rrezikshme.

iii) Mashtrimi

Çdo orvatje për mashtrim duhet të regjistrohet dhe t'i raportohet Inxhinierit të pavarur. Koncesionari duhet të marrë masat për të parandaluar përsëritjen e çdo aktiviteti mashtrues.

iv) Vonesat

Objektet e arkëtitimit të taksës së rrugës duhet të funksionojnë në mënyrë të tillë që:

- Në momente trafiku të pazakontë (për shembull, në fillim të periudhave të pushimeve) të minimizohen vonesat që u shkaktohen përdoruesve të Autostradës, nëpërmjet zbatimit të masave rezervë që e rrisin përkohësisht kapacitetin e shesheve të taksës. Pritet që Koncesionari të hartojë plane rezervë për të trajtuar situatat me trafik të parashikueshëm dhe të paparashikueshëm;

- Në rast defekti të komponentëve të objekteve të arkëtimit të taksës së rrugës, të shmangen vonesat për përdoruesit e Autostradës;
- Në çdo rast sheshi i taksës të shfrytëzohet në atë mënyrë që radha mesatare në të gjitha korsitë të mos jetë mesatarisht më shumë se 10 automjete. Lejohet një shkallë e arsyeshme tolerance gjatë fundjavave të pikut të verës në mënyrë që të shmangen projektet e shesheve të taksës për shkak të luhatjes sezonale të trafikut. Shkalla e tolerancës mund të perceptohet si numri i veturave shtesë që nuk krijojnë rrezik për veturat që presin në radhë, në bazë të karakteristikave gjeometrike të gjithë shesheve të taksës në fjalë (vendimi duhet të mbështetet në largësinë e sigurisë midis automjeteve etj.). Pajisja shtesë me Tabela me mesazhe të ndryshme mund të jetë e justifikuar nëse vendndodhja e sheshit të taksës është e tillë që gjatësia e radhës (përfshirë edhe tolerancën e lejuar) komprometon sigurinë e përdoruesve.

v) Shkeljet e taksës së rrugës

Koncesionari duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar/minimizuar incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës. Këto masa duhet të projektohen dhe zbatohen nga Koncesionari në bashkëpunim me Inxhinierin e pavarur në varësi të aprovimit të Autoritetit Kontraktues. Koncesionari duhet të instalojë dhe përdorë objektet dhe pajisjet e nevojshme në bazë të praktikës më të mirë ndërkombëtare për të parandaluar kalimin e një përdoruesi në anën tjetër të sheshit të taksës pa paguar taksën përkatëse me një mjet të pranueshëm pagese; këto objekte dhe pajisje mund të përfshijnë (ndër të tjera) traun e taksës nga ata që nuk ngrihen/shtyhen me lehtësi dhe që mbyllen menjëherë pas kalimit të një automjeti për të parandaluar kalimin e dy automjeteve rresht; pengesa trafiku dhe bllokues rruge të kontrolluara nga punonjësi i kabinës së taksës; kamera për leximin e targës; regjistruar me zë të veprimit; dhe alarm zanor që aktivizohet nga punonjësi i kabinës së taksës. Për çdo incident shkeljeje të taksës së rrugës që nuk mund të parandalohet, Koncesionari është përgjegjës për ta fiksuar përmes një Sistemi të kapjes së incidentit. Koncesionari është përgjegjës edhe për vendosjen e të gjitha proceseve të nevojshme të bashkërendimit me autoritetet shqiptare në mënyrë që informacioni për shkeljet e taksës së rrugës t'u kalohet menjëherë këtyre autoriteteve. Koncesionari duhet të mbajë evidenca për të gjitha shkeljet e taksës së rrugës dhe t'ia raportojë këto Autoritetit Kontraktues në relacionet mujore dhe vjetore. Këto raporte duhet të shoqërohen me të dhëna për targën e automjetit dhe fotografi të automjetit të shkelësit.

vi) Dhënia e informacionit

Koncesionari duhet të instalojë dhe shfrytëzojë një sistem automatik kontrolli i cili regjistron të gjitha automjetet, përcakton taksën në bazë të klasifikimit të automjetit dhe siguron që pagesa kryhet përpara hapjes së traut të taksës. Koncesionari mban evidenca elektronike për të gjitha sa më lart në një bazë të përcaktuar të dhënash në Qendrën e kontrollit të trafikut. Gjithashtu, Koncesionari, në bazë të dispozitave për shfrytëzimin e objekteve të menaxhimit të trafikut të parashikuara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5, duhet të instalojë dhe shfrytëzojë një Sistem të kapjes së incidentit i cili do të monitorojë dhe regjistrojë çdo aktivitet anormal që ndodh gjatë shfrytëzimit të sheshit/shesheve të taksës. Sistemi i kapjes së incidentit duhet të jetë në gjendje të regjistrojë incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës dhe të sigurojë informacionin e nevojshëm të identifikimit të automjeteve në mënyrë që shkelësit të identifikohen dhe ndiqen nga autoritetet shqiptare. Moskapja e incidentit të shkeljes së taksës së rrugës ose mossaigurimi i informacioneve të nevojshme për identifikimin e shkelësit për autoritetet shqiptare do të thotë që incidenti do të

konsiderohet si “jo incident” për të cilin Koncesionari nuk do të ketë të drejtë kompensimi. Koncesionari duhet të vëre në dispozicion të Autoritetit Kontraktues në format elektronik dhe në kohë reale në mënyrë të vazhdueshme statusin e çdo korsie dhe sheshi takse për të monitoruar nivelin përkatës të shërbimit, si edhe për të mbajtur në kontroll trafikun dhe të ardhurat. Të gjitha informacionet e tjera të mbledhura nga sheshet e taksës (përfshirë edhe të gjitha informacionet e lidhura me incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës) duhet të vihen në dispozicion të Autoritetit Kontraktues, ose drejtpërdrejt duke i dhënë liri-hyrje në bazën elektronike të të dhënave të Koncesionarit ose nëpërmjet përfaqësuesit të Autoritetit Kontraktues. Formatit dhe përmbajtja e të dhënave dhe protokollet e komunikimit që duhen përdorur janë objekt marrëveshjeje me Autoritetin Kontraktues.

c) Koha e përgjigjes

i) Arkëtimi i taksës së rrugës

Gabimet në sistem në arkëtimin e të ardhurave nga taksa e rrugës duhet të korrigjohen pa vonesë. Gabimet në të ardhurat duhet të hetohen pa vonesë dhe hapat për ndreqjen e shkakut duhet të merren brenda 7 (shtatë) ditëve pas ngjarjes.

ii) Siguria

Situatat e rrezikshme duhet të regjistrohen pa vonesë dhe duhet vepruar pa vonesë për korrigjimin e tyre.

iii) Mashtrimi

Tentativat për mashtrim duhet të regjistrohen pa vonesë dhe duhet vepruar pa vonesë për korrigjimin e tyre.

iv) Vonesat

Mosplotësimi i kërkesave për vonesat duhet hetuar pa vonesë. Masat ndreqëse duhen marrë brenda 7 (shtatë) ditësh pune, nëse nuk është rënë dakord ndryshe nga Inxhinieri i pavarur.

v) Shkeljet e taksës së rrugës

Moszbatimi i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës dhe/ose i Sistemi të kapjes së incidentit menjëherë pas hapjes së shesheve të taksës për trafikun do të vlerësohet negativisht me Pikë ecurie në përputhje me seksionin 7 të kësaj Shtojce 5, si edhe do të sjellë pasoja sa i takon kompensimit të shkeljeve të taksës së rrugës siç përshkruhet në klauzolën 11 të Kontratës së Koncesionit. Keqfunksionimi i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës duhet të

hetohet menjëherë dhe duhen marrë masa ndreqëse brenda 24 (njëzet e katër) orëve, nëse nuk është rënë dakord ndryshme nga Autoriteti Kontraktues.

vi) Dhënia e informacionit

Mosdhënia e informacionit të kërkuar në mënyrë të vazhdueshme duhet të hetohet menjëherë. Masat korrigjuese duhen marrë brenda 3 (tre) ditëve pune për të rivendosur fluksin e informacionit. Informacionet e identifikimit të automjeteve nga incidentet e shkeljeve të taksës së rrugës duhet t'i jepen autoriteteve shqiptare brenda 5 (pesë) minutave nga kryerja e shkeljes. Informacionet e plota dhe të hollësishme mbi incidentet e veçanta të shkeljeve të taksës së rrugës duhet t'i jepen Autoritetit Kontraktues sipas kërkesës brenda 30 (tridhjetë) minutave pasi kërkesa t'i jetë komunikuar Koncesionarit. Regjistrat e plotë mujorë për shkeljet e taksës së rrugës duhet t'i jepen Autoritetit Kontraktues sipas kërkesës brenda 7 (shtatë) ditëve pasi kërkesa t'i jetë komunikuar Koncesionarit.

Periudha e matjes për monitorimin e shfrytëzimit të shesheve të taksës është 1 (një) muaj.

3.2.6 Ngarkesat anormale

a) Përshkrimi i detyrës

Koncesionari duhet t'u japë transportuesve këshilla dhe informacione për itinerarin e ngarkesave anormale dhe të bashkërendojë me Autoritetin Kontraktues, sipas dispozitave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji nr.8378, datë 22.07.1998, i ndryshuar). Koncesionari ka të drejtë të negociojë me transportuesin për një tarifë për çdo punë të lidhur me përpunimin e njoftimit dhe për rrugëtimin faktik që transportuesi do të bëjë përgjatë Autostradës. Kjo tarifë mund të faturohet për çdo punë të nevojshme përpara, gjatë ose pas kalimit të ngarkesës anormale që lidhet drejtpërdrejt me kalimin e ngarkesën anormale.

b) Kërkesat

Kjo detyrë përfshin procesin e dhënies së lejeve zyrtare për ngarkesa anormale të përfshira në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë (Ligji nr.8378, datë 22.07.1998, i ndryshuar).

c) Koha e përgjigjes ose toleranca

- Koncesionari siguron që të jetë arkëtuar dëmshpërblimi përpara datës së lëvizjes.
- Njoftimet e kapacitetit të pamjaftueshëm të ngarkesës në Autostradë duhet të bëhen brenda të nesërmes pas marrjes, me faks ose postë elektronike tek transportuesi.
- Njoftimet paraprake për automjetet e mëdha duhet t'i transmetohen Autoritetit Kontraktues brenda 1 (një) dite pune pas marrjes, me faks ose postë elektronike.
- Këshillat për itineraret e automjeteve të mëdha, për veprat e artit ose tunelet me kapacitet të pamjaftueshëm dhe rekomandimet për kufizimet ose punimet e përkohshme të nevojshme duhet t'i transmetohen Autoritetit Kontraktues brenda 5 (pesë) ditëve pune pas marrjes, me faks ose postë elektronike.

- Marrja dhe verifikimi i njoftimit përfundimtar për itinerarin e miratuar për automjetet e mëdha duhet të kryhet brenda 3 (tre) ditëve pune dhe njoftimit të Autoritetit Kontraktues për marrjen.
- Dhënia e informacioneve transportuesve për planifikimin e itinerareve duhet të bëhet brenda 1 (një) jave pas kërkesës.

3.3 Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme

3.3.1 Hyrje

Koncesionari e shfrytëzon dhe mirëmban Autostradën në rastet e situatave të jashtëzakonshme në përputhje me standardet që përshkruhen më poshtë.

Çdo tremujor Koncesionari dorëzon një raport ku përshkruan aktivitetet e operacioneve të jashtëzakonshme të ndërmarra në tremujorin e fundit.

3.3.2 Situatat e jashtëzakonshme

a) Përshkrimi i detyrës

Në situatat e jashtëzakonshme përfshihen, ndër të tjera:

- Mirëmbajtje ose riparim të jashtëzakonshëm të dëmeve të shkaktuara nga dukuritë natyrore që prekin drejtpërdrejt Autostradën, ku ndër të tjera përfshihen:
 - reshje shiu dhe erë me forcë të jashtëzakonshme;
 - shkarje dheu, rënie të mëdha masivësh shkëmborë dhe ngjarje të tjera të jashtëzakonshme me natyrë gjeoteknike;
 - përmytje gjatë të cilave niveli i ujit rritet në tokën ngjitur me Autostradën ose ujërat e lumenjve ngrihen në nivelin e karrexhatës;
- Instalim i menaxhimit të përkohshëm të trafikut aty ku janë dëmtuar rruga ose veprat e artit.

Koncesionari ngre dhe mirëmban një sistem për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktues, Inxhinierit të pavarur dhe të gjitha shërbimeve të urgjencës të kontaktojnë me Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes dhe me drejtuesit e lartë të Koncesionarit për autostradën në çdo orë të ditës dhe natës në të shtatë ditët e javës gjatë të gjithë periudhës së Koncesionit.

Koncesionari vë në dispozicion krahun e punës, impiantin, burimet teknike dhe materialet e nevojshme për të trajtuar incidentet e jashtëzakonshme brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes.

Koncesionari duhet të përgatisë skemat e menaxhimit të trafikut për itineraret e devijimit të trafikut dhe të bashkërendojë me masat e tjera organizative të trafikut në rast se duhen mbyllur segmente të ndryshme të rrugës.

b) Kërkesat

Koncesionari duhet të ketë hartuar përpara fillimit të operacioneve një Plan në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme i cili duhet të jetë rënë dakord nga Inxhinieri i pavarur. Ky plan është pjesë e Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes që përshkruhet në klauzolën 3.1.4.3 të kësaj Shtojce 5. Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme duhet të përditësohet çdo vit për të pasqyruar mësimet e nxjerra nga ngjarjet e jashtëzakonshme dhe incidentet në të shkuarën. Sa u takon situatave të jashtëzakonshme gjeoteknike, kërkesat minimale të nënpjesës përkatëse të Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme jepen në Lidhjen 6 të kësaj Shtojce 5.

Situatat e jashtëzakonshme do të trajtohen brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes. Koncesionari duhet të sigurojë që të ketë një anëtar të ekipit drejtues të Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes në dispozicion në çdo moment për të trajtuar ngjarjet e jashtëzakonshme. Ngjarjet e jashtëzakonshme regjistrohen dhe i raportohen Inxhinierit të pavarur brenda 24 (njëzet e katër) orëve pasi ndodhin dhe në relacionet mujore sipas kërkesave të raportimit të Lidhjes 5 të kësaj Shtojce 5.

Koncesionari do të bëjë gjithçka të mundur në mënyrë të arsyeshme për të siguruar që nivelet normale të shërbimit të rivendosen sa më shpejt pas çdo ngjarjeje të jashtëzakonshme.

c) Koha e përgjigjes

Ngjarjet e jashtëzakonshme që ndodhin duhet të marrin përgjigje të efektshme dhe të duhur në vend, brenda 2 (dy) orëve pasi t'i jetë komunikuar Koncesionarit ngjarja e jashtëzakonshme. Zgjidhja përfundimtare e ngjarjeve të jashtëzakonshme varet nga lloji i tyre dhe kryhet sa më shpejt të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme, në konsultim me Inxhinierin e pavarur në mënyrë që të bëhen të parrezikshme të gjitha segmentet e rrezikshme të autostradës dhe të informohet Qendra e kontrollit për llojin e defektit dhe për aktivitetet e nevojshme të mirëmbajtjes.

3.3.3 Trajtimi i incidenteve

a) Përshkrimi i detyrës

Trajtimi i incidenteve përfshin:

- Përgjigjen ndaj incidenteve dhe kërkesave për ndihmë;
- Përgjigjen ndaj defekteve që mund të jenë të rrezikshme për përdoruesit e rrugës;
- Instalimin e menaxhimit të përkohshëm të trafikut ose barrierave dhe tabelave paralajmëruese në mënyrë që të kryhen riparimet ose të mbrohen përdoruesit e rrugës nga rreziqet e mundshme;
- Largimin e shkëmbinjve, dherave, pemëve të rëna ose pengesave të tjera që përbëjnë rrezik për trafikun;
- Punën pastruese dhe riparuese për shkak të aksidenteve;
- Mirëmbajtjen në situatë të jashtëzakonshme, pa përfshirë atë që mbulon klauzola 3.3.2 e kësaj Shtojce 5, që duhet kryer pa vonesë.

Koncesionari ngre dhe mirëmban një sistem për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktues, policisë, Inxhinierit të pavarur dhe të gjitha shërbimeve të urgjencës të kontaktojnë me Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes në lidhje me çdo incident.

Koncesionari vë në dispozicion krahun e punës, impiantin, burimet teknike dhe materialet e nevojshme për të trajtuar incidentet brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes.

b) Kërkesat

Në çdo moment 95% e të gjitha incidenteve të jashtëzakonshme duhet të marrin përgjigje brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes.

Periodha e matjes për vlerësimin e respektimit të kësaj kërkesë është 1 (një) muaj.

c) Koha e përgjigjes

Incidentet që ndodhin duhet të marrin përgjigje të efektshme dhe të duhur (pra të bëhet rruga e parrezikshme) në vend, 60 (gjashtëdhjetë) minutave pasi t'i jetë kaluar Koncesionarit incidenti. Zgjidhja përfundimtare e incidenteve varet nga lloji i tyre dhe kryhet sa më shpejt të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme, në mënyrë që të bëhen të parrezikshme të gjitha segmentet e rrezikshme të autostradës dhe të informohet Qendra e kontrollit për aktivitetet e tjera të nevojshme.

Lejohet një shkallë e arsyeshme tolerance nëse Koncesionari po merret me më shumë se 1 (një) incident në të njëjtën kohë.

Lejohet gjithashtu një shkallë e arsyeshme tolerance për incidentet në vendndodhjet e renditura në kategorinë 2 dhe kategorinë 3 të Shtojcës 9 për sa kohë që këto vendndodhje qëndrojnë të hapura, si edhe në zona ku parashikohet komunikim me një palë të tretë.

3.4 Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinën e dimrit

3.4.1 Hyrje

Koncesionari e shfrytëzon dhe mirëmban Autostradën gjatë stinës së dimrit në përputhje me standardet që përshkruhen më poshtë.

Një Plan i mirëmbajtjes gjatë dimrit i dorëzohet në version paraprak Inxhinierit të pavarur për aprovim përpara se Koncesionarit t'i lejohet të arkëtojë taksën e rrugës dhe jo më vonë se 3 (tre) muaj përpara fillimit për herë të parë të operacioneve të dimrit; versioni përfundimtar i Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit duhet të dorëzohet 1 (një) muaj përpara fillimit të operacioneve. Plani i mirëmbajtjes gjatë dimrit duhet të përditësohet çdo vit për të përfshirë mësimet e nxjerra nga dimri i fundit.

Koncesionari ngre dhe mirëmban një sistem për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktues, Inxhinierit të pavarur dhe të gjitha shërbimeve të urgjencës të kontaktojnë me Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.

Koncesionari, duke marrë parasysh kushtet klimatike të zonës dhe parashikimet e motit, do të përcaktojë fillimin dhe fundin e periudhës së dimrit. Koncesionari vendos të gjitha koordinimet e nevojshme me autoritetet shqiptare në mënyrë që gjatë stinës së dimrit parashikimi zyrtar i motit që përdoret nga Qeveria e Shqipërisë për të gjitha qëllimet e lidhura me funksionet e Republikës së Shqipërisë (përfshirë edhe menaxhimin dimëror të rrugëve publike) t'i vihet në dispozicion Qendrës së Kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes të Koncesionarit. Koncesionari duhet të kryejë veprimet/procedurat dhe punimet thelbësore si më poshtë, si gjatë të gjithë stinës së dimrit ashtu edhe përpara se të fillojë dimri:

- i. Puna përpara fillimit të stinës së dimrit
Afërsisht 20 (njëzet) ditë përpara fillimit të periudhës së dimrit, personeli që do të angazhohet në punimet e mirëmbajtjes dimërore duhet të marrë informacion të hollësishëm për planin e pastrimit të dëborës dhe makineritë dhe pajisjet e nevojshme për mirëmbajtjen dimërore duhet të jenë të gatshme për inspektim për të siguruar që janë në gjendje të mirë pune. Në depon e përcaktuar për magazinimin e kripës duhen magazinuar sasisë e nevojshme të kripës. Kripa e mbetur nga dimri i fundit duhet të shihet nëse është apo jo e përshtatshme për përdorim.
- ii. Puna në fillim të stinës së dimrit
Koncesionari, duke marrë parasysh kushtet klimatike të zonës, do të përcaktojë fillimin e periudhës së dimrit. Puna e realizuar gjatë periudhës së dimrit përfshin parandalimin e formimit të akullit në sipërfaqen e rrugës nëpërmjet hedhjes së sasisë së duhur të kripës; pastrimin e rrugës nga sipërfaqja e rrugës, njëkohësisht duke hedhur kripë dhe duke larguar automjetet e palëvizshme nga Autostrada. Koncesionari do të vihet në gatishmëri që në fillim të periudhës së dimrit. Automjetet, instalimet, pajisjet dhe materialet që do të përdoren gjatë periudhës së dimrit duhet të jenë gati për përdorim në depot e përcaktuara të magazinimit të kripës, në bazë të Planit për motin e keq, ndërsa personeli do të jetë në gatishmëri në çdo orë të ditës dhe natës (në shtëpi ose gjetkë) gjatë të gjithë stinës së dimrit, në mënyrë që të mund të veprohet menjëherë në rast të reshjeve të borës dhe ngricave.
Në kushte moti të keq, personeli i Koncesionari duhet të jetë gati për të zënë pozicion brenda një kohe të shkurtër (në mënyrë orientuese, 2 orë) në mënyrë që të fillojë punën për

pastrimin e borës. Gjatë mirëmbajtjes së periudhës së dimrit, personeli i Koncesionarit duhet të punojë pa pushim, gjersa të jenë zbutur kushtet e motit të keq.

- iii. Fundi i mirëmbajtjes gjatë stinës së dimrit
Në varësi të kushteve mbizotëruese të motit dhe gjendjes së sipërfaqes së rrugës, Koncesionari do të përcaktojë fundin e mirëmbajtjes dimërore dhe do të kthehet në gatishmëri pas çdo episodi të veçantë moti të keq. Depot e magazinimit të kripës do të mbushen me sasi të nevojshme të kripës dhe të gjithë automjetet e përdorur gjatë pastrimit të dëborës do t'i nënshtrohen mirëmbajtjes dhe kontrollit.
- iv. Fundi i stinës së dimrit
Fundin e stinës së dimrit do të përcaktohet duke marrë parasysh kushtet klimatike të zonës dhe parashikimet e motit të zyrës meteorologjike.
- v. Puna pas fundit të stinës së dimrit
Koncesionari duhet të sigurojë pastrimin e depove të magazinimit të kripës dhe të kryejë riparimet & mirëmbajtjen e nevojshme të instalimeve.

3.4.2 Heqja e dëborës

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin aktivitetet e nevojshme për të mundësuar funksionimin e Autostradës gjatë periudhave me dëborë të dimrit.

Koncesionari ngre dhe mirëmban një sistem për t'i dhënë mundësi Autoritetit Kontraktues, Inxhinierit të pavarur dhe të gjitha shërbimeve të urgjencës të kontaktojnë me Qendrën e kontrollit.

Koncesionari vë në dispozicion krahun e punës, burimet teknike, pajisjet rezervë dhe materialet e nevojshme për të kryer aktivitetet e mirëmbajtjes gjatë dimrit brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes.

b) Kërkesat

Duhet hequr pa vonesë dëborën në të gjithë gjerësinë e karrexhatës, përfshirë edhe korsinë e urgjencës/ndalimit. Pirgjet e dëborës nuk duhet të jenë në karrexhatë.

Nëse është e nevojshme, heqja e dëborës duhet të ndërthuret me përdorimin e agjentëve akull-largues për të hequr akullin nga sipërfaqja e rrugës.

c) Koha e përgjigjes

- Largimi i dëborës duhet të fillojë brenda 40 (dyzet) minutave prej fillimit të reshjeve të konsiderueshme të dëborës;
- Lartësia maksimale e dëborës kur Koncesionari duhet të ketë filluar largimin e dëborës është 10 centimetra;
- Pajisjet e largimit të dëborës duhet të shfrytëzohen në cikle me nga 2 (dy) orë në secilën pjesë të Autostradës;
- Dëborën e rënë mund të qëndrojë në rrugë deri në 2 (dy) orë ditën dhe 4 (katër) orë natën;

- E gjithë dëborë duhet të hiqet nga e gjithë gjerësia e karrexhatës, përfshirë edhe korsinë e urgjencës/ndalimit, brenda 6 (gjashtë) orëve pas reshjeve të fundit të matshme të dëborës; kjo hapësirë kohe mund të jetë deri në 12 (dymbëdhjetë) orë gjatë periudhave me pik të theksuar trafiku; në ato pjesë të Autostradës ku ka shumë pak mundësi për të mbajtur dëborën e hequr në buzë të karrexhatës, në varësi të pëlqimit që jep Inxhinieri i pavarur, mund të mendohet të hiqet dëborë nga korsia e djathtë dhe korsia e ndalimit/urgjencës.
- Gjatë reshjeve të dendura të dëborës duhet të mobilizohen pajisje të mjaftueshme në mënyrë që të paktën 1 (një) korsitë trafiku të qëndrojnë e hapur në çdo moment;
- Akumulimet maksimale të lejueshme gjithsej në secilën korsitë të karrexhatës janë 10 centimetra;
- Akulli në sipërfaqe duhet të trajtohet me agjent akull-largues brenda 2 (dy) orëve pas heqjes së dëborës;
- Periudha maksimale e kohës që nga fundi i reshjeve të matshme të dëborës gjatë së cilës Koncesionari duhet ta ketë shtyrë dëborën dhe akullin përtej bordeve të korsisë anësore të urgjencës është 7 (shtatë) ditë.

3.4.3 Mbajtja në kontroll e akullit

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë kërkon parandalimin e formimit të akullit dhe eliminimin e akullit në mënyrë që të mundësohet lëvizja pa rrezik e trafikut gjatë periudhave dimërore, duke përdorur agjentë kundër akullit dhe akull-largues.

Koncesionari vë në dispozicion krahun e punës, burimet teknike, pajisjet rezervë dhe materialet e nevojshme për të kryer aktivitetet e mbajtjes në kontroll të akullit brenda kohëve të kërkuara të përgjigjes.

b) Kërkesat

Duhet të parandalohet formimi i akullit në të gjithë gjerësinë e karrexhatës, përfshirë edhe korsinë e urgjencës/ndalimit, nëpërmjet përdorimit të agjentëve kundër akullit (për shembull, kripë). Karrexhata mund të mbetet me lagështirë por nuk duhet të ketë akull.

Nëse formohet akull për shkak të kushteve të këqija të motit, ai duhet trajtuar me agjent akull-largues. Sa herë që metodat e tjera nuk arrijnë ta mbajnë karrexhatën pa kushte rrëshqitjeje në përputhje me kohën e përgjigjes të parashikuar në këtë Shtojcë 5, Koncesionari duhet të përdorë lëndët abrazive. Koncesionari siguron që automjetet në patrullim të veprojnë për të rivendosur cilësinë e forcës së fërkimit të sipërfaqes duke përdorur menjëherë materiale abrazive dimri kur hasen kushte të rrëshqitjes ekstreme.

c) Koha e përgjigjes

Agjenti akull-largues duhet përhapur brenda 2 (dy) orëve pas marrjes së një vendimi në bazë të parashikimit të akullit apo motit të keq ose pasi Koncesionari të ketë ardhur në dijeni të formimit të akullit.

Koncesionari duhet të fillojë përdorimin e materialit abraziv në kushte akulli ekstrem brenda 6 (gjashtë) orëve nga momenti kur zbulohen për herë të parë kushte të tilla ose kur njoftohet Koncesionari.

3.5 Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë

3.5.1 Hyrje

Koncesionari e mirëmban Autostradën në përputhje me standardet që përshkruhen më poshtë.

Vrojtimet vlerësuese për mirëmbajtjen që kanë nevojë për menaxhim të trafikut duhen kryer sa herë të jetë e mundur në të njëjtën kohë me vrotimet e tjera që kërkojnë masa të ngjashme të menaxhimit të trafikut. Gjithashtu, të gjitha vrotimet duhen organizuar në atë mënyrë që të minimizojnë ndërprerjen e udhëtimit dhe vonesat për Përdoruesit dhe prioritet u duhet dhënë të gjitha aspekteve të sigurisë.

Metodat e vrotimit të përshkruara në këtë seksion përfaqësojnë teknologjinë e tanishme. Mund të përdoren teknologji të ngjashme ose më të mira në varësi të marrjes së aprovimit nga Inxhinieri i pavarur.

Koncesionari duhet të përgatisë programe tremujore të mirëmbajtjes rutinë. Programi fillestar duhet t'i dorëzohet Autoritetit Kontraktues në përputhje me klauzolën 21.8.12 të Kontratës së Koncesionit. Këto programe duhet të përditësohen dhe të dorëzohen për aprovim çdo tremujor.

Çdo tremujor Koncesionari duhet t'i dorëzojë Inxhinierit të pavarur një relacion ku përshkruhet puna e realizuar në tremujorin e fundit dhe programet e mirëmbajtjes të propozuara për të ardhmen siç përshkruhen më lart.

3.5.2 Mirëmbajtja e shtresave të rrugës

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin monitorim dhe ndërhyrje mirëmbajtje në shtresat e Autostradës për të arritur standardet minimale sa i takon gjendjes.

b) Kërkesat

Gjendja e shtresave duhet të testohet çdo vit për çdo pjesë të rrugës në përputhje me Kërkesat për inspektim të përshkruara në tabelën 4-1 të seksionit 4 të kësaj Shtojce 5 për të matur, analizuar dhe raportuar gjendjen e vlerësuar të shtresave të çdo karrexhate në pjesë prej 1 km secila. Gjendja e shtresës duhet të raportohet, sipas mënyrës të rënë dakord me Inxhinierin e pavarur, për secilin parametër të përfshirë në tabelën 3-1 të kësaj Shtojce 5.

Standardet minimale të pranueshme dhe metodat e vrotimit paraqiten në tabelën 3-1 më poshtë. Koncesionari duhet të ndërmarrë të gjithë punën e nevojshme për të rikthyer pjesët nën-standard në një standard të pranueshëm. Koncesionari duhet të respektojë të gjitha rishikimet, shtesat, ndryshimet dhe zëvendësimet e mëpasshme që u bëhen standardeve/udhëzimeve të përshkruara me hollësi.

Koncesionari duhet të dorëzojë një raport vjetor ku jep informacionin si vijon:

- Gjendja e shtresave (për çdo kilometër të çdo korsie) duke përdorur parametrat e tabelës 3-1;
- Të dhëna të hollësishme për çdo riparim kapital të kryer vitin e fundit;
- Programi vjetor i mirëmbajtjes dhe ai për 3 (tre) vitet e ardhshme;
- Ndryshimet e propozuara për grafikun kohor të mirëmbajtjes rutinë.

Defektet në sipërfaqen e shtresës së rrugës që mund të përbëjnë rrezik të menjëhershëm për përdoruesit e rrugës (grupat, defektet e skajeve të rrugës etj.) do të trajtohen si defekte të kategorisë I (shih seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5).

Tabela 3-1: Parametrat vlerësues për mirëmbajtjen e shtresave të rrugës

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Objektivi/Koha e përgjigjes
Rezistenca në fërkim	$\geq 0,35$	Testues i rezistencës në fërkim	Çdo 36 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos plotësojë nivelin e ecurisë 18 muaj
Formimi i kanaleve ku kalojnë rrotat	Jo më shumë se 15mm.	mm	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos plotësojë nivelin e ecurisë 18 muaj
Ashpërsia gjatësore	$< 3,0$	Indeksi Ndërkombëtar i Ashpërsisë (IRI) m/Km	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos plotësojë nivelin e ecurisë 18 muaj
Forca strukturore (jetëgjatësia e mbetur)	≥ 5 vjet	Deflektograf me peshë (dhe softueri përkatës)	Kur duhet sipas Indeksit Ndërkombëtar të Ashpërsisë dhe rezultateve të kontrolleve me sy, por të paktën çdo 48 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 5% e rrjetit mund të mos plotësojë nivelin e ecurisë 24 muaj
Plasaritjet nga kalimi i rrotave	$\leq 10\%$	Kontroll me sy	Çdo 12 muaj	Në çdo kohë, jo më shumë se 10% e rrjetit mund të mos plotësojë nivelin e ecurisë 3 muaj

c) Koha e përgjigjes ose toleranca e lejuar

Gjendja e shtresës që nuk plotëson nivelet minimale të ecuresë të përshkruara në tabelën 3-1 duhet të kthehet në standardin e kërkuar brenda kohës së përcaktuar në tabelën 3-1. Sipërfaqja e riparuar duhet të jetë objekt i një raporti të ri po atë vit kur përfundojnë punimet.

Nëse rezistenca në fërkim bie nën standardin e pranueshëm, duhen vendosur menjëherë tabela paralajmëruese gjer në kthimin e gjendjes në normale.

3.5.3 Shpatet, punimet gjeoteknike dhe mirëmbajtja e bordit të paasfaltuar

a) Përshkrimi i detyrës

Mirëmbajtja e shpateve (mbushje e trupit të rrugës dhe gërryerje shpati), punimet gjeoteknike (masa stabilizimi/rehabilitimi) dhe bordet e paasfaltuara (kur ka) dhe sigurimi që të funksionojnë siç duhet.

Kjo detyrë përfshin:

- Në lidhje me shpatet dhe punimet gjeoteknike:
 - pastrimi i materialit të rrëshqitshëm deri në 200 m³;
 - mirëmbajtja e kapacitetit të shpateve të gërryerja për hapjen e rrugës, për të evituar defektet dhe për të mbrojtur rrugën nga prurjet shkëmbore;
 - parandalimi i komprometimit të stabilitetit të shpateve dhe punimeve të tjera nga erozioni;
- Në lidhje me bordet e paasfaltuara:
 - ruajtja e nivelit të duhur në raport me sipërfaqen e karrexhatës;
 - rimbushja e gropave në bordet anësore të hapura nga shkaqe natyrore ose nga automjetet.

b) Kërkesat

Të gjitha shpatet, punimet gjeoteknike dhe bordet e paasfaltuara duhet të kontrollohen nga gjeolog inxhinier/inxhinierë gjeoteknik me kualifikimin dhe përvojën e duhur, në përputhje me kërkesat e programit të kontrollit dhe monitorimit dhe manualit përkatës që do të hartohet nga Koncesionari dhe aprovohet nga Autoriteti Kontraktues. Kur materiali rrëshqitës është më i madh 200 metra kub, Koncesionari njofton Inxhinierin e pavarur në mënyrë që të kryhen hetime shtesë në atë zonë në lidhje me kushtet ekzistuese gjeoteknike dhe rreziqet urgjente të mundshme.

Gjithashtu, për shpatet dhe punimet gjeoteknike zbatohen parashikimet specifike të tabelës 3-2.

Bordet anësore të paasfaltuara duhet të plotësojnë këto kërkesa:

- mund të ketë një diferencë në nivel midis bordit anësor dhe sipërfaqes së karrexhatës jo më të madhe se 5 centimetra;
- prerja tërthore e bordit anësor nuk duhet të pengojë kullimin e ujit për t'u larguar nga karrexhata.

c) Koha e përgjigjes

Koncesionari duhet të veprojë pa vonesë për t'i bërë të parrezikshme bordet anësore dhe shpatet që mund të shkaktojnë rrezik të menjëhershëm për përdoruesit e rrugës ose që prekin gjerësinë e gatshme të karrexhatës si në një situatë të jashtëzakonshme (defekte të kategorisë I) në bazë të seksionit 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5. Nëse nuk është i mundur riparimi i menjëhershëm, duhen vendosur tabela të përkohshme paralajmërimi dhe duhen bërë riparime urgjente për ta bërë zonën në fjalë të sigurt brenda 7 (shtatë) ditëve nga ndodhja e defekteve.

Riparimet e përhershme të bordeve anësore dhe qendrore duhen kryer brenda 28 (njëzet e tetë) ditëve pasi të jenë krijuar kushtet që lejojnë realizimin e punimeve të dheut.

Riparimet e përhershme të shpateve (pra punimet për rehabilitimin e shpateve dhe skarpateve), përkatësisht, të identifikuar nga Koncesionari dhe Inxhinieri i pavarur, duhet të kryhen nga Autoriteti Kontraktues përpara fillimit të stinës së ardhshme të shirave dhe jo më vonë se 12 (dymbëdhjetë) muaj nga shfaqja e defektit.

Tabela 3-2: Standardet e mirëmbajtjes për shpatet dhe punimet gjeoteknike

Përshkrimi	Niveli i shërbimit	Matja/zbulimi	Koha e lejuar për riparimet ose toleranca e lejuar
Mbushje e trupit të rrugës	Erozioni dhe deformimet nuk duhet të përbëjnë rrezik për rrugën. Në asfalt nuk duhet të duket asnjë plasaritje ose deformim.	Kontroll me sy 3 herë në vit (me instrumente nëse është nevoja).	Riparimet duhet të kryhen sa më shpejt.

Përshkrimi	Niveli i shërbimit	Matja/zbulimi	Koha e lejuar për riparimet ose toleranca e lejuar
Shpatet e gërryera për hapjen e rrugës	Rruga duhet të jetë e pastër nga prurjet shkëmbore. Zbatim i menjëhershëm i planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme (përdorimi i tabelave të përkohshme, devijimeve, sinjalizimit etj.).	Kontroll me sy Për rrëshqitjet më shumë se 200m ³ , vëllimi matet me rilevim topografik dhe Inxhinieri i pavarur informohet, i cili më pas bën verifikimin.	Prurjet duhen hequr. Vëllimet nën 50 m ³ : <ul style="list-style-type: none"> • Nga shtresa e rrugës brenda 12 (dymbëdhjetë) orëve pas zbulimit, me kusht që korsia e prekur të jetë mbyllur (të jetë siguruar). • Nga korsia anësore dhe kanalet anësore brenda 48 (dyzet e tetë) orëve pas zbulimit. Nga 50 m ³ deri në 200 m ³ : <ul style="list-style-type: none"> • Nga shtresa e rrugës brenda 48 (dyzet e tetë) orëve pas zbulimit. • Nga korsia anësore dhe kanalet anësore brenda 96 (nëntëdhjetë e gjashtë) orëve pas zbulimit. Mbi 200m ³ : <ul style="list-style-type: none"> • Operacionet e pastrimit duhet të fillojnë brenda 18 orëve pas zbulimit. • Fluksi i trafikut të rivendoset sa më shpejt (në marrëveshje me grantdhënësin).

Përshkrimi	Niveli i shërbimit	Matja/zbulimi	Koha e lejuar për riparimet ose toleranca e lejuar
Kullimi i skarpateve	Kanalet e kullimit në kreshtë, shkallëzimet, bankinat e veshura dhe kanalet e tjera të veshura duhet të jenë pa prurje shkëmbore dhe të mos shfaqin asnjë dëmtim. Fluksi i ujërave nuk duhet të hasë në pengesa. Erozioni në shkallëzim dhe dalje të tombinave duhet të jetë minimal dhe të mos komprometojë stabilitetin e rrugës.	Kontroll me sy 3 herë në vit.	Pastrimi i prurjeve shkëmbore dhe riparimet duhet të bëhen brenda 4 javëve pas zbulimit ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
	Hendeqet e kullimit duhet të jenë plotësisht funksionale.	Kontrolle vjetore me sy në pikat e shkarkimit dhe/ose puseta për të verifikuar rrjedhën e ujit.	Riparimet duhet të bëhen sa më shpejt por jo më vonë se stina e ardhshme pa shira.
Bankinat anësore	Duhet të jenë pa prurje shkëmbore. Dy bankinat e poshtme nuk duhet të shfaqin asnjë zvogëlim të gjerësisë për shkak të defekteve të skarpateve poshtë tyre.	Kontroll me sy 3 herë në vit.	Riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
Gardhet mbrojtëse nga prurjet shkëmbore	Nuk duhet të kenë prurje shkëmbore të akumuluar dhe duhet të ruajnë kapacitetin për të mbrojtur në përputhje me kriteret dhe specifikimet e prodhuesit.	Kontroll me sy çdo vit dhe pas çdo rasti kur ka rënie/prurje shkëmbore.	Pastrimi dhe riparimet duhen kryer brenda 2 muajve nga rënia ose zbulimi i defektit.
Ankerat në shkëmb	Nuk duhet të kenë ndryshk me tepri.	Kontroll me sy - nxjerrje e ankerave.	Riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
Muret mbajtëse dhe pritëse	Të mos kenë asnjë dëmtim të dukshëm ose deformime të tepërta. Xhuntot të jenë në gjendje të mirë. Vrimat kulluese të jenë jo të bllokuara. Pas tyre të ketë shumë pak ose aspak akumulim prurjesh shkëmbore.	Kontroll me sy çdo vit	Pastrimi dhe riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.

Përshkrimi	Niveli i shërbimit	Matja/zbulimi	Koha e lejuar për riparimet ose toleranca e lejuar
Betonimi me beton të spërkatur	Të mos ketë plasaritje të tepruara, leskërim, shenja të presionit hidrostatik ose bimësisë së dukshme tejetëj.	Kontroll me sy çdo vit	Riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
Prita ngadalësuese	Duhet të jenë të qëndrueshme pa deformime të tepërta, pa akumulim prurjesh dhe pa komprometim të stabilitetit nga erozioni.	Kontroll me sy çdo vit	Riparimet/pastrimi i prurjeve shkëmbore duhet të bëhet brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
Rrjetat me anкера dhe rrjetat e hedhura mbi shpat	Duhet të shfaqin pak ose aspak dëmtime. Çdo akumulim prurjesh pas tyre nuk duhet të shkaktojë rritje të trysnisë lokale. Ankerat nuk duhet të kenë ndryshk me tepri.	Kontroll me sy çdo vit	Riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.
Bimësi në skarpat (kur ka)	Bimësia të jetë në gjendje të mirë në të gjithë sipërfaqen. Bimësia në sipërfaqet e gërryera ose të riparuarat të jetë rivendosur.	Kontroll me sy çdo vit	Riparimet duhet të kryhen brenda 12 muajve ose siç parashikohet në raportin gjeoteknik vjetor.

3.5.4 Mirëmbajtja e strukturave

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin monitorimin dhe ndërhyrjen për mirëmbajtje të strukturave për të arritur një standard minimal të gjendjes së “*Mirë*” (siç përcaktohet në tabelën 3-3).

Tabela 3-3: Klasifikimi i gjendjes së strukturave

Klasifikimi i gjendjes	Kategoria e gjendjes	Përshkrimi
6	Shkëlqyeshëm	Siç është ndërtuar
5	Shumë mirë	Asnjë problem nuk vihet re gjatë kontrollit të përgjithshëm ose kryesor
4	Mirë	Vetëm probleme të vogla
3	Pranueshëm	Të gjithë elementet strukturore kryesore janë në gjendje solide por mund të ketë humbje të vogël të vëllimit, plasaritje, leskërim dhe brejtje

2	Keq	Humbje e avancuar e vëllimit, përkeqësim, leskërim ose brejtje e avancuar
1	Rëndë	Humbja e vëllimit, përkeqësimi, leskërimi ose brejtja kanë prekur rëndë komponentët strukturorë parësorë. Mund të ketë prishje lokale të strukturës. Mund të ketë çarje nga presioni.

Mirëmbajtja e strukturave inxhinerike përfshin kontrollet sipas seksionit 4 të kësaj Shtojce 5, në përputhje me standardet e njohura evropiane ku përfshihet praktika e mirë e sektorit ekonomik dhe Sistemi i menaxhimit të urave i Koncesionarit dhe vlerësimin e gjendjes së komponentëve duke marrë veçanërisht në konsideratë:

- papastërtitë (prurjet, mbetjet organike dhe joorganike, shkarravinat);
- bimësinë në strukturë, nën strukturë dhe përgjatë buzës së ujit në afërsi të urës (kur mund të prekë rëndë fortësinë e strukturës);
- rrjedhjet e ujit, sedimentet dhe njollat;
- dëmtimet e bojës mbrojtëse nga ndryshku (antiruxho);
- gërryerjen, kalbjen, vjetrimin;
- gjendjen e hidroizolimit;
- plasaritjet dhe leskërimin;
- dëmtimin e saldimeve ose xhuntove (në veçanti: plasaritjet e llaçit në mure, defektet e saldaturave, bulonave, perçinave, shufrave lidhëse në strukturat e çelikut);
- deformimet;
- zhvendosjet;
- humbjet e materialit ose erozionin;
- përkeqësimin e materialit të ndërtimit;
- vandalizmat;
- dëmet nga aksidentet.

Koncesionari ndërmerr kontrollet e parashikuara në seksionin 4 të kësaj Shtojce 5 dhe përgatit raportet e përshkruara më poshtë, si edhe sipas Lidhjes 5 të kësaj Shtojce 5. Koncesionari ndërmerr veprimet dhe riparimet adekuate për të arritur standardet e kërkuara.

Nëse zbulohen defekte ose dëmtime të rënda, duhen planifikuar riparimet e duhura ose duhet kryer një kontroll më i imtë. Nëse gjendja e një ure ose e një strukture tjetër përbën rrezik imediat për përdoruesit, trafiku në atë urë dhe/ose strukturë duhet të kufizohet pa vonesë. Defektet strukture që mund të përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës (beton i leskëruar etj.) do të trajtohen si defekte të kategorisë I në përputhje me seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e mundshme, duhet kryer një kontroll i hollësishëm për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse që duhet të bëjë Koncesionari, grafikun kohor dhe çdo masë zbutëse, përfshirë edhe monitorimin.

b) Kërkesat

Kërkoheq që elementet e poshtëpërmendur të një ure/strukture, si:

- shtresa e rrugës dhe trotuaret;
- parmakët, parapetet;
- konsolat;
- drenazhimi;
- brezat bashkues të urave;
- linjat e infrastrukturave të tjera publike;
- mekanizmat e lëvizjes së gjatësisë së urës;
- shtrati i lumit;
- menteshat;
- skarpatet dhe shpatet;
- struktura e sipërfaqes së urës;
- traversat kryesore;
- nyjat lidhëse;
- bazamenti dhe themeli i urës;
- shtyllat dhe themelet;
- muret mbajtës;
- këmbët e urës

duhet të mirëmbahen për të mbajtur të paktën klasifikimin e gjendjes “Mirë”. Gjithashtu, zbatohen kërkesat edhe kërkesat specifike të tabelës 3-4.

Tabela 3-4: Nivelet e ecurisë së urave

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Kuverta e urës	Të mos ketë defekte në sipërfaqe, leskërime ose beton të plasaritur. Gjerësia e plasaritjes të mos jetë më shumë se 1 mm.	Kontroll me sy dhe matje	Siç përshkruhet në seksionin 4	Riparim i defekteve	Koha për riparimin – 6 muaj
Xhuntot e urave	Plotësisht funksionale dhe të mos pengojnë lëvizjen e strukturës ose lejojnë hyrjen e ujit	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Riparim / zëvendësim i xhuntove	Koha për riparimin – 3 muaj

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Superstruktura e urës	<p>Superstruktura e urës duhet të jetë solide nga ana strukturore dhe nuk duhet të ketë prurje shkëmbore/dhera: të mos ketë leskra, plasaritje. Nuk lejohen dëmtimet e mbulesës prej betoni në strukturat beton-arme.</p> <p>Agregatet lidhëse duhet të mundësojnë nyjëzimin e duhur.</p> <p>Nyjat lidhëse duhet të jenë të pastra dhe solide.</p> <p>Platformat e nyjave lidhëse duhet të jenë të pastra dhe solide.</p>	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Pastrim, riparim i dëmtimeve, zëvendësim i elementeve me defekt	Koha për riparimin – 6 muaj
Nënstruktura e urës	<p>Të mos ketë humbje vëllimi ose plasaritje më të mëdha se 1 mm. Të mos ketë leskërim.</p> <p>Nuk lejohen brejtje të dukshme.</p>	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Riparim	Koha për riparimin – 6 muaj
Parapetet e urës: metalik	<p>Parmakët, barrierat dhe parapetet të jenë të montuara dhe të funksionojnë si duhet.</p> <p>Metali:</p>	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj heqja dhe riparimi i dëmtimit	<p>Koha e përgjigjes – 45 minuta</p> <p>Koha për riparimin – 3 muaj</p>

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	<p>Të mos ketë humbje të dukshme të vëllimit.</p> <p>Të gjitha lidhjet të jenë solide dhe të shtrënguara.</p> <p>Të mos ketë pjesë që mungojnë ose që janë dëmtuar rëndë.</p> <p>Boja mbrojtëse të ofrojë një pamje estetike të arsyeshme.</p>				
Parapetet e urës: betoni	<p>Parmakët, barrierat dhe parapetet të jenë të montuara dhe të funksionojnë si duhet.</p> <p>Betoni:</p> <p>Të mos ketë pjesë që mungojnë, janë dëmtuar ose përkeqësuar rëndë.</p> <p>Të mos ketë plasaritje më të mëdha se 2 mm.</p> <p>Nuk lejohen dëmtimet e mbulesës prej betoni ose gërryerje e dukshme.</p>	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj heqja dhe riparimi i dëmtimit	<p>Koha e përgjigjes – 60 minuta</p> <p>Koha për riparimin – 30 ditë</p>
Drenazhimi i urës	<p>Të mos ketë pjesë që janë dëmtuar ose përkeqësuar rëndë.</p> <p>Të mos ketë rrjedhje.</p>	Kalim i pastër dhe pa pengesë i ujërave. Nuk ka mbetje të dukshme	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj heqja dhe riparimi i	<p>Koha e përgjigjes – 60 minuta</p> <p>Koha për</p>

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	Të mos ketë gërryerje të dukshme në pikat dalëse.	kripërash, prurjesh etj. Mbrojtja e pikave dalëse është e paprekur. Nuk duket se ka përmbytje.		dëmtimit	riparimin – 5 ditë
Trupi i rrugës në ngjitje me urën	Trupi i rrugës në ngjitje me urën është i lëmuar dhe në një kuotë me kuvertën e urës	Lëvizja e pllakës që lidh urën me trupin e rrugës është më pak se 10 mm.	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi i dëmtimit	Koha e përgjigjes – 60 minuta Koha për riparimin – 6 muaj
Përforcimi i skarpateve dhe koneve të bazamenteve	Nuk lejohet dëmtimi, gërryerja ose deformimi i skarpatit dhe i koneve të bazamenteve	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi i dëmtimit	Koha e përgjigjes – 60 minuta Sa më shpejt
Pamja e urës	Të mos ketë shkarravina mbi struktura. Asnjë sipërfaqe e urës të mos ketë shkarravina.	Kontroll me sy	Siç përshkruhet në seksionin 4	Veprim imediat – pastrim	Koha për riparimin – 30 ditë

Sistemet hidroizoluese të elementeve strukturore duhen mbajtur të paprekur pa defekte të dukshme që vijnë nga rrjedhjet ose ndryshkja.

Nuk lejohet asnjë papastërti që mund të vihet re gjatë kontrollit rutinë ose atij të përgjithshëm.

Koncesionari duhet të dorëzojë një raport vjetor ku jep informacionin si vijon:

- Gjendja strukturore (për çdo urë ose strukturë tjetër) duke përdorur parametrat e tabelës 3-3;
- Propozime të hollësishme për trajtimin e çdo strukture në gjendje më pak se 4 (“Mirë”);
- Të dhëna të hollësishme për çdo riparim kapital të kryer vitin e fundit;
- Të dhëna të përmbledhura për çdo kontroll të kryer vitin e fundit;

- Kopje të të gjitha raporteve të kontrollit;
- Programi vjetor i mirëmbajtjes dhe ai për 3 (tre) vitet e ardhshme;
- Ndryshimet e propozuara për grafikun kohor të mirëmbajtjes rutinë.

c) Koha e përgjigjes

Aktivitetet e mirëmbajtjes rutinë që nuk kërkojnë riparime strukturore, si rezultat i çdo inspektimi, duhet të përfundojnë brenda 1 (një) muaji, nëse nuk thuhet ndryshe në tabelën 3-4.

Nëse, si rezultat i kontrollit sipërfaqësor, kontrollit vjetor bazë ose kontrollit të hollësishëm, konstatohet se ekziston nevoja për riparime strukturore për ta kthyer strukturën në klasifikimin e gjendjes 4 (“Mirë”), atëherë koha e lejuar për përgatitjen e projektit dhe realizimin e punimeve është 2 (dy) vjet nga data e kontrollit.

Nëse, si rezultat i kontrollit sipërfaqësor, kontrollit vjetor bazë ose kontrollit të hollësishëm, konstatohet se ekziston nevoja për riparime kapitale ose rindërtim për ta kthyer strukturën në klasifikimin e gjendjes 4 (“Mirë”), atëherë koha e lejuar për përgatitjen e projektit dhe realizimin e punimeve është 2 (dy) vjet nga data e kontrollit.

Nëse gjendja e strukturës, sidomos traversat, kuvertat, shtyllat dhe bazamentet, përbën rrezik imediat për përdoruesit, duhet kufizuar pa vonesë trafiku në rrugë. Koncesionari do t’i përshpejtojë pa vonesë punimet në përputhje me një program të dorëzuar tek Autoriteti Kontraktues brenda 14 (katërmëdhjetë) ditëve nga zbulimi i defektit.

Të gjitha defektet që mund të përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës dhe nuk kanë të bëjnë me superstrukturën i nënshtrohen riparimit urgjent sipas klauzolës 4.1.2.1 të seksionit 4 të kësaj Shtojce 5.

3.5.5 Mirëmbajtja e tunelit

a) Përshkrimi i detyrës

Objekti i mirëmbajtjes së tunelit është të mbahen aktivet e tunelit të Thirrës (si edhe aktivet e çdo tuneli tjetër që ndërtohet gjatë kohëzgjatjes së Koncesionit) në gjendje të parrezikshme dhe të shfrytëzueshme. Një mirëmbajtje e tillë duhet të nxisë parrezikshmërinë e publikut dhe personelit në udhëtim e sipër, të shmangë vonesat dhe të minimizojë çdo efekt mjedisor të padëshirueshëm.

Sistemet e monitorim-vlerësimit të tunelit duhet të funksionojnë së bashku në mënyrë që sistemi i përgjithshëm të funksionojë siç duhet dhe të sigurohet një mjedis i parrezikshëm për përdoruesit e tunelit. Është me rëndësi jetike që pajisjet e monitorim-vlerësimit të mirëmbahen mirë për të parandaluar avaritë e paparashikuara.

Qasja e mirëmbajtjes në lidhje me tunelet duhet të jetë në formën e kontrolleve të rregullta, shoqëruar me mirëmbajtje reaguese në përgjigje të rezultatit të këtyre kontrolleve. Kjo duhet të mbështetet me një program të vazhdueshëm mirëmbajtjeje rutinë (parandaluese) të verifikuar nga një program i plotë vetëkontrolli nga Koncesionari në varësi të aprovimit të Inxhinierit të pavarur që të kryejë auditimet e tij në çdo moment. Për të gjitha pajisjet mekanike dhe elektrike kjo mirëmbajtje parandaluese duhet të mbështetet në rekomandimet e prodhuesve.

Kjo detyrë përfshin monitorimin dhe mirëmbajtje parandaluese ose me ndërhyrje të tunelit/tuneleve për të arritur një standard minimal të gjendjes 4 (“Mirë”) (siç përcaktohet në tabelën 3-5).

Tuneli(et): Koncesionari duhet të hartojë një program të plotë mirëmbajtjeje rutinë dhe riparimesh kapitale për të cilin duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur dhe i cili duhet të shqyrtohet dhe përditësohet çdo vit. Riparimet kapitale duhet të përfshijnë remont kapital dhe zëvendësim të pajisjeve të tunelit dhe strukturës së tunelit, që duhet kryer në mënyrën dhe kohën që shkakton pengesën minimale për trafikun.

Mirëmbajtja e tunelit, sa herë të jetë e mundur, duhet të kryhet gjatë periudhave me fluksin më të ulët të trafikun.

Mirëmbajtja e strukturave të tunelit dhe pajisjeve të monitorim-vlerësimit përfshin kontrollet sipas seksionit 4 të kësaj Shtojce 5, në përputhje me standardet e njohura evropiane ku përfshihet praktika e mirë e sektorit ekonomik dhe vlerësimin e gjendjes së komponentëve duke marrë veçanërisht në konsideratë:

- dherat, prurjet shkëmbore dhe shkarravinat;
- bimësinë në strukturë;
- drenazhimin e bllokuar;
- rrjedhjet e ujit, sedimente dhe njolla;
- dëmtimet e bojës mbrojtëse nga ndryshku (antiruxho) dhe karbonizimi;
- gërryerjen, kalbjen, vjetrimin;
- plasaritjet dhe leskërimin;
- dëmtimin e saldimeve, xhuntove dhe bashkuesve (në veçanti: plasaritjet e llaçit në mure, defektet e saldaturave, bulonave, perçinave, shufrave lidhëse në strukturat e çelikut);
- deformimet;
- zhvendosjet;
- humbjet e materialit ose erozionin;
- përkeqësimin e materialit të ndërtimit;
- dëmet nga aksidentet.

Koncesionari ndërmerr kontrollet e parashikuara në seksionin 4 të kësaj Shtojce 5 dhe përgatit raportet e përshkruara më poshtë, si edhe sipas Lidhjes 5 të kësaj Shtojce 5.

Koncesionari ndërmerr veprimet dhe riparimet adekuate për të arritur standardet e kërkuara.

Nëse zbulohen defekte ose dëmtime të rënda, duhen planifikuar riparimet e duhura ose duhet kryer një kontroll më i imtë. Nëse gjendja e strukturës përbën rrezik imediat për përdoruesit, trafiku në strukturë duhet të kufizohet pa vonësë. Defektet e tunelit që mund të përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës (beton i leskëruar etj.) do të trajtohen si defekte të kategorisë I në përputhje me seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e mundshme, duhet kryer një kontroll i hollësishëm për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse që duhet të bëjë Koncesionari, grafikun kohor dhe çdo masë zbutëse, përfshirë edhe monitorimin.

b) Kërkesat

Kërkoheq që elementet e poshtëpërmendur të tunelit, si:

- Veshja në sipërfaqe e mureve të tunelit;
- Veshja në brendësi të mureve të tunelit;
- Elementet e tjera strukturore;
- Kullimi;
- Brezat bashkues;
- Ankerat dhe sistemet mbështetëse mekanike;
- Bulona fiksues/sisteme mbështetës të E&M dhe Pajisjeve të Sinjalistikës;

të mirëmbahen në të paktën Klasifikimin e Gjendjes 4 (“Mirë”) siç përshkruhet në tabelën 3-5 përveç “Bulona fiksues/sisteme mbështetës të E&M dhe Pajisjeve të Sinjalistikës” të cilët duhet të mirëmbahen të paktën në Klasifikimin e Gjendjes 5 (“Shumë Mirë”) siç përshkruhet në Tabelën 3-5.

Gjendja e përgjithshme e elementeve strukturore të tunelit duhet të jetë jo më pak se klasifikimi i gjendjes 4 (“Mirë”).

Kërkoheq që të gjitha elementet mekanike dhe elektrike kryesore të tunelit, si:

- Sistemet e kontrollit
- Ajrimi
- Pajisjet e mbrojtjes nga zjarri
- Pompat e kullimit
- Ndriçimi
- Tokezimet

të mirëmbahen në përputhje të plotë me rekomandimet e prodhuesit.

Tabela 3-5: Klasifikimi i gjendjes për tunelin (vetëm elementet strukturore)

Klasifikimi i gjendjes	Kategoria e gjendjes	Përshkrimi i elementit strukturor
6	Shkëlqyeshëm	Siç është ndërtuar
5	Shumë mirë	Asnjë problem nuk vihet re gjatë kontrollit të përgjithshëm ose kryesor
4	Mirë	Vetëm probleme të vogla
3	Pranueshëm	Të gjithë elementet strukturore kryesore janë në gjendje solide por mund të ketë humbje të vogël të vëllimit, plasaritje, leskërim dhe rrjedhje të vogla në bashkime.
2	Keq	Humbje e avancuar e vëllimit, përkeqësim, leskërim dhe rrjedhje në bashkime.
1	Rëndë	Humbja e vëllimit, përkeqësimi dhe leskërimi kanë prekur rëndë komponentët strukturorë

		parësorë. Mund të ketë prishje lokale të strukturës. Mund të ketë çarje nga presioni. Përmbajtje të rëndë ose të rregullt si rezultat i mosfunksionimit të sistemit të kullimit.
--	--	--

Koncesionari duhet të zbatojë një procedurë të rreptë auditimi për të verifikuar plotësimin e këtyre objektivave dhe është përgjegjës për zbatimin e të gjitha ndryshimeve të nevojshme të programit të mirëmbajtjes parandaluese në rast se nuk arrihen objektivat e tabelës 3-6. Për çdo ndryshim të tillë duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur.

Tabela 3-6: Respektimi i rekomandimeve të prodhuesit në lidhje me pajisjet e monitorim-vlerësimit të tunelit

Pajisja	Niveli i realizimit të mirëmbajtjes në përputhje me rekomandimet e prodhuesve
Me shumë rëndësi për parrezikshmërinë	99%
Gjithë pajisjet e tjera që nuk kanë shumë rëndësi për parrezikshmërinë	95%

Pajisjet kritike të sigurisë konsiderohen sistemet të cilat janë përfshirë në Shtojcën I të Direktivës 2004/54/KE e Parlamentit dhe të Këshillit Evropian dhe/ose të cdo legjislacioni përkatës shqiptar.

Koncesionari duhet të dorëzojë një raport vjetor ku jep informacionin si vijon:

- Gjendja strukturore (për çdo tunel) duke përdorur parametrat e tabelës 3-5;
- Propozime të hollësishme për trajtimin e çdo tuneli në gjendje më pak se 4 (“Mirë”);
- Pajisjet e monitorim-vlerësimit – niveli i plotësimin duke përdorur parametrat e tabelës 3-6;
- Të dhëna të hollësishme për çdo riparim kapital të kryer vitin e fundit;
- Të dhëna të përmbledhura për çdo kontroll të kryer vitin e fundit;
- Kopje të të gjitha raporteve të kontrollit;
- Programi vjetor i mirëmbajtjes dhe ai për 3 (tre) vitet e ardhshme;
- Ndryshimet e propozuara për grafikun kohor të mirëmbajtjes rutinë.

Tabela 3-7: Nivelet e ecurisë së tunelit

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Veshja në sipërfaqe e mureve të tunelit	Veshja duhet të jetë solide nga ana strukturore dhe nuk duhet të ketë leskërime dhe plasaritje. Nuk lejohen dëmtimet e mbulesës prej betoni në strukturat beton-arme. Të mos ketë defekte në sipërfaqe. Pa bashkuese që rrjedhin dhe pa prurje të ngurta. Drenazhimi i pastruar.	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor	Pastrim i veshjes jashtme. Riparim i defekteve.	Koha për riparimin – 3 muaj
			12 muaj – i hollësishëm	Largim i prurjeve të ngurta. Zhbllokim i drenazhimit.	
Veshja në brendësi të mureve të tunelit	Shtresa e brendshme duhet të jetë aq e pastër sa për të siguruar nivelin e kërkuar të shkëlqimit. Duhet të jetë pa defekte, përfshirë heqjen e paneleve gjatë kontrollit parësor për të siguruar që bashkueset janë solide.	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor	Larje – vini re se kjo mund të pezullohet gjatë muajve të dimrit në marrëveshje me Inxhinierin e pavarur.	Koha për riparimin – 1 muaj. Për shpeshtësinë e larjes duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur gjatë viteve të para të shfrytëzimit dhe kjo shpeshtësi duhet shqyrtuar çdo vit.
			12 muaj – i hollësishëm	Veprim i imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës.	

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
Të gjitha strukturat e tjera	Të jenë të pastra dhe solide nga ana strukturore dhe të mos kenë defekte të konsiderueshme.	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha për riparimin – 6 muaj
Brezat bashkues	Plotësisht funksionale, të mos pengojnë lëvizjen e strukturës	Kontroll me sy	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Pastrim, riparimi dhe dëmtimeve	Koha për riparimin – 6 muaj
Ankerat dhe sistemet mbështetëse mekanike	Plotësisht funksionale dhe në gjendje të sigurojnë mbështetje pa rrezik. Dëshmi se është kryer testimi periodik i ankerave dhe testimi i tokëzimit dhe izolimit elektrik.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha për riparimin – 2 muaj
Drenazhimi i tunelit	Tërësisht funksional. Të mos ketë pjesë që janë dëmtuar ose përkeqësuar rëndë. Dëshmi që pompat, valvulat dhe tubat janë testuar dhe u është bërë shërbimi në përputhje me rekomandimet e prodhuesve. Të mos ketë rrjedhje. Të mos ketë	Kontroll me sy dhe auditim. Kalim i pastër dhe pa pengesë i ujërave. Nuk ka mbetje të dukshme kripërash, prurjesh etj. Mbrojtja e pikave dalëse është e	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj heqja dhe riparimi i dëmtimit	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	gërryerje të dukshme në pikat dalëse.	pa prekur. Nuk duket se ka përmytje.			
Sistemi i ajrimit	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemi është testuar dhe i është bërë shërbimi dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë
Sistemet e ndriçimit	95% e ndriçuesve funksionojnë si duhet. Dëshmi që sistemi i ndriçimit është testuar dhe i është bërë shërbimi dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj zëvendësimi i pajisjeve me defekt	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë
Pajisjet e mbrojtjes nga zjarri	Të gjitha pjesët e ekspozuara duhet t'u nënshtrohen proceseve të pastrimit normal të tunelit. Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemi i mbrojtjes nga zjarri është testuar, i është bërë shërbimi	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 3 ditë

Përshkrimi	Përcaktimi i nivelit të ecurisë	Mënyra e matjes	Shpeshtësia e vrojtimit	Veprimi ndreqës	Koha e përgjigjes / koha e riparimit
	dhe është zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.				
Të gjitha pajisjet dhe sistemet e tjera mekanike dhe elektrike	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemet janë testuar, u është bërë shërbimi dhe janë zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 muaj – sipërfaqësor 12 muaj – i hollësishëm	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 45 minuta Koha për riparimin – 5 ditë
Tensioni mesatar primar, sekondar dhe sistemet e tokezimit e nenstacionet	Tërësisht funksional. Dëshmi që sistemet janë testuar, u është bërë shërbimi dhe janë zëvendësuar në përputhje me rekomandimet e prodhuesve.	Kontroll me sy dhe auditim	1 vjetor – sipërfaqësor	Veprim imediat – rivendosja e parrezikshmërisë, pastaj riparimi dhe rinovimi sipas nevojës	Koha e përgjigjes – 1 ore Koha për riparimin – 5 ditë

c) Koha e përgjigjes

Aktivitetet e mirëmbajtjes rutinë që nuk kërkojnë riparime strukturore, si rezultat i çdo inspektimi, duhet të përfundojnë brenda 1 (një) muaji, nëse nuk thuhet ndryshe në tabelën 3-7.

Nëse, si rezultat i kontrollit sipërfaqësor, kontrollit parësor ose kontrollit të posaçëm, konstatohet se ekziston nevoja për riparime strukturore për ta kthyer strukturën në klasifikimin e gjendjes 4 (“Mirë”) (siç përkufizohet në tabelën 3-5), atëherë koha e lejuar për përgatitjen e projektit dhe realizimin e punimeve është 1 (një) vit nga data e kontrollit.

Nëse, si rezultat i kontrollit sipërfaqësor, kontrollit parësor ose kontrollit të posaçëm, konstatohet se ekziston nevoja për riparime kapitale ose rindërtim për ta kthyer strukturën në klasifikimin e gjendjes 4 (“Mirë”) (siç përkufizohet në tabelën 3-5), atëherë koha e lejuar për përgatitjen e projektit dhe realizimin e punimeve është 2 (dy) vjet nga data e kontrollit.

Nëse gjendja e strukturës së tunelit përbën rrezik imediat për përdoruesit, duhet kufizuar pa vonesë trafiku në rrugë. Koncesionari do t’i përshpejtojë pa vonesë punimet në përputhje me një program të dorëzuar tek Autoriteti Kontraktues brenda 14 (katërmëdhjetë) ditëve nga zbulimi i defektit.

Të gjitha defektet që mund të përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës dhe nuk kanë të bëjnë me strukturën e tunelit i nënshtrohen riparimit urgjent sipas klauzolës 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

Vini re që mirëmbajtja e drenazhimit të tunelit duhet të bëhet në përputhje me seksionin 3.5.6 të kësaj Shtojce 5.

3.5.6 Mirëmbajtja e drenazhimit

3.5.6.1 Tubacionet e ujërave të zeza dhe të kullimit

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin:

- Zbrazen e pusetave të shiut dhe të kolektorëve dhe pastrimin e tubave të kullimit (duke përfshirë sistemet e kullimit dhe ujërave të zeza të tunelit), dhe tubacioneve në mënyrë që të ruhet rrjedha e papenguar e ujit në çdo stinë;
- Kontrollin e rregullt funksional të instalimeve të drenazhimit;
- Monitorimin e vazhdueshëm të funksionimit të stacionit të pompave, kontrollet periodike mekanike dhe elektrike dhe mirëmbajtjen përkatëse të tubacioneve në stacionet e pompave.

b) Kërkesat

Pusetat e shiut dhe kanalet e kullimit si edhe pusetat e kullimit inspektohen, zbrazen dhe pastrohen një herë në vit në pranverë pasi të jetë hequr rëra kundër akullit dhe sa herë që gropa e baltës e pusetës mbushet ose sa herë që bllokohet tubacioni.

Kanalinat e sistemit të mbulimit dhe skara e kapakëve të jenë të pastër sa i takon zbrazjes.

Tubat e kullimit të shpëlahen çdo vit, nëse është e nevojshme, për t'i mbajtur tubacionet në gjendje pune.

Stacioni i pompave të mbahet në gjendje pune dhe të kontrollohet rregullisht në përputhje me udhëzimet e prodhuesit.

Pas përfundimit të masave pusetat dhe tubacionet duhet të mos kenë rërë, prurje shkëmbore dhe mbetje organike.

Shkarkimet në lumenj dhe përrenj duhet të bëhen në respektim të ligjit shqiptar, Udhëzimeve të IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për rrugët me pagesë dhe VNMS-së dhe PMMS-së së Koncesionarit, sipas seksionit 5 të kësaj Shtojce 5.

c) Koha e përgjigjes

Koncesionari duhet të veprojë pa vonesë nëse ndodhin defekte urgjente në drenazhim, që përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës, si situatë e jashtëzakonshme sipas seksionit 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5. Nëse nuk është e mundur riparimi imediat i defektit, duhen vendosur menjëherë tabela paralajmëruese dhe riparimi duhet kryer brenda 7 (shtatë) ditëve.

Kur shkarkimet nuk i plotësojnë kërkesat atëherë duhet punuar për të pakësuar ndotësit në nivelin e përcaktuar brenda 6 (gjashtë) muajve.

3.5.6.2 Tombinat

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë vlen për tombinat me gjatësi sa rruga deri në 0,6m, dhe përfshin pastrimin e tombinave dhe sigurimin që ato të funksionojnë në mënyrë të efektshme:

- heqje e çdo bimësie dhe prurjesh solide nga brendësia e strukturës;
- heqje e llucës së akumuluar që pengon kalimin e ujit;
- riparimi i izolantit (fugave) në xhunto;
- pastrim ose zhbllokim sipas nevojës, për të hequr pengesat;
- riparim i defekteve.

b) Kërkesat

Tombinat duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme (me nivel tolerance $\pm 5\%$ për të evituar penalizim për shkak të gabimeve në matje):

- tombinat nuk duhet të kenë defekte, por mund të kenë ca barishte dhe akumulim mbetjesh ose prurjesh solide;
- nuk duhet të ketë bllokim nga akulli në më shumë se 10% të diametrit të tombinës;
- tombinat nuk duhet të akumulojnë llucë me thellësi më shumë se 10% e diametrit të tombinës;
- nuk duhet të ketë ujë të ndenjtur në tombinë me thellësi më shumë se 10% e diametrit të tombinës;
- pengesat nuk duhet ta pengojnë kalimin e ujit në atë shkallë sa që sistemet e kullimit me tubacione dëmtohen ose përmyten.

Shënim: Nuk duhet përdorur kripë për pastrimin e tombinës së ngrirë.

c) Koha e përgjigjes

Koncesionari duhet të veprojë pa vonesë për t'i bërë të parrezikshme tombinat që kanë të ngjarë të përbëjnë rrezik për përdoruesit e rrugës, si situatë e jashtëzakonshme sipas seksionit 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5 dhe riparimet duhen kryer brenda 7 (shtatë) ditëve.

Tombinat që bien nën nivelin e kërkesave minimale duhen rikthyer në gjendjen minimale të kërkuar brenda 2 (dy) javëve. Në rast riparimi strukturor të tombinave Koncesionari mund t'i kërkojë leje Inxhinierit të pavarur për ta zgjatur afatin e riparimit, pasi të paraqesë prova se një shtyrje e tillë është e justifikuar.

3.5.6.3 Hendeqet

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin të gjitha aktivitetet që sigurojnë që hendeqet të mos jenë të bllokuara dhe që uji të mund të rrjedhë pa pengesë prej tyre në tombina dhe në kanalet shkarkuese.

b) Kërkesat

Hendeqet duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme (me nivel tolerance $\pm 5\%$ për të evituar penalizim për shkak të gabimeve në matje):

- hendeqet nuk duhet të kenë defekte, por mund të kenë ca barishte dhe akumulim mbetjesh ose prurjesh solide;
- hendeqet nuk duhet të akumulojnë llucë me thellësi më shumë se 10cm;
- nuk duhet të ketë ujë të ndenjtur në hendek me thellësi më shumë se 10cm;

- pengesat nuk duhet ta pengojnë kalimin e ujit në atë shkallë saqë sistemet e kullimit me tubacione dëmtohen ose përmyten;
- shkarkimet në lumenj dhe përrenj duhet të bëhen në respektim të ligjit shqiptar, Udhëzimeve të IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për rrugët me pagesë dhe VNMS-së dhe PMMS-së së Koncesionarit, sipas seksionit 5 të kësaj Shtojce 5.

c) **Koha e përgjigjes**

Koncesionari duhet të veprojë pa vonesë si situatë e jashtëzakonshme sipas seksionit 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5 për t'i bërë të parrezikshme hendeqet që kanë të ngjarë të përbëjnë rrezik për përdoruesit e rrugës dhe riparimet duhen kryer brenda 7 (shtatë) ditëve.

Hendeqet që bien nën nivelin e kërkesave minimale duhen rikthyer në gjendjen minimale të kërkuar brenda 2 (dy) javëve.

Kur shkarkimet nuk i plotësojnë kërkesat atëherë duhet punuar për të pakësuar ndotësit në nivelin e përcaktuar brenda 6 (gjashtë) muajve.

3.5.7 Mirëmbajtja e objekteve të sheshit të taksës

a) **Përshkrimi i detyrës**

Mirëmbajtja e objekteve të shesheve të taksës përfshin sipërfaqen e shtruar të sheshit të taksës dhe kabinat e taksës, pajisjet në rrugë dhe në sheshin e taksës, pajisjet e ndërmjetme (për shembull pajisjet e transmetimit, kabllot) dhe pajisjet e sektorit të administrimit të taksës së rrugës pranë Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes.

Pajisjet në rrugë përfshijnë të gjitha aparatet dhe pajisjet dhe furnizimin përkatës me energji, kabllot e furnizimit me energji, kabllot e komunikimit, kabinat, shkallët, shtyllat, këmbët dhe çdo element tjetër që është parashikuar për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Pajisjet në sheshin e taksës përfshijnë çdo pajisje të lidhur me çdo kors, përfshirë barrierat, sensorët, tabelat me mesazhe të ndryshme, pajisjet e kabinave të taksës dhe pajisjet për arkëtimin e taksës.

Pajisjet ndërmjetëse përfshijnë të gjitha pajisjet ose sistemet e telekomunikacionit dhe kabllot përkatëse që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Pajisjet në central përfshijnë të gjitha pajisjet në ndërtesën e administrimit të taksës përfshirë kompjuterët, printerët, monitorët, pajisjet e komunikimit, furnizimin me energji, pajisjet e energjisë rezervë, kabllot e energjisë dhe komunikimit dhe çdo element tjetër që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Mirëmbajtja e sipërfaqeve të shtruara të sheshit të taksës duhet të plotësojë standardet e mirëmbajtjes së shtresave të përcaktuara në seksionin 3.5.2 të kësaj Shtojce 5.

Mirëmbajtja e kabinave të taksës duhet të jetë e tillë që kushtet e punës për personelin e arkëtimin të taksës të përmbushin legjislacionin shqiptar për shëndetin dhe sigurinë në punë dhe praktikën më të mirë ndërkombëtare.

Mirëmbajtja e të gjitha objekteve dhe pajisjeve të sheshit të taksës përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune përfshirë edhe pastrimin e tabelave dhe sinjaleve, reagimin ndaj

defekteve, kryerjen e kalibrimit dhe kontrolleve në përputhje me udhëzimet e prodhuesve, riparimin e pajisjeve, diagnozën dhe riparimin e defekteve të softuerit dhe riparimin e bojës mbrojtëse.

b) Kërkesat

Sistemet dhe pajisjet duhet të mirëmbahen në mënyrë të tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat operative të seksionit 3.2.4 të kësaj Shtojce 5.

Të gjitha pajisjet dhe sensorët duhet të kalibrohen dhe mirëmbahen në përputhje me udhëzimet e prodhuesve.

c) Koha e përgjigjes

Koha e përgjigjes duhet të jetë e tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat operative të seksionit 3.2.4 të kësaj Shtojce 5.

Kohët e përgjigjes duhet të maten që nga momenti kur zbulohet defekti, siç raportohet nga sistemi i kontrollit, ose siç zbulohet gjatë kontrollit, në varësi se cili moment është më i hershmi.

3.5.8 Mirëmbajtjes e sinjalizimit

3.5.8.1 Sinjalistikë vertikale

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin mirëmbajtjen e tabelave dhe pajisjeve të përhershme rrugore dhe informuese si edhe mirëmbajtjen e kunjave fikse orientuese të rrugës ekzistuese në fillim të kontratës. Pastrimi, plotësimi, zëvendësimi dhe riparimi i tabelave dhe pajisjeve të konsumuara, të dëmtuara, të mangëta ose të humbura dhe i strukturave mbështetëse të tyre përfshihet në mirëmbajtjen e sinjalistikës vertikale.

Në këtë detyrë përfshihet edhe monitorimi i kushteve faktike përgjatë Autostradës në mënyrë që, nëse del nevoja, të shtohen tabelat shtesë të duhura për t'u siguruar që sistemi i sinjalistikës të jetë i plotë në çdo moment gjatë të gjithë periudhës së koncesionit.

b) Kërkesat

Sinjalistika vertikale duhet të plotësojë këto kërkesa:

- Tabelat të mos kenë defekte, të jenë të pastra dhe të vendosura saktë. Tabelat nuk duhet të jenë mbuluar nga gjethnaja, nga tabela ose struktura të tjera dhe të mos kenë hyrë në hapësirën e karrexhatës;
- Shtyllat e tabelave të jenë vertikale, të mos kenë dëmtime apo defekte strukturore dhe cipa/boja mbrojtëse të jetë e padëmtuar;
- Mbërthyeset e tabelave të jenë të mbërthyera dhe të mos kenë korrozion;
- Kunjat fiks në buzë të rrugës të jenë në gjendje të mirë, të jenë vertikal dhe elementet reflektues të jenë të pastër dhe të padëmtuar.

Këndi maksimal i lejuar i një table rrugore mund të jetë deri në 5% nga boshti absolut vertikal, tabela të mos jetë e rrotulluar në mënyrë që të mos pengohet lexueshmëria.

c) Koha e përgjigjes

Tabelat e anuara dhe të rrotulluara duhet të drejtohen në pranverë brenda datës 15 prill. Tabelat që nuk e plotësojnë nivelin e kërkesave minimale duhet të kthehen në standardin e lejuar brenda 2 (dy) javëve.

Nëse tabelat përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës (tabela të shkatërruara ose që mungojnë, tabela të rrotulluara saqë nuk lexohen, tabela që janë anuar dhe kanë hyrë në hapësirën e karrexhatës), Koncesionari duhet të marrë masa pa vonesë dhe, nëse është e nevojshme, tabelat bëhen të parrezikshme duke i konsideruar si defekt i kategorisë I në përputhje me seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

3.5.8.2 Sinjalistika rrugore horizontale

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin mirëmbajtjen e vijëzimeve dhe sinjaleve horizontale. Kjo detyrë ka të bëjë edhe me përdorimin e elementeve të tjera të nevojshme të sinjalistikës horizontale.

Skemat e menaxhimit të trafikut që kërkojnë përdorimin e sinjalistikës horizontale duhet të aprovohen paraprakisht nga Autoriteti Kontraktues.

b) Kërkesat

Sinjalistika horizontale duhet të plotësojë këto kërkesa:

- sinjalistika horizontale të jetë e pastër dhe qartësisht e dukshme;
- sinjalistika horizontale të mos jetë përhapur më shumë se 10% e dimensionit origjinal;
- të ketë mbetur të paktën 70% e materialit të vijëzimit;
- retro-reflektimi të jetë të paktën 100 mcd/m²/lx (për vijëzimet e bardha);
- retro-reflektimi të jetë të paktën 80 mcd/m²/lx (për vijëzimet e verdha);
- rezistenca në fërkim e vijëzimeve të jetë e njëjtë me sipërfaqet pa vijëzime (pra e njëjtë me rezistencën në fërkim të tapetit të rrugës).

Pikat e marrjes së kampionëve në bazë të kontrolleve me sy duhet të përzgjidhen për çdo 5km gjatësi të karrexhatës dhe testimi i hollësishëm kundrejt specifikimit të ecurisë duhet të bëhet në përputhje me seksionin 4 të kësaj Shtojce 5. Nëse pika e marrjes si kampion nuk e përmbush specifikimin atëherë supozohet se e gjithë gjatësia është me defekt, nëse nuk dëshmohet ndryshe nga Koncesionari.

Reflektorët horizontalë të ngulur në rrugë (symace) duhet të jenë në gjendje siç janë instaluar në përputhje me projektin dhe duhet të reflektojnë si të rinj.

c) Koha e përgjigjes

Sinjalistika horizontale që përbën rrezik imediat për përdoruesit e rrugës duhet të zëvendësohet ose kur kjo nuk është e mundur, duhen vendosur tabela paralajmëruese brenda 24 (njëzet e katër) orëve.

Sinjalistika horizontale që bie nën nivelin e kërkesave minimale duhet rikthyer në gjendjen minimale të kërkuar brenda 3 (tre) muajve.

Symacet që mungojnë ose nuk funksionojnë duhen zëvendësuar brenda 3 (tre) muajve nëse nuk përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës, në ç'rast trajtohen si defekt i kategorisë I në përputhje me seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

3.5.9 Mirëmbajtja e objekteve elektrike/mekanike të rrugës

3.5.9.1 Ndrëçimi

a) Përshkrimi i detyrës

Mirëmbajtja e ndriçimit përfshin ndriçimin e rrugës (shtyllat, mbajtëset, llampat, kabllot elektronike dhe pajisjet e kontrollit) dhe zëvendësimin e llampave dhe elementeve të tjera, pastrimin e kupave dhe reflektorëve, riparimin llampave të dëmtuara, drejtimin e shtyllave të anuara dhe riparimin e bojës mbrojtëse. Mirëmbajtja e ndriçimit të tunelit duhet të bëhet në përputhje me seksionin 3.5.5 të kësaj Shtojce 5.

b) Kërkesat

Ndrëçimi rrugor duhet të mirëmbahet në plotësim të këtyre kërkesave:

- në çdo moment 85% e të gjitha njësive ndriçuese të rrugës duhet të funksionojnë si duhet;
- në çdo vendndodhje nuk mund të mos funksionojnë më shumë se 3 nga 10 njësi ndriçimi radhazi;
- brenda 100m nga çdo kryqëzim rruge nuk mund të mos funksionojnë më shumë se 1 nga 10 njësi ndriçimi;
- brenda 100m nga çdo kryqëzim rruge nuk mund të mos funksionojnë më shumë se 2 njësi ndriçimi radhazi;
- shtyllat e ndriçimit të mbuluara nga pemët apo bimësi tjetër duhet të konsiderohen si jofunksionale;
- kabllot, qarqet dhe komponentët elektrikë duhet të testohen në përputhje me kërkesat vendore për të siguruar që në çdo moment instalimet të përmbushin standardet e sigurisë elektrike;
- shtyllat dhe mbajtëset e llampave të mos jenë anuar më shumë se [2%] nga boshti absolut vertikal;
- ripërtëritje e bojës mbrojtëse të shtyllave të ndriçimit për të ruajtur pamjen dhe integritetin.

Ndrëçimi duhet monitoruar për defekte. Defektet duhet të klasifikohen ose:

- Si defekte që kërkojnë vëmendje urgjente sepse përbëjnë rrezik të mundshëm ndaj sigurisë së përdoruesve të rrugës (defekt i kategorisë I); dhe
- Si defekte që nuk përbëjnë rrezik të mundshëm ndaj sigurisë.

Mirëmbajtja e planifikuar çdo vit:

- Kontrolli dhe pastrimi i llampave dhe reflektorëve brenda datës 15 maj.

Mirëmbajtja e planifikuar çdo 5 (pesë) vjet:

- Shtyllat dhe kabinat e ndriçimit duhet të testohen për të parë stabilitetin strukturor dhe pritshmërinë për jetëgjatësinë e secilës njësi.

c) Koha e përgjigjes

Koncesionari merr masa pa vonesë nëse ndriçimi ka defekte urgjente (defekte që përbëjnë rrezik të mundshëm ndaj sigurisë së përdoruesve të rrugës), pra defekte të tilla duhen trajtuar si defekte të kategorisë I.

Ato pjesë të rrugës ku ndriçimi rrugor nuk i përmbush kërkesat duhet të kthehen në gjendjen minimale të kërkuar brenda 7 (shtatë) ditëve. Gjithsesi, në sheshet e taksës dhe në kryqëzime këto duhen kthyer në standardin minimal të kërkuar brenda 24 (njëzet e katër) orëve.

3.5.9.2 Pajisjet e menaxhimit dhe kontrollit të trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

Mirëmbajtja e pajisjeve të menaxhimit dhe kontrollit të trafikut përfshin pajisjet në rrugë (pikat dhe aparatet në terren), pajisjet ndërmjetëse (për shembull, pajisjet e transmetimit, kabllot) dhe pajisjet në qendrën e kontrollit (në central). Vini re se kërkesat për të gjitha pajisjet e tilla në lidhje me tunelet duhet të jenë në përputhje me kërkesat e seksionit 3.5.5 të kësaj Shtojce 5.

Pajisjet në rrugë përfshijnë të gjitha aparatet dhe pajisjet dhe furnizimin përkatës me energji, kabllot e furnizimit me energji, kabllot e komunikimit, kabinat, shkallët, shtyllat, këmbët dhe çdo element tjetër që është parashikuar për ta mbajtur sistemit në funksionim të plotë.

Pajisjet ndërmjetëse përfshijnë të gjitha pajisjet ose sistemet e telekomunikacionit dhe kabllot përkatëse që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Pajisjet në central përfshijnë të gjitha pajisjet në qendrën e kontrollit përfshirë kompjuterët, printerët, monitorët, pajisjet e komunikimit, furnizimin me energji, pajisjet e energjisë rezervë, kabllot e energjisë dhe komunikimit dhe çdo element tjetër që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Mirëmbajtja përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune që arrin kërkesat e ecurisë të përshkruara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5, përfshirë edhe pastrimin e tabelave dhe sinjaleve, reagimin ndaj defekteve, kryerjen e kalibrimit dhe kontrolleve në përputhje me udhëzimet e prodhuesve, riparimin e pajisjeve, diagnozën dhe riparimin e defekteve të softuerit dhe riparimin e bojës mbrojtëse.

b) Kërkesat

Sistemet dhe pajisjet duhet të mirëmbahen në mënyrë të tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat minimale të përcaktuara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5.

Tabelat me mesazhe të ndryshme dhe sinjalet duhet të pastrohen për të ruajtur ecurinë optike të aparateve.

Stacionet meteorologjike dhe sensorët përkatës duhet të kalibrohen dhe mirëmbahen në përputhje me udhëzimet e prodhuesve.

c) Koha e përgjigjes

Koha e përgjigjes duhet të mbahet e tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat minimale të përcaktuara në seksionin 3.2.3 të kësaj Shtojce 5.

Kohët e përgjigjes duhet të maten që nga momenti kur zbulohet defekti, siç raportohet nga sistemi i kontrollit, ose siç zbulohet gjatë kontrollit, në varësi se cili moment është më i hershmi.

3.5.9.3 Objektet e matjes së trafikut

a) Përshkrimi i detyrës

Mirëmbajtja e pajisjeve të matjes së trafikut përfshin pajisjet në rrugë (pikat/stacionet e matjes së trafikut dhe pikat e peshimit në lëvizje), pajisjet ndërmjetëse (për shembull, pajisjet e transmetimit, kabllot) dhe pajisjet në qendrën e kontrollit (në central) ose në mjediset e Autoritetit Kontraktues.

Pajisjet në rrugë përfshijnë të gjitha aparatet dhe pajisjet dhe furnizimin përkatës me energji, kabllot e furnizimit me energji, kabllot e komunikimit, kabinat, shkallët, shtyllat, këmbët dhe çdo element tjetër që është parashikuar për ta mbajtur sistemit në funksionim të plotë.

Pajisjet ndërmjetëse përfshijnë të gjitha pajisjet ose sistemet e telekomunikacionit dhe kabllot përkatëse që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë. Për të shmangur çdo dyshim, kjo përfshin çdo shërbim telekomunikacioni që përdoret midis pikave dhe vendndodhjeve në distancë, për shembull linjat telefonike të marra me qira ose lidhjet me GSM/GPRS.

Pajisjet në central përfshijnë të gjitha pajisjet në qendrën e kontrollit ose në mjediset e Autoritetit Kontraktues përfshirë kompjuterët, printerët, monitorët, pajisjet e komunikimit, furnizimin me energji, pajisjet e energjisë rezervë, kabllot e energjisë dhe komunikimit dhe çdo element tjetër që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Mirëmbajtja përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune që arrin kërkesat minimale të përcaktuara në seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojce 5, përfshirë edhe reagimin ndaj defekteve, kryerjen e kalibrimit dhe kontrolleve në përputhje me udhëzimet e prodhuesve, riparimin e pajisjeve, diagnozën dhe riparimin e defekteve të softuerit dhe riparimin e bojës mbrojtëse.

b) Kërkesat

Sistemet dhe pajisjet duhet të mirëmbahen në mënyrë të tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat minimale të përcaktuara në seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojce 5.

Të gjitha pajisjet dhe sensorët përkatës duhet të kalibrohen dhe mirëmbahen në përputhje me udhëzimet e prodhuesve.

c) Koha e përgjigjes

Koha e përgjigjes duhet të jetë e tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat minimale të përcaktuara në seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojce 5.

Kohët e përgjigjes duhet të maten që nga momenti kur zbulohet defekti, siç raportohet nga sistemi i kontrollit, ose siç zbulohet gjatë kontrollit, në varësi se cili moment është më i hershmi.

3.5.9.4 Objektet e komunikimit për situata të jashtëzakonshme dhe infrastruktura mbështetëse

a) Përshkrimi i detyrës

Mirëmbajtja e objekteve të komunikimit përfshin pajisjet në rrugë (telefonat e urgjencës në tunelin e Thirrës dhe çdo pajisje të tjerë të lidhur me ta), pajisjet ndërmjetëse (për shembull, pajisjet e transmetimit, kabllot) dhe pajisjet në Qendrën e kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (në central).

Pajisjet në rrugë përfshijnë të gjitha aparatet dhe pajisjet e përcaktuara në seksionet 3.1.6 dhe 3.1.7 të kësaj Shtojce 5 dhe furnizimin përkatës me energji, kabllot e furnizimit me energji, kabllot e komunikimit, kabinat, shkallët, shtyllat, këmbët dhe çdo element tjetër që është parashikuar për ta mbajtur sistemit në funksionim të plotë.

Pajisjet ndërmjetëse përfshijnë të gjitha pajisjet ose sistemet e telekomunikacionit dhe kabllo të përkatëse që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

Pajisjet në central përfshijnë të gjitha pajisjet në qendrën e kontrollit përfshirë kompjuterët, printerët, monitorët, pajisjet e komunikimit, furnizimin me energji, pajisjet e energjisë rezervë, kabllo të energjisë dhe komunikimit dhe çdo element tjetër që janë të nevojshme për ta mbajtur sistemin në funksionim të plotë.

b) Kërkesat

Sistemet dhe pajisjet duhet të mirëmbahen në mënyrë të tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat e gatishmërisë të përcaktuara në seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojce 5.

Mirëmbajtja përfshin mbajtjen e të gjitha elementeve në gjendje pune që arrin kërkesat e ecurisë të përcaktuara në seksionin 3.1.6 dhe 3.1.7 të kësaj Shtojce 5, përfshirë edhe reagimin ndaj defekteve, kryerjen e kalibrimit dhe kontrolleve në përputhje me udhëzimet e prodhuesve, riparimin e pajisjeve, diagnozën dhe riparimin e defekteve të softuerit dhe riparimin e bojës mbrojtëse.

Objektet e identifikuara në seksionin 3.1.7 të kësaj Shtojce 5 duhet të mirëmbahen në gjendjen siç janë ndërtuar me kontroll vjetor të litarëve, gropave, kapakëve të gropave dhe të gjithë elementeve të tjera të objekteve.

Telefonat e urgjencës në tunelin e Thirrës në veçanti duhet të pastrohen çdo 2 (dy) muaj, përfshirë edhe pastrimin e kabinës për të ruajtur dukshmërinë e telefonave dhe pastrimin e zonës së folje-dëgjimit për të siguruar qartësi të folurës dhe pastërti për shëndetin. Në të njëjtën kohë me operacionin e pastrimit çdo telefon duhet të testohet për transmetim të saktë të zërit dhe për komunikim me centralin duke bërë telefonata të shkurtra provë dhe duke konfirmuar funksionimin me një centralist. Të gjitha pajisjet e tjera përkatëse duhet të kalibrohen dhe mirëmbahen në përputhje me udhëzimet e prodhuesve.

c) Koha e përgjigjes

Koha e përgjigjes duhet të jetë e tillë që në çdo moment të përmbushen kërkesat e gatishmërisë të përcaktuara në seksionin 3.1.6 dhe 3.1.7 të kësaj Shtojce 5.

Kohët e përgjigjes duhet të maten që nga momenti kur zbulohet defekti, siç raportohet nga sistemi i kontrollit, ose siç zbulohet gjatë kontrollit, në varësi se cili moment është më i hershmi.

3.5.10 Objektet e sigurisë dhe gardhet rrethuese të rrugës

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin riparimin e dëmtimeve të objekteve të sigurisë dhe gardheve rrethuese të rrugës të shkaktuara nga përkeqësimi, aksidentet ose vandalizmi.

Objekte të sigurisë konsiderohen sa më poshtë:

- Barrierat anësore të sigurisë (përfshirë parapetet)
- Barrierat e sigurisë në mes të rrugës (përfshirë parmakët mbrojtës)
- Amortizatorët/zbutësit e përplasjes
- Pikat fundore dhe pikat kalimtare midis barrierave

b) Kërkesat

Objektet e sigurisë dhe gardhi mbrojtës duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

- gardhet dhe barrierat e sigurisë duhet të jenë të vazhdueshme pa pjesë të munguara me përjashtim të hyrjeve të ligjshme në autostradë dhe të mbikalimeve, si edhe pikat e palejuara hyrëse-dalëse të renditura në kategorinë 2 dhe kategorinë 3 të Shtojcës 9;
- gardhet dhe barrierat e sigurisë mund të kenë paksa korrozion por ky nuk duhet të cenojë integritetin strukturor të gardhit;
- gardhi i sigurisë duhet të jetë në nivel, i tendosur si duhet dhe të respektojë plotësisht specifikimet e prodhuesve;
- gardhi i sigurisë nuk duhet të ketë bulona ose bashkuese të liruara ose të munguara;
- gardhi rrethues kundër për pengimin e kalimit të kafshëve të egra mund të ketë defekte të vogla por duhet të përmbushë funksionin dhe të jetë solid nga ana strukturore.

c) Koha e përgjigjes

Dëmtimet nga aksidentet që prekin nivelimin dhe/ose integritetin strukturor të gardheve të sigurisë duhet të mbrohen me tabela paralajmëruese pa vonesë dhe të riparohen brenda 24 (njëzet e katër) orëve si defekt i kategorisë I në përputhje me seksionin 4.1.2.1 të kësaj Shtojce 5.

Koncesionari duhet të veprojë pa vonesë nëse parmakët apo gardhet me defekt përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit e rrugës dhe t'i trajtojë këto defekte si defekt i kategorisë I. Por nëse nuk është i mundur riparimi i menjëhershëm, duhen vendosur tabela paralajmëruese dhe riparimi duhet të kryhet brenda 7 (shtatë) ditëve.

Dëmtimet nga aksidenti që cenojnë integritetin strukturor të barrierave ose gardheve rrethuese duhet të riparohen brenda 7 (shtatë) ditëve. Amortizatorët/zbutësit e përplasjes që janë dëmtuar nga aksidente duhen zëvendësuar me të rinj brenda 7 (shtatë) ditëve.

Gjendja e barrierave dhe gardheve mbrojtëse që përndryshe bie poshtë nivelit të kërkesave minimale të seksionit 3.5.9, shkronja "b", duhet të riparohet ose zëvendësohet brenda 2 (dy) muajve. Nëse zëvendësohen dhe kur të zëvendësohen, barrierat e reja, amortizatorët e përplasjes dhe gardhet mbrojtëse duhet të përmbushin rregulloret EN 1317.

3.5.11 Mbajtja në kontroll e bimësisë

a) Përshkrimi i detyrës

Kjo detyrë përfshin mirëmbajtjen e zonave të gjelbëruara brenda kufirit të Autostradës: korrjen e barit, pastrimin me fshesë dhe kujdesin për zonat me bar, krasitjen e kaçubave dhe pemëve. Kjo detyrë përfshin edhe prerjen e pemëve që rriten në sipërfaqen e rrugës dhe të pemëve dhe degëve që zgjaten mbi sipërfaqen e rrugës për shkak të reshjeve të dëborës. Sipërfaqet e gjelbëruara ngjitur me sipërfaqet e shtruara nuk duhet të kenë rritje të tepruara bimësie. Në sipërfaqet e shtruara duhen hequr barërat.

Mbetjet e krijuara nga pastrimi i sipërfaqeve të gjelbëruara duhet të grihen në mënyrë mekanike në mënyrë që të mos ndikojnë negativisht në bimësinë përreth ose që të largohen nga terreni.

b) Kërkesat

Bimësia duhet mbajtur në kontroll sipas lartësive, vendndodhjeve dhe kufizimeve të parashikuara në tabelën 3-8 dhe diagramin më poshtë.

Koncesionari duhet të bëjë kontrole të mjaftueshme për të monitoruar lartësinë e barit në mënyrë që të mund të planifikohet korrja e barit për ta mbajtur barin nën lartësinë e kërkuar.

Krasitja e kaçubave dhe pemëve duhet bërë në vjeshtë pas kontrollit vjetor, por duhet bërë edhe sa herë është e nevojshme sipas konstatimeve të kontrolleve të sigurisë për të evituar daljen e tyre mbi sipërfaqet e shtruara ngjitur me to, që mund të përbëjë rrezik për përdoruesit e rrugës.

Për sipërfaqet e shtruara duhet kryer mbajtja në kontroll e barërave sa herë që është e nevojshme çdo 4 (katër) javë pas kontrolleve gjatë periudhës maj-shtator, për t'i mbajtur këto sipërfaqe pa barëra.

Mbetjet e krijuara nga pastrimi i sipërfaqeve të gjelbëruara duhet të grihen në mënyrë mekanike në mënyrë që të mos ndikojnë negativisht në bimësinë përreth ose që të largohen nga terreni pas çdo operacioni gjelbërimi.

c) Koha e përgjigjes

Ato pjesë ku mirëmbajtja e bimësisë bie nën nivelin minimal të kërkuar duhet të kthehen në minimumin e kërkuar brenda 7 (shtatë) ditëve, me përjashtim të korrjes së barit të hendekëve kur lejohen 28 (njëzet e tetë) ditë për kryerjen e punës.

Ngritjet e bimësisë duhen hequr nga sipërfaqet e shtruara ngjitur me to brenda 18 (tetëmbëdhjetë) orëve.

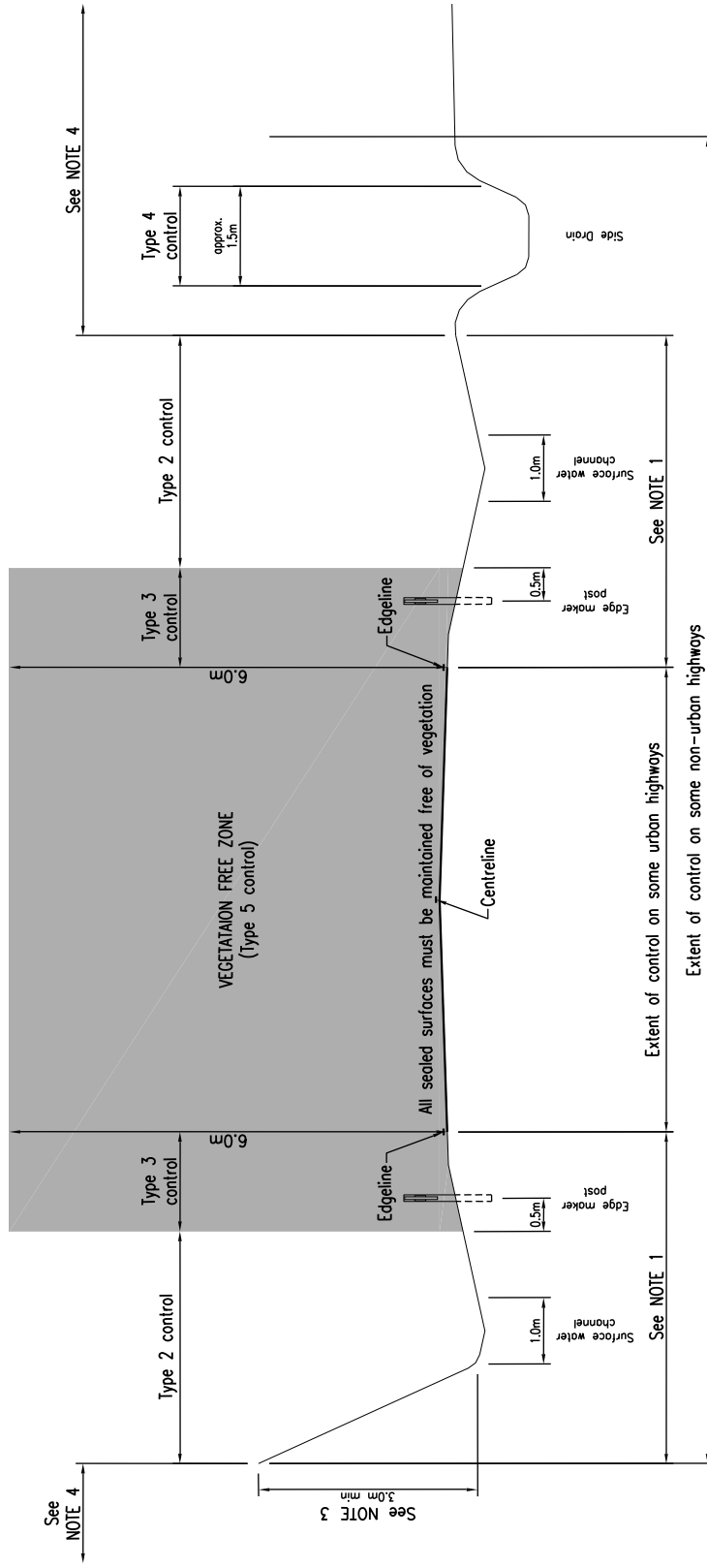
Pirgjet me mbetje të krijuara në sipërfaqet e shtruara duhet të largohen brenda 12 (dymbëdhjetë) orëve.

Tabela 3-8: Kërkesat e ecuresisë për bimësinë

Lloji	Lartësia (mm)	Fushëveprimi i kërkesave:
1	25 – 75	Korsitë e ndalimit të rrugëve qytetëse, ndarëset në mes, ishujt e trafikut dhe bordet e rrugës, bari në vendpushime (përfshirë edhe rreth orendive në vendpushime).
2	25 – 300	Rrugë joqytetëse dhe sipërfaqe të mëdha të gjelbëruara, përfshirë edhe kanalet e ujërave sipërfaqësore me gradient gjatësor $\geq 3\%$.

Lloji	Lartësia (mm)	Fushëveprimi i kërkesave:
3	0 – 200	Mbatja në kontroll e bimësisë përreth: <ul style="list-style-type: none"> • Kunjave fikse orientuese në buzë të rrugës • Shtyllave të tabelave rrugore • Kunjave fikse në fund buzë të urave dhe tombinave • Parmakëve mbrojtës • Parmakëve orientues • Shtyllave të ndriçimit • Bazamenteve të urave
4	Pa bimësi ose thajse pa bimësi	Vlen për mbajtjen në kontroll e bimësisë përreth: <ul style="list-style-type: none"> • Skajeve të tombinave • Mureve në krye të rombinave • Kanaleve anësore të kullimit • Ujëkaluesve të tombinave • Kanaleve të ujërave sipërfaqësore me gradient gjatësor $\geq 3\%$ (me përjashtim të vendeve të caktuara për korrije bari në kërkesat specifike të kontratës) • Gropave të peshoreve • Bordurave dhe kanaleve • Kanaleve të veshura • Të gjitha sipërfaqeve të izoluara • Bordeve metalike • Kuvertave të urave.
5	Heqje e rritjes së bimësisë kur zapton zonën që duhet të jetë pa bimësi, anash ose nga sipër.	Zbatohet për bimësinë që përfshin pemë, kaçuba ose degë që varen në zonën që duhet të jetë pa bimësi (brenda 0,5m nga vija e kunjave fikse orientues në buzë të rrugës ose brenda 6m mbi tapetin e rrugës) (Shih diagramin më poshtë)

EXTENT AND TYPE OF VEGETATION CONTROL



- NOTE 1 this distance must be a minimum of 3.0m on straights and on the outside of curves and a minimum of 5.0m on the inside of curves.
- NOTE 2 Vegetation free zone must be maintained free of all vegetation.
- NOTE 3 A minimum of 3m to be maintained on the cuts up, and 2m on slope down.
- NOTE 4 These areas must be maintained according to the local requirements

4 Kërkesat e kontrollit dhe monitorimit

4.1 Kërkesat për kontrollin

4.1.1 Hyrje

Koncesionari duhet të kryejë kontrollet e përshkruara më poshtë, të evidentojë defektet sipas kërkesave të Lidhjes 3 të kësaj Shtojce 5 dhe në çdo rast të raportojë defektet në përputhje me kërkesat e Lidhjes 5 të kësaj Shtojce 5. Koncesionari duhet të hartojë një Manual për kontrollin dhe monitorimin, sikurse përshkruhet në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5.

4.1.2 Kontrollat për sigurinë

4.1.2.1 Defektet e kategorisë I

Kontrollet për sigurinë duhen kryer për të siguruar parrezikshmërinë funksionale të infrastrukturës së Autostradës. Kontrolli bëhet çdo ditë, përfshirë fundjavat dhe festat zyrtare, nga 2 (dy) teknikë, me një automjet që udhëton me shpejtësi të ulët. Në mënyrë që kontrollet e sigurisë të trajtojnë defektet imediate gjeoteknike, skuadrën e kontrollit duhet ta shoqërojë një inxhinier gjeoteknik/gjeolog të paktën 1 (një) herë çdo muaj dhe/ose kur raportohet ndryshim i befasishëm nga pajisjet e monitorimit gjeoteknik ose kur justifikohet nga rezultati i Sistemit për menaxhimin e risqeve gjeoteknike. Sa herë që e kërkon situata, kontrolli duhet bërë më këmbë. Këto kontrolle duhet të identifikojnë defektet që përbëjnë rrezik imediat për përdoruesit, pra defektet e kategorisë I. Lista orientuese e defekteve të kategorisë I jepet në Lidhjen 3 të kësaj Shtojce 5. Sa herë që hasen defekte të tilla, këto defekte duhet të regjistrohen dhe nëse është e mundur të ndreqen menjëherë ose përndryshe të bëhen të parrezikshme gjersa të mund të bëhen pa rrezik riparimet. Riparimet me natyrë të përkohshme ose të përhershme duhen kryer sa më shpejt. Sa herë që nuk mund të kryhet një riparim i menjëhershëm, vendndodhja e defektit duhet të shënohet me tabelë (vendosje e tabelave paralajmëruese dhe masa të tjera mbrojtëse – rrethimi me kona ose me gardh i defektit) nga personeli që kryen kontrollin dhe riparimet duhet të kryhen brenda 24 (njëzet e katër) orëve nëse nuk bihet dakord ndryshme me Inxhinierin e pavarur.

Vendosen penalitete nëse defektet e kategorisë I nuk ndreqen brenda kohëve të përgjigjes të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5.

4.1.2.2 Defektet e kategorisë II

Të gjitha defektet e tjera të identifikuar gjatë kontrolleve të sigurisë që nuk përbëjnë defekte të kategorisë I kategorizohen si defekte të kategorisë II. Koncesionari duhet të caktojë nivelin e prioritetit për çdo defekt të kategorisë II, si defekt me prioritet të lartë, të mesëm ose të ulët. Defektet e kategorisë II duhet të riparohen brenda programeve të planifikuara të punës duke marrë në konsideratë prioritetin relativ për riparim (që duhet caktuar përmes një Sistemi të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë) por në çdo rast të gjitha këto riparime të tilla duhen kryer jo më vonë se 26 (njëzet e gjashtë) javë nga data e kontrollit që ka identifikuar defektin.

4.1.2.3 Evidentimi i defekteve

Të dhënat nga kontrollet e sigurisë duhet të regjistrohen në një aparat portativ për kapjen e të dhënave që përdor programe standarde për kapjen e të dhënave në përshtatje me Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë dhe duhet të shkarkohen në bazën e të dhënave të Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë brenda 1 (një) dite pas kryerjes së vrojtimit. Niveli i hollësisë së regjistrimit përcaktohet në Lidhjen 3 të kësaj Shtojce 5.

4.1.3 Kontrollat teknike të hollësishme sistematike

Kontrollet teknike të hollësishme sistematike janë të nevojshme për të identifikuar defektet, për të konstatuar gjendjen dhe për të vendosur programe për mirëmbajtjen dhe riparimet e atyre defekteve që nuk kërkojnë vëmendje të menjëhershme. Kërkesat për shpeshësinë e këtyre inspektimeve jepen në tabelën 4-1, më poshtë. Për sa i përket tunelit të Thirrës, rezultati i inspektimeve teknike do të korrelohet, sipas nevojës, me rezultatet e programit të monitorimit me instrumente. Udhëzimi për projektimin dhe zbatimin e programit të monitorimit me instrumente të tunelit të Thirrës është dhënë në Shtojcën 9.

Tabela 4-1: Kontrollat teknike

Inspektimi	Shpeshësia	Vërejtje
Kontrollet për sigurinë	2 herë/ditë me interval të paktën 8 orë kur ka dritë dite	Mund të kryhet nga një automjet që lëviz me jo më shumë se 50 km/h. Duhet kryer kontrolle shpeshë për sigurinë gjatë dhe pas kushteve të rënda të motit për të identifikuar ndonjë pasojë që mund të përbëjë rrezik për përdoruesit e rrugës. Lidhet me kohën e përgjigjes për incidentet dhe situatat e jashtëzakonshme.
Gjendja e shtresës - Kontroll me sy Gjendja teknike e shtresës e përcaktuar me parametrat e mëposhtëm teknikë dhe funksionalë: <ul style="list-style-type: none"> • Cilësia e ecjes së automjetit – ashpërsia • Thellësia e kanaleve të bëra nga gomat • Rezistenca në rrëshqitje • Gjendja e sipërfaqes - plasaritjet nga kalimi i rrotave • Forca strukturore (jetëgjatësia e mbetur) 	2 herë/ditë me interval të paktën 8 orë kur ka dritë dite Shih Tabelën 3-1 të seksionit 3 Kontroll me sy i të gjitha sipërfaqeve të shtruara, i kryer gjatë kontrolleve për sigurinë për të identifikuar defektet që përbëjnë rreziqe të mundshme për përdoruesit e rrugës. Matjet, analiza dhe raportet duhet të plotësohen brenda datës 30 nëntor çdo vit. Duhet të hartohet programi i kontrollit, së bashku me çdo vërtetim tjetër shpeshë, për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore. Të gjitha punimet ndërhyrëse të mirëmbajtjes të ndërmarra për ndreqjen e pjesëve të sipërfaqes së shtruar që nuk përmbush standardin e kërkuar (siç përshkruhet në tabelën 3-1) janë objekt i një raporti në të njëjtin vit kalendarik në të cilin kanë përfunduar punimet.	

Inspektimi	Shpeshësia	Vërejtje
Kontrollet e tunelit		<p>Struktura e tunelit përfshin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Të gjitha pjesët e strukturës së tunelit, përfshirë: <ul style="list-style-type: none"> - Veshjen strukturore, paretet veshëse muret anësore, dyshemetë, dyert dhe portat - Godinat e shërbimit dhe sallat e impianteve - Tubat e ajrimit <p>Pajisjet per monitorim dhe evaluim përfshijnë:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Të gjitha pajisjet dhe sistemet e lidhura me monitorimin dhe kontrollin e impiantit, trafikun, komunikimet dhe sigurinë, përfshirë: <ul style="list-style-type: none"> - Ajrimin - Ndriçimin - Drenazhimin dhe pompimin - Mbrojtjen kundër zjarrit dhe sistemet dhe alarmet në përgjigje të situatave të jashtëzakonshme - Sistemet e komunikimit dhe kontrollit të trafikut, përfshirë telekomandat dhe mbylljet në distancë - Sistemet e shfrytëzimit të tunelit dhe kontrollimit të impianteve - Furnizimin dhe shpërndarjen e energjisë - Godinat e shërbimit dhe sallat e impianteve
- Kontrolli për sigurinë -	2 në ditë	Kontroll me sy i tuneleve, i kryer gjatë kontrolleve për sigurinë për të identifikuar defektet që përbëjnë rreziqe të mundshme për përdoruesit e rrugës.
- Kontrolli sipërfaqësor -	Çdo muaj	Një këqyrje sipërfaqësore e pjesëve të tunelit dhe rrethinave për të parë stabilitetin dhe dëmtimet, e kryer nga personeli që ka trajnimin e duhur për nivelin e këtij kontrolli. Kontrolli evidenton praninë e prurjeve solide, shkarravinave ose mbetjeve të çdo lloji, defektet që përbëjnë ose mund të shkaktojnë degradim të rëndë të strukturës së tunelit ose rrezik për përdoruesit e rrugës. Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e

Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
		<p>mundshme, duhet kryer një kontroll më i hollësishëm nga një person i kualifikuar, për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse dhe grafikun kohor.</p> <p>Kontroll i imtë me sy i pjesëve përfaqësuese të tunelit rrugor dhe pajisjeve të tij. Një kontroll nga personel i trajnuar me përvojë. Kontrolli duhet kryer dhe raportuar në përputhje me standardet evropiane dhe praktikën e mirë të sektorit të ekonomisë siç bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.</p>
<p>- Kontrolli i përgjithshëm</p>	<p>Jo më vonë se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 vjet pas kontrollit të fundit të përgjithshëm ose parësor • Një vit pas kontrollit të fundit të përgjithshëm ose parësor për funksionet M&E <p>Kontrollet kryhen me intervalet për të cilat bihet dakord me Inxhinierin e pavarur por normalisht këto intervale nuk duhet të jenë më shumë se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjashtë vjet për strukturat e tunelit • Tre vjet për funksionet mekanike dhe elektrike 	<p>Kontrolli i përgjithshëm duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore.</p> <p>Si pjesë e kontrollit M&E duhet bërë një manovër stërvitore së bashku me të gjitha shërbimet e urgjencës.</p> <p>Qëllimi i kësaj manovre stërvitore është të dëshmohet funksionimi i saktë i të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe situatave të jashtëzakonshme si edhe niveli adekuat i përgjigjes nga shërbimet e urgjencës.</p> <p>Një kontroll nga personel i trajnuar me përvojë. Kontrolli duhet kryer dhe raportuar në përputhje me standardet evropiane dhe praktikën më të mirë të sektorit të ekonomisë siç bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.</p> <p>Dokumentet bazë janë skicat e ndërtimit, skicat elektrike, manualat e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes dhe raportet e kontrolleve të mëparshme parësore dhe të përgjithshme.</p> <p>Kryhet një këqyrje e hollësishme nga afër e të gjitha pjesëve të arritshme të tunelit, që mund të kërkojë heqjen e paneleve veshëse, kapakëve, grilave të ventilatorëve etj., për të arritur poshtë tyre.</p> <p>Të gjitha dokumentet që lidhen me shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe sigurinë duhet të shqyrtohen gjatë kontrollit parësor për të parë nëse janë në përputhje me standardet dhe nëse janë të plota.</p>

Inspektimi	Shpeshësia	Vërejtje
		Raporti përfshin rekomandime për punimet riparuese ose zëvendësuese.
- Kontrolli parësor	Konsiderohet se Kontrolli Parësor e zëvendëson nevojën për çdo Kontroll të Përgjithshëm që i bie të bëhet atë vit.	<p>Kontrolli parësor duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore.</p> <p>Këqyrje nga afër e një zone apo defekti të veçantë që përbën shqetësim.</p>
- Kontrolli i Posaçëm	Sipas nevojës	<p>Kontrolli i Posaçëm kryhet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Për të hetuar një problem të veçantë të konstatuar gjatë një kontrolli ose që dihet se ka ndodhur në tunele të tjera të ngjashme; • Në intervale prej jo më shumë se 6 muaj për çdo pjesë të strukturës së tunelit që ka kufizime për peshën; • Kur një pjesë e strukturës së tunelit duhet të mbajë një ngarkesë të padukshme anormale përpara, gjatë ose pas kalimit të ngarkesës nëse nuk dihet nëse ngarkesa të ngjashme janë mbajtur pa rrezik më parë; • Nëse ka ndodhur zhvendosje, ngritje, lëvizje ose vithisje më shumë se e lejon projekti. Duhet kryer matje për të vlerësuar urgjencën e masave ndreqëse të nevojshme; • Për strukturën dhe pajisjet e tunelit pas përmbytjes; • Pas një aksidenti madhor ose pas një zjarri brenda tunelit për të hetuar dëmtimet që mund t'i jenë bërë tunelit, pajisjeve dhe të gjitha funksioneve të sigurisë. <p>Raporti i kontrollit të posaçëm duhet të përfshijë rekomandime të hollësishme për punimet ndreqëse ose zëvendësuese, monitorimin në të ardhmen ose ndryshime të procedurave të punës.</p>
Sheshet e taksës	6 muaj	Kontroll me sy i sipërfaqeve të shtruara në

Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
		maj dhe nëntor
Sinjalistika vertikale	6 muaj	Në maj dhe nëntor
Ndriçimi i rrugës:		
<ul style="list-style-type: none"> Llambat 	2 javë	I gjithë ndriçimi duhet kontrolluar një herë çdo dy javë pasi të ketë rënë errësira.
<ul style="list-style-type: none"> Njësitë e ndriçimit 	12 muaj	Kontrolli dhe pastrimi të mbyllet brenda datës 15 maj.
<ul style="list-style-type: none"> Shtyllat dhe kasetat 	5 vjet	Kontrolli i strukturës dhe sigurisë
Sinjalistika rrugore horizontale	12 muaj	E gjithë gjatësia e Autostradës duhet të kontrollohet në muajin nëntor (kontroll në errësirë)
Symacet në rrugë	6 muaj	Në maj dhe nëntor (kontroll në errësirë)
Pajisjet e menaxhimit dhe kontrollit të trafikut	6 muaj	Në maj dhe nëntor
Pajisjet e taksës së rrugës	3 muaj	Zbulim i çdo defekti të dukshëm në barriera, sensorë etj.
	Kontroll me sy i pajisjeve të korsive në fillim të çdo turni	Të kontrollohen të gjitha pajisjet e taksës për të parë mos kanë përkeqësime dhe për të parë e vazhdojnë të jenë të parrezikshme
	Kontroll vjetor për parrezikshmërinë elektrike dhe mekanike	
	Çdo kontroll tjetër sipas udhëzimeve të prodhuesve për mirëmbajtjen	
Pajisjet e komunikimit	Kontroll i kabinave të telefonit në tunel gjatë pastrimit rutinë çdo 2 muaj	
	Kontroll vjetor për parrezikshmërinë elektrike dhe mekanike	

Inspektimi	Shpeshësia	Vërejtje
	Çdo kontroll tjetër sipas udhëzimeve të prodhuesve për mirëmbajtjen	
Parmakët mbrojtës dhe gardhet	2 vjet	Të kontrollohen për korrozion, integritet dhe tendosje e duhur
Drenazhimi i Autostradës: <ul style="list-style-type: none"> • Hendeqet • Tombinat • Sistem i kullimit me tuba • Pompat • Shkarkimet 	5 vjet 2 vjet 12 muaj 12 muaj 12 muaj	ose sipas rekomandimit të prodhuesit ose sipas rekomandimit të prodhuesit kampionet e shkarkimeve në lumenj dhe përrenj të analizohen nga një laborator i njohur
Skarpatet në shpatet e hapura për rrugën dhe në mbushje të trupit të rrugës dhe shpatet natyrore	Shih Lidhjen 4 të kësaj Shtojce 5	
Bimësia <ul style="list-style-type: none"> • Sipërfaqet me bar • Gardhet, kaçubat dhe pemët • Sipërfaqet e shtruara 	Siç e kërkon plotësimi i standardeve të ecurisë 12 muaj 4 javë (1 maj-30 shtator)	Ndryshon sipas rritjes së barit për të plotësuar standardet e ecurisë Kontroll në vjeshtë Mbajtja në kontroll e barërave duhet kryer nga maji deri në shtator
Kontrolli i strukturave		Strukturat përfshijnë: <ul style="list-style-type: none"> • Të gjitha strukturat me gjatësi mbi 3m, që kalojnë mbi, nën ose përgjatë rrugës, përfshirë edhe nënkalimet rrugore dhe nënkalimet për këmbësorët, pa përfshirë strukturat hekurudhore apo strukturat në pronësi private; • Muret mbajtës të çfarëdo lartësie; • Dhe/mbushje me armaturë/e përforcuar • Këmbët e tabelave/sinjaleve Çdo kontroll do të kryhet në përputhje me Standardet Shqiptare ose Evropiane dhe praktikën e mirë të sektorit të rëna dakord me Inxhinierin e Pavarur dhe në përputhje me sistemin e menaxhimit të strukturave.

Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
- Kontrolli për sigurinë -	2 në ditë	Kontroll me sy i strukturave, i kryer gjatë kontrolleve për sigurinë për të identifikuar defektet që përbëjnë rreziqe të mundshme për përdoruesit e rrugës.
- Kontrolli sipërfaqësor -	6 muaj	Një këqyrje sipërfaqësore e pjesëve të strukturës dhe rrethinave për të parë stabilitetin dhe dëmtimet, e kryer nga personeli që ka trajnimin e duhur për nivelin e këtij kontrolli. Kontrolli evidenton praninë e prurjeve solide, shkarravinave ose mbetjeve të çdo lloji, defektet që përbëjnë ose mund të shkaktojnë degradim të rëndë të strukturës ose rrezik për përdoruesit e rrugës. Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e mundshme, duhet kryer një kontroll më i hollësishëm nga një person i kualifikuar, për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse dhe grafikun kohor. Çdo 6 (gjashtë) muaj duhet plotësuar një fletë e kontrollit sipërfaqësor.
- Kontrolli vjetor bazë	12 muaj	Kontroll i kryer nga personel me përvojë pa platforma ngritëse i strukturës dhe i strukturave ngjitur, punimeve të dheut ose kanaleve, dëmtimi ose ndryshimi i të cilave mund të cenojë stabilitetin e strukturës. Me t'u bërë të parrezikshme rreziqet e mundshme, duhet kryer një kontroll më i hollësishëm nga një person i kualifikuar, për të konstatuar shkallën e çdo problemi, punën ndreqëse dhe grafikun kohor. Çdo 12 muaj duhet plotësuar një raport për kontrollin vjetor bazë ku të përfshihen edhe kontrollet sipërfaqësore të kryera gjatë 12 muajve të fundit. Kontrolli vjetor bazë duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore.
- Kontroll i hollësishëm	6 vjet	Një këqyrje nga afër, pra me të prekur (këqyrje me sy, testime me instrumente matëse) i të gjitha pjesëve të kontrollueshme të strukturës dhe i punimeve të dheut ose

Inspektimi	Shpeshtësia	Vërejtje
		<p>kanaleve ngjitur.</p> <p>Të këqyren aspekte të veçanta të identifikuar gjatë kontrolleve të mëparshme për një këqyrje më të hollësishme në mënyrë që të trajtohen problemet e veçanta.</p> <p>Kontrolli i hollësishëm duhet të hartohet për të vendosur programet e mirëmbajtjes rutinë, periodike dhe madhore.</p>
- Kontroll i posaçëm	Sipas nevojës	<p>Të këqyren aspekte të veçanta të identifikuar gjatë kontrolleve të mëparshme ose si rezultat i një incidenti, për një këqyrje më të hollësishme në mënyrë që të trajtohen problemet e veçanta.</p>

4.2 Kërkesat për sistemin e monitorimit dhe menaxhimit

4.2.1 Hyrje

Koncesionari duhet të krijojë dhe të mbajë inventar të plotë të aktiveve infrastrukturore të Autostradës si edhe të hartojë, shfrytëzojë dhe mbajë sisteme të monitorimit dhe menaxhimit për disa komponentë dhe funksione madhore të caktuara të Autostradës. Koncesionari i dorëzon Inxhinierit të pavarur për miratim jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj pas Datës së hyrjes në fuqi një projekt-propozim të hollësishëm për hartimin dhe shfrytëzimin e Sistemeve të menaxhimit të infrastrukturës dhe inventarit. Ky aprovim nuk duhet refuzuar në mënyrë të paarsyeshme. Pas miratimit nga Inxhinieri i pavarur Koncesionari ka 6 (gjashtë) muaj në dispozicion për të hartuar Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës dhe inventarit dhe për të dëshmuar funksionalitetin e tyre tek Inxhinieri i pavarur dhe Autoriteti Kontraktues.

Në fund të Periudhës së Koncesionit Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës dhe inventarit i kalojnë dhe bëhen pronë e Autoritetit Kontraktues.

Pajisjet

Koncesionari nuk është i detyruar të përdorë pajisje, softuer dhe/ose harduer të veçantë për hartimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e këtyre sistemeve, dhe nuk i jepen udhëzime detyruese në lidhje me arkitekturën e përgjithshme të sistemit dhe nivelin e sofistikimit të tij, për sa kohë që këto sisteme plotësojnë kërkesat minimale të kësaj Shtojce 5. Kërkesat minimale të këtyre sistemeve përshkruhen më poshtë.

Personeli

Koncesionari është i detyruar të ketë personel të trajnuar posaçërisht i cili të jetë i aftë t'i shfrytëzojë dhe mirëmbajë Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës, përfshirë planifikimin, ndërmarrjen dhe mbikëqyrjen e mbledhjes dhe menaxhimit të të dhënave në vazhdimësi; përditësimin e evidencave; kryerjen e analizave të ecurisë; dhe nxjerrjen e planeve të mirëmbajtjes rutinë dhe riparimeve kapitale, sipas kërkesave të çdo sistemi më vete.

4.2.2 Inventari

Koncesionari mban një inventar të kompjuterizuar të gjithë zërave që përbëjnë Autostradën ("Inventari").

Inventari përditësohet brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve pas përfundimit të riparimit kapital të seksionit në fjalë, shqyrtohet dhe përditësohet jo më pak se çdo 5 (pesë) vjet dhe 12 (dymbëdhjetë) muaj përpara Kthimit. Nuk është nevoja që aktivitetet e mirëmbajtjes rutinë të regjistrohen në inventarët e lartpërmendur nëse mirëmbajtja rutinë nuk çon në zëvendësimin e një zëri ekzistues me një zë tjetër.

Një kopje e inventarëve Koncesionari i dorëzon Autoritetit Kontraktues 30 (tridhjetë) ditë pas marrjes në çdo moment të një kërkesë nga Autoriteti Kontraktues për këtë qëllim.

4.2.3 Sistemet e menaxhimit të infrastrukturës

Koncesionari duhet të sigurojë Sisteme të menaxhimit të infrastrukturës për këta komponentë të Autostradës:

- Skarpitet në shpatet e hapura për rrugën dhe në mbushje të trupit të rrugës, shpatet natyrore dhe punimet gjeoteknike;
- Sipërfaqet e shtruara; dhe
- Urat
- Tunel (et)

Koncesionari duhet të sigurojë edhe një Sistem të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë.

Për sistemet e menaxhimit me licencë të blerë duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur. Ky aprovim nuk duhet refuzuar në mënyrë të paarsyeshme.

Është përgjegjësi e Koncesionarit që të identifikojë softuerin dhe harduerin e përshtatshëm dhe të dëshmojë efektivitetin e sistemit për plotësimin e kërkesave të kësaj Shtojce 5.

Në seksionet në vijim jepen kërkesat bazë (minimale) të sistemeve të menaxhimit të infrastrukturës që kërkohen.

4.2.3.1 Sistemi për menaxhimin e risqeve gjeoteknike

Koncesionari siguron një Sistem për menaxhimin e risqeve gjeoteknike, që të jetë në gjendje të monitorojë gjendjen e skarpateve në shpatet e hapura për rrugën dhe në mbushje të trupit të rrugës si edhe të shpateve natyrore, të ruajë të gjitha të dhënat për gjendjen; të regjistrojë të gjitha riparimet kapitale dhe rënien e shkëmbinjve/incidentet; dhe të sigurojë klasifikimin dhe renditjen e rreziqeve dhe risqeve të gjithë skarpateve në shpatet e hapura dhe në mbushje të trupit të rrugës të monitoruara në bazë të gjendjes së tyre, në mënyrë që të mund të verifikohet në çdo moment dhe të raportohet në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5 plotësimi i kërkesave të ecurisë operative të përshkruara në tabelën 3-2 të seksionit 3 të kësaj Shtojce 5. Sistemi për menaxhimin e risqeve gjeoteknike duhet të jetë në gjendje të prodhojë plane trevjeçare për riparimet kapitale dhe programe vjetore të riparimit kapital dhe monitorimit.

4.2.3.2 Sistemi i menaxhimit të sipërfaqeve të shtruara

Koncesionari duhet të sigurojë një Sistem për menaxhimin e sipërfaqeve të shtruara i cili të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat për gjendjen e shtresave, të regjistrojë të gjitha punimet e mirëmbajtjes dhe të sigurojë evidencë të gjendjes së shtresave, në mënyrë që të mund të verifikohet në çdo moment dhe të raportohet në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5 plotësimi i kërkesave të ecurisë operative të përshkruara në tabelën 3-1 të seksionit 3 të kësaj Shtojce 5. Sistemi për menaxhimin e sipërfaqeve të shtruara duhet të jetë në gjendje të prodhojë plane trevjeçare për riparimet kapitale dhe programe vjetore.

Sistemi për menaxhimin e sipërfaqeve të shtruara duhet të sigurojë këto funksionalitete:

- Përpunim të të dhënave për të siguruar informacion për gjendjen e rrjetit rrugor dhe për të planifikuar objektin e aktiviteteve të riparimit kapital;
- Përshkrim të rrjetit rrugor përfshirë çdo ndryshim, nxjerrje të skedarëve për sistemet e tjera kompjuterike;
- Auditim dhe nxjerrje e raporteve të auditimit në mënyrë që ecuria të mund të vlerësohet nga Autoriteti Kontraktues.

4.2.3.3 Sistemi i menaxhimit të urave

Koncesionari duhet të sigurojë një Sistem për menaxhimin e urave i cili të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat për inventarin dhe gjendjen e urave, të mbajë manuallet e shfrytëzimit dhe

mirëmbajtjes, të regjistrojë të gjitha punimet e mirëmbajtjes dhe të sigurojë evidencë të gjendjes së urave, në mënyrë që të mund të verifikohet në çdo moment dhe të raportohet në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5 plotësimi i kërkesave të ecurisë operative të përshkruara në tabelën 3-4 të seksionit 3 të kësaj Shtojce 5. Sistemi për menaxhimin e urave duhet të jetë në gjendje të prodhojë plane trevjeçare për riparimet kapitale dhe programe vjetore.

4.2.3.4 Sistemi i Menaxhimit të Tunelit(eve)

Koncesionari do të ofrojë një Sistem të Menaxhimit të Tunelit(eve) (SMT) i cili të jetë në gjendje të magazinohet të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit(eve), manualët e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjistër të kushteve të tunelit(eve) në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operationale të përshkruara në Tabelën 3-4 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. SMT do të jetë në gjendje të prodhojë plane 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programe vjetore.

4.2.3.5 Sistemi i menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë

Koncesionari i zbaton aktivitetet e mirëmbajtjes rutinë në Autostradë në përputhje me seksionin 3 të kësaj Shtojce 5 duke përdorur një Sistem të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë në formë të kompjuterizuar.

Koncesionari duhet t'i sigurojë Autoritetit Kontraktues mundësinë që të hyjë nga larg në bazën e të dhënave të Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë.

Ndër të tjera, kërkesat e Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë përfshijnë funksionin:

- Për të ruajtur dhe menaxhuar të dhënat e inventarit;
- Për të mbledhur të dhënat e inventarit përmes aparateve të kapjes elektronike të të dhënave për t'u shkarkuar më pas në sistem;
- Për të vulosur datën dhe orën e të gjitha evidencave në mënyrë që në bazën e të dhënave evidencat të jenë sipas rendit kronologjik;
- Për të regjistruar të dhënat e kontrolleve (përfshirë defektet e kategorisë I dhe kategorisë II) dhe për të nxjerrë një program pune;
- Për të parashikuar grafikët e kontrolleve dhe të aktiviteteve të nevojshme ciklike në bazë të inventarit të artikujve të çdo seksioni;
- Për të parashikuar një regjim kontrollesh të aktiviteteve të mirëmbajtjes rutinë;
- Për të identifikuar defektet e pazgjdhura sipas vendndodhjes dhe sipas datës së regjistrimit të parë;
- Për të regjistruar datat e riparimit të defekteve dhe të kryerjes së punimeve;
- Për të audituar ecurinë dhe për të nxjerrë raporte të auditimit në mënyrë që ecuria të mund të vlerësohet nga Autoriteti Kontraktues;
- Për të arkivuar evidencat në mënyrë që të shihen me lehtësi;
- Për t'i prodhuar në format standard të gjitha të dhënat e Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë (për shembull, ASCII, skedarë të ndarë me presje).

Të gjitha të dhënave u duhet konfirmuar saktësia dhe plotësia përpara se të ngarkohen në Sistemin e menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë.

Sistemi i menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë duhet të jetë në gjendje të japë informacion për punën e bërë në një vendndodhje në rast hetimi aksidenti.

Pas përfundimit të Koncesionarit, të gjitha të dhënat nga Sistemi i menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë, Sistemi për menaxhimin e risqeve gjeoteknike, Sistemi për menaxhimin e sipërfaqeve të shtruara dhe Sistemi për menaxhimin e urave duhet t'i kalohen Autoritetit Kontraktues në një format elektronik të pranueshëm për Autoritetin Kontraktues.

5 Kërkesat mjedisore dhe sociale

5.1 Hyrje

Aktivitetet e ndërtimit dhe shfrytëzimit të Koncesionarit duhet të jenë në përputhje me:

- Të gjithë legjislacionin përkatës shqiptar
- Standardet e ecurisë të IFC-së, (PS) (dhe/ose standardet dhe udhëzimet e zbatueshme mjedisore dhe sociale të cilave u referohen Parimet e Ekuatorit), në veçanti:
 - PS 1 Vlerësimi dhe menaxhimi i risqeve dhe efekteve mjedisore dhe sociale
 - PS 2 Kushtet e punës
 - PS 3 Efikasiteti i burimeve dhe parandalimi i ndotjes
 - PS 4 Mbrojtja e shëndetit dhe siguria e komunitetit
 - PS 5 Marrja e tokës dhe shpërngulja e detyruar
 - PS 6 Ruajtja e biodiversitetit dhe menaxhimi i qëndrueshëm i burimeve natyrore të gjalla
 - PS 8 Trashëgimia kulturore
- Udhëzimet e përgjithshme të IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë¹
- Udhëzimet e IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për rrugët me pagesë
- Udhëzimet e IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për nxjerrjen e materialeve të ndërtimit

Koncesionari duhet ta realizojë projektin me një Plan të dokumentuar të menaxhimit mjedisor dhe social (PMMS) i cili duhet të hartohet në përputhje me standardet e ecurisë të IFC-së² dhe ligjit shqiptar.

5.2 Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social

Jo më vonë se 30 (tridhjetë) ditë përpara fillimit të të gjitha Punimeve dhe Shërbimeve dhe jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj pas Datës së hyrjes në fuqi, Koncesionari, në bashkërendim me agjencitë përgjegjëse shtetërore shqiptare dhe me të tretë sipas rastit, do të vendosë dhe mbajë gjatë të gjithë Periudhës së Koncesionit një Sistem të menaxhimit mjedisor dhe social (SMMS) i cili duhet të jetë i përshtatshëm me natyrën dhe shkallën e projektin, në proporcion me nivelin e risqeve dhe efekteve të tij mjedisore dhe sociale dhe i cili duhet të përmbushë kërkesat e PS 1.

Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social (SMMS) do të pasqyrojë detyrimet e Koncesionarit siç parashikohen në Kontratën e Koncesionit dhe në Kërkesat e Autoritetit Kontraktues.

Sistemi i menaxhimit mjedisor dhe social duhet të përfshijë Planet për menaxhimin dhe zbutjen mjedisore dhe sociale (PMZMS) për projektin, me përshkrime të plota të kërkesave dhe detyrimeve

¹http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/Topics_Ext_Content/IFC_External_Corporate_Site/IFC+Sustainability/Sustainability+Framework/Environmental%2C+Health%2C+and+Safety+Guidelines/

²http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/Topics_Ext_Content/IFC_External_Corporate_Site/IFC+Sustainability/Sustainability+Framework/+2012/Performance+Standards+and+Guidance+Notes+2012/

për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë për ndërtimin, rehabilitimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e projektit. Planet duhet të kenë afate të plota për zbatimin e masave të veçanta të zbutjes dhe të aktiviteteve të monitorimit dhe duhet të kërkojë një plan të hollësishëm të menaxhimit mjedisor për ndërtimin bashkë me nënplanet përkatëse:

- Plani për mbajtjen në kontroll të sedimentit dhe erozionit për çdo kantier ndërtimi
- Planin për menaxhimin e ujërave sipërfaqësore dhe nëntokësore
- Plani për menaxhimin e mbetjeve, për faqen e ndërtimit dhe për atë të shfrytëzimit
- Plani për parandalimin e ndotjes me plan të veçantë të mbajtjes në kontroll të ndotjeve (ujore, ajrore dhe akustike) për çdo kantier ndërtimi
- Plani për pakësimin e gazeve serrë për fazën e ndërtimit/rindërtimit
- Plani për menaxhimin e sigurisë rrugore përfshirë planin e shpëtimit në rast urgjence dhe sistemin e sinjalizimit të hershëm
- Planin për menaxhimin e mjedisit, shëndetit dhe sigurisë në gurore (përfshirë ndotjen e ajrit, zhurmat dhe dridhjet, ujin, mbetjet e ngurta, shndërrimin e tokës)
- Plani në kundërpërgjigje të rrjedhjeve ndotëse
- Plani për menaxhimin e sigurisë së projektit
- Plani për menaxhimin e trafikut dhe transportit
- Plani për menaxhimin e shëndetit dhe sigurisë në punë, për fazën e ndërtimit/rindërtimit dhe për atë të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes
- Plani për menaxhimin e mjedisit, shëndetit dhe sigurisë në kantier për çdo kantier ndërtimi
- Plani për menaxhimin e shëndetit dhe sigurisë në komunitet
- Plani për angazhimin e palëve të interesit për ndërtimin/rindërtimin dhe shfrytëzimin dhe mirëmbajtjes, përfshirë mekanizmin për ankesat që vijnë nga palët e jashtme të interesit.
- Plani i veprimit për biodiversitetin.
- Plani për menaxhimin e ujërave të bardha.
- Plani për monitorimin mjedisor
- Plani i veprimit për zhurmat e trafikut
- Plani për menaxhimin e tokës së kontaminuar

Gjithashtu, Koncesionari duhet të hartojë dhe zbatojë Planin për menaxhimin e sipërmarrësve/nënsipërmarrësve për të menaxhuar planifikimin për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë në lidhje me ndërtimin dhe sipërmarrësit e tjerë, përfshirë, si minimum:

- Përfshirjen e kërkesave përkatëse për menaxhimin dhe zbutjen mjedisore dhe sociale në kontrata/nënkontrata.
- Caktimin e qartë të përgjegjësive për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë, si për Koncesionarin ashtu edhe për sipërmarrësit.
- Raportime të sipërmarrësve që të jenë të mjaftueshme për t'i lejuar Koncesionarit përfshirjen e të dhënave përkatëse në raportet për GOM dhe për të mundësuar një vlerësim të nevojës për masa korigjuese.

- Verifikimin e trajnimit dhe/ose kredencialeve të duhura për personelin/drejtuesit e sipërmarrësve që janë përgjegjës për ecurinë mjedisore, sociale, shëndetësore dhe të sigurisë.

5.3 Vlerësimi i efektit mjedisor dhe social

Autoriteti Kontraktues i ka siguruar Koncesionarit një vlerësim paraprak të efektit mjedisor dhe social (VEMS) në lidhje me Projektin. Nëse Huadhënësit do të kërkojnë që vlerësimi paraprak i efektit mjedisor dhe social duhet të përditësohet, Koncesionari duhet t'i kryejë të gjitha detyrat shtesë dhe t'i finalizojë këto përditësime me shpenzimet e veta. Vlerësimi i efektit mjedisor dhe social duhet të bëhet në përputhje me kërkesat e i. legjislacionit shqiptar dhe ii. Standardit të Ecurisë 1 të IFC-së PS 1 Vlerësimi dhe menaxhimi i risqeve dhe efekteve mjedisore dhe sociale si kuadër i praktikës së mirë ndërkombëtare të sektorit ekonomik, në menaxhimin e risqeve mjedisore dhe sociale, dhe duhet të trajtojë si çështjet mjedisore dhe sociale të trashëguara ashtu edhe ato aktuale sic janë përshkruar më poshtë.

5.4 Çështjet mjedisore dhe sociale të trashëguara

Në lidhje me problemet e trashëguara, vlerësimi i efektit mjedisor dhe social duhet të mbështetet në këto vlerësime të efektit mjedisor dhe kushte mjedisore ekzistuese:

- VEM/VEMS për segmentin Milot-Rrëshen (format elektronik, version përfundimtar, viti 2006)
- Leje mjedisore për segmentin Milot-Rrëshen (Nr.675 Prot.,30.10.2006)
- Leje mjedisore për segmentin Milot-Rrëshen / segmenti km 6,3 – 7,3 (Nr.440 Prot., 09.06.2008)
- VEM për segmentin Rrëshen-Kolsh (format elektronik, version paraprak-përfundimtar)
- Leje mjedisore për segmentin Rrëshen-Kolsh (Nr.536 Prot.,22.11.2007)
- Leje mjedisore për segmentin Kolsh-Morinë (Nr.440 Prot.,09.06.2008)
- Studim mbi vlerësimin e efektit mjedisor dhe social për dublimin e segmentin Milot-Rrëshen, Egis International (03/30/2012)
- Vlerësimi paraprak i efektit mjedisor dhe social për Autostradën Milot-Morinë (format elektronik, viti 2015)
- Studim realizueshmërie dhe projekt teknik i detajuar (përfshirë edhe marrjen e tokës) për dublimin e segmentit Milot-Rrëshen, Egis International [vini re se dublimi në fjalë nuk parashikohet të zbatohet si pjesë e Projektit]

duke përfshirë edhe informacione ekzistuese “në gjendje siç është ndërtuar” dhe duke vlerësuar nevojën për këto masa:

- Restaurim (mbushje me dhe/mbjellje me hidro-mbjellje) për disa hapje shpati/mbushje të trupit të rrugës; dhe
- Restaurim (hidro-mbjellje) e të gjitha depozitimeve të projektit, përfshirë edhe shtretërit e lumenjve.

5.5 Çështjet mjedisore dhe sociale aktuale

Sa u takon Çështjeve mjedisore dhe sociale aktuale, vlerësimi i efektit mjedisor dhe social:

- Duhet të përfshijë një përshkrim të efekteve (për shembull në aspektet topografike, ndryshimet e shtresave të sipërme të tokës, stabiliteti i skarpateve) nga projektet e reja të parashikuara të infrastrukturës që kanë lidhje me Autostradën (siç janë sheshet e taksës, mbikalimet etj.) dhe të propozojë masat e duhura zbutëse
- Duhet të përshkruajë me hollësi kufizimin e ndikimit, metodën e trajtimit dhe vendndodhjen e komponentëve të ndryshëm të sistemit të menaxhimit të ujërave të bardha që duhet zbatuar
- Duhet të vlerësojë edhe çështje të tjera mjedisore dhe sociale, ku përfshihen, ndër të tjera:
 1. Toka e kontaminuar përgjatë pjesës të Autostradës pranë Repsit, Rubikut, Rrëshenit dhe Kukësit dhe në pika të tjera të mundshme përgjatë Autostradës ku gjatë ndërtimit mund të jetë përdorur dhe i kontaminuar
 2. Kushtet hidrologjike të segmentit 1 dhe 2
 3. Niveli i zhurmave dhe masat për zbutjen e zhurmave (në të gjithë segmentet)
 4. Vlerësimi i mjedisit të gjallesave në segmentin 2
 5. Çështje të Shëndetit dhe Sigurisë së komunitetit – siguria e këmbësorëve, siguria e trafikut dhe gatishmëria për ngjarje të jashtëzakonshme
 6. Çështje të Shëndetit dhe Sigurisë së projektit
 7. Hulumtimi i ndikimeve të procesit të marrjes së tokës

Në lidhje me çdo masë tjetër mjedisore dhe sociale që nuk është e renditur më lart dhe për të cilën mund të dalë nevoja si pasojë e kërkesave të Huadhënësve, Autoriteti Kontraktues mbulon të gjitha kostot, vonesat dhe humbjen e të ardhurave në lidhje me nevojën e mundshme për të zbatuar masa të tilla.

Çështje mjedisore dhe sociale specifike

Menaxhimi i tokës së kontaminuar:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMS paraprake), mund të ketë tokë të kontaminuar në të paktën katër pika pranë vendbanimeve dhe ish-uzinave të shkrires:

- Rubik (në mënyrë orientuese nga km. 16+500 deri në km. 18+000 dhe nga km. 19+000 deri në km. 20+000)
- Rrëshen (në mënyrë orientuese nga km. 26+500 deri në km. 27+800)
- Reps (në mënyrë orientuese nga km. 44+000 deri në km. 46+200)
- Kukës (në mënyrë orientuese nga km. 99+700 deri në km. 100+800)

Por është konstatuar rrjedhje acidi vetëm në pikën e Repsit. Më poshtë jepen konkluzionet më të rëndësishme të projekt-vlerësimit të efektit mjedisor dhe social për secilën pikë të kontaminuar:

Pika e Rubikut:

- Përqendrime shumë të larta bakri (6800 mg/kg) që janë konstatuar në shtresën e dheut pranë ndërtesave industriale të braktisura. Këto kanë qenë vlerat më të larta të bakrit në krahasim me përqendrimet e matura në pikat e tjera përgjatë Autostradës.
- Nuk është konstatuar asnjë metal i rëndë në finjën e dherave paksa alkaline, që nënkupton potencial të kufizuar për kalimin e këtyre ndotësve në dhera dhe ujëra nëntokësore.

Pika e Rrëshenit:

- Përqendrime të larta kromi, nikeli dhe kobalti.
- Nuk është konstatuar asnjë metal i rëndë në finjën e dherave paksa alkaline, që nënkupton potencial të kufizuar për kalimin e këtyre ndotësve në dhera dhe ujëra nëntokësore.

Pika e Repsit:

- Një pikë tejet e kontaminuar kryesisht për shkak të rrjedhjes së acidit që është formuar (pH = 2,87), me prani shtesë të përqendrimeve të larta të bakrit (22,4 mg/kg) dhe zinkut (22,5 mg/kg). Kjo nënkupton se pika e Repsit është një burim i vazhdueshëm i kontaminimit të dherave dhe ujërave nëntokësore.
- Përqendrime të larta të bakrit (1850 mg/kg) në pjesën më të madhe të kampioneve të dheut.

Pika e Kukësit:

- Në dheun e pikës së Kukësit janë konstatuar përqendrime të larta të bakrit (4060 mg/kg) dhe nikelit (215 mg/kg).
- Nuk është konstatuar asnjë metal i rëndë në finjën e dherave paksa alkaline, që nënkupton potencial të kufizuar për kalimin e këtyre ndotësve në dhera dhe ujëra nëntokësore.

Koncesionari duhet të kryejë një Vlerësim të Rrezikut të Kontaminimit të Dheut me 2 faza për pjesët e Autostradës pranë pikave të kontaminuara të lartpërmendura në përputhje me Udhëzime e Shëndetit dhe Sigurisë Mjedisore të Grupit të Bankës Botërore (Seksioni i Tokës së Kontaminuar). Objektivat kryesor të secilës prej këtyre fazave janë:

Faza 1

- Studimi shkresor në situatën fillestare bazë
- Rekonjicioni në terren
- Përgatitja e një modeli konceptual për secilën pikë të kontaminuar
- Përcaktimi i protokollit për marrjen e kampioneve dhe bërjen e analizave gjatë Fazës 2 në përputhje me Udhëzimet e IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për tokën e kontaminuar³ dhe standardet ndërkombëtare dhe praktikën e mirë (p.sh., ASTM E1527-13 dhe ASTM E1903-11)

- Përgatitja e raportit të Fazës 1

Faza 2

- Aktivitetet e vlerësimit (marrje kampionësh në shtresat e sipërme të dheut, kampionë me sondë dhe ujëra të larguara, nëse ka).
- Konfirmimi i modelit konceptual të Fazës 1 për secilën pikë të kontaminuar
- Marrje kampionësh në Rubik, Rrëshen, Rejs dhe Kukës si edhe në vende të tjera përgjatë autostradës (kampionë në shtresa të sipërme dhe të marrë me sondë) ku ka të ngjarë të jenë përdorur dhera të kontaminuar gjatë ndërtimit të Autostradës
- Përgatitja e raportit të Fazës 2

Në bazë të rezultatit të Vlerësimit të Riskut të Dheut të Kontaminuar, mund të dalë nevoja për masat e mëposhtme, të cilat do të duhet të zbatohen nga:

- Koncesionari:
 - Masa për shëndetin dhe sigurinë për personat që punojnë, shfrytëzojnë ose përdorin Autostradën
 - Masa për menaxhimin e ujërave të bardha enkas për këto pika, për të zbutur largimin e ujërave të kontaminuara (nëse ka).
 - Këto masa do të pasqyrohen në planin e menaxhimit të tokës së kontaminuar dhe ESMMP e projektit.
- Autoriteti Kontraktues:
 - Masat e sugjeruara ndreqëse për tokën e kontaminuar.

Menaxhimi i ujërave të bardha të Autostradës:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMS paraprake), Segmentet I dhe III, përfshirë urat mbi lumejtë kryesorë, sistematikisht nuk kanë tubat kolektorë. Prandaj, kërkohen punime korrigjuese me qëllim që të sigurohet instalimi dhe funksionimi i një sistemi të përshtatshëm tubash kullimi për urat që gjenden në këto segmente, dhe për të mbrojtur sipërfaqet e betonit dhe mjedisin.

Në lidhje me Segmentin II, urat janë projektuar për të kulluar çdo pjesë të platformës së urës vetëm me një dalje shkarkimi. Këto instalime nuk janë të përshtatshme për të kulluar reshjet e mundshme dhe mund të shkaktojnë probleme apo aksidente rrugore në korsinë e (djathtë) trafikut të rënduar. Përfundimi i sistemit të kullimit të platformave duke shtuar një ose më shumë vrime shkarkimi në mes të secilës platformë, si dhe instalimi i gjatësive të munguara të tubave po propozohet në kuadrin aktual të masave korrigjuese.

Për pasojë, Koncesionari do të jetë përgjegjës për projektimin dhe ndërtimin e infrastrukturës së nevojshme të ujërave të bardha në përputhje me kërkesat e legjislacionit përkatës shqiptar dhe të Udhëzimeve të IFC-së për mjedisin, shëndetin dhe sigurinë, për rrugët me pagesë. Objekti përfundimtar i punimeve në lidhje me ndërtimin e infrastrukturës për menaxhimin e ujërave të bardha duhet të përcaktohet në vlerësimin e efektit mjedisor dhe social.

Ndërtimi i infrastrukturës për menaxhimin e ujërave të bardha sipas listës më lart duhet të jetë pjesë të Punimeve Kapitale me synim përmirësimin e Autostradës gjatë dy viteve të para të Koncesionit.

Nëse vlerësimi përfundimtar i efektit mjedisor dhe social, i kryer nga Koncesionari, konstaton se duhet ndërtuar infrastrukturë shtesë për menaxhimin e ujërave të bardha (për shembull në tombina të mëdha ose në ura të tjera shtesë) Autoriteti Kontraktues jep Njoftim për Ndryshim nga Autoriteti Kontraktues dhe zbatohet dispozitat e klauzolës 32.1 të kësaj Kontrate.

Risku i mundshëm i përmytjes:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMS paraprak), ka pasur modifikime të konsiderueshme të shtratit të lumit nga punimet e dheut gjatë ndërtimit të Autostradës. Koncesionari duhet të kryejë një vlerësim hidrologjik për segmentin 1 dhe 2 në përputhje me kërkesat e vlerësimit të efektit mjedisor dhe social.

Vlerësimi duhet të përdorë të dhënat historike mbi reshjet për të nxjerrë lakoret Intensitet-Kohëzgjatje-Shpeshtësi (IDF) dhe kuotat maksimale përkatëse (të 50 vjetëve të fundit) për lumin Mat, lumin Fan dhe lumin Fan i Vogël. Duhet identifikuar risku i përmytjes së zonave të banuara si pasojë e pranisë së Autostradës si edhe risku për vetë cënueshmërinë e projektit, dhe duhen propozuar masat zbutëse të këtyre risqeve. Përgjegjësia për zbatimin e masave zbutëse i takon Autoritetit Kontraktues.

Zhurmat e trafikut:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMS paraprak), përgjatë Autostradës ekzistuese nuk është zbatuar asnjë masë për zhurmat e trafikut. Koncesionari duhet të kryejë një vlerësim të nivelit dhe zbutjes së zhurmave të trafikut në përputhje me kërkesat e vlerësimit të efektit mjedisor dhe social (VEMS paraprak). Për llogaritjet e zhurmave të trafikut duhet të përdoret një standard ndërkombëtar i pranueshëm i zhurmave (si Standardi Britanik, Standardi Francez ose një standard i barasvlershëm). Gjatë vlerësimit duhet bërë matja në situatën fillestare pranë zonave të banuara dhe pranë pikave të ndjeshme (si shkollat, spitalet etj.) që ndodhen më pak se 150m pranë Autostadës.

Në bazë të rezultatit të vlerësimit të nivelit dhe zbutjes së zhurmave, mund të dalë nevoja për masat e mëposhtme, të cilat do të duhet të zbatohen nga:

- Koncesionari:
 - Matje vjetore të zhurmave të trafikut pranë zonave të banuara dhe pikave të ndjeshme.
- Autoriteti Kontraktues:
 - Ndërtimi i masave të zbutjes së zhurmave pranë zonave të banuara dhe pikave të ndjeshme ku nivelet e trafikut shkojnë përtej kufijve të pranueshëm të sistemit LDEN.

Fragmentimi i mjedisit të gjallesave:

Sipas vlerësimit paraprak mjedisor dhe social (VEMS paraprak), ka prani të një zonë të mbrojtur me ligj (Zonë e Mbrojtur e Burimeve të Menaxhuara, Kategoria IV: Bjeshka e Oroshit-Mirditë) dhe një mbivendosje e pjesshme me mjedis të gjallesave me rëndësi kritike (mjedisi i gjallesave me rëndësi të veçantë për speciet e rrezikuara: Ursus arctos, Lynx lynx dhe Canis lupus) në zonën e segmentit 2 të Autostradës.

Sigurimi i kalimeve të përshtatshme për faunën lidhet me mbrojtjen e specieve dhe me sigurinë e trafikut. Vlerësimi përfundimtar i efektit mjedisor dhe social duhet të përfshijë një vlerësim të mjedisit të gjallesave në përputhje me PS6 të IFC-së. Nëse vlerësimi i mjedisit të gjallesave konstaton se zona në fjalë përmbush kushtet e zonës me mjedise të gjallesave me rëndësi kritike, atëherë Koncesionari duhet të kryejë një vlerësim të mjedisit të gjallesave me rëndësi kritike në përputhje me kërkesat për vlerësimin përfundimtar të efektit mjedisor dhe social. Mes të tjerash, duhet bërë një vrojtim në terren në mënyrë që të vlerësohet statusi dhe mjaftueshmëria e korridoreve ekzistuese për faunën (tombina dhe ura) për arinjtë, rrëqebujt dhe ujqërit. Dimensionet minimale të menduara për vendkalimet e faunës duhet të jenë në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe me praktikën e mirë.

Në bazë të rezultatit të vlerësimit të mjedisit të gjallesave dhe, nëse ka, të vlerësimit të mjedisit të gjallesave me rëndësi kritike, mund të dalë nevoja për masat e mëposhtme, të cilat do të duhet të zbatohen nga:

- Koncesionari:
 - Një “minimum” monitorimi për vdekshmërinë e faunës në Autostradë (vendndodhja, rrethanat etj.)
- Autoriteti Kontraktues:
 - Ndërtimi i kalimeve për faunën (nëse duhet) ose masa të tjera zbutëse.

Çështje të Shëndetit dhe Sigurisë së komunitetit – siguria e këmbësorëve, siguria e trafikut dhe gatishmëria për ngjarje të jashtëzakonshme

Një çështje tjetër e rëndësishme M&S që duhet të trajtohet më tej nga VNMS janë ndikimet negative që punimet e ndërtimit mund të kenë mbi shëndetin dhe sigurinë (SH&S) e komunitetit local, veçanërisht në lidhje me trafikun, përdorimi i rrugëve locale dhe kampet e ndërtimit. Me qëllim që të zbuten ndikimet e sipërpërmendura mbi SH&S e komunitetit, masat e mëposhtme duhet të merren nga Koncesionari:

- Hartimi i një Plani të Ndikimeve mbi Komunitetin;
- Shpejtësi të kufizuara të trafikut, lagje periodike me ujë e rrugëve shmangëse dhe shesheve të ndërtimit, mirëmbajtje e rregullt e plajisjeve të ndërtimit dhe automjeteve, ngritja e shesheve të kontraktorëve të ndërtimit (kur është e mundur) larg burimeve ujore, shkollave, qendrave shëndetësore dhe vendeve të kulteve (kisha, xhamia);
- Organizimi i punimeve të ndërtimit (pranë qendrave të banuara) gjatë ditës dhe minimizimi i ndikimeve që lidhen me zhurmën;
- Informim i rregullt dhe në kohë dhe konsultim me Njerëzit e Prekur nga Projekti (PAPs), mbi ndikimet dhe masat zbutëse, për t'i mundësuar atyre planifikimin dhe përgatitjen paraprake;
- Edukimi dhe ndërgjegjësimi rreth rreziqeve shëndetësore përpara fillimit të ndërtimit;
- Ekzaminime shëndetësore parandaluese për fuqinë punëtore që vjen.

Shëndeti & siguria në punë

Çështjet më të rëndësishme të shëndetit dhe sigurisë në punë (SH&S) që lidhen me punimet e ndërtimit përfshijnë:

- Rreziqet fizike;
- Zhurma; dhe
- Rreziqet kimike, kryesisht për punimet që gjenden në vende të kontaminuara.

Meqenëse ndikimet e pritshme mbi SH&S në punë kanë rëndësi madhore, duhet të miratohet një politikë gjithëpërfshirëse e Shëndetit dhe Sigurisë në Punë sipas lëgjislacionit shqiptar, rregulloret e BE dhe rregulloret e IFC, duke përfshirë të paktën të mëposhtmet:

- Koncesionari dhe Kontraktorët do të hartojnë/mbajnë politika dhe procedura të shkruara të burimeve njerëzore (BNj) në përputhje me ligjet e punës së Shqipërisë dhe kërkesat e IFC PS2, dhe do të sigurojnë që politikat përkatëse janë të disponueshme për të gjithë punonjësit në gjuhën(t) e tyre. Politika/procedurat e BNj duhet të përmbajnë një kod të zbatueshëm të sjelljes dhe procedura të ankimimit të zbatueshme për të gjithë punëtorët, duke përfshirë dhe punonjësit e kontraktorëve.
- Koncesionari do të hartojë dhe zbatojë Planin e Menaxhimit të Kontraktorëve/Nënkontraktorëve për të menaxhuar planifikimin Mjedisor, Social, Shëndetit dhe Sigurisë (MSSHS) dhe performancën e ndërtuesve dhe kontraktorëve të tjerë, duke përfshirë minimalisht:
 - Përfshirja e kërkesave përkatëse të Planeve të Menaxhimit dhe Monitorimit Mjedisor dhe Social (PMMMS) në kontrata/nënkontrata;
 - Caktim i qartë i përgjegjësisë MSSHS të Koncesionarit dhe Kontraktorëve;
 - Raportet e kontraktorit, me hollësi të mjaftueshme, për të mundësuar Koncesionarin që të përfshijë të dhënat përkatëse në raportet për QSH, dhe për të mundësuar vlerësimin e nevojës për veprime korrigjuese;
 - Verifikimi i trajnimit dhe/ose kredencialeve të duhura për personelin/menaxherët e Kontraktorit përgjegjës për MSSHS.
- Koncesionari do të hartojë, zbatojë dhe mirëmbajë planin(et) e shëndetit dhe sigurisë në punë për të udhëzuar të gjithë aktivitetet në vendndodhjen e projektit gjatë përgatitjes së shëshit, ndërtimit dhe operimit, dhe për të siguruar që të gjithë kontraktorët miratojnë këto plane. Kërkesat duhet të përfshijnë, minimalisht:
 - Analizat dhe kontrollat e rreziqeve specifike për vendin e punës dhe detyrat për të gjithë aktivitetet;
 - Dhënia e pajisjeve mbrojtëse personale (PMP), kërkesat për përdorimin e PMP dhe sigurimi i përdorimit të PMP;
 - Trajnim i sigurisë për të gjithë personelin në gjuhën e tyre, duke mbuluar rreziqet dhe protokollet e sigurisë të vendeve të tyre të punës;
 - Trajnim i veçantë për rreziqe specifike: puna në lartësi, në gjurmime, me energjinë elektrike;
 - Rishikimi dhe miratimi i planeve SHSP të kontraktorëve;
 - Mbikëqyrja e zbatimit të SHSP nga kontraktorët, përfshirë raportimin e detyrueshëm;
 - Regjistrimi i statistikave të incidenteve, përfshirë totalin e orëve të punës, incidentet me humbje kohe, plagosje madhore, vdekjet, etj.

Hulumtimi i ndikimeve të procesit të marrjes së tokës

Gjatë fazës N&R, pritjet të ndodhin ndikime negative mbi komunitetet dhe bizneset, veçanërisht në lidhje me shpronësimin e tokës dhe zhvendosjen fizike të shtëpive, bizneseve dhe lokaleve,

kryesisht për shkak të ndërtimit të Urës së re të Drinit dhe përmirësimit të pikave hyrëse/dalëse të autorizuara. Gjithashtu, gjatë N&R do të ndodhë humbja e përkohshme e tokës për ndërtimin e kampeve të punës, me ndikime të përkohshme mbi jetesën e njerëzve.

Me qëllim që të zbuten ndikimet e fazës N&R mbi ekonominë, tokën & pronat për shkak të përdorimit të përhershëm ose të përkohshëm të tokës dhe zhvendosjes fizike të përhershme të bizneseve dhe lokaleve, masat e mëposhtme duhet të miratohen nga Koncesionari:

- Projektimi dhe kryerja e marrjes së tokës në një mënyrë që është në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe IFC PS 5;
- Planifikimi dhe zbatimi me kujdes i masave për të shmangur ose zbutur ndikimet negative mbi personat e zhvendosur në përputhje me rregulloret vendase dhe IFC PS5. Nëse zhvendosja fizike është e pashmangshme, duhet të përgatitet dhe ekzekutohet një Plan Veprimi i Shpërnguljes (RAP).
- Rikthimi i përdorimit të përkohshëm të tokës në gjendjen e saj përpara ndërtimit.

6 Kërkesat për Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale

6.1 Dispozita të përgjithshme

6.1.1 Hyrje

Koncesionari duhet të plotësojë kërkesat për Punimet kapitale dhe Riparimet kapitale të përshkruara në këtë seksion 6. Në rastin e Punimeve kapitale dhe Riparimeve kapitale që ndërmerr Koncesionari dhe/ose një nënsipërmarrës i Koncesionarit, kërkesat e mëposhtme zbatohen plotësisht, siç paraqiten këtu më poshtë. Në rastin e Punimeve kapitale dhe/ose Riparimeve kapitale që ndërmerr Autoriteti Kontraktues dhe/ose një nënsipërmarrës i Autoritetit Kontraktues gjatë kohëzgjatjes së Koncesionit, Koncesionari duhet t'u bëjë vend këtyre punimeve të Autoritetit Kontraktues ose të Nënsipërmarrësit të Autoritetit Kontraktues në bazë të këtyre kërkesave, nën bashkërendimin dhe mbikëqyrjen e Inxhinierit të pavarur. Në përputhje me të gjithë legjislacionin përkatës dhe në varësi të Sistemit të menaxhimit të ecurisë të vendosur me seksionin 7 të kësaj Shtojce 5, Koncesionari është përgjegjës në të dyja rastet për zbatimin e këtyre kërkesave, në varësi të monitorimit dhe auditimit nga Autoriteti Kontraktues dhe Inxhinieri i pavarur.

6.1.2 Standardet e projektimit

6.1.2.1 Rregullat për projektet teknike

Dokumentacioni i projektit teknik kryesor duhet të përmbushë standardet shqiptare të botuara në Fletoren Zyrtare të Republikës së Shqipërisë nr.22/02 dhe përditësimet e mëpasshme që bëhen pas afatit të dorëzimit të ofertave, të shoqëruara me standardet evropiane përkatëse kur është nevoja (eurokodet, euronormat) dhe me këtë Shtojcë 5.

Të gjitha projektet e propozuara nga Koncesionari duhet të përmbushin edhe kërkesat fillestare të përcaktuara në projektet paraprake dhe/ose të hollësishme të elementeve të punimeve kapitale të vëna në dispozicion nga Autoriteti Kontraktues gjatë procesit të tenderit. Nëse projekti i ri propozuar bie ndesh me një projekt ekzistues paraprak dhe/ose të hollësishëm, epërsi ka projekti ekzistues paraprak dhe/ose i hollësishëm.

6.1.2.2 Standardet e projektimit

Të gjitha projektet ekzistuese paraprake dhe/ose të hollësishme të elementeve të punimeve kapitale që i janë vënë në dispozicion Koncesionarit gjatë procesit të tenderit janë kryer në përputhje me standardet e reja shqiptare të projektimit dhe janë aprovuar nga Autoriteti Kontraktues për t'u përfshirë në procesin e tenderit. Projekti/projektet përfundimtare për zbatim në elementet e ndryshme të punimeve kapitale janë përgjegjësi vetëm e Koncesionarit i cili mban edhe riskun përkatës të projektimit.

Standardet e projektimit që duhen përdorur në propozimet e reja si edhe në realizimin e të gjitha projekteve kryesore përfundimtare të elementeve të punimeve kapitale nga Koncesionari do të mbështeten tek standardet e përdorura në projektet e aprovuara paraprake dhe/ose të hollësishme, përfshirë Manualin shqiptar të projektimit të rrugëve, plus çdo shtesë që mund të rekomandojë Inxhinieri i pavarur.

Përpara fillimit të çdo projekti teknik kryesor përfundimtar, Koncesionari përpilon paketën e plotë të standardeve të projektimit për secilin element të Punimeve, për miratim nga Inxhinieri i pavarur.

Shmangiet nga standardet dhe normat e konfirmuara të projektimit, si edhe nga projektet paraprake dhe/ose të hollësishme të vëna në dispozicion, që mund të jenë me përfitim për Autoritetin Kontraktues dhe për Projektin sa i takon sigurisë rrugore, efikasitetit në shfrytëzim, ekonomisë në ndërtim dhe mirëmbajtje, programit të ndërtimit, jetëgjatësisë së përgjithshme, përmbushjes së standardeve të reja ndërkombëtare dhe harmonizimit me BE-në në të ardhmen, mund të mendohen për t'u përfshirë në projekt, në varësi të aprovimit nga Autoriteti Kontraktues dhe/ose Inxhinieri i pavarur.

6.1.3 Shqyrtimi dhe miratimi i projekteve

6.1.3.1 Propozim-projekti

Koncesionarit i lejohe të paraqesë propozim-projekte të reja tek Inxhinieri i pavarur për aprovim në përputhje me Programin e paraqitjes së projekteve. Çdo propozim-projekti duhet të jetë i identifikuar qartë dhe të përfshijë hollësitë të mjaftueshme, si më poshtë:

- Deklarim se është një paraqitje që përmbush plotësisht detyrimet e Koncesionarit në bazë të Kontratës, kërkesat teknike përkatëse dhe propozimet e paraqitura dhe aprovuara më parë;
- Deklarim se përbën ndryshim nga propozimi i paraqitur më parë;
- Dokumentacioni i duhur shoqërues që, si minimum, duhet të përfshijë:
 - Një paketë të plotë dhe koherente dokumentesh dhe skicash të indeksuara si duhet;
 - Relacionin e projektit ku përshkruhen parimet e projektimit që lidhen me propozimin;
 - Standardet përkatëse, kodet, aktet ligjore dhe nënligjore etj.;
 - Studimet përkatëse;
 - Kufizimet, parametrat dhe supozimet;
 - Çdo hetim që i është bërë sheshit të ndërtimit;
 - Përlllogaritjet e hollësishme;
 - Skicat;
 - Standardet e ndërtimit dhe planet e zbatimit të punimeve;
 - Çdo informacion tjetër shtesë që kërkohet në mënyrë të arsyeshme nga Inxhinieri i pavarur për të vlerësuar plotësisht propozimin;
 - Certifikatat e projektit.

Koncesionari duhet të parashikojë në programin e tij një periudhë shqyrtimi nga Inxhinieri i pavarur jo më shumë se 4 (katër) javë nga data e marrjes së propozim-projektit të plotë dhe një periudhë shqyrtimi jo më të gjatë se 3 (tre) javë për çdo riparaqitje të propozim-projektit për të marrë në konsideratë ndryshimet e kërkuara si rezultat i shqyrtimit nga Inxhinieri i pavarur.

Koncesionari duhet të parashikojë në programin e tij një periudhë shqyrtimi nga Autoriteti Kontraktues. Kjo periudhë duhet të jetë 3 (tre) javë për çdo propozim-projekti. Periudha e shqyrtimit nga Autoritetit Kontraktues duhet të jetë paralele me periudhën e shqyrtimit nga Inxhinieri i pavarur.

Inxhinieri i pavarur do t'i përgjigjet çdo propozim-projekti në fund të periudhës së shqyrtimit.

Pasi të jetë rënë dakord për propozim-projektin, Inxhinieri i pavarur e konfirmon pranimin e

propozim-projektit me shkrim.

Nëse më pas Koncesionari dëshiron të bëjë ndryshime në propozim-projektin e pranuar, duhet të paraqesë një shtojcë ndryshuese dhe të marrë aprovimin nga Inxhinieri i pavarur për këtë shtojcë përpara se të vazhdojë me ato aspekte të punimeve që preken nga shtojca në fjalë.

6.1.3.2 Paraqitja e skicave teknike

Pas miratimit të propozim-projektit nga Inxhinieri i pavarur dhe përpara fillimit të ndërtimit, propozim-projekti pasohet nga dorëzimi i skicave teknike përkatëse për propozim-projektin në fjalë. Paraqitja e skicave teknike duhet të mbështetet në paraqitjen e propozim-projektit dhe duhet të përfshijë skica dhe specifikime të plota dhe të gjithanshme ku të përshkruhen plotësisht detajet e nevojshme për ndërtimin e Punimeve kapitale.

6.1.3.3 Projektimi i objekteve të përkohshme

Inxhinieri i pavarur nuk kontrollon Objektet e përkohshme, por kontrollon efektin që kanë ato tek struktura permanente. Koncesionari merr masat për organizimin e një kontrolli të pavarur të Objekteve të përkohshme. Për caktimin e kontrolluesit duhet rënë dakord me Inxhinierin e pavarur. Koncesionari kujdeset që të gjitha Objektet e përkohshme të mbulohen me projekt të vlefshëm dhe certifikatë verifikimi të cilat i paraqiten Inxhinierit të pavarur të paktën 7 (shtatë) ditë përpara fillimit të ndërtimit të objekteve të përkohshme.

6.1.3.4 Dorëzimi i projektit të plotë

Brenda 1 (një) muaji nga aprovimin përfundimtar që bën Inxhinieri i pavarur për të gjitha propozim-projektet për elementet e Punimeve kapitale, Koncesionari duhet t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur një projekt të plotë përfundimtar për këto elemente të cilat duhet të përfshijnë evidenca të plota të projektit të aprovuar. Nuk është e nevojshme të riparaqiten dokumentet ose skicat që janë aprovuar më parë, por kur janë bërë aprovime me kusht ose kur u janë bërë ndryshime për çfarëdo arsye elementeve të projektit Koncesionari duhet të riparaqesë skicat dhe dokumentet e prekura në mënyrë që pas përfundimit të projektimit të ekzistojë një evidencë e plotë e projekteve të miratuara. Paraqitja e projektit përfundimtar duhet të identifikojë qartë të gjitha skicat dhe dokumentet që përbëjnë projektin përfundimtar të miratuar për objektet e përhershme.

Paraqitja e projektit përfundimtar duhet të përfshijë sipas rastit, ndër të tjera, edhe këto dokumente:

- a) Manuali i projektimit – që përcakton kërkesat, standardet dhe kodet e projektimit. Manuali i projektimit duhet të përmendë të gjitha materialet, kodet dhe standardet e përdorura, duke bërë të qartë si janë përdorur konkretisht këto. Manuali i projektimit vihet në dispozicion në mënyrë që të mund të përdoret nga Inxhinieri i pavarur si tekst i gjithanshëm mbështetës dhe si dokument efikas pune;
- b) Raporti i vlerësimit të efektit mjedisor – i cili dëshmon se si Projekti përfundimtar do të jetë konform të gjitha kërkesave mjedisore të përcaktuara në kontratë për fazat e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit;
- c) Raporti i mirëmbajtjes – në të cilin përshkruhen mirëmbajtja rutinë dhe riparimet kapitale të nevojshme për të arritur jetëgjatësinë e duhur të elementeve të ndryshme të punimeve.

Projekti përfundimtar nuk konsiderohet i plotë nga Inxhinieri i pavarur gjersa Koncesionari ta ketë paraqitur projektin përfundimtar dhe kjo paraqitje të jetë aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.

6.1.3.5 Programi i paraqitjes së projekteve

Brenda 14 (katërmëdhjetë) ditëve pas njoftimit të Koncesionarit për Datën e fillimit, Koncesionari duhet t'i paraqesë për aprovim Programin e paraqitjes së projekteve Inxhinierit të pavarur për të gjitha elementet që përbëjnë Punimet kapitale.

Programi i paraqitjes së projekteve duhet:

- a) Të jetë në përputhje me programin kryesor të punimeve dhe elementet kryesore të tij të jenë integruar në programin kryesor të punimeve, dhe të japë të gjitha piketat përkatëse, datat kyçe dhe datat e marrjes në dorëzim të zonës së punimeve;
- b) Të parashikojë periudha adekuate kohore për shqyrtim nga Inxhinieri i pavarur dhe kohën e nevojshme për riparaqitjen e projektit për të marrë në konsideratë komentet e Inxhinierit të pavarur;
- c) Të parashikojë një periudhë adekuate shqyrtimi nga Autoriteti Kontraktues;
- d) Të përditësohet të paktën një herë në muaj gjatë rrjedhës së projektit gjersa paraqitjet të jenë dorëzuar konform kërkesave dhe të jenë aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.

Koncesionari duhet të parashikojë rishikimin dhe riparaqitjen e Programit të paraqitjes së projekteve për të marrë në konsideratë komentet e Inxhinierit të pavarur.

6.1.3.6 Procedura e shqyrtimit të projektit

Procedura e shqyrtimit do të jetë si më poshtë:

- a) Koncesionari bën paraqitjen e propozim-projektit në përputhje me Programin e paraqitjes së projekteve dhe në përputhje me klauzolën 15.1 të Kontratës së Koncesionit, mundësisht në bazë të koncept-projekti ose kontributi tjetër të vënë në dispozicion më parë nga Autoriteti Kontraktues gjatë procesit të tenderit për secilin element të Punimeve kapitale, përfshirë edhe sipas Lidhjes 8 të kësaj Shtojce 5, sipas rendit kronologjik të propozuar nga Koncesionari në lidhje me ndërtimin dhe përfundimin e pritur. Në secilin rast, përgjegjësia për mjaftueshmërinë dhe përshtatshmërinë e projektimit të punimeve të propozuara i takon Koncesionarit. Paraqitja shoqërohet me dy kopje të nënshkruara të certifikatës së projektimit të lidhur me atë paraqitje.
- b) Paraqitjes së propozim-projektit i bëhet një shqyrtim nga Inxhinieri i pavarur në konsultim me Autoritetin Kontraktues. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
 - aprovon materialin e paraqitur, ose
 - jep aprovim të kushtëzuar që kërkon bërjen dhe përfshirjen e rishikimeve në skicat teknike ose
 - refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se projekti teknik nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit. Në këtë rast, Koncesionari e ndryshon dhe e riparaqet propozim-projektin siç duhet.
- c) Në rastin e aprovimit të kushtëzuar, nga Koncesionari nuk kërkohet të riparaqesë propozim-projektin por ai duhet të kujdeset që rishikimet e kërkuara nga Inxhinieri i pavarur të merren në konsideratë dhe të përfshihen në paraqitjen e skicave teknike.
- d) Pas marrjes së aprovimit ose të aprovimit të kushtëzuar nga Inxhinieri i pavarur Koncesionari harton dhe dorëzon paraqitjen e skicave teknike. Paraqitja shoqërohet me dy kopje të nënshkruara të certifikatës së projektimit të lidhur me atë paraqitje.

- e) Paraqitjes së skicave teknike i bëhet një shqyrtim nga Inxhinieri i pavarur. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
- aprovon materialin e paraqitur, ose
 - refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit ose komentet e bëra nga Inxhinieri i pavarur si pjesë e aprovimit të kushtëzuar të paraqitjes së propozim-projektit. Në këtë rast, Koncesionari e ndryshon dhe e riparaqet paketën siç duhet.
- f) Nuk duhet të fillojë asnjë punim ndërtimi për një element të punimeve gjersa të jetë dhënë nga Inxhinieri i pavarur aprovimi për paraqitjen e skicave teknike në lidhje me atë element të punimeve.

Pasi të jetë dhënë nga Inxhinieri i pavarur aprovimi për paraqitjen e skicave teknike për një element të punimeve kapitale, Koncesionari dorëzon paraqitjen e projektit përfundimtar për t'u mbajtur si evidencë. Projekti përfundimtar duhet të përfshijë të gjitha ndryshimet e kërkuara nga Inxhinieri i pavarur si pjesë e refuzimit ose aprovimit të kushtëzuar të një paraqitjeje propozim-projekti.

6.1.4 Standardet e ndërtimit

6.1.4.1 Detyrime të përgjithshme

Koncesionari duhet t'i realizojë punimet në përmbushje të plotë të akteve ligjore dhe nënligjore shqiptare, përfshirë specifikimet shqiptare për ndërtimin e rrugëve dhe Kushtet e Kontratës që kanë të bëjnë me ndërtimin, shëndetin dhe sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit.

6.1.4.2 Cilësia e ndërtimit

Koncesionari duhet të respektojë legjislacionin e zbatueshëm shqiptar për ndërtimin dhe praktikën e mirë ndërkombëtare në sektorin e ndërtimit. Puna do t'i nënshtrohet kontrollit dhe aprovimit nga Autoriteti Kontraktues dhe organizatat zyrtare të caktuara për këtë qëllim.

Gjithashtu, Punimet do të monitorohen nga Inxhinieri i pavarur në përputhje me Kontratën e Koncesionit sipas klauzolës 16.5.

Përpara fillimit të Punimeve Koncesionari duhet të hartojë një Manual të hollësishëm të cilësisë së projektimit dhe ndërtimit, siç parashikohet në seksionin 2 të kësaj Shtojce 5.

6.1.4.3 Cilësia e materialeve që do të përdoren

Materialet e përdorura nga Sipërmarrësi duhet të përmbushin ose tejkalojnë kriteret e cilësisë që përshkruhen në Standardet shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve.

Në këtë kontratë nuk është parashikuar asnjë listë e nyjeve apo pikave të nxjerrjes së inerteve. Nga Koncesionari kërkohet të gjejë vendet e burimeve materialeve dhe të bëjë rregullimet e nevojshme për furnizimin ose nxjerrjen e këtyre materialeve që do të përdorë në punime.

Përpara nxjerrjes së materialeve nga burimet e veta për përdorim në rrugët e përfshira në kontratë, Koncesionari ka detyrimin:

- i) të kryejë analizat laboratorike për të përcaktuar cilësinë e materialeve dhe
- ii) të bindet që cilësia e materialeve është e mjaftueshme për qëllimin për të cilin do të përdoren.

Koncesionari mund të përdorë edhe materiale nga burime të tjera, konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, me kusht që:

- (i) nxjerrja e inerteve të bëhet konform legjislacionit,
- (ii) të ketë informuar Autoritetin Kontraktues që ka ndër mend të përdorë materialin dhe
- (iii) të jetë bindur për mjaftueshmërinë e karakteristikave teknike dhe cilësinë e materialeve që ka ndër mend të përdorë për qëllimet e synuara.

Koncesionari nuk mund në asnjë rrethanë të ngrejë pretendime në bazë të cilësisë apo sasisë së pamjaftueshme të ndonjërit prej materialeve që ka përdorur apo planifikon të përdorë.

Koncesionari duhet të informojë Inxhinierin e pavarur paraprakisht për grafikun kohor për testimin e materialeve dhe Inxhinieri i pavarur ka të drejtën të jetë i pranishëm në të gjitha testimet e materialeve.

6.1.4.4 Mbrojtja e shëndetit dhe jetës në ndërtim

Koncesionari duhet të respektojë aktet ligjore dhe nënligjore shqiptare të zbatueshme për shëndetin dhe sigurinë dhe standardet ndërkombëtare të njohura për shëndetin dhe sigurinë si edhe PS 2 të IFC-së dhe Planin e mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen, sipas seksionit 3.1.4.2 të kësaj Shtojce 5.

6.1.4.5 Menaxhimi i trafikut gjatë punimeve

Koncesionari duhet t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur për aprovim planin e menaxhimit të trafikut përpara fillimit të Punimeve në cilëndo pjesë të Territorit të Projektit. Plani i menaxhimit të trafikut duhet të përshkruajë plotësisht propozimet e Koncesionarit në bazë të konsultimit dhe marrëveshjes paraprake me policinë rrugore dhe autoritetet përkatëse vendore dhe rrugore. Ky plan i menaxhimit të trafikut është pjesë e Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, siç përshkruhet në seksionin 3.1.4.3 të kësaj Shtojce 5.

Propozimet duhet të mbështeten në praktikën vendore dhe praktikën e mirë të sektorit të ekonomisë, përfshirë edhe udhëzimet e parashtruara në dokumentin ARROWS të financuar nga KE "Manual praktik për sigurinë e zonave ku ka punime në rrugë". Gjithashtu, menaxhimi i trafikut gjatë punimeve duhet të marrë në konsideratë edhe dispozitat e Lidhjes 2 të kësaj Shtojce 5.

6.1.4.6 Specifikimet teknike

Specifikimet teknike duhet të mbështeten në praktikën vendore, në përputhje me ligjet përkatëse të Shqipërisë dhe me standardet më të fundit kombëtare dhe ndërkombëtare.

Shmangiet nga standardet dhe normat që janë me përfitim për Autoritetin Kontraktues sa i takon sigurisë rrugore, efikasitetit të shfrytëzimit dhe jetëgjatësisë mund të përfshihen në varësi të aprovimit nga Autoriteti Kontraktues dhe/ose Inxhinieri i pavarur.

6.1.5 Metodika dhe programi i projektimit dhe ndërtimit

Në seksionin 1 dhe 6.2 të kësaj Shtojce jepen datat e pritura paraprake të fillimit dhe përfundimit të çdo Punimi kapital dhe grafiku kohor i propozuar nga Autoriteti Kontraktues për të bashkërenduar detyrat dhe përgjegjësitë e të gjitha palëve të Kontratës së Koncesionit në mënyrë që të arrihet plotësimi i planit të dëshiruar për përfundimin dhe kjo përbën bazën në mbështetje të së cilës pritet nga ofertuesit të paraqesin ofertat e tyre.

Gjatë zbatimit të projektit, Koncesionari mund të propozojë që Autoriteti Kontraktues të mendojë bërjen e modifikimeve në këtë program, me qëllim optimizimin e zhvillimit të projektit, në varësi të aprovimit nga Autoriteti Kontraktues.

Koncesionari duhet t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur për aprovim planin e menaxhimit të ndërtimit të Punimeve kapitale për të gjitha Punimet kapitale, ku të përfshihen sa më poshtë:

- Programi fillestar për rilevimet, projektimin dhe ndërtimin ku jepen aktivitetet me rëndësi kritike, ndërvarësitë, procesi i aprovimit dhe koordinimit me palët e tjera, personeli profesional, krahu i punës dhe pajisjet;
- Të dhënat për Nënspërmarrësit e specializuar që do të përdoren, përfshirë personelin profesionist, krahun e punës dhe pajisjet;
- Të dhëna fillestare të metodave të propozuara për projektimin dhe teknologjinë e propozuar për ndërtimin në veçanti sa u takon punimeve të dheut, shtresave, gërmimit të shkëmbimit, strukturave, tuneleve dhe inxhinierisë gjeoteknike.

Koncesionari i dorëzon më pas për aprovim Inxhinierit të pavarur një program të hollësishëm për projektimin dhe ndërtimin e punimeve. Programi duhet të jetë në formën e një programi diagram të Gantit, së bashku me shpërndarjet e hollësishme të personelit profesional, krahut të punës dhe pajisjeve. Programi duhet të marrë në konsideratë të gjitha procedurat për lejet dhe aprovimet, koordinimin e jashtëm me autoritetet e parashikuara me ligj dhe palët e tjera të interesit, kërkesat për ndërmarrjet e infrastrukturës publike dhe të tretë të tjerë, dhe çdo proces ligjor që mund të ndikojë në program. Koncesionari duhet të paraqesë raporte për ecurinë mujore dhe ta përditësojë programin siç e kërkon dhe aprovon Inxhinieri i pavarur.

6.2 Kërkesat për punimet kapitale

6.2.1 Hyrje

Koncesionari, sipas klauzolës 16.1 të Kontratës së Koncesionit, do të prokurojë dhe ndërtojë punimet kapitale në përputhje me Punimet kapitale të përkufizuara në seksionin 1 të kësaj Shtojce 5. Koncesionari është përgjegjës për realizimin e këtyre punimeve mbështetur në datat e paracaktuara të fillimit dhe përfundimit dhe në varësi të konsultimit vjetor dhe aprovimit nga Autoriteti Kontraktues, në praninë e Inxhinierit të pavarur. Projektimi i punimeve do të jetë përgjegjësi e Koncesionarit. Në rastet kur Autoriteti Kontraktues ka vënë në dispozicion projekte paraprake ose përfundimtare gjatë fazës së tenderit, Koncesionari i lejohej të propozojë ndryshime në varësi të standardeve të projektimit dhe proceseve përkatëse të shqyrtimit dhe aprovimit të projekteve, që përshkruhen në seksionet 6.1.2 dhe 6.1.3 të kësaj Shtojce 5. Standardet e ndërtimit për të gjitha punimet e ndërmarra nga Koncesionari duhet të jenë në përputhje me seksionin 6.1.4 të kësaj Shtojce 5.

Zërat e veçantë të punimeve përshkruhen në paragrafët në vijim. Specifikimet teknike për këto punime nuk janë pjesë e kësaj Shtojce por jepen lidhjet përkatëse me dokumentet e tenderit dhe/ose përmbajtjen e Data Room të fazës së tenderit. Këto specifikime mund të jenë objekt negociimi me Autoritetin Kontraktues, me kusht që standardet e projektimit dhe ndërtimit të jenë në përputhje me këtë Shtojcë.

6.2.2 Punimet kapitale

Objekti

Punimet që do të prokurojë dhe ndërtojë Koncesionari janë si më poshtë:

1. *Punime fillestare gjeoteknike*

Koncesionari duhet të ndërmarrë punime të stabilizimit të shpatit në zonat e përcaktuara nga Autoriteti Kontraktues, të përfshira në Pjesën 1 të Shtojcës 6. Koncesionari është përgjegjës që të bëjë vetë vlerësimin e gjendjes dhe shkallës së rrezikut gjeoteknik në këto zona dhe që të zbatojë masat e duhura të stabilizimit në mënyrë që të gjitha zonat e Autostradës të përmbushin kërkesat për shpatet dhe bordin e paasfaltuar të parashikuara në seksionin 3.5.3 të kësaj Shtojce 5. Punimet përfundimtare të stabilizimit të propozuar nga Koncesionari janë objekt aprovimi nga Inxhinieri i pavarur.

2. *Projektimi dhe ndërtimi i mbikalimeve dhe i elementeve të tjera gjeometrike*

Koncesionari duhet të projektojë dhe ndërtojë këto mbikalime, në bazë të skicave të përfshira në Data Room [Due Diligence Outputs \ Engineering \ DWG], duke marrë në konsideratë se në shumë raste rrugët lidhëse janë edhe pjesë e objektit të punimeve, sikurse tregohet në projektet e sugjeruara të vëna në dispozicion:

- Mbikalimi Kalimash në km.86+135;
- Mbikalimi Mamëz në km.90+900;
- Mbikalimi Gjegjan në km.103+342;
- Mbikalimi Bardhoc në km.108+014;
- Mbikalimi Morinë në km.112+245;
- Mbikalimi Rexhal në km.113+593;

si edhe:

- përmirësimi në km. 109+900 deri km.110+390; dhe
- një rreth-rrotullim në km.114+540;

Përshkrimi i konfigurimit dhe karakteristikat kryesore të çdo mbikalimi jepen në seksionin 7 të Raportit inxhinierik, si edhe në Shtojcës VII të tij.

3. *Përmirësimet e rrugës*

Koncesionari, në varësi të informacioneve të vëna në dispozicion në Data Room [Due Diligence Output \ Engineering \ Report] duhet të prokurojë, projektojë dhe ndërtojë këto punime si më poshtë, të cilat lidhen me komponentët ekzistues të Autostradës:

- Masat korigjuese në ura (përfshirë mbrojtje hidraulike të këmbëve brenda shtratit të lumit, rehabilitim të kullimit të kuvertës, hidroizolim të xhuntove bashkuese, kalim të infrastrukturës publike përgjatë trotuareve)
- Rehabilitimi i urës ekzistuese mbi lumin Drin, për aq sa konsiderohet e nevojshme deri në përfundimin e urës së re dhe kalimin e trafikut tek kjo urënë mënyrë që të përmbushin kërkesat për ecurinë të përcaktuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5
- Ndërtimi i sheshit të taksës
- Vendosje e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradësme përjashtim të pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 dhe 3 e Shtojcës 9), zonat e mbikalimeve, pjesët ku duhen ndërtuar mure mbajtëse dhe mundet pjesët ku hapja e shpatit për rrugën ka lartësi më të madhe se 35m
- Ndriçimi i të gjitha kryqëzimeve të Autostradës
- Përmirësim i të gjitha pikave lidhëse anësore të lejuara dhe të ligjshme me Autostradën, si edhe i pikave të palejuara hyrëse-dalëse në Autostradë (kategoria 2 sipas Shtojcës 9),

konform Standardeve shqiptare të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, në mënyrë që në çdo rast të sigurohen kushte të mjaftueshme të hyrje-daljes sa i takon gjatësisë së korsisë, sinjalistikës dhe elementeve të tjera projektuese duke mbajtur në konsideratë rrezen, pjerrësinë, shpejtësinë e projektuar dhe çdo parametër tjetër që ndikon tek shikueshmëria dhe siguria

- Urë për këmbësorë në zonën e Kukësit në një vend ku sigurohet mundësi e volitshme dhe e parrezikshme përdorimi për banorët (një pikë e rekomanduar jepet në seksioni 5.1 të Raportit inxhinierik në km:95+720, duke mbajtur në konsideratë parametrat je hapësirës së parkimit, afërsisë me shëtitoren e qytetit dhe afërsinë me plazhin) dhe/ose masa të tjera të lidhura me sigurinë në këtë zonë

Karakteristikat kryesore të urës për këmbësorë:

Lloji i strukturës së trupit – qepratë metalike me kapacitet mbajtës të mjaftueshëm

Gjatësia e përfaqësuar - 30 m

Lartësia e parapetit – 2,5 m

Gjerësia – 1,5 m

- Infrastruktura për menaxhimin e ujërave të bardha të Autostradës
- Instalimi i një sistemi për menaxhimin e trafikut (shih edhe kërkesat e seksionit 3.2.3 të kësaj Shtojce 5)
- Zbatimi i disa masave të caktuara zbutëse mjedisore

4. Ndërtimi i urës së re mbi lumin Drin

Koncesionari duhet të prokurojë dhe ndërtojë urën e re mbi lumin Drin në segmentin III të Autostradës. Projekti konceptual teknik dhe specifikimet për këtë objekt janë vënë në dispozicion nga Autoriteti Kontraktues në Data Room [Data from Grantor \ Milot-Morine Highway General Data \ Kukës Bridge]. Bazuar në Koncesionari duhet të bëjë projektin e hollësishëm të Urës, në varësi të aprovimit nga Inxhinieri i pavarur. Riskun e projektimit e mban vetëm Koncesionarisipas klauzolës 15.1 të Kontratës së Koncesionit.

Përfundimi dhe respektimi i kërkesave

Koncesionari, në varësi të klauzolës 16.1 të Kontratës së Koncesionit, duhet t'i përfundojë punimet për elementet e Punëve kapitale si vijon:

- Për Punime gjeoteknike fillestare jo më vonë se 4 (katër) vjet pas Datës së hyrjes në fuqi të Kontratës së Koncesionit [2 plus 2 vjet sipas mekanizmit të përshkruar në Shtojcën 6 të Kontratës së Koncesionit]; dhe
- Për projektimin dhe ndërtimin e mbikalimeve dhe elementeve të tjera gjeometrike, jo më vonë se 3 (tre) vjet pas Datës së hyrjes në fuqi të Kontratës së Koncesionit;
- Për ndërtimin e urës së re mbi lumin Drin, jo më vonë se 4 (kater) vjet pas datës përkatëse të fillimit. Koncesionari ka përgjegjësinë të fillojë punimet e ndërtimit për urën e re mbi lumin Drin në segmentin III nga Data e hyrjes në fuqi të Kontratës së Koncesionit.

Gjithashtu, Koncesionari duhet t'i japë fund ndërtimit të elementeve të mëposhtme të Punëve kapitale brenda 2 (dy) vjetëve pas Datës së hyrjes në fuqi të Kontratës së Koncesionit:

- Masat korigjuese në ura[sikurse përshkruhet më lart dhe shpjegohet më me hollësi në Dokumentacionin e Projektit]
- Rehabilitim i urës ekzistuese mbi lumin Drin, nëse dhe për aq sa konsiderohet e nevojshme
- Ndërtimi i sheshit ose shesheve të taksës
- Vendosje e gardhit rrethues përgjatë segmenteve me dy karrexhata të Autostradës
- Ndriçimi i të gjitha kryqëzimeve ekzistuese të Autostradës. Të gjitha mbikalimet / kryqëzimet e tjera duhet të pajisen me ndriçim pasi të kenë përfunduar punimet përkatëse të ndërtimit.
- Përmirësim i të gjitha pikave lidhëse anësore të lejuara dhe të ligjshme me Autostradën
- Urë për këmbësorë në Kukës
- Infrastruktura për menaxhimin e ujërave të bardha të Autostradës
- Vendosje e një sistemi të menaxhimit të trafikut.

Mosplotësimi i afateve të përcaktuara të përfundimit do t'u nënshtrohet penaltiteteve, sipas klauzolës 24 të Kontratës së Koncesionit.

6.3 Kërkesat për riparimin kapital

6.3.1 Hyrje

Koncesionari duhet të realizojë punime të riparimit kapital të Autostradës në mënyrë që ta mbajë brenda kufijve dhe në përputhje me kërkesat për ecurinë të parashikuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5. Koncesionari duhet të propozojë punime të riparimit kapital nëpërmjet hartimit të planeve 3-vjeçare për riparimet kapitale dhe programeve vjetore të punës, që janë objekt aprovimi ose moskundërshtimi nga Autoriteti Kontraktues dhe Inxhinieri i pavarur, në varësi të llojit të komponentit të Autostradës dhe kohës kur bëhen punimet e riparimit kapital gjatë Periudhës së Koncesionit. Koncesionari mban përgjegjësi i vetëm për planifikimin dhe programimin e punimeve të nevojshme të riparimit kapital në mënyrë që të shmangët përkeqësimi i Autostradës dhe të plotësohen Kërkesat për kthimin në fund të Periudhës së Koncesionit.

Koncesionari u dorëzon Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur për aprovim planet trevjeçare për riparimet kapitale dhe programet vjetore të punës. Ky aprovim nuk duhet refuzuar në mënyrë të paarsyeshme. Planet trevjeçare dhe programet vjetore të punës duhet të përmbajnë si minimum informacionin e mëposhtëm;

- një vlerësim të hollësishëm të gjendjes ekzistuese të objektit në fjalë (shtrim rruge, urë, elemente gjeoteknike etj.), në bazë të vrojtimeve më të fundit të gjendjes të ndërmarrë nga Koncesionari;
- një përshkrim teknik të hollësishëm të strategjisë që pritet të zbatohet për riparimin kapital të objektit në fjalë, përfshirë çdo aktivitet të parashikuar dhe nevojë për burime (vetëm për planet trevjeçare);
- vendosje të prioriteteve / listë e përzgjedhjes së punimeve për horizontin kohor planifikues trevjeçar, si edhe punët e prapambetura që do të krijohen si pasojë e mungesës së fondeve të cilat do të trajtohen në ciklet e mëpasshme të riparimeve kapitale (vetëm për planet trevjeçare);
- një grafik kohor i hollësishëm për punimet dhe aktivitetet e riparimit kapital (vetëm për programet vjetore të punës); dhe

- një analizë të hollësishme ekonomike / financiare të punimeve të riparimit kapital që do të realizohen, përfshirë një prezantim të çdo kursimi përkatës në kosto që do të arrihet.

Me t'u miratuar plani trevjeçar dhe programi vjetor i punimeve Koncesionari duhet të ndërmarrë Riparimin kapital, në përputhje me Standardet e ndërtimit të parashikuara në këtë Shtojcë 5 dhe me praktikën e mirë të sektorit ekonomik. Pas përfundimit të punimeve të riparimit kapital Koncesionari duhet t'i përditësojë planet trevjeçare të riparimit kapital në mënyrë që të reflektojë punimet e ndërmarra dhe prioritetet e reja të identifikuar për periudhën e re trevjeçare. Ky proces duhet të jetë pjesë e praktikës së Koncesionarit deri në fillim të periudhës së Kthimit, gjatë së cilës zbatohen dispozitat e seksionit 8 të Shtojcës 5.

Për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet, Koncesionari duhet të planifikojë, programojë dhe ndërmarrë Riparim kapital në bazë të kërkesave të parashikuara në këtë seksion dhe respektivisht në seksionet 6.2.3.1, 6.3.2.2 dhe 6.3.2.3 të kësaj Shtojce 5. Për Riparimin kapital gjeoteknik (punime gjeoteknike “në vazhdimësi” dhe “rehabilituese”), Koncesionari duhet t'i planifikojë punimet në bazë të kërkesave të kësaj Shtojce 5 dhe të kërkesave të paraqitura në klauzolën 32A të Kontratës së Koncesionit. Për Riparimin kapital mjedisor Koncesionari duhet të veprojë në përputhje me dispozitat e seksionit 6.3.2.4 të kësaj Shtojce 5.

6.3.2 Punimet e riparimit kapital

6.3.2.1 Sipërfaqet e shtruara

Koncesionari duhet të bëjë Riparim kapital të sipërfaqeve të shtruara kur dhe ku duhet në mënyrë që të gjitha pjesët me sipërfaqe të shtruar të Autostradës të plotësojnë në çdo kohë kërkesat për ecurinë të parashikuara në seksionin 3 të kësaj Shtojce 5, si edhe kërkesat për Kthimin të parashikuara në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5 në fund të Periudhës së Koncesionit.

6.3.2.2 Strukturat

Koncesionari duhet të bëjë Riparim kapital të strukturave kur dhe ku duhet në mënyrë që të gjitha strukturat e Autostradës të plotësojnë në çdo kohë kërkesat për ecurinë të parashikuara në seksionin 3.5.4 të kësaj Shtojce 5, si edhe kërkesat për Kthimin të parashikuara në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5 në fund të Periudhës së Koncesionit.

6.3.2.3 Tunelet

Koncesionari duhet të bëjë Riparim kapital të tuneleve kur dhe ku duhet në mënyrë që të gjithë tunelet e Autostradës të plotësojnë në çdo kohë kërkesat për ecurinë të parashikuara në seksionin 3.5.5 të kësaj Shtojce 5, si edhe kërkesat për Kthimin të parashikuara në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5 në fund të Periudhës së Koncesionit.

6.3.2.4 Mjedisore

Koncesionari duhet të bëjë Riparim kapital mjedisor kur dhe ku duhet në mënyrë që Autostrada të plotësojë në çdo kohë kërkesat për ecurinë mjedisore dhe sociale të parashikuara në seksionin 5 të kësaj Shtojce 5, si edhe kërkesat për Kthimin të parashikuara në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5 në fund të Periudhës së Koncesionit.

6.3.3 Punimet për kthimin

Koncesionari duhet të kryejë punime të riparimit kapital gjatë periudhës së Kthimit kur dhe ku duhet në përputhje me procesin e përcaktuar në Kërkesat për kthimin në seksionin 8 të kësaj Shtojce 5.

7 Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë

Sistemi i menaxhimit dhe vlerësimit të ecurisë do të masë nivelin e plotësimit të kërkesave përkatëse nga Koncesionari në lidhje me:

- Gatishmërinë e përgjithshme të Autostradës
- Operacionet
- Mirëmbajtjen rutinë
- Kontrollin dhe monitorimin
- Projektimin
- Ndërtimet e reja dhe Riparimet kapitale
- Standardet mjedisore dhe sociale

7.1 Hyrje – monitorimi i ecurisë

Koncesionari duhet të paraqesë Relacione mujore/Relacione vjetore të ecurisë (sipas klauzolës 24.1 të Kontratës së Koncesionit), një Manual të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes (sipas seksionit 3.1.4 të kësaj Shtojce 5), një plan për menaxhimin e ndërtimit të Punëve kapitale (sipas seksionit 6.1.5 të kësaj Shtojce 5), plane trevjeçare të riparimeve kapitale dhe programe vjetore të riparimeve kapitale (sipas seksionit 6.3.1 të kësaj Shtojce 5), një Sistem të menaxhimit të cilësisë (sipas seksionit 2 të kësaj Shtojce 5) dhe një Sistem të menaxhimit mjedisor dhe social (sipas seksionit 5 të kësaj Shtojce 5) që i japin informacionet e nevojshme Koncesionarit dhe Inxhinierit të pavarur në mënyrë që të monitorojnë dhe raportojnë për ecurinë kundrejt kërkesave kontraktore.

Inxhinieri i pavarur ndërmerr auditime të Sistemeve të menaxhimit të cilësisë dhe disa auditime teknike të punimeve faktike. Shpeshësia e madhe e auditimit do të rezervohet për t'u ushtruar vetëm kur ecuria e dobët në vazhdimësi nuk korrigjohet nga Koncesionari.

Monitorimi i shërbimeve dhe punimeve nga një Njësi e dedikuar e kontrollit të cilësisë, si pjesë e ekipit drejtues të Koncesionarit, e ndërthurur me auditime teknike nga Inxhinieri i pavarur, janë mënyra më efektive për të siguruar cilësi dhe ecuri. Niveli i auditimit është çështje besimi dhe nëse ecuria e mirë është e dukshme atëherë mjaftojnë auditime të bëra herë pas here, por dobësitë e përsëritura në ecuri do të shoqërohen me rritje të niveleve të auditimit.

Respektim i kërkesave për Riparimin kapital dhe për Kthimin do të monitorohet njësoj si për ndërtimet e reja.

Ecuria e Autostradës në lidhje me plotësimin e kërkesave për Mirëmbajtjen rutinë, Riparimin kapital dhe Kthimin është përgjegjësi e Koncesionarit, prandaj është në interes të Koncesionarit që të ndërmarrë punime ndërtimore, sipas rastit, të një standardi të lartë për të evituar kostot epunimeve të shpeshta të mirëmbajtjes së mëpasshme. Gjithsesi, Qeveria e Shqipërisë e ka të nevojshme të mbrojë interesat e veta gjatë kontratës dhe të sigurojë që zgjidhja përpara kohe e kontratës të mos lërë asnjë objekt në gjendje defekte, nëpërmjet kryerjes së auditimeve të mjaftueshme të programit dhe standardeve të Shërbimeve dhe Punimeve të ndërmarra.

Në kërkesat për ecurinë përfshihen kërkesat për raportimin (Lidhja 5 e kësaj Shtojce 5), të cilat përfshijnë raportet për monitorimin e cilësisë.

Gjatë periudhës së shërbimit do të jepen Pikë ecurie dhe Pikë për mbylljen e korsive, siç përshkruhet më poshtë.

Kontrata ka për synim t'i vendosë detyrimin Koncesionarit për të raportuar me sinqeritet për mangësitë që mund të sjellin Pikë ecurie, duke i dhënë njëkohësisht mundësinë t'i korrigjojë këto mangësi përpara vendosjes së penaliteteve (kur është e mundur) dhe për t'i pakësuar Pikët për mbylljen e korsive nëpërmjet minimizimit të mbylljes së korsive të bëra nga Koncesionari.

7.2 Sistemi i menaxhimit dhe vlerësimit të ecurisë

Gjatë të gjithë periudhës së Kontratës, ecuria e Koncesionarit do të vlerësohet për një sërë aspektesh në lidhje me Kërkesat e Autoritetit Kontraktues, siç parashikohen në këtë Shtojcë 5. Këto Kërkesa përbëjnë kërkesat minimale të ecurisë në lidhje me: Projektimin dhe ndërtimin; Shërbimet; riparimin kapital; dhe Standardet mjedisore dhe sociale. Mosplotësimi i këtyre kërkesave nga Koncesionari i jep të drejtë Autoritetit Kontraktues të ushtrojë të drejtat dhe rrugët ligjore të parashikuara në Kontratën e Koncesionit, përfshirë edhe vlerësimin e Pikëve për mbylljen e korsive (shih seksionin 7.3) dhe Pikëve të ecurisë (shih seksionin 7.4 – tabela 7-1) dhe penalitetet financiare përkatëse, si edhe si rrugë të fundit zgjidhjen e kontratës për mosplotësim nga Koncesionari.

7.2.1 Projektimi dhe ndërtimi

7.2.1.1 Standardet dhe kërkesat për punimet

Koncesionari duhet t'i projektojë dhe realizojë Punimet në përputhje me:

- Praktikën më të mirë drejtuese, me zhvillimet që pëson herë pas here,
- Kërkesat dhe kushtet e parashikuara në Kontratën e Koncesionit (dhe Kërkesat e Autoritetit Kontraktues), me ndryshimet që mund të pësojnë herë pas here,
- Të gjitha ligjet dhe
- Kërkesat dhe kushtet e parashikuara në të gjitha aprovimet nga Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur.

7.2.2 Shërbimet (shfrytëzimi dhe mirëmbajtja)

7.2.2.1 Fillimi i shërbimeve

Koncesionari duhet t'i fillojë Shërbimet më datën e lëshimit të Certifikatës së fillimit të shërbimeve nga Autoriteti Kontraktues ose në një datë tjetër të mëpasshme të përcaktuar në Certifikatë. Koncesionari është përgjegjës për fillimin e operacioneve të taksës së rrugës në përputhje me datat e përcaktuara në Certifikatën e fillimit të shërbimeve dhe vetëm pas përfundimit me sukses të sa më poshtë:

- Përfundimi i projektimit dhe ndërtimit të gjithë shesheve të taksës;
- Përgatitja dhe miratimi i:
 - Planit të menaxhimit të projektit
 - Sistemit të menaxhimit të cilësisë
 - Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës
 - Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes
 - Manualeve të kontrollit dhe monitorimit

- Planit të menaxhimit të ndërtimit të punëve kapitale
- Planit të menaxhimit mjedisor dhe social
- Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit

7.2.2.2 *Standardet dhe kërkesat për shërbimet*

Koncesionari duhet t'i realizojë Shërbimet në përputhje me:

- Praktikën më të mirë drejtuese, me zhvillimet që pëson herë pas here;
- Kërkesat dhe kushtet e parashikuara në Kontratën e Koncesionit (dhe Kërkesat teknike të Investitorit), me ndryshimet që mund të pësojnë herë pas here;
- Të gjitha ligjet dhe
- Kërkesat dhe kushtet e parashikuara në të gjitha aprovimet nga Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur.

7.2.3 **Riparimi kapital**

Koncesionari duhet të bëjë riparime kapitale ku dhe kur është e nevojshme për të ruajtur përmbushjen e kërkesave për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen (seksioni 3 i kësaj Shtojce 5). Koncesionari duhet të bëjë riparime kapitale edhe në përputhje me kërkesat për riparim kapital (seksioni 6 i kësaj Shtojce 5), përfshirë, sipas rastit, Kërkesat për kthimin (seksioni 8 i kësaj Shtojce 5).

7.2.4 **Standardet mjedisore/sociale**

Aktivitetet e Koncesionarit duhet të jenë konform Kërkesave mjedisore dhe sociale, siç përcaktohen në seksionin 5 të kësaj Shtojce 5.

7.3 **Sistemi me Pikë për mbylljen e korsive**

7.3.1 **Përkufizime**

“**Periudhë e mbylljes së korsisë**” është periudha gjatë së cilës ka një mbyllje korsie në lidhje me Autostradën e matur me orë dhe minuta, duke e rumbullakosur në 15-minutëshin e radhës (15, 30, 45 dhe 60 minuta). Koha fillon të matet që kur fillon instalimi i mbylljes deri në momentin kur instalimi i mbylljes hiqet plotësisht nga karrexhata. Nëse ka mbyllje në të njëjtën pjesë të rrugës me ndarje më pak se 2 (dy) orë atëherë e gjithë periudha që nga fillimi i mbylljes së parë deri në fund të mbylljes së fundit do të konsiderohet si një Periudhë e mbylljes së korsisë.

Periudhat e mbylljes së korsive nuk bëhen objekt zbatimi i penaliteteve në rastet e punimeve që janë programuar dhe aprovuar nga Inxhinieri i pavarur. Në rast të incidenteve që çojnë në mbyllje të pjesshme ose të plotë të korsisë, periudha e mbylljes së korsisë do të bëhet objekt zbatimi i penaliteteve jo duke filluar nga momenti kur ka ndodhur incidenti, por nga momenti kur Koncesionari është në kapërcim të afatit të caktuar për t'iu përgjigjur incidentit, siç parashikohet në kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen (seksioni 3 i kësaj Shtojce 5). Në rastet kur Koncesionari i përgjigjet në afat incidentit ose aksidentit, nuk zbatohet asnjë Pikë për mbylljen e korsive. Pavarësisht nga sa më lart, nga Koncesionari pritet të veprojnë në mirëbesim dhe të mobilizojë burimet në mënyrë të atillë që të gjitha korsitë t'i kthehen trafikut sa më shpejt që të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme.

“**Gjatësia e mbylljes së korsisë**” është gjatësia e mbyllje së korsisë e matur me kilometra duke filluar që nga pika e mbylljes së parë të pjesshme ose të plotë ose e kufizimit të trafikut që përdor korsitë në njërin kah të lëvizjes të Autostradës deri në pikën e mbylljes ose kufizimit të fundit të trafikut që përdor korsitë e Autostradës në atë kah të lëvizjes. Matja rumbullakoset në kilometrin e

plotë të radhës. Nëse dy mbyllje janë të ndara me më pak se 1km, atëherë e gjithë gjatësia e dy mbylljeve, së bashku me hapësirën ndarëse mes tyre, do të konsiderohet si një mbyllje.

7.3.2 Përcaktimi i Pikëve për mbylljen e korsive dhe zbritjet për mbylljen e korsive

Pikët për mbylljen e korsive do të vendosen në përputhje me këtë Shtojcë 5 dhe do të raportohen nga Koncesionari në një relacion mujor sipas klauzolës 25.4 të Kontratës së Koncesionit.

Pikët për mbylljen e korsive do të vendosen për çdo incident mosgatishmërie që shkakton mbyllje korsie në cilëndo pjesë të Autostradës gjatë orareve si vijon:

Pjesa	Stina	Dita	Orari	Orari
Të gjitha pjesët	Vjeshtë, dimër, pranverë	Ditë jave	07:30-09:00	16:30-18:00
Të gjitha pjesët	Verë	Fundjavë	10:00-13:00	18:00-22:00

Pikët për mbylljen e korsive duhet të llogariten sipas parimeve të mëposhtme:

a) Koncesionari mban evidenca të sakta për të gjitha mbylljet e korsive, duke shënuar orën e rumbullakosur në pesëminutëshin më të afërt; kilometrin e fillimit dhe mbarimit, rumbullakosur në njëqindmetërshin më të afërt; dhe numrin maksimal të korsive të mbyllura plotësisht ose pjesësisht.

b) Pikët do të vendosen nga Autoriteti Kontraktues bazuar në 1 pikë për çdo km (të rumbullakosur) gjatësi të mbylljes së korsisë, shumëzuar me Periudhën e mbylljes së korsisë në orë (të rumbullakosur), shumëzuar me numrin maksimal të korsive që janë objekt i mbylljes së korsisë. (Vini re: në asnjë rrethanë nuk duhet të ketë më pak se 1 korsie të hapur në çdo kah të lëvizjes; gjithsesi, kundërlëvizja me një korsie në çdo kah lëvizjeje do të konsiderohet si e barasvlershme me një korsie në çdo kah lëvizjeje).

Për shembull, një mbyllje 2,5km për 3 orë e 20 minuta e 2 korsive do të merrte $3 (2,5 \text{ e rumbullakosur}) \times 3,5 (3 \text{ orë } 20 \text{ minuta të rumbullakosura në } 3 \text{ orë } 30 \text{ minuta}) \times 2 \text{ korsie} = 21 \text{ pikë}$.

c) Mbylljet që marrin 1 ose më pak pikë për mbylljen e korsive nuk do të merren në konsideratë.

Për shembull një mbyllje 0,3 km për 40 minuta e 1 korsie do të merrte $1 (0,3 \text{ e rumbullakosur}) \times 0,75 (40 \text{ minuta rumbullakosur në } 45 \text{ minuta}) \times 1 = 0,75 \text{ pikë}$, që konsiderohet si zero pikë.

Penalitetet për pikët për mbylljen e korsive

Çdo Pikë për mbylljen e korsive do të shoqërohet me një penalitet prej 1000 euro për pikë për mbylljen e korsive. Kjo vlerë do të korrigjohet çdo vit në përputhje me klauzolën 1.3 të Kontratës së Koncesionit.

7.4 Sistemi i Pikëve të ecurisë

7.4.1 Grafiku i pikëve

Pikët e ecurisë do të vendosen në përputhje me këtë Shtojcë 5 dhe do të raportohen nga Koncesionari në një relacion mujor sipas klauzolës 25.4 të Kontratës së Koncesionit.

Tabela 7-1 e këtij seksioni shërben për identifikimin e shkeljeve ose mosplotësimeve nga Koncesionari sa i takon përmbushjes së detyrimeve në bazë të Kontratës së Koncesionit të cilat shoqërohen me vlerësim të Pikëve të ecurisë për mosplotësim dhe periudhë korigjimi (nëse ka) që i jepet Koncesionarit për çdo mosplotësim të tillë.

Tabela 7-1 e këtij seksioni përmban një listë shteruese të mosplotësimeve për të cilat zbatohet Pikë ecurie.

Koncesionari ka periudhën e korigjimit (nëse ka) për çdo mosplotësim të parashikuar në tabelën 7-1.

Numri i pikëve të renditura në tabelën 7-1 për cilindo mosplotësim është numri maksimal i pikëve të ecurisë që mund të vendoset për çdo ngjarje ose rrethanë që përbën mosplotësim.

Nëse në një moment të caktuar:

- a) Koncesionarit i llogariten më shumë se 50 Pikë ecurie në një periudhë njëvjeçare; ose
- b) më shumë se 100 Pikë ecurie në një periudhë trevjeçare;

atëherë, krahas zgjidhjeve ligjore që parashikon Kontrata e Koncesionit, Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur ka të drejtë të rrisë, me shpenzimet e Koncesionarit, nivelin ose shpeshësinë e monitorimit, auditimit, testimin dhe inspektimit të Autostradës dhe respektimit nga Koncesionari të detyrimeve të veta në bazë të kësaj Kontrate, në atë nivel që Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur e konsideron të përshtatshëm, sipas klauzolës 21.9.5 të Kontratës së Koncesionit.

Gjithashtu, në përputhje me klauzolën 37.3 të Kontratës së Koncesionit, do të konsiderohet se ka Mosplotësim nga Koncesionari për Shkelje e vazhdueshme nëse:

1. Numri progresiv i pikëve të ecurisë të llogaritura gjatë një periudhe të përbërë nga 365 ditë radhazi (njëvjeçare) është i barabartë ose më i madh se 100 (njëqind); ose
2. Numri progresiv i pikëve të ecurisë të llogaritura gjatë një periudhe të përbërë nga 1095 ditë radhazi (trevjeçare) është i barabartë ose më i madh se 200 (dyqind).

Koncesionari është përgjegjës për mbajtjen e evidencave aktuale të numrit të pikëve të llogaritura të ecurisë për mosplotësim, datën e çdo llogaritjeje dhe datën kur është korigjuar mosplotësimi. Ky informacion duhet të përfshihet në relacionin mujor.

Krahas pikëve të ecurisë, disa raste mosplotësimi do të kërkojnë pagimin e kostove Autoritetit Kontraktues siç parashikohet në Kontratën e Koncesionit.

Nuk llogariten pikë ecurie për pjesë me defekte të identifikuara, vetëm në rastet kur për këto pjesë është rënë dakord dhe janë verifikuar se janë me defekt nga Inxhinieri i pavarur. Gjithashtu, duhet vendosur një program i veçantë rehabilitimi për t'i sjellë këto pjesë brenda standardeve të pritura të Autostradës. Nëse nuk arrihet asnjë marrëveshje me Inxhinierin e pavarur dhe nuk hartohet dhe miratohet asnjë program rehabilitimi, do të llogariten Pikë ecurie për ato pjesë pa përjashtim, në bazë të tabelës 7-1.

Gjithashtu, nuk mund të vlerësohen Pikë ecurie për rastet e Mosplotësimit për shkak të rrethanave të parashikuara në klauzolën 24.4 të kësaj Kontrate (dhe për të shmangur çdo dyshim, në varësi të kufizimeve të parashikuara në klauzolën 24.4).

Në fund, është e mundur që të llogariten njëkohësisht Pikë për mbylljen e korsive dhe Pikë ecurie për të njëjtën pjesë të Autostradës, ku dhe kur është rasti. Kjo nuk konsiderohet si “llogaritje e dyfishtë” meqë Pikët për mbylljen e korsive përkojnë me gatishmërinë e përgjithshme të Autostradës, ndërsa Pikët e ecurisë përkojnë me ecurinë e Autostradës dhe Nivelin e ofruar të shërbimit.

Penalitetet për pikët e ecurisë

Çdo Pikë ecurie do të shoqërohet me një penalitet prej 4.000 euro për pikë ecurie. Kjo vlerë do të korrigjohet çdo vit në përputhje me klauzolën 1.3 të Kontratës së Koncesionit.

Pikët e ecurisë duhet të llogariten sipas parimeve të mëposhtme:

- Për kërkesat e ecurisë që nuk lidhen drejtpërdrejt me aktivet e Autostradës: Pikët do të llogariten në rast të mosplotësimit brenda periudhës së përcaktuar të korrigjimit. Menjëherë pas kësaj, do të caktohen periudha të mëpasshme korrigjimi pas përfundimit të të cilave do të llogariten pikë të mëtejshme derisa të arrihet më në fund plotësimi i kërkesave dhe të verifikohet nga Inxhinieri i pavarur.

Për shembull, nëse nuk emërohet në afat një Drejtor cilësie për Projektin dhe Koncesionari nuk e emëron brenda periudhës së korrigjimit prej 7 ditësh, do të llogariten 2 pikë dhe një penalitet 8000 euro. Nëse Koncesionari vazhdon të mos emërojë një Drejtor cilësie për Projektin do të fillojë një periudhë e dytë korrigjimi prej 7 ditësh në fund të së cilës do të llogariten 2 pikë dhe një penalitet tjetër 8000 euro duke e çuar sanksionin gjithsej në 16000 euro. Ky proces do të vijojë derisa të jetë emëruar një Drejtor cilësie për Projektin dhe plotësimi i kësaj kërkesë është verifikuar nga Inxhinieri i pavarur.

Në rastet kur periudha e korrigjimit është shënuar me 0 (zero) ditë, pikët do të llogariten në mënyrë ditore derisa të jetë arritur plotësimi i kërkesës dhe të jetë verifikuar nga Inxhinieri i pavarur.

- Për kriteret e ecurisë të lidhura me aktivet e Autostradës: Pikët do të shumëzohen me numrin e km (të rrumbullakosur) të pjesëve të Autostradës që nuk i plotësojnë kërkesat shumëzuar me numrin përkatës maksimal të korsive që janë objekt i mosplotësimit në fjalë. Pikët do të llogariten në rast të mosplotësimit brenda periudhës së përcaktuar të korrigjimit. Menjëherë pas kësaj, do të caktohen periudha të mëpasshme korrigjimi pas përfundimit të të cilave do të llogariten pikë të mëtejshme derisa të arrihet më në fund plotësimi i kërkesave dhe të verifikohet nga Inxhinieri i pavarur.

Për shembull, nëse Koncesionari nuk plotëson një nga kërkesat për sipërfaqet e shtruara në një korsi për një pjesë 10km të Autostradës atëherë pas përfundimit të periudhës së zbatueshme të korrigjimit (koha e përgjigjes) që parashikohet në tabelën 3-1, do të llogariten 2 pikë x 10km x 1 korsi = 20 pikë dhe një penalitet 80000 euro. Nëse mosplotësimi vazhdon, fillon menjëherë një periudhë e dytë korrigjimi në përfundim të së cilës do të llogariten edhe 20 pikë të tjera dhe një penalitet tjetër 80 000 euro, që e çon sanksionin në 160 000 euro gjithsej. Ky proces do të vijojë derisa të jetë rivendosur

përmbushja e kërkesave nga sipërfaqet e shtruara në përputhje me tabelën 3-1 dhe plotësimi i kësaj kërkesë është verifikuar nga Inxhinieri i pavarur.

Shënim: Në të gjitha këto raste periudha përkatëse e korigjimit në tabelën 7-1 është shënuar me 0 (zero) ditë që tregon se Koncesionari duhet të përmbushë kohët e përgjigjes të përcaktuara në pjesët përkatëse të Kërkesave të Autoritetit Kontraktues, pas së cilës pikët do të llogariten menjëherë.

Tabela 7-1: Pikët e ecurisë

KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korigjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
KËRKESAT TEKNIKE – SHTOJCA 5		
SISTEMET E MENAXHIMIT TË CILËSISË [Seksioni 2]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të kontrollit të cilësisë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të cilësisë së projektimit dhe ndërtimit	28	1
Mosëmërimi i një Drejtori cilësie për Projektin	7	2
Mosnëritja e një Njësie të kontrollit të cilësisë	7	3
KËRKESAT PËR SHFRYTËZIMIN DHE MIRËMBAJTJEN [Seksioni 3]		
Kërkesa të përgjithshme [Seksioni 3.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	28	2
Mosëmërimi i një Nëpunësi për sigurinë e trafikut	7	1
Mosnëritja dhe mosshfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes	28	5
Mosnëritja dhe mosshfrytëzimi i Qendrës së kontrollit të trafikut	28	5
Mosnëritja dhe mosshfrytëzimi i një Numri telefoni për urgjencat	28	5
Moszbatimi i menaxhimit të përkohshëm të trafikut	0	1
Mosndërtimi dhe mosmirëmbajtja e rrugëve lidhëse në objektet dhe vendpushimet e aprovuara të ligjshme në buzë të rrugës	180	2
Mosmenaxhimi si duhet i pajisjeve të u përkasin të tretëve	28	1
Kërkesat për shfrytëzimin e rregullt [Seksioni 3.2]		
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i objekteve të menaxhimit të trafikut	28	2
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i pajisjeve të menaxhimit të trafikut	28	3
Mosplotësimi i kërkesave për shfrytëzimin e shesheve të taksës në lidhje me LOS të përcaktuar (gjatësinë e radhës)	0	1
Moszbatim i masave për parandalimin e shkeljeve të taksës së rrugës	0	5
Mosinstalimi dhe mosshfrytëzimi i Sistemit të kapjes së incidentit në sheshet e taksës	0	5
Mosplotësimi i kohëve të përgjigjes në lidhje me rregullimin dhe lejimin e ngarkesave anormale	7	1
Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në ngjarje të jashtëzakonshme		

KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrigjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
[Seksioni 3.3]		
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme (në përgjithësi)	28	2
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme gjeoteknike	28	1
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për situatat e jashtëzakonshme	0	5
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për incidentet	0	5
Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja në stinën e dimrit [Seksioni 3.4]		
Mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit	28	1
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për heqjen e dëborës	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mbajtjen në kontroll të akullit	0	2
Kërkesat për mirëmbajtjen rutinë [Seksioni 3.5]		
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e shtresave të rrugës	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e shpateve, punimet gjeoteknike dhe bordet e paasfaltuara	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e strukturave	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e tuneleve	0	3
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e drenazhimit	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve të shesheve të taksës	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e sinjalistikës	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve elektrike/mekanike të rrugës	0	2
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mirëmbajtjen e objekteve të sigurisë dhe gardheve rrethuese të rrugës	0	3
Mosplotësimi i kërkesave dhe kohëve të përgjigjes për mbajtjen në kontroll të bimësisë	7	1
KËRKESAT E KONTROLLIT DHE MONITORIMIT [Seksioni 4]		
Kërkesat për kontrollin [Seksioni 4.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Manualit të kontrollit dhe monitorimit	28	1
Moskryerja e kontrollit për sigurinë	0	2
Moskryerja e kontrolleve teknike të hollësishme sistematike	0	2
Kërkesat për sistemet e monitorimit dhe menaxhimit [Seksioni 4.2]		
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e inventarit të Autostradës	7	2
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit për menaxhimin e risqeve gjeoteknike	28	5
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të sipërfaqeve të shtruara	28	3

KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrigjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të urave	28	3
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të Menaxhimit të Tuneleve	28	3
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë	28	3
KËRKESAT MJEDISORE DHE SOCIALE [Seksioni 5]		
Mosëmërimi i një nëpunësi për menaxhimin mjedisor	7	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të menaxhimit mjedisor dhe social	28	1
Mospërgatitja, mosshfrytëzimi dhe mosmbajtja e Sistemit të menaxhimit mjedisor dhe social	28	3
KËRKESAT PËR PUNIMET KAPITALE DHE RIPARIMET KAPITALE [Seksioni 6]		
Dispozita të përgjithshme [Seksioni 6.1]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të menaxhimit të ndërtimit të punëve kapitale	28	1
Kërkesat për punimet kapitale [Seksioni 6.2]		
Mosrespektimi i datave të përfundimit të punimeve kapitale	0	2
Kërkesat për riparimin kapital [Seksioni 6.3]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i planeve trevjeçare për riparimet kapitale për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet	7	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i programeve vjetore për riparimet kapitale për sipërfaqet e shtruara, strukturat dhe tunelin/tunelet	7	1
Moszbatimi i Riparimit kapital të sipërfaqeve të shtruara në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të sipërfaqeve të shtruara	0	2
Moszbatimi i Riparimit kapital të strukturave në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të strukturave	0	2
Moszbatimi i Riparimit kapital të tuneleve në përputhje me programin vjetor të riparimit kapital të tuneleve	0	2
Mosplanifikimi, mosprojektimi dhe moszbatimi i riparimit kapital mjedisor [në përputhje me seksionin 6.3.2.4]	0	2
KËRKESAT PËR MENAXHIMIN DHE VLERËSIMIN E ECURISË [Seksioni 7]		
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të menaxhimit të projektit	28	1
Mosraportimi i pikëve për mbylljen e korsive dhe i pikëve të ecurisë	0	2
KËRKESAT PËR KTHIMIN [Seksioni 8]		
Moskryerja e Vrojtimit fillestar për kthimin	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të vlerësimit për kthimin	28	1
Mospërgatitja, mospërditësimi dhe mosndryshimi i Planit të punimeve rinovuese për kthimin	28	1
KËRKESA TË TJERA		
Moskthimi i Territorit të Projektit në gjendjen e mëparshme në përputhje me klauzolën 14.3 të Kontratës së Koncesionit	28	2
Mosplotësimi i kërkesave për largimin e mbeturinave në përputhje me	14	1

KËRKESAT PËR ECURINË	Periudha e korrigjimit (ditë)	Pikët e ecurisë
klauzolën 17.6 të Kontratës së Koncesionit		

8 Kërkesat për kthimin

8.1 Hyrje

Kërkesat për kthimin kanë për synim kthimin e Autostradës tek Autoriteti Kontraktues në përfundim të Kontratës së Koncesionit në gjendje të kënaqshme për përdorimin në vijim.

Autostrada përfshin (në mënyrë orientuese):

- të gjithë elementet që përbëjnë të drejtë kalimi, pra karrexhatat, korsitë e urgjencës, rrugët lidhëse me zonat e shërbimit, drenazhimi;
- strukturat;
- tunelet;
- shpatet dhe punimet gjeoteknike;
- objektet e mirëmbajtjes, ndërtesat dhe sallat e kontrollit;
- pajisjet elektronike përfshirë edhe softuerin;
- pajisjet mekanike dhe elektrike;
- objektet e tjera, sinjalistikën dhe gardhet e rrugës;
- sipërfaqet e gjelbëruara.

6 (gjashtë) vjet përpara Datës së përfundimit Koncesionari duhet të kryejë një Vrojtim fillestar për kthimin në mënyrë që të vlerësojë gjendjen e Autostradës dhe më pas t'i japë propozime Inxhinierit të pavarur për punimet rinovuese që duhen bërë gjatë 5 (pesë) vjetëve të fundit të Periudhës së Koncesionit në mënyrë që të plotësohen këto Kërkesa për kthimin.

Propozimet do të japin hollësi të punimeve që propozohen dhe të programin përkatës. Në varësi të aprovimit dhe të ndryshimeve të mundshme të kërkuara nga Inxhinieri i pavarur, këto punime do të ndërmerren nga Koncesionari. Punimet për kthimin do të jenë krahas çdo punimi tjetër të nevojshëm për të përmbytur Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen që përshkruhen në seksionin 3 të Shtojcës 5.

6 (gjashtë) muaj përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë Koncesionari dhe Inxhinieri i pavarur ndërmarrin një kontroll të përbashkët ("Vrojtimi përfundimtar për kthimin") në mënyrë që të konstatohen se çfarë punimesh rinovuese mbeten pa u bërë.

Çdo punim tjetër rinovimi të identifikuar më parë që ka mbetur pa u përfunduar në momentin e Kthimit do të jetë përgjegjësi e Koncesionarit dhe do të jetë objekt penaliteti.

Koncesionari duhet t'i sigurojë trajnim të plotë për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen personelit të Autoritetit Kontraktues përpara përfundimit të Kontratës në mënyrë që personeli i Autoritetit Kontraktues të ketë njohuri të plota për programet e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes, planet, raportet dhe aktivitetet e lidhura me shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës.

Nëse e kërkon Autoriteti Kontraktues të paktën 12 (dymbëdhjetë) muaj përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë, pajisjet e tjera të shfrytëzimit të përdorura nga Koncesionari për të përmbytur Kërkesat për shfrytëzimin bëhen objekt kalimi tek Autoriteti Kontraktues sipas kushteve të rëna dakord në datën e dorëzimit.

8.2 Vrojtimi fillestar për kthimin dhe Plani i vlerësimit për kthimin

Koncesionari, në bashkërendim me Inxhinierin e pavarur, ndërmerr një vrojtim vlerësues të plotë të gjendjes (“Vrojtimi fillestar për kthimin”) dhe përgatit një plan vlerësimi për kthimin që do të përdoret për të përcaktuar ecurinë dhe jetën e mbetur të Autostradës. Plani i vlerësimit për kthimin duhet t’i paraqitet Inxhinierit të pavarur jo më vonë se 6 (gjashtë) vjet përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë. Plani i vlerësimit për kthimin identifikon metodat e testimit, vlerësimit dhe llogaritjes që duhen përdorur gjatë Vrojtimit fillestar për kthimin dhe llogaritjen e jetës së mbetur të gjithë aktiveve të Autostradës. Plani i vlerësimit për kthimin duhet të përfshijë të gjitha testimet, kontrollet, proceset dhe vlerësimet e nevojshme për të verifikuar dhe për t’i dëshmuar Inxhinierit të pavarur se të gjitha pajisjet dhe sistemet funksionojnë sipas planit, përmes kodet dhe standardet e zbatueshme të parashikuara në seksionet 3, 4, 5 dhe 6 të Shtojcës 5 dhe i përmes kërkesat sa i takon jetëgjatësisë së mbetur siç parashikohet në këtë seksion. Plani i vlerësimit për kthimin shqyrtohet dhe aprovohet nga Inxhinieri i pavarur përpara fillimit të çdo pune nga Koncesionari.

Plani i vlerësimit për kthimin duhet të përfshijë një vlerësim të aktiveve të projektit gjatë çdo viti të mbetur në Periudhën e shfrytëzimit, pavarësisht nga kontrollet e përbashkëta për kthimin që përshkruhen në këtë seksion. Pas përgatitjes së Planit të vlerësimit për kthimin dhe përpara fillimit të çdo viti të mbetur në Periudhën e shfrytëzimit, Koncesionari, në konsultim me Inxhinierin e pavarur, e përditëson Planin e vlerësimit për kthimin sipas nevojës në mënyrë që të reflektohen ndryshimet e gjendjes së aktiveve të projektit ose të metodikës së vlerësimit të konstatuara pas një kontrolli të Autostradës nga Autoriteti Kontraktues ose nga një person i caktuar prej tij.

8.3 Kriteret e testimit dhe kontrollit për Vrojtimin fillestar për kthimin

Koncesionari duhet të përgatisë procedurat e nevojshme për testimin dhe kontrollin për vlerësimin e gjendjes dhe ecurisë së të gjitha aktiveve gjatë Vrojtimit fillestar për kthimin. Procedurat e hollësishme të Koncesionarit për testimin dhe kontrollin i duhen paraqitur Inxhinierit të pavarur për shqyrtim dhe aprovim të paktën 6 (gjashtë) vjet përpara përfundimit të pritur të Periudhës së shfrytëzimit dhe çdo vit më pas. Procedurat e testimit dhe kontrollit duhet të përmendin standardet e veçanta bazë ose informacionet e përdorura si bazë për testimin, kontrollin dhe procesin e vlerësimit të aktiveve.

Koncesionari duhet të përgatisë metodat e llogaritjes së jetëgjatësisë së mbetur për çdo aktiv dhe të përdorë standardet e zbatueshme të sektorit të ekonomisë, pritshmërinë e prodhuesit për jetëgjatësinë, kohën mesatare të intervalit mes defekteve të pajisjeve, të gjitha evidencat e mëparshme të mirëmbajtjes, përfshirë historikun e pajisjeve/aktiveve dhe kriteret e tjera të renditura në Kriteret e vlerësimit për kthimin të këtij seksioni për të konstatuar gjendjen, ecurinë dhe jetëgjatësinë e mbetur për çdo aktiv.

Koncesionari e përdor këtë seksion të udhëzues për aktivet, kontrollet dhe testimin e nevojshëm; gjithsesi, identifikimi faktik i aktiveve që duhen vlerësuar varet nga konfigurimi i projektit përfundimtar të Koncesionarit dhe nga aktivet faktike në momentin e vlerësimit. Koncesionari duhet të përgatisë një tabelë të barasvlershme në bazë të konfigurimit të projektit të Koncesionarit dhe aktiveve faktike në momentin e përgatitjes së planit.

8.4 Plani i punimeve rinovuese për kthimin

Jo më vonë se 6 (gjashtë) vjet (72 muaj) përpara Datës së përfundimit të vlefshmërisë, Koncesionari duhet të përgatisë një plan pesëvjeçar të punimeve rinovuese që identifikon planin e Koncesionarit për riparimin, zëvendësimin ose rinovimin e aktiveve në përgjigje të rezultateve të Krieteve të

testimit dhe kontrollit për Vrojtim fillestar për kthimin në mënyrë që aktivet të përmbushin jetëgjatësinë e përcaktuar që mbetet në përfundim të Periudhës së Koncesionit.

Plani i punimeve rinovuese për kthimin duhet të përfshijë përmbledhjen e rezultateve të Vrojtimit fillestar për kthimin. Koncesionari i bashkërendon të gjitha aspektet e planit të punimeve rinovuese për kthimin me Inxhinierin e pavarur. Pas kontrolleve të Autostradës nga Inxhinieri i pavarur siç përshkruhet në këtë seksion dhe gjithsesi çdo vit pas vlerësimit të bërë nga Koncesionari në përputhje me Planin e vlerësimit për kthimin, Koncesionari e përditëson Planin e punimeve rinovuese për kthimin dhe ia paraqet Autoritetit Kontraktues derisa plani të përfundohet në datën e miratuar. Në këtë plan përfshihen edhe fushat që janë objekt i punimeve ndreqëse për shkak kontaminimi apo rrjedhje të lëndëve djegëse. Koncesionari mban të gjithë përgjegjësinë për ndreqjen (përfshirë edhe përgjegjësinë ligjore) deri kur Koncesionari të ketë marrë, dhe t'i ketë paraqitur Inxhinierit të pavarur, dokumentacion të pranueshëm ku bëhet e ditur se Koncesionari i ka plotësuar të gjitha udhëzimet dhe i ka përmbushur dhe plotësuar detyrimet për ndreqjen siç e kërkon legjislacioni shqiptar.

8.5 Kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen

Deri në datën e kthimit Koncesionari siguron përmbushjen e Kërkesave për shfrytëzimin të përcaktuara në seksionin 3.2 të kësaj Shtojce 5 dhe siguron që të ketë një procedurë të miratuar për dorëzimin tek një subjekt i ri shfrytëzues.

Deri në datën e dorëzimit Koncesionari duhet të kujdeset që gjendja e çdo elementi të Autostradës të plotësojë Kërkesat për mirëmbajtjen të përcaktuara në seksionin 3.5 të kësaj Shtojce 5.

Koncesionari do të jetë përgjegjës për përfundimin e të gjitha punimeve të nevojshme pas datës së dorëzimit për t'i përmbushur këto kërkesa.

8.6 Kërkesat për kthimin për komponentët e Autostradës

Deri në datën e dorëzimit, çdo element i Autostradës duhet të plotësojë kërkesat e parashtruara në poshtë në lidhje me çdo element.

8.6.1 Sipërfaqet e shtruara

Struktura e shtresave të rrugës në lidhje me të paktën 85% të gjatësisë së çdo korsie trafiku të Autostradës duhet të ketë një jetëgjatësi të mbetur 5 (pesë) vjet ose më shumë. Për sheshet e taksës jetëgjatësia e mbetur e strukturave të shtruara duhet të jetë 10 (dhjetë) vjet ose më shumë për të paktën 90% të çdo sipërfaqeje përkatëse të sheshit.

Çdo 1000 metra të çdo korsie trafiku të Autostradës duhet të ketë një vlerë përfaqësuese të ashpërsisë, formimit të kanaleve ku kalojnë rrotat dhe plasaritjeve në nivelin e përcaktuar në tabelën 3-1 të seksionit 3.5.2 të kësaj Shtojce 5.

Të gjitha pjesët e çdo korsie trafiku të Autostradës duhet të kenë një vlerë përfaqësuese të rezistencës në fërkim të paktën në nivelin e përcaktuar në tabelën 3-1 të seksionit 3.2 të kësaj Shtojce 5.

Të gjitha karrexhatat e Autostradës duhet të jenë pa defekte në përputhje me kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen.

8.6.2 Strukturat

Në përfundim të Periudhës së Kontratës, të gjitha strukturat duhet të jenë në gjendje të “Mirë” (siç përshkruhet në tabelën 3-2 të seksionit 3.5.4 të kësaj Shtojce 5, në mënyrë që të jetë nevoja vetëm për riparime të vogla dhe mirëmbajtje të ciklit të jetëgjatësisë.

Jetëgjatësia e mbetur e elementeve strukturore nuk duhet të jetë më e vogël se vlerat e përcaktuara në tabelën 8-1 më poshtë.

Tabela 8-1: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve strukturore

Elementi strukturor	Jetëgjatësia e mbetur (vjet)
Beton-arme	40
Beton i paranderur	40
Konstruksion çeliku	25
Struktura të groposura çeliku të valëzuar	25
Mbrojtje kundër ndryshkjes për konstruksione çeliku	8
Hidroizolimi i kuvertave	10
Xhuntot e kuvertave:	
(a) Me mbyllje asfalti	5
(b) Elastomere	5
Parapete për automjete/këmbësorë	10
Nyjat lidhëse:	
(a) Elastomere	10
(b) Mekanike/rul	15
Këmbët e tabelave/sinjaleve	10
Sistemet e ndriçimit të varur	8
Ndriçimi me shtylla të larta	8
Shtylla të sinjalistikës vertikale	8
Shtyllat e sistemit me kamera të vëzhgimit	8

8.6.3 Punime gjeoteknike

Të gjithë skarpatet në shpatet e hapura për rrugën, në mbushje të trupit të rrugës dhe elementet gjeoteknike duhet të jenë pa defekte në përputhje me tabelën 8-2.

Tabela 8-2: Kërkesat për kthimin për Punimet gjeoteknike

Punime gjeoteknike	Kërkesat për kthimin
Kanale kullimi sipërfaqësore, kolektorë, barriera mbrojtëse nga shkëmbinjtë	Nuk duhet të kenë prurje shkëmbore, duhet të jenë funksionale dhe pa dëmtime.
Vrimat kulluese dhe tubacionet e kullimit	Të mos kenë bllokime (p.sh. barishte dhe prurje solide).
Ankerat në shkëmb, gardhet, rrjetat e hedhura mbi shpat	Elementet e ndryshkura të jenë zëvendësuar. Prurjet shkëmbore pas gardheve të jenë hequr. Gardhet të mos kenë pjesë të dëmtuara (rrjetat, shtyllat, kavot nderëse, pikat e ankerimit etj.).
Betonimi me beton të spërkatur	Bimësia e padëshirueshme të jetë hequr. Plasaritjet dhe leskërimet të jenë riparuar.
Muret	Të mos kenë dëmtime të dukshme. Bashkimet të jenë në gjendje të mirë. Kanalet e kullimit dhe vrimat kulluese të jenë të pastra. Plasaritjet, disnivelet apo harkimet të jenë riparuar në mënyrë të përhershme.
Mbulimi i sipërfaqes me bimësi	Sipërfaqet me erozion të jenë kthyer në gjendjen e mëparshme. Bimësia e tharë të jetë zëvendësuar. Pemët e thata, të kalbura ose të paqëndrueshme të jenë hequr.
Shpatet e gërryera për hapjen e rrugës	Blloqet shkëmbore të liruara të jenë hequr. Bankinat të jenë rikthyer në gjendjen e mëparshme të mos kenë prurje shkëmbore. Pjesët pa stabilitet të skarpateve që përbëjnë rrezik të papranueshëm për autostradën janë stabilizuar. Hendeqet janë të pastra dhe pa dëmtime.
Mbushje e trupit të rrugës	Sipërfaqet me erozion të jenë kthyer në gjendjen e mëparshme. Pjesët pa stabilitet të skarpateve që përbëjnë rrezik të papranueshëm për autostradën janë stabilizuar. Në tombina nuk ka prurje solide. Shkallëzimet janë plotësisht funksionale, pa dëmtime të konsiderueshme. Erozioni në shkallëzime dhe dalje të tombinave është minimal. Stabiliteti nuk cenohet nga brejtja nga lumi.
Shpatet natyrore	Masivët shkëmborë të liruara që përbëjnë rrezik të papranueshëm për autostradën janë hequr ose janë stabilizuar. Shpatet pa stabilitet që përbëjnë rrezik për autostradën janë stabilizuar.

Prita ngadalësuese	Duhet të jenë të qëndrueshme pa deformime të tepërta. Prurjet e tepërta pas tyre duhet të jenë pastruar.
--------------------	--

Instrumentet gjeoteknike:

- Të gjitha instrumentet ku kërkohet kryerja e matjeve dhe sistemet e lidhura me to (kabllot, regjistruerit, pajisjet e transmetimit automatik etj.) duhet të jenë plotësisht funksionale. Të gjitha matjet duhet të jenë të arritshme dhe të organizuara sipas manualëve përkatës.

Evidencat e kontrolleve/mirëmbajtjes:

- Evidencat e plota të kontrolleve gjeoteknike dhe punimeve të mirëmbajtjes duhet të jenë të arritshme dhe të organizuara sipas manualëve përkatës.

8.6.4 Tunelet

Tunelet duhet t'i kthehen Autoritetit Kontraktues në gjendje të parrezikshme, funksionale dhe të kënaqshme.

8.6.4.1 Struktura e tunelit

Në përfundim të Periudhës së Kontratës, të gjitha elementet e tuneleve duhet të jenë në gjendje të “Mirë” (siç përshkruhet në tabelën 3-5-5 të seksionit 3.5.5 të kësaj Shtojce 5) në mënyrë që të jetë nevoja vetëm për riparime të vogla dhe mirëmbajtje të ciklit të jetëgjatësisë.

8.6.4.2 Vlerësimi i gjendjes së tuneleve

Gjatë vlerësimit të gjendjes së elementeve të tuneleve, Koncesionari duhet të marrë në konsideratë të gjitha punimet e mëparshme të mirëmbajtjes, si edhe faktorët e mëposhtëm:

Elementet strukturore duhet të jenë pa defekte madhore dhe nuk duhet të paraqesin shenja të asnjë sa më poshtë:

- shenja betoni të leskëruar;
- dëmtim që vjen nga rënia e tokës;
- ngjyrim në sipërfaqet e jashtme të betonit që vjen nga korrozioni i armaturës ose pjesëve metalike të futura në të; dhe
- shenja stresi në elementet strukturore për shkak të mangësive në projektim ose ndërtim, përfshirë materialet.

Elementet e konstruksionit të çelikut nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- prishje nga ndryshku, përveç sipërfaqësor;
- prishje të bojës ose sistemeve mbrojtëse;
- deformim të konsiderueshëm të pjesëve strukturore, saldimeve ose montimeve; dhe
- stres në elementet strukturore për shkak të mangësive në projektim ose ndërtim, përfshirë materialet.

Bulona fiksues/sisteme mbështetës të pajisjeve të M&M dhe Sinjalistikës nuk do të tregojnë shenja të asnjërës si më poshtë:

- humbje të shtrëngimit, lirim, stres
- prishje nga ndryshku, përveç sipërfaqësor;
- prishje të bojës ose sistemeve mbrojtëse;
- deformim të elementeve strukturorë, saldimeve ose mbërthimeve; dhe
- stres në elementet strukturorë për shkak të mangësive në projektim ose ndërtim, përfshirë materialet.

Hidroizolimi nuk duhet të tregojë shenja të asnjë sa më poshtë:

- rrjedhje për shkak të një prishjeje të sistemit të hidroizolimit; dhe
- ekspozim për shkak të asnjë rrethane.

Bashkimet nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- prishje nga ndryshku, përveç sipërfaqësor; dhe
- xhoko të bashkimeve nën ngarkesë. Bashkimet duhet të jenë të paprekura dhe në gjendje solide.

Muret dhe brezat nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- çngjyrim të materialeve të shkaktuar nga pikimi nga burime të jashtme;
- erozion të llaçit;
- dëmtim të shkaktuar nga vithisja;
- plasaritje me përjashtim të fugave;
- mosnivelim; dhe
- erozion i montimeve ose pjesëve të futura.

Kolonat dhe shtyllat nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- prishje nga ndryshku, përveç sipërfaqësor;
- prishje të bojës ose sistemeve mbrojtëse;
- dëmtim që vjen nga vithisja;
- mosnivelim;
- erozion rreth bazamentit; dhe
- deformim të pjesëve strukturorë, saldimeve ose montimeve.

Kapakët, skarat dhe kornizat nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- prishje nga ndryshku, përveç sipërfaqësor;
- xhoko të elementeve nën ngarkesë; dhe
- plasaritje, vithisje ose shenja lëvizjeje përreth buzëve.

Bordurat nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- devijim të parregullt nga linja dhe niveli të shkaktuar nga mangësi në projektim, ndërtim ose nga dëmtimi, përfshirë prishje të materialeve; dhe
- prishje ose kurriz të bazamentit.

Sistemet e drenazhimit përfshirë duktët nuk duhet të tregojnë shenja të asnjë sa më poshtë:

- rrjedhje nga tubacionet;
- rrjedhje nga strukturat mbajtëse ose pellgjet; dhe
- prishje të pusetave.

Qemerë, muraturë anësore dhe ullukë:

Zbatohet lista për elementet strukturore.

8.6.4.3 Elementet mekanike dhe elektrike të tuneleve

Të gjitha elementet mekanike dhe elektrike (me përjashtim të llampave) duhet të kenë jetëgjatësi të mbetur të paktën 5 (pesë) vjet.

Të gjitha llambat duhet të jenë rinovuar brenda 6 (gjashtë) muajve të fundit të Periudhës së Kontratës.

8.6.5 Elementet mekanike dhe elektrike

Të gjitha elementet mekanike dhe elektrike të Autostradës (me përjashtim të llampave) duhet të kenë jetëgjatësi të mbetur të paktën 5 (pesë) vjet.

Koncesionari duhet të sigurojë që përqindja e llampave që funksionojnë si duhet në momentin e Kthimit, e shprehur si përqindje e numrit gjithsej të llampave në Autostradë, është e barabartë ose më e madhe se 97,5%.

Efikasiteti optik i tabelave rrugore dhe i kunjave orientuese, të ndriçuara, duhet të jetë në atë nivel që siguron respektimin e standardeve përkatëse.

8.6.6 Elemente të tjera

Të gjitha elementet e tjera të Autostradës duhet të jenë pa defekte në përputhje me kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen.

Çdo element i Autostradës që nuk është mbuluar më lart duhet të ketë jetëgjatësi të mbetur jo më pak se vlera e përcaktuar për atë element në tabelën 8-3 më poshtë.

Nëse nuk ka jetëgjatësi të mbetur të përcaktuar për një element në tabelën 8-3, ky element duhet ta ketë jetëgjatësinë e mbetur 5 (pesë) vjet ose sa një e katërta e jetëgjatësisë së dobishme të atij elementi, cilado qoftë vlera më e lartë. Nëse elementi e ka jetëgjatësinë e dobishme më pak se 5 (pesë) vjet, ai duhet të jetë rinovuar gjatë 6 (gjashtë) muajve të fundit të Periudhës së Kontratës.

I gjithë materiali i mbjellë me spërkatje dhe bimët në Territorin e Projektit dhe në zonat përreth duhet të jenë me shëndet të mirë dhe pa dëmtues, sëmundje apo dëmtime fizike.

Masat e instaluara për faunën dhe sipërfaqet e gjelbëruara në Territorin e Projektit dhe në zonat përreth duhet ta kenë arritur funksionin e projektuar në përputhje me Kërkesat për ndërtimin, kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen dhe vlerësimin e efektit mjedisor dhe social (VEMS).

Të gjithë reflektorët horizontalë të ngulur në rrugë (symace) duhet të jenë rinovuar brenda 6 (gjashtë) muajve të fundit të Periudhës së Koncesionit, me përjashtim të kasës metalike që duhet të ketë jetëgjatësi të mbetur të paktën 5 (pesë) vjet dhe që nuk është nevoja të rinovohet.

Tabela 8-3: Jetëgjatësia e mbetur e elementeve të tjera

Elementi	Jetëgjatësia e mbetur (vjet)
Rrugët për këmbësorë dhe biçikleta	5
Kapakët, skarat, kornizat dhe kasetat	15
Bordurat, kornizat dhe kanalet parafabrikat	15
Sistemet e kullimit me tuba	15
Sistemi i menaxhimit të ujërave të bardha (nga seksioni 5)	15
Kanale, kolektorë dhe drenazhim	15
Kanale drenazhimi me mbushje zhavorri	5
Kanale nëntokësore drenazhimi	10
Qemerë, muraturë anësore dhe ullukë	30
Kaseta, montime dhe shtylla për pajisjet e komunikacionit	5
Gardhe rrethuese	5
Mure	10
Barriera mjedisore	10
Barriera akustike (seksioni I)	20
Gardhet mbrojtëse (çelik)	5
Barriera mbrojtëse (beton)	12
Sinjalistika rrugore horizontale	3
Sinjalistika vertikale	5
Kasetat, montimet dhe shtyllat e sinjalistikës vertikale dhe të gjitha pajisjet e kontrollit të tyre	8
Shtyllat e ndriçimit	8

LIDHJA 1

DOKUMENTACIONI I CILËSISË

Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin

Dokumentacioni i cilësisë i sugjeruar për Koncesionarin përfshin:

1. Një manual për cilësinë ku përshkruhet Sistemi i menaxhimit të cilësisë i Koncesionarit, i cili si minimum plotëson kërkesat e BS EN ISO 9001;
2. Procedura të shkruara për cilësinë, të cilat duhet të sigurojnë menaxhim të efektshëm të aktiviteteve të Koncesionarit për projektimin, ndërtimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe kthimin e Projektit;
3. Dokumentacione të tjera (ku përfshihet një plan ose plane për cilësinë në përputhje me BS ISO 10005) që përshkruajnë se si do të përmbushen detyrimet e Koncesionarit në lidhje me Projektin dhe që përfshijnë:
 - a) të dhëna për rregullimet kryesore kontraktore të Koncesionarit dhe Nënspërmarrësit të tij;
 - b) një listë të certifikatave, raporteve dhe dokumenteve të tjera që duhen paraqitur tek Inxhinieri i pavarur dhe datat e planifikuara për paraqitjen e këtyre;
 - c) të dhëna për përgjegjësitë e Koncesionarit dhe nënspërmarrësve të tij në lidhje me këtë Kontratë;
 - d) të dhëna për strukturën organizative të Koncesionarit për të mbuluar aktivitetet që duhen kryer në lidhje me këtë Kontratë dhe për zinxhirin e komunikimit me palët e tjera;
 - e) të dhënat për Drejtorin e cilësisë për Projektin, përfshirë emrin, pozicionin dhe përgjegjësitë;
 - f) të dhëna për personelin mbështetës të Drejtorit të cilësisë për Projektin;
 - g) masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë të vetë Koncesionarit dhe të nënspërmarrësve të tij (përfshirë, ndër të tjera, arritjen e planit vjetor të ecurisë dhe nxjerrjen e raportit vjetor dhe planit të menaxhimit);
 - h) përshkrimet e punës për personelin kryesor, duke përshkruar përgjegjësitë dhe përvojën konkrete që kërkohet për këto poste (një kopje e CV-së për secilin individ duhet paraqitur veçmas tek Inxhinieri i pavarur me rastin e emërimit të individit në fjalë);
 - i) emrin e Përfaqësuesit të Koncesionarit;
 - j) emrat e personelit kyç të Koncesionarit dhe kontaktet e nënspërmarrësve të Koncesionarit dhe të çdo pale të tretë me të cilët Koncesionari ka marrëdhënie në rrjedhën e aktiviteteve të lidhura me Projektin;
 - k) koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin në lidhje me Inxhinierin e pavarur, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara;
 - l) masat organizative për kontrollin e cilësisë të Koncesionarit përfshirë Ndalim-punimet, masat për testimin dhe listat e planeve përkatëse të kontrollit dhe testimin të Koncesionarit dhe nënspërmarrësve të tij;
 - m) masat për raportimin e ngjarjeve në cilëndo fushë që mund të sjellin penaltete dhe masat për monitorimin dhe raportimin e këtyre penalteteve dhe shkeljeve të tjera të Kontratës tek Inxhinieri i pavarur;

- n) masat për menaxhimin e Operacioneve gjatë Periudhës përpara fillimit;
- o) të dhënat për masat e tjera për raportimin e drejtpërdrejtë tek Koncesionari nga palët që nuk janë kontraktuar drejtpërdrejt nga Koncesionari;
- p) një listë të evidencave të cilësisë që kërkohet të mbahen dhe periudhat e mbajtjes;
- q) një listë e nënsipërmarrësve të Koncesionarit dhe informacion se ku ndodhet një listë e nënkontratave kryesore të nënsipërmarrësve të Koncesionarit dhe informacion për dokumentacionin përkatës të cilësisë;
- r) masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e nënsipërmarrësve përfshirë kërkesat për përgatitjen dhe paraqitjen e dokumentacionit dhe evidencave të cilësisë;
- s) masat për mbrojtjen e shëndetit dhe jetës;
- t) një shpjegim se si do të menaxhohen ndryshimet e dokumentacionit të cilësisë;
- u) masat për mbajtjen në kontroll të komunikimit midis atyre që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës dhe atyre që janë përgjegjës për aspektet e tjera të projektimit, ndërtimit, shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së Autostradës; dhe
- v) të dhëna për masat e tjera të nevojshme për të përmbushur objektivat e Koncesionarit për cilësinë dhe objektivat që Koncesionari u vendos nënsipërmarrësve të tij.

Dokumentacioni i cilësisë për Subjektin nënëpërgjegjës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës (“Subjekti shfrytëzues”)

[Në rastin kur Koncesionari e shfrytëzon dhe mirëmban në mënyrë individuale Rrugën (pa kontraktuar Subjekt shfrytëzues), parimet e këtij seksioni zbatohet rregullisht për Koncesionarin.]

Dokumentacioni i cilësisë për Subjektin shfrytëzues duhet të përfshijë një plan ose plane për cilësinë në përputhje me BS ISO 10005, duhet të mbulojë kërkesat e pjesës përkatëse të serisë BS EN ISO 9000 dhe duhet të përshkruajnë se si do të përmbushen detyrimet e Subjektit shfrytëzues në bazë të nënkontratës për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen dhe çdo aktivitet tjetër të Subjektit shfrytëzues që do të kryhet. Ky Dokumentacion për cilësinë duhet të përfshijë:

1. Procedurat e shkruara për cilësinë që do të ndiqen;
2. Një manual për cilësinë ku përshkruhet se si Sistemi i menaxhimit të cilësisë i Subjektit shfrytëzues i përmbush kërkesat e pjesës përkatëse të serisë BS EN ISO 9000;
3. Të dhëna për objektin e shërbimeve dhe të certifikatave, raporteve dhe dokumenteve të tjera që duhen paraqitur përfshirë datat e planifikuara për paraqitjen e këtyre;
4. Një listë të procedurave të shkruara dhe planeve të zbatimit të punimeve, udhëzimeve të punës dhe manualit të shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes që do të ndiqen për të siguruar menaxhim të efektshëm të aktiviteteve që do të ndërmerret Subjekti shfrytëzues në lidhje me Projektin (përfshirë një program për paraqitjen e këtyre dokumenteve që lejon paraqitjen e tyre tek Inxhinieri i pavarur në përputhje me Procedurën e shqyrtimit përpara fillimit të aktivitetit përkatës);
5. Të dhënat për strukturën organizative dhe zinxhirin e komunikimit të Subjektit shfrytëzues;
6. Të dhëna për masat kryesore kontraktore të Subjektit shfrytëzues përfshirë Nënëpërmarrësit dhe një listë të dokumentacionit të tyre të cilësisë;
7. Masat për kontrollin e cilësisë të punës së Subjektit shfrytëzues vetë përfshirë, kur ka, ndalim-punimet dhe masat e testimit dhe një listë të planeve të kontrollit dhe testimit ose të ngjashme;
8. Masat për kontrollin e cilësisë të punës së të tjerëve përfshirë Ndalim-punimet dhe masat për testimin, përfshirë një listë të planeve të kontrollit dhe testimit dhe të ngjashme, duke identifikuar proformat dhe/ose bazat e të dhënave që do të përdoren për regjistrimin e rezultateve të kontrolleve dhe testeve dhe certifikimin e respektimit të kërkesave nga personeli kryesor i autorizuar;
9. përshkrimet e punës për personelin kryesor, duke përshkruar përgjegjësitë dhe përvojën konkrete që kërkohet për këto poste (një kopje e CV-së për secilin individ duhet paraqitur veçmas me rastin e emërimit të individit në fjalë);
10. Të dhëna për personin me autoritetin e përcaktuar për ngritjen, mbajtjen dhe raportimin e Sistemeve të menaxhimit të cilësisë të Subjektit shfrytëzues;
11. Të dhëna për personelin që raporton tek personi me autoritetin e përcaktuar raportimin e Sistemeve të menaxhimit të cilësisë të Subjektit shfrytëzues;

12. Koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin me Nënsipërmarrësin, Përqësuesin e Koncesionarit, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara, përfshirë masat që i japin mundësi Inxhinierit të pavarur të caktojë pika veçanta ose të rastësishme kontrolli;
13. Masat e veçanta për trajtimin e komenteve/ankesave që vijnë nga përdoruesit e rrugës dhe të tjerë;
14. Masat e veçanta për monitorimin dhe raportimin e ecurisë;
15. Të dhëna dhe objektin e certifikimit ekzistues të palëve të treta që përdorin një Sistem të menaxhimit të cilësisë në përputhje me BS EN ISO 9001;
16. Masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve të veta dhe të nënsipërmarrësve të Subjektit shfrytëzues dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë (përfshirë, ndër të tjera, auditimin e masave organizative me Koncesionarin në lidhje me arritjen e planit vjetor të ecurisë dhe nxjerrjen e raportit vjetor dhe planit të menaxhimit);
17. Masat komunikuese me Nënsipërmarrësin gjatë ndërtimit;
18. Masat për kontrollin statistikor dhe mirëmbajtës;
19. Masat e veçanta për trajtimin, magazinimin, ambalazhimin, ruajtjen dhe livrimin e materialeve, dokumenteve, skicave ose të dhënave që do të përdoren në lidhje me Projektin;
20. Të dhëna për Dokumentacionin e cilësisë për Nënsipërmarrësit dhe furnitorët e Subjektit shfrytëzues, ku parashikohen:
 - a) objektivat për cilësinë që duhen arritur, përfshirë edhe evidencat e cilësisë;
 - b) shpërndarjen specifike të përgjegjësive dhe autoritetit gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
 - c) procedurat, metodat dhe udhëzimet e punës që duhen ndjekur;
 - d) programet e përshtatshme të testimit, kontrollit, këqyrjes dhe auditimit në fazat e duhura;
 - e) metoda bërjen e ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë; dhe
 - f) masat e tjera të nevojshme për të arritur objektivat e cilësisë;
21. Masat për shqyrtimin e kontratës;
22. Masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e nënsipërmarrësve;
23. Masat për raportimin, shqyrtimin dhe disponimin e punimeve ose produkteve që nuk janë konform kërkesave;
24. Masat për regjistrimin dhe raportimin tek Koncesionari i ngjarjeve në çdo fushë që përbëjnë ose mund të përbëjnë shkelje nga Koncesionari në bazë të kësaj Kontrate;
25. Masat për raportimin e veprimeve korrigjuese dhe parandaluese;
26. Masat për mbajtjen e evidencave për cilësinë;
27. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë të Subjektit shfrytëzues;

28. Masat për marrëdhënien e komunikimit me ata që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës; dhe
29. Çdo informacion tjetër që tregon se si Subjekti shfrytëzues do të përmbushë kërkesat e vendosura nga nënkontrata e shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes ose kërkesa të tjera në lidhje me Projektin.

Dokumentacioni i cilësisë për Projektuesin nëpërgjegjës për përgatitjen e projekteve teknike të Rrugës (“Projektuesi”)

[Në rastin kur Koncesionari i përgatit në mënyrë individuale projektet teknike të Rrugës (pa kontraktuar Projektues), parimet e këtij seksioni zbatohet rregullisht për Koncesionarin.]

Dokumentacioni i cilësisë për Projektuesin duhet të përfshijë një plan ose plane për cilësinë në përputhje me BS ISO 10005 dhe duhet të përshkruajë se si do të përmbushen detyrimet e Projektuesit në bazë të nënkontratës së projektimit dhe aktivitetet e tjera të Projektuesi (përfshirë këqyrjen e Punimeve ose shërbime të tjera) që do të kryhen. Ky Dokumentacion për cilësinë duhet të përfshijë:

1. Të dhëna për objektin e shërbimeve dhe të certifikatave, raporteve dhe dokumenteve të tjera që duhen paraqitur përfshirë datat e planifikuara për paraqitjen e këtyre;
2. Një manual për cilësinë ku përshkruhet se si Sistemi i menaxhimit të cilësisë i Projektuesit i përmbush kërkesat e BS EN ISO 9001 në terren dhe në zyrën e projektimit;
3. Një listë të procedurave të shkruara që do të ndiqen në zyrën e projektimit për të siguruar menaxhim të efektshëm të aktiviteteve që do të ndërmerret Projektuesi, përfshirë të dhëna për çdo ndryshim që u duhet bërë procedurave standarde;
4. Procedurat specifike të shkruara për cilësinë që do të ndiqen;
5. Të dhëna për masat kryesore kontraktore të Projektuesit përfshirë Nënshpërmarrësit dhe një listë të dokumentacionit përkatës të cilësisë;
6. Të dhëna për strukturat organizative, personelin dhe zinxhirin e komunikimit të Projektuesit, si në zyrën e projektimit ashtu edhe në terren;
7. Përshkrimet e punës për personelin kryesor, duke përshkruar përgjegjësitë dhe përvojën konkrete që kërkohet për këto poste (një kopje e CV-së për secilin individ duhet paraqitur veçmas me rastin e emërimit të individit në fjalë);
8. Masat për kontrollin e cilësisë nga Projektuesi të punës së tij vetë përfshirë Ndalim-punimet si për zyrën e projektimit ashtu edhe në terren, përfshirë planet për shqyrtimin ose verifikimin e projekteve ose një listë të planeve të kontrollit dhe testimit, sipas rastit;
9. Masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve të veta dhe të nënkonsulentëve të Projektuesit dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë;
10. Emrat e personelit kryesor dhe kontaktet e palëve të tjera përfshirë Supervizorin e planifikimit, Ekipin verifikues, Verifikuesin (nëse ka) dhe Kontrollorin e sigurisë rrugore;
11. Të dhëna për masat e veçanta në lidhje me detyrimet e Projektuesit.
12. Koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin me Koncesionarin, Nënshpërmarrësin, Inxhinierin e pavarur, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara;
13. Masat për raportimin dhe trajtimin e identifikimit të punës jo konform kërkesave ose të problemeve në terren;

14. Masat për regjistrimin dhe raportimin tek Koncesionari i ngjarjeve në çdo fushë që përbëjnë ose mund të përbëjnë shkelje nga Koncesionari në bazë të kësaj Kontrate;
15. Të dhëna dhe objektin e certifikimit ekzistues të palëve të treta që përdorin një Sistem të menaxhimit të cilësisë në përputhje me BS EN ISO 9001 për vendndodhjet ku do të kryhen punimet;
16. Programi i punës së Projektuesit dhe masat për monitorimin dhe raportimin e ecurisë të punës së tij dhe të punës së Nënsipërmarrësit;
17. Të dhëna për kërkesat e veçanta të evidencave për cilësinë përfshirë edhe afatet e mbajtjes;
18. Të dhëna për personin me autoritetin e përcaktuar për ngritjen, mbajtjen dhe raportimin e Sistemeve të menaxhimit të cilësisë të Projektuesit;
19. Të dhëna për dokumentet bazë kryesore, standardet dhe kriteret e faktorëve të ecurisë dhe projektimit (normalisht nëpërmjet renditjes së Formularëve të vlerësimit teknik);
20. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë të Projektuesit;
21. Masat për marrëdhënien e komunikimit me Nënsipërmarrësin dhe Sistemin e menaxhimit të cilësisë të Nënsipërmarrësit;
22. Masat për kontrollin e cilësisë për monitorimin e punës dhe testimin të kryer nga të tjerë, që duhet të përfshijë Ndalim-punimet dhe masat për kryerjen e këqyrjeve të Punimeve, shqyrtimin e këqyrjeve, lëshimin e certifikatave, vëzhgimin e testimin dhe raportimin e rezultateve;
23. Masat për prokurimin dhe kontrollin e nënsipërmarrësve përfshirë kërkesat për përgatitjen dhe paraqitjen e dokumentacionit dhe evidencave të cilësisë;
24. Masat për marrëdhënien e komunikimit me ata që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës; dhe
25. Çdo informacion tjetër që tregon se si Projektuesi do të përmbushë kërkesat e vendosura nga nënkontrata e projektimit ose kërkesa të tjera në lidhje me Projektin.

Dokumentacioni i cilësisë për Nënspërmarrësin përgjegjës për ndërtimin e Rrugës (“Nënspërmarrësi”)

[Në rastin kur Koncesionari e bën në mënyrë individuale ndërtimin e Rrugës (pa kontraktuar Nënspërmarrës), parimet e këtij seksioni zbatohet rregullisht për Koncesionarin.]

Dokumentacioni i cilësisë për Nënspërmarrësin duhet të përfshijë një manual për cilësinë dhe një plan ose plane për cilësinë në përputhje me BS ISO 10005, duhet të mbulojë kërkesat e pjesës përkatëse të serisë BS EN ISO 9000 dhe duhet të përshkruajë se si do të përmbushen detyrimet e Nënspërmarrësit në bazë të nënkontratës së ndërtimit dhe çdo aktivitet tjetër të Projektit që do të kryhet. Ky Dokumentacion për cilësinë duhet të përfshijë:

1. Procedurat e shkruara për cilësinë që do të ndiqen (përfshirë, kur këto procedura nuk vlejnë në momentin e paraqitjes së planit të cilësisë, një përshkrim të shkurtër të secilës prej këtyre procedurave);
2. Të dhëna për objektin e punës së Nënspërmarrësit dhe të certifikatave, raporteve dhe dokumenteve të tjera që duhen paraqitur;
3. Sipas rastit, një përshkrim të Sistemit të menaxhimit të cilësisë të sipërmarrjes së përbashkët që do të përdoret (përfshirë të dhënat për çdo certifikim pale të tretë);
4. Një listë të procedurave të shkruara dhe planeve të zbatimit të punimeve që do të ndiqen për të siguruar menaxhim të efektshëm të aktiviteteve që do të ndërmarrë Subjekti shfrytëzues në lidhje me Projektin (përfshirë një program për paraqitjen e çdo procedure ose plani të zbatimit të punimeve që lejon paraqitjen e tyre tek Inxhinieri i pavarur në përputhje me Procedurën e shqyrtimit përpara fillimit të aktivitetit përkatës);
5. Të dhëna për masat kryesore kontraktore të Nënspërmarrësit përfshirë një listë të nënspërmarrësve të tij dhe të dokumentacionit përkatës të cilësisë;
6. Të dhënat për strukturën organizative dhe zinxhirin e komunikimit të Nënspërmarrësit;
7. përshkrimet e punës për personelin kryesor, duke përshkruar përgjegjësitë dhe përvojën konkrete që kërkohet për këto poste (një kopje e CV-së për secilin individ duhet paraqitur veçmas me rastin e emërimit të individit në fjalë);
8. Të dhëna për personin me autoritetin e përcaktuar për ngritjen, mbajtjen dhe raportimin e Sistemeve të menaxhimit të cilësisë të Nënspërmarrësit;
9. Të dhëna për personelin drejtues të cilësisë në terren dhe përgjegjësitë e tyre;
10. Masat (përfshirë kohën dhe objektin) për auditimin dhe shqyrtimin drejtues të aktiviteteve të veta dhe të nënspërmarrësve të Nënspërmarrësit dhe sistemeve të menaxhimit të cilësisë;
11. Masat për kontrollin e cilësisë të Nënspërmarrësit përfshirë Ndalim-punimet, masat për testimin dhe një listë të planeve të kontrollit dhe testimit ose të ngjashme, duke identifikuar proformat dhe/ose bazat e të dhënave që do të përdoren për regjistrimin e rezultateve të kontroleve dhe testeve dhe certifikimin e Punimeve sa i takon respektimit të kërkesave nga personeli kryesor i autorizuar;

12. Masat për kontrollin e cilësisë të punës së nënsipërmarrësve dhe furnitorëve si në kantier ashtu edhe jashtë kantierit përfshirë një listë të planeve të kontrollit dhe testimit ose të ngjashme;
13. Koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin me Koncesionarin, Përfaqësuesin e Koncesionarit, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara, përfshirë masat që i japin mundësi Inxhinierit të pavarur të caktojë pika veçanta ose të rastësishme kontrolli;
14. Planet e hollësishme të zbatimit të punimeve për çdo aktivitet madhor pavarësisht nëse bëhet drejtpërdrejt apo nënkontraktohet;
15. Një listë të udhëzimeve të punës ose dokumentacioni tjetër të ngjashëm të hollësishëm ku përshkruhen aktivitetet që do të kryhen në lidhje me Projektin;
16. Një listë të evidencave të cilësisë dhe masat për mbajtjen e tyre;
17. Të dhëna për Dokumentacionin e cilësisë të paraqitur nga Nënsipërmarrësi dhe furnitorët ku parashikohen:
 - a) objektivat për cilësinë që duhen arritur, përfshirë edhe evidencat e cilësisë;
 - b) shpërndarjen specifike të përgjegjësiave dhe autoritetit gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
 - c) procedurat, metodat dhe udhëzimet e punës që duhen ndjekur;
 - d) programet e përshtatshme të testimit, kontrollit, këqyrjes dhe auditimit në fazat e duhura;
 - e) metoda për bërjen e ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë;
 - f) masat e tjera të nevojshme për të arritur objektivat e cilësisë;
18. Masat për mbrojtjen e shëndetit dhe jetës;
19. Masat për prokurimin e shërbimeve, materialeve dhe produkteve dhe kontrollin e nënsipërmarrësve;
20. Një program të Punimeve;
21. Trajtimin, magazinimin, ambalazhimin, ruajtjen dhe livrimin e materialeve, dokumenteve, skicave dhe të dhënave që do të përdoren në lidhje me Projektin;
22. Masat për raportimin, shqyrtimin dhe disponimin e punimeve ose produkteve që nuk janë konform kërkesave;
23. Masat për regjistrimin dhe raportimin tek Koncesionari i ngjarjeve në çdo fushë që përbëjnë ose mund të përbëjnë shkelje nga Nënsipërmarrësi në bazë të kësaj Kontrate;
24. Masat për raportimin e veprimeve korrigjuese dhe parandaluese;
25. Të dhënat për kërkesat për teknikën statistikore dhe/ose mirëmbajtjes;
26. Masat për shqyrtimin e kontratës;
27. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë të Nënsipërmarrësit;

28. Masat për marrëdhënien e komunikimit me ata që janë përgjegjës për gjelbërimin, aspektet ekologjike dhe arkeologjike të Autostradës; dhe
29. Të dhëna për masat e tjera të nevojshme për të përmbushur objektivat e Nënspërmarrësit për cilësinë dhe objektivat e vendosur nga Koncesionari.

Dokumentacione të tjera për cilësinë

Dokumentacioni i cilësisë për çdo palë tjetër që kryen ndonjë Punim (që mund të përfshijë një manual për cilësinë dhe një plan për cilësinë) duhet të mbulojë kërkesat e pjesës përkatëse të serisë BS EN ISO 9000 dhe duhet të përshkruajë se si do të përmbushen detyrimet e palës në fjalë në lidhje me aktivitetet që do të kryhen në lidhje me Projektin. Ky Dokumentacion për cilësinë duhet të përfshijë:

1. Objektivat për cilësinë që duhen arritur;
2. Të dhëna për shpërndarjen specifike të përgjegjësive dhe autoritetit përfshirë strukturat organizative dhe zinxhirët e komunikimit;
3. Të dhëna për masat për kontrollin e cilësisë, përfshirë masat për testimin dhe Ndalim-punimet;
4. Koordinimin, kontrollin e dokumenteve dhe masat për raportimin me Inxhinierin e pavarur, autoritetet përkatëse dhe palët e tjera të interesuara gjatë fazave të ndryshme të Projektit;
5. Të dhëna për procedurat e shkruara, metodat dhe udhëzimet e punës që duhen ndjekur;
6. Masat për prokurimin dhe kontrollin e nënsipërmarrësve përfshirë kërkesat për përgatitjen dhe paraqitjen e dokumentacionit dhe evidencave të cilësisë;
7. Të dhëna për metodën e mbajtjes në kontroll të ndryshimeve dhe modifikimeve në Dokumentacionin e cilësisë; dhe

çdo informacion tjetër që tregon se si pala në fjalë do të përmbushë kërkesat e vendosura nga kontrata e saj ose kërkesa të tjera në lidhje me Projektin.

LIDHJA 2

SIGURIA DHE MENAXHIMI I TRAFIKUT GJATË PUNIMEVE, MIRËMBAJTJES (RUTINË, NË SITUATA TË JASHTËZAKONSHME OSE DIMËRORE) DHE RIPARIMEVE KAPITALE

1. Të përgjithshme

Krahas kërkesave të seksionit 3 të kësaj Shtojce 5, Koncesionari duhet të përmbushë dispozitat e kësaj lidhjeje gjatë realizimit të masave për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut gjatë Punimeve dhe/ose Mirëmbajtjes (rutinë, situata të jashtëzakonshme dhe kapitale) në Autostradë.

2. Masat për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut

Siguria e Përdoruesit dhe punëtorëve në kantier duhet të jetë prioriteti i parë në projektimin, zbatimin, mirëmbajtjen dhe largimin e masave të menaxhimit të trafikut. Siguria duhet të mbahet në konsideratë në të gjitha fazat që nga projektimi deri tek përfundimi dhe shfrytëzimi i objektit. Duhet kryer vlerësime të riskut për të gjitha punimet e kryera në Autostradë pasi të jenë hapur për trafik për publikun.

Çdo zonë e Autostradës që është mbyllur nuk duhet rihapur derisa të kenë përfunduar të gjitha masat e duhura për sigurinë dhe menaxhimin e trafikut dhe zona të jetë në gjendje të përshtatshme për përdorim nga publiku.

Kur puna në një zonë të Autostradës pezullohet përkohësisht ose nuk janë duke u realizuar punime masat e menaxhimit të trafikut do të hiqen nëse nuk ka rrezik dhe është e realizueshme një gjë e tillë dhe kjo zonë do të rihapet për trafik pa vonesa të panevojshme.

Koncesionari duhet të emërojë një nëpunës për sigurinë dhe kontrollin e trafikut (“Nëpunësi i sigurisë së trafikut”) dhe një ose më shumë zëvendës të tij për të marrë masat e nevojshme për sigurinë dhe kontrollin e trafikut përfshirë vënien në dispozicion dhe përdorimin e automjeteve të shpëtimit në rast defekti në rrugë. Nëpunësi i sigurisë së trafikut ose një prej zëvendësve të tij duhet të jetë në terren në çdo moment kur ka punime në proces dhe duhet të jetë në dispozicion në çdo moment (dhe jo vetëm në terren) për t’u marrë me çështje të lidhura me sigurinë dhe kontrollin e trafikut (përfshirë automjetet e shpëtimit për defektet në rrugë). Nëpunësi i sigurisë së trafikut duhet të jetë në koordinim të drejtpërdrejtë me policinë rrugore dhe forcat zjarrfikëse të Shqipërisë në mënyrë që të bashkërendohet me to në rast incidenti, si edhe për të marrë asistencë lidhur me kontrollin e automjeteve, zbatimin me forcë të rregullave të shpejtësisë dhe penalizimin e shkeljeve nga përdoruesit.

Nëse në karrexhatë ose në korsinë e urgjencës/ndalimit të hapur për trafik në afërsi të zonës së punimeve ndodh një aksident ose prishet një automjet Koncesionari dhe përdoruesit e automjeteve të shpëtimit të parashikuar në pikën 5 (më poshtë) duhet të minimizojnë efektet e padëshirueshme për Përdoruesit dhe të veprojnë siç ua kërkon ose udhëzon policia rrugore.

3. Mbylljet e korsive

Koncesionari siguron përgatitjen e procedurave (“Procedurat për mbylljen e korsive”) dhe aprovimin e tyre nga Inxhinieri i pavarur, për mbylljen ose kufizimin e të gjitha karrexhatave, korsive të emergjencës dhe bordeve. Koncesionari siguron që të gjitha karrexhatat, korsitë e urgjencës/ndalimit dhe bordet të mbeten plotësisht të hapura nëse nuk ka pasur mbyllje ose kufizime të korsive në përputhje me këto procedura. Këto procedura duhet të përfshijnë masat që duhet të marrë Koncesionari në rast situatë të jashtëzakonshme ose incidenti.

Çdo muaj Koncesionari duhet të përgatisë një grafik të mbylljeve të korsive që pritet të zbatohen për muajin në vijim, duke përcaktuar kohëzgjatjen e pritur të çdo mbylljeje dhe arsyen e mbylljes.

4. Mbylljet e Autostradës dhe rrugët alternative

Krahas kërkesave të vendosura nga legjislacioni shqiptar, kur Koncesionari propozon mbylljen e një rruge dhe përdorimin e një rruge devijuese, ky propozim duhet diskutuar sa më shpejt të jetë e mundur me Autoritetin Kontraktues, me autoritetin përkatës të autostradës për rrugën devijuese dhe me autoritetet përkatëse në përputhje me Procedurat e koordinimit. Koncesionari duhet të marrë konfirmim me shkrim të pëlqimit të autoritetit përkatës të autostradës që të përdoret një rrugë devijimi në oraret dhe datat e propozuara për shkak të mbylljes së rrugës dhe një kopje e këtij konfirmimi duhet të shoqërojë paraqitjen e kërkesës tek Inxhinieri i pavarur.

Mbylljet e rrugës duhet të bëhen në atë mënyrë që të minimizohet efekti tek Përdoruesit.

Koncesionari duhet të vendosë tabela për t’i informuar Përdoruesit në lidhje me mbylljet e planifikuara të rrugës të paktën 4 (katër) javë përpara vënies në zbatim të mbylljes, duke shënuar orën dhe datën e mbylljes.

Koncesionari duhet të informojë me shkrim bizneset lokale për mbylljet e planifikuara të paktën 4 (katër) javë përpara vënies në zbatim.

5. Automjetet e shpëtimit

Kur natyra dhe shkalla e punimeve madhore në rrugë është e tillë që është i nevojshëm përdorimi i karrexhatës për të dy kahet e lëvizjes ose punimet në rrugë ka të ngjarë të shkaktojnë ngjeshje të konsiderueshme në trafik, Koncesionari duhet të sigurojë dhe përdorë një shërbim shpëtimi pa pagesë në përputhje me Praktikën e mirë të sektorit ekonomik dhe dispozitat e tjera të kësaj pike 5 në mënyrë që të largohen menjëherë automjetet që kanë pësuar defekt, dëmtim nga aksidenti apo që janë braktisur.

Për gamën e shërbimeve të shpëtimit që do të përdoren do të bihet dakord me Inxhinierin e pavarur dhe policinë rrugore.

Përdoruesit e automjeteve të shpëtimit pa pagesë duhet të kenë përfunduar me sukses dhe me certifikatë të njohur një kurs të njohur për shpëtimin në rast defekti të automjeteve.

Sistemet e komunikimit që mund të rekomandohen në mënyrë të arsyeshme nga policia rrugore do të sigurohen nga Koncesionari në funksion të përmirësimit të shërbimit të shpëtimit. Sistemet e komunikimit duhet të jenë plotësisht funksionale përpara ndërmarrjes të punëve që kërkojnë ofrimin e shërbimit të shpëtimit të automjeteve.

6. Informimi

Koncesionari u komunikon në lidhje me Autostradën Përdoruesve informacione për punimet në rrugë, vonesat e mundshme dhe rrugët alternative. Për këtë qëllim, Koncesionari duhet të përdorë, ndër të tjera, publicitetin paraprak (përfshirë edhe përdorimin e njoftimeve me pagesë dhe botimin e fletushkave informative, sipas rastit) dhe dhënie të informacioneve të përditësuara mediave lokale dhe organizatave të drejtuesve të automjeteve.

Koncesionari duhet t'i trajtojë menjëherë të gjitha pyetjet dhe ankesat e marra në lidhje me Autostradën. Nëse Koncesionari nuk i trajton dot menjëherë këto pyetje apo ankesa, ai duhet të japë një përgjigje me shkrim brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas marrjes së pyetjes ose ankesës në fjalë. Koncesionari duhet të mbajë një regjistër me informacion për pyetje dhe ankesa të tilla dhe për veprimet e kryera nga Koncesionari në lidhje me to, regjistër i cili duhet të vihet në dispozicion për kontroll Autoritetit Kontraktues në çdo moment të arsyeshëm.

Koncesionari duhet të sigurojë që subjekteve transportuese me autobusë dhe subjekteve të tjera tregtare që mund të preken nga punimet e propozuara të mirëmbajtjes, riparimeve kapitale apo përmirësimit të autostradës të njoftohen paraprakisht për t'u dhënë kohën e duhur që të marrin masa alternative.

Njoftim adekuat u duhet dhënë edhe atyre që krijojnë shumë trafik kur vonesat mund të kenë pasoja të rënda.

Koncesionari duhet të vendosë dhe, në varësi të marrjes së pëlqimit paraprak me shkrim nga Autoriteti Kontraktues në çdo rast të veçantë, të ndjekë një procedurë për t'u konsultuar paraprakisht dhe për të informuar në mënyrë adekuate publikun e gjerë dhe çdo organizatë lokale (përfshirë, ndër të tjera, subjektet e transportit me autobusë dhe subjekte të tjera tregtare) që mund të preken nga punimet

7. Niveli i shërbimit

Gatishmëri e plotë e korsive duhet të ofrohet në Autostradë gjatë çdo periudhe kur Autoriteti Kontraktues ngul këmbë normalisht për të pasur një nivel të ngjashëm gatishmërie të korsive në çdo rrugë kontribuuese që lidhet me Autostradën në mënyrë që të ketë sa më pak pengim në trafik.

Është mirë që punimet të bëhen gjatë natës sa herë që kjo gjë i ul vonesat në trafik pa shkaktuar pasoja përkeqësuese mjedisore tek objektet e banimit ngjitur me kantierin e punimeve ose ngjitur me rrugët që Koncesionari përdor për të sjellë në kantier ose larguar nga kantieri punonjësit, impiantet ose materialet. Koncesionari duhet të vendosë procedura me nëpunësit e shëndetit mjedisor të autoriteteve vendore përkatëse për të përcaktuar nivelet e lejuara akustike për punimet e kryera gjatë natës përgjatë Autostradës dhe për të rënë dakord për nivelet e lejuara akustike për kategoritë e punimeve.

8. Evidencat dhe raportimi

Koncesionari duhet të mbajë evidenca dhe të raportojë çdo muaj për sa më poshtë:

- Orët midis të cilave korsitë, përfshirë edhe korsinë e ndalimit/urgjencës, nuk kanë qenë në dispozicion të trafikut për çfarëdo arsye (duke bërë të ditur pikat kilometrike, rumbullakosur në 100m më të afërt);
- Arsyeja përse korsia nuk ka qenë në dispozicion të trafikut;
- Përqindja e kohës kur korsitë kanë qenë në dispozicion të përdoruesve të rrugës;

- Nëse mbyllja e korsisë është bërë duke ndjekur procedurën e duhur;
- Efekti që ka pasur kjo mbyllje tek përdoruesit e rrugës (gjatësia maksimale e radhës së automjeteve dhe koha maksimale e vonimit të trafikut);
- Çdo punim ndreqës (dhe mbyllje të mundshme të korsive në të ardhmen) që janë pasojë e mbylljes nëse kjo mbyllje është shkaktuar nga një incident.

LIDHJA 3

TERMAT E REFERENCËS PËR KËRKESAT OPERATIVE PËR SIGURINË E TUNELIT TË THIRRËS DHE KRYERJEN E ANALIZAVE TË RISQEVE TË TUNELIT

1. Të përgjithshme

Autostrada Milot – Morinë përfshin edhe tunelin e Thirrës, i cili ndodhet midis qytezave të Thirrës në preëndim dhe Kalimashit në lindje. Tuneli i thirrës është 5.470 metra i gjatë, tuneli më i gjatë në shfrytëzim në Evropën Juglindore, dhe shfrytëzimi i parrezikshëm i tij ka rëndësi të dorës së parë për Shtetin Shqiptar, përdoruesit e rrugës dhe administratorin e tunelit.

Siguria rrugore në tunelet rrugore është një çështje me shumë rëndësi që kërkon vëmendje të veçantë. Për të trajtuar këtë çështje, Komisioni Evropian ka miratuar Direktivën 2004/54/KE për kërkesat minimale të sigurisë për tunelet e Rrjetit Rrugor Transevropian. Kjo Direktivë mbulon tunelet që janë më të gjatë se 500 metra dhe synon të sigurojë nivel të lartë sigurie me një qasje të duhur dhe të njëtrajtshme në të gjitha vendet. Direktiva ka për objektiv arritjen e një niveli të njëtrajtshëm, të vazhdueshëm dhe të lartë mbrojtjeje për të gjithë shtetasit evropianë në tunelet rrugore. Kjo direktivë është transpozuar në legjislacionin shqiptar në Ligjin Nr.158/2013 “Për Sigurinë në Tunelet Rrugore”, miratuar më datë 10.10.2013.

Koncesionari që do të marrë përsipër shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës duhet të zbatojë rreptësisht të gjitha kërkesat dhe masat që parashikohen në Ligjin nr. 158/2013 dhe në veçanti kërkesat operative që përshkruhen në Shtojcën I/kreu 3 të ligjit, përfshirë mjetet e shfrytëzimit, formimin e personelit, planet e ndërhyrjes së emergjencës, punimet dhe zonat e punimeve në tunele, menaxhimin e aksidenteve dhe incidenteve, mbylljen e tuneleve, transportin e mallrave të rrezikshme, distancën ndërmjet mjeteve të transportit dhe shpejtësinë.

Direktiva evropiane 2004/54/KE, të transpozuar në legjislacionin shqiptar, si edhe praktikat më të mira të deritanishme për shfrytëzimin e tuneleve rrugorë, parashikojnë disa kërkesa dhe rekomandime për përmirësimin e kushteve të sigurisë për të gjithë përdoruesit dhe për ruajtjen e një niveli të lartë sigurie. Më poshtë jepen disa kërkesa të tjera shtesë për shfrytëzimin e sigurt të tunelit të Thirrës. Këto kërkesa duhen interpretuar së bashku me rregullat dhe kërkesat e tjera teknike dhe procedurale të parashikuara në dokumentet e tenderit dhe kontratës së Koncesionit.

Këto kërkesa operative për tunelin nuk zëvendësojnë dhe nuk i anulojnë kërkesat e parashikuara në Ligjin Nr.158/2013 “Për Sigurinë në Tunelet Rrugore” apo në pjesë të tjera të legjislacionit shqiptar. Përkundrazi, këto kërkesa i specifikojnë dhe i zgjerojnë kërkesat ligjore përkatëse.

2. Përpilimi i dokumentacionit të sigurisë së tunelit të Thirrës

Koncesionari përpilon dhe përditëson në mënyrë të përhershme dokumentacioni e sigurisë të tunelit të Thirrës, siç e kërkon Direktiva Evropiane 2004/54/KE dhe Ligji nr. 158/2013. Përpilimi për herë të parë i dokumentacionit të sigurisë të tunelit të Thirrës bëhet nga Koncesionari brenda vitit të parë të Koncesionit. Ky afat mund të shtyhet me miratimin e Autoritetit Kontraktues dhe/ose Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit nr 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Struktura e dokumentacionit të sigurisë është si vijon:

a. Përshkrim i strukturës së tunelit dhe hyrjes në të, së bashku me planet e nevojshme për të kuptuar se si është projektuar dhe shfrytëzuar. Ky përshkrim përfshin:

- Karakteristikat gjeometrike të nivelimit (horizontal dhe vertikal) të tunelit, diagramin e kurbaturave, prerjet tipike në pika të ndryshme me plane të përgjithshme
- Kushtet gjeometrike dhe të trafikut të pjesëve të rrugës që lidhen me tunelin (prerje tërthore, skarpatet, rrugët alternative, vëllimi i trafikut dhe sezonaliteti i trafikut)
- Konfigurimin e portalit të tunelit dhe zonës së jashtme (struktura dhe trajta e portalit, kalimi i rezervës qendrore, hapësira rezervë për parkim) me planet e përgjithshme
- Objektet ndihmëse (rrugët e daljes për këmbësorët dhe automjetet e urgjencës, hapësira rezervë për parkim në tunel, sinjalistika, pajisjet për mbylljen e tunelit, drenazhimi i sipërfaqes së rrugës dhe tunelit, mbajtja në kontroll e automjeteve me lartësi tej normës së lejuar etj.)
- Kushtet mjedisore (mjedisi natyror me fokus tek moti dhe kushtet e erës, sidomos në portale, mjedisi njerëzor me theks tek aktivitetet e mundshme në një zonë prej 2 km në të dy anët e tunelit, harta e përdorimit të territorit)
- Pajisjet elektromekanike (ajrimi mekanik, furnizimi me energji në kushte normale dhe në kushte të jashtëzakonshme, pikat e urgjencës, furnizimi me ujë, komunikimi me shërbimet e urgjencës, radiofrekuencat, altoparlantët, sistemet e vëzhgimit dhe kontrollit / SCADA, sistemet e zbulimit të incidenteve, zbulimi i zjarreve, sistemet e menaxhimit të trafikut, TMS etj.).
- Hyrjen e shërbimeve të urgjencës (policia, zjarrfikëset, urgjenca mjekësore). Vendndodhjen e këtyre shërbimeve, kontaktet, rrugët e kalimit, orët e gatishmërisë, masat organizative.
- Masat dhe skenarët për trafikun në kushte normale dhe kushte të jashtëzakonshme.
- Klasifikimi i tunelit (A, B, C, D, E) për kufizime të mundshme për transportin e mallrave të rrezikshme sipas Marrëveshjes evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme (ADR, kreu 1.9.5)

b. Studim i trafikut, ku analizohen të dhëna historike dhe të tanishme për vëllimin dhe përbërjen e trafikut, duke parashikuar trafikun e ardhshëm me parashikim të posaçëm për mjetet e mallrave të rënda dhe mjetet që transportojnë mallra të rrezikshme. Studimi i trafikut duhet të analizojë probabilitetin e degradimit të nivelit të shërbimit brenda tunelit ose të ngjeshjes së mundshme të trafikut.

c. Hetim i rreziqeve specifike, realizuar nga një organ që nga ana funksionale është i pavarur nga Koncesionari, ku përshkruhen aksidentet e mundshme që në mënyrë të qartë cenojnë sigurinë e përdoruesve të rrugës në tunelin e Thirrës, të cilët mund të ndodhin gjatë fazës së shfrytëzimit, dhe natyra dhe shkalla e pasojave të tyre të mundshme; ky hetim duhet të përcaktojë dhe mbështesë masat për uljen e mundësisë së ndodhjes së aksidenteve dhe pasojave të tyre.

d. Një opinion për sigurinë nga një ekspert ose organizatë të specializuar në këtë fushë, i cili mund të jetë enti i inspektimit i përmendur në nenin 8 të ligjit nr. 158/2013 .

e. Një listë e shkurtër e shmangieve të mundshme nga kërkesat minimale të Direktivës 2004/54/KE dhe ligji nr. 158/2013

f. Analizë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, realizuar nga një organ që nga ana funksionale është i pavarur nga Koncesionari. Analiza duhet kryer me një metodikë të aprovuar nga Shtetet Anëtare të BE-së ose me ndonjë metodikë tjetër përkatëse të aprovuar nga autoriteti shqiptar kompetent. Studimi duhet të përsëritet çdo 6 vjet ose nëse ndryshojnë në mënyrë të konsiderueshme karakteristikat funksionale të tunelit (vëllimi i trafikut, përbërja e trafikut, aksidentet, pajisjet etj.). Kjo analizë risku duhet të propozojë çdo rregullore të mundshme për trafikun e automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe duhet të propozojë klasifikimin përkatës të tunelit sipas marrëveshjes ADR.

g. Një përshkrim i organizimit, burimeve njerëzore dhe materiale dhe udhëzimeve të përcaktuara nga Koncesionari për të siguruar operacionet dhe mirëmbajtjen e tunelit (personeli, organigrama, detyrat, manualët e mirëmbajtjes, manualët e shfrytëzimit, procedurat në rast të situatave të jashtëzakonshme)

h. Një plan në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme të përpiluar bashkërisht me shërbimet e urgjencës (policia rrugore, forcat zjarrfikëse, shërbimet e urgjencës mjekësore), që merr në konsideratë edhe personat me aftësi të kufizuar lëvizjeje dhe personat me aftësi të kufizuar. Plani rendit të gjithë pikat dhe informacionet e kontaktit dhe tabelat e komunikimit dhe sinjalizimit.

i. Një përshkrim të sistemit për marrjen e mendimeve dhe përvojës, përmes të cilit regjistrohen dhe analizohen incidentet me rëndësi.

j. Një raport dhe analizë e incidenteve dhe aksidenteve me rëndësi, që kanë ndodhur pas fillimit të Koncesionit.

k. Një analizë e kohës së reagimit në çdo incident ose rast të jashtëzakonshëm. Analiza duhet të përfshijë kohën e nevojshme për të zbuluar ngjarjen, kohën e nevojshme për të aktivizuar çdo pajisje sigurie (mbyllja e tunelit, tabelat elektronike, ventilimi etj.), kohën që u është dashur shërbimeve të urgjencës dhe personelit të tunelit për të arritur në tunel dhe kohën e pastrimit dhe kohën e kohëzgjatjes gjithsej. Në mënyrë vjetore, Koncesionari duhet të përgatisë një raport ku përfshihen të dhënat dhe analiza e mësipërme dhe përfshin një raport të përditësuar në dokumentacionin e sigurisë.

k. Metodika për regjistrimin dhe analizimin e aksidenteve dhe incidenteve në tunel dhe në tunel dhe zonat e portaleve. Metodika duhet të përdorë raporte që marrin në konsideratë trafikun e tunelit (mjete-kilometra), për kategori automjetesh, në orë, në ditë dhe në sezon. Shkallët e aksidenteve dhe incidenteve duhet të llogariten në formë vjetore dhe të përfshihen në raportin e përditësuar në dokumentacionin e sigurisë.

k. Një listë të manovrave të sigurisë të realizuara dhe një analizë të mësimave të nxjerra nga to.

Dokumentacioni i sigurisë duhet t'i transmetohet Oficerit të sigurisë të përmendur në nenin 7 të ligjit Nr. 158/2013. Gjithashtu, dokumentacioni i sigurisë duhet t'i përcillet Autoritetit të Tunelit (Autoriteti) i përmendur në nenin 7 të ligjit Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR), me opinion të Oficerit të sigurisë, në mënyrë që të merret autorizimi për shfrytëzimin e tunelit. E njëjta procedurë ndiqet në rastin e modifikimeve të konsiderueshme të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit.

Një kopje e plotë e dokumentacionit të sigurisë mbahet, përditësohet dhe është gjithmonë e arritshme pranë Qendrës së Kontrollit të Tunelit të Thirrës. Një kopje tjetër i dorëzohet Autoritetit Kontraktues të Shtetit Shqiptar.

Personeli i Koncesionarit, përgjegjës për shfrytëzimin dhe sigurinë e tunelit (punonjësit e qendrës së kontrollit, inxhinierët dhe teknikët e mirëmbajtjes, patrullat etj.) informohen gjithmonë për përmbajtjen e dokumentacionit të sigurisë dhe për përditësimet e tij.

3. Oficeri i sigurisë

Koncesionari cakton, me miratimin paraprak të Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR) një oficer sigurie për tunelin e Thirrës, sipas kërkesave të nenit 6 të ligjit shqiptar Nr. 158/2013. Oficeri i sigurisë mund të jetë pjesë e personelit të Koncesionarit por do të jetë i pavarur sa u takon të gjitha çështjeve të sigurisë së tunelit dhe nuk merr udhëzime nga Koncesionari në lidhje me këto çështje. Përgjegjësitet e oficerit të sigurisë së tunelit përshkruhen në nenin 7 të ligjit nr. 158/2013.

Koncesionari bashkëpunon me oficerin e sigurisë dhe e ndihmon atë në kryerjen e detyrave. Në veçanti, Koncesionari vë gjithmonë në dispozicion informacionet që kërkon oficeri i sigurisë për të kontrolluar dhe verifikuar nëse struktura dhe pajisjet e tunelit mirëmbahen dhe riparohen si edhe për të verifikuar nëse personelin operativ (punonjësit e qendrës së kontrollit, personeli i patrullave etj.) trajnohen.

4. Kontrollat e tunelit

Neni 8 i ligjit shqiptar nr. 158/2013 parashikon kryerjen e kontrolleve nga inspektorët e autorizuar nga Autoriteti i Tuneleve të nenit 5 të ligjit shqiptar Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Koncesionari bashkëpunon nga afër me autoritetin e kontrollit të tuneleve dhe me inspektorët, mundëson punën e tyre dhe vë në dispozicion informacionet e nevojshme për strukturën, pajisjet, mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e tunelit.

5. Ushtrimet periodike

Shtojca II e ligjit shqiptar nr. 158/2013 kërkon kryerjen e ushtrimeve stërvitore të plota dhe të pjesshme në të gjitha tunelet.

Koncesionari dhe shërbimet e urgjencës (policia rrugore, forcat zjarrfikëse, urgjenca mjekësore) organizojnë ushtrime periodike të përbashkët në bashkëpunim me oficerin e sigurisë.

Duke pasur parasysh gjatësinë e madhe të tunelit të Thirrës dhe rëndësinë kritike të Autostradës Milot-Morinë, **çdo dy vjet** duhet zhvilluar një manovër e plotë në kushte sa më realiste. Ushtrimet duhet të zhvillohet gjatë natës, për të minimizuar pengimin e trafikut.

Në vitin mes manovrave të plota, duhen ushtrime të pjesshme dhe/ose simulime.

Koncesionari siguron pjesëmarrjen në manovrat e plota të shumicës së personelit përgjegjës për sigurinë e tunelit, si pjesëmarrës të plotë ose si vëzhgues. Koncesionari vë në dispozicion të gjitha mjetet e nevojshme (automjetet, pajisjet, personelin etj.) për kryerjen e të gjitha ushtrimeve të

sigurisë. Gjithashtu, Koncesionari vë në dispozicion të gjitha mjetet e nevojshme për menaxhimin e trafikut gjatë ushtrimeve.

6. Raportimi i aksidenteve dhe incidenteve

Koncesionari regjistron të gjitha incidentet dhe aksidentet që zhvillohen në tunelin e Thirrës dhe në portale (brenda një rrezeje +50m nga portalet) dhe bën një çmuarje vjetore të treguesve dhe shkallët statistikore për sigurinë e tunelit, përfshirë, si minimum:

- numrin absolut të incidenteve sipas kategorisë (për shembull automjete të bllokuara, automjete që lëvizin në kahun e kundërt, këmbësorë, kafshë etj.)
- numrin absolut të aksidenteve sipas kategorisë (me pasojë vdekjen, me dëme në njerëz, dëme materiale)
- shkallët e aksidenteve sipas kategorisë dhe sipas llojit të automjetit për mjet-kilometër
- shkallët e incidenteve sipas kategorisë dhe sipas llojit të automjetit për mjet-kilometër

Çdo vit, Koncesionari përgatit një raport për sigurinë, përfshirë një analizë të gjithë çështjeve të sigurisë së tunelit dhe treguesve dhe shkallëve të sigurisë. Ky raport për sigurinë përfshihet në dokumentacionin e sigurisë dhe di përcillet Autoritetit Kontraktues dhe/ose Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit nr 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

Për incidentet dhe aksidentet e konsiderueshme Koncesionari përgatit, brenda një muaji pas incidentit, një raport ku përshkruhen rrethanat e incidentit. Ky raport duhet t'i përcillet oficerit të sigurisë, Autoritetit të Tunelit (Autoriteti) të nenit 5 të ligjit Nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH) dhe shërbimeve të urgjencës (policisë, forcave zjarrfikëse, urgjencës mjekësore). Koncesionari në bashkëpunim me Autoritetin Kontraktues dhe Autoritetin e Tuneleve të nenit 5 e standardizon formën e raportimit.

Si “i konsiderueshëm” konsiderohet çdo aksident ose incident që ka shkaktuar dëme në njerëz tek përdoruesit e rrugës ose personeli i tunelit, çdo lloj zjarri që u bie automjeteve ose pajisjeve të tunelit, rrjedhja lëndëve të rrezikshme dhe çdo ngjarje tjetër e jashtëzakonshme dhe e paplanifikuar që shkakton ndërprerje të plotë të trafikut në njërin ose të dy kahet e lëvizjes për më shumë se një orë. Përkufizimi i incidenteve dhe aksidenteve “të konsiderueshme” mund të ndryshohet nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit nr 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

Krahas sa më lart, Koncesionari përgatit një raport për çdo aksident me pasojë vdekjen që ndodh në tunelin e Thirrës, sipas kërkesave të nenit 22 të ligjit shqiptar nr. 158/2013.

7. Autorizimi i automjeteve të transportojnë mallra të rrezikshme

Në bazë të rezultateve të analizës së riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, Koncesionari mund të lejojë disa ose të gjitha këto automjeteve të kalojnë nëpër tunel.

Në mënyrë që të zbatohen kërkesat e nenit 23 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 Koncesionari duhet të hartojë dhe publikojë një procedurë për nxjerrjen e lejeve të posaçme për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshme.

Në mënyrë vjetore, Koncesionari bën një llogaritje të numrit të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe një klasifikim të lëndëve të transportuara sipas klasifikimit të OKB-së. Llogaritja

e trafikut zgjat një javë të plotë dhe bëhet dy herë në vit, një herë gjatë dimrit (p.sh. në dhjetor) dhe një herë gjatë verës (p.sh. në qershor). Koncesionari bën një analizë të të dhënave të regjistruara dhe nxjerr në mënyrë vjetore një raport për vëllimin e trafikut të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe të lëndëve të transportuara.

8. Analiza e risqeve për tunelin e Thirrës

Direktiva evropiane 2004/54/KE dhe ligji shqiptar Nr. 158/2013 vendosin kërkesat për kryerjen e analizës së risqeve në të gjitha tunelet. Në përgjithësi, parashikohet dy llojet analiza risku:

1. Analizë risku për transportin nëpër tunel të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme.
2. Analizë risku për hetim të rreziqeve të veçanta.

8.1 Analizë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme

Neni 14 dhe shtojca I/kreu 3.7 e ligjit shqiptar nr. 158/2013 parashikojnë kërkesën për hartimin e analizës së riskut për transportin nëpër tunele të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme.

Gjithashtu, Marrëveshja evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme (marrëveshja ADR), aderuar nga Shqipëria më 26 janar 2005, vendos kërkesën që subjektet shfrytëzuese të tuneleve (kreu 1.9.5) ta klasifikojnë dhe vendosin tunelin në njërën prej pesë kategorive të tuneleve (A→E) sipas kufizimeve të mundshme për transportin e mallrave të rrezikshme. Klasifikimi duhet të bazohet në karakteristikat e tunelit dhe vlerësimin e riskut.

ARRSH ka realizuar një analizë të parë risku për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme. Kjo analizë risku duhet t'i vihet në dispozicion Koncesionarit dhe të përfshihet në dokumentacionin fillestar të sigurisë.

Koncesionari duhet ta përsërisë analizën e riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme çdo 6 vjet ose edhe më parë në rast të modifikimit të konsiderueshëm të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit.

Analiza e riskut për transportin nëpër tunelin e Thirrës të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme bëhet në përputhje me metodikën kombëtare të përzgjedhur nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRS). Nëse nuk përzgjidhet asnjë metodikë e tillë, analiza duhet të kryhet sipas versionit më të fundit të metodikës zyrtare të Francës ose Austrisë, si vijon:

- France - Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), Booklet 3 : Risks analyses relating to dangerous good transport <http://www.cetu.equipement.gouv.fr/guide-to-road-tunnel-safety-documentation-a420.html>
- Austria - Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) : RVS 09.03.12 Risikobewertung von Gefahrguttransporten in Straßentunneln <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=cc2da104-e571-4de5-b48a-a3f8d99d75fa>

ose sipas një metodike tjetër zyrtare të një vendi tjetër evropian, që propozohet nga Koncesionari dhe aprovet nga Autoriteti Kontraktues i shtetit shqiptar dhe/ose autoriteti i nenit 5 t ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH).

8.2. Analizë risku për hetim të rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës

Gjatë vitit të parë të koncesionit, Koncesionari i paraqet Autoritetit Kontraktues një analizë risku për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës, sipas nenit 14 dhe pikës 2.3 të shtojcës II të ligjit shqiptar nr. 158/2013. Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta realizohet nga një organ që nga ana funksionale është i pavarur nga Koncesionari, por bëhet me shpenzimet e këtij të fundit.

Qëllimi i kësaj analize risku është të përshkruajë aksidentet e mundshme që në mënyrë të qartë cenojnë sigurinë e përdoruesve të rrugës në tunelin e Thirrës, të cilët mund të ndodhin gjatë fazës së shfrytëzimit, dhe natyra dhe shkalla e pasojave të tyre të mundshme; ky hetim duhet të përcaktojë dhe mbështesë masat për uljen e mundësisë së ndodhjes së aksidenteve dhe pasojave të tyre. Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës duhet identifikojë “pikat e dobëta” të strukturës ekzistuese operative dhe të pajisjeve të sigurisë dhe të shqyrtojë efektin që ka humbja funksionale e disa pjesëve të pajisjeve. Përmbledhja e konstatimeve të analizës duhet të integrohet në manualin e shfrytëzimit dhe planin e situatave të jashtëzakonshme për tunelin.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës i paraqitet nga Koncesionari Autoritetit Kontraktues ose Autoritetit Kontraktues të shtetit shqiptar dhe/ose autoritetit të nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH). Pas miratimit nga autoritetet e mësipërme, Koncesionari është i detyruar të zbatojë me mjetet dhe shpenzimet e veta masat e propozuara për përmirësimin e sigurisë së tunelit të Thirrës, vetëm nëse kanë të bëjnë me instalimin e pajisjeve të reja ose përmirësimin e pajisjeve ekzistuese të sigurisë (mbyllja e tunelit, ventilimi, ndriçimi, pikat e urgjencës, furnizimi me ujë, sinjalistika, sistemet e monitorimit, sistemet e komunikimit, furnizimi me energji, rezistenca ndaj zjarrit, qendra e kontrollit) dhe me përmirësimin e organizimit operativ (qendra e kontrollit, patrullimi, mirëmbajtja, shërbimet e urgjencës). Çdo masë strukturore e propozuar për përmirësimin e tunelit (daljet e urgjencës, trotualet, vendet rezervë për parkimin, kalimi i rezervës qendrore, rezistenca ndaj zjarrit e strukturave, kullimi), siç përshkruhen në Shtojcën I të Direktivës evropiane 2004/54/KE dhe të ligjit shqiptar nr. 158/2013 përjashtohen nga detyrimet e Koncesionarit.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës përsëritet çdo 6 vjet ose edhe më parë në rast të modifikimit të konsiderueshëm të strukturës, pajisjeve dhe shfrytëzimit të tunelit. Rritja e konsiderueshme (>50% në krahasim me vëllimet e marra në konsideratë në analizën më të fundit të riskut) e vëllimit të trafikut gjithsej ose e trafikut të automjeteve të rënda ose e vëllimit të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme dhe rritja e konsiderueshme e shkallës vjetore të aksidenteve dhe incidenteve rrugore (numri i aksidenteve dhe incidenteve për automjet-kilometër) në tunel dhe zonën përreth (>100% në krahasim me mesataren vjetore për tre vitet e fundit) konsiderohet si modifikim operativ i konsiderueshëm.

Analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës bëhet në përputhje me metodikën kombëtare të përzgjedhur nga Autoriteti i Tuneleve i nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ARRSH). Nëse nuk përzgjidhet asnjë metodikë e tillë,

analiza duhet të kryhet sipas versionit më të fundit të metodikës zyrtare të Francës ose Austrisë, si vijon:

- France - Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), Booklet 4 : Specific Hazard Investigations <http://www.cetu.equipement.gouv.fr/guide-to-road-tunnel-safety-documentation-a420.html>
- Austria - Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) : RVS 09.03.11 Tunnel-Risikoanalysemodell (Tunnel Risk Model) <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=f1f69315-0fcf-43a3-877d-323329c15478>

ose sipas një metodike tjetër zyrtare të një vendi tjetër evropian, që propozohet nga Koncesionari dhe aprovohet nga Autoriteti Kontraktues i shtetit shqiptar dhe/ose autoriteti i nenit 5 t ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Duhet theksuar se analiza e lartpërmendur e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës është tjetër nga analiza e riskut për transportin nëpër tunele rrugore të automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, që realizohet me metodika të tjera.

Skenarët që duhen shqyrtuar duhen përzgjedhur me kujdes dhe në konsultim me të gjithë aktorët e sigurisë së tunelit. Për këtë arsye, duhet të organizohet një takim me të gjitha agjencitë e përfshirë (forcat zjarrfikëse, policinë rrugore, shërbimet e urgjencës mjekësore, Autoritetin Shqiptar të Rrugëve etj.) për të diskutuar për skenarët e mundshëm, shpeshhtësinë e tyre dhe pasojat e tyre dhe për të finalizuar kështu skenarët e përzgjedhur që duhen shqyrtuar.

Skenarët që do të përzgjidhen duhet të jenë realistë dhe të realizueshëm. Skenarët me shpeshhtësi të pritur tejet të ulët duhen analizuar duke treguar vëmendje të veçantë për rezultatet dhe konkluzionet. Gjithashtu, parametrat dinamikë të skenarëve (diferencat në presion, vëllimi i trafikut, vonesa në aktivizimin e ventilimit, shkalla e çlirimit të nxehtësisë së zjarrit, vendndodhja e zjarreve etj.) duhen përzgjedhur në atë mënyrë që të mos ndodhin në të njëjtën kohë kushtet më të padëshirueshme.

Shtjellimi i Analizës së riskut për hetim të rreziqeve të veçanta kërkon disa të dhëna të cilat duhet të mblidhen nga Koncesionari dhe t'i jepen organit të pavarur që do të kryejë analizën. Kategoritë kryesore të të dhënave që duhet të regjistrohen ose mblidhen nga Koncesionari janë:

- Karakteristikat e tunelit (gjeometrike dhe strukturore)
- Ajrimi
- Meteorologjike (drejtimi dhe shpejtësia e erës)
- Trafiku (vëllimi dhe klasifikimi)
- Incidentet dhe aksidentet (numri në vit)

Në tabelën në vijim përshkruhen me hollësi të dhënat që mund të jenë të nevojshme për kryerjen e analizës së riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta.

Parametrat		Tuneli i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
Seksionet e tunelit	Gjatësia (m)		
	Sipërfaqja e prerjes rrethore m ²		
	Perimetri		
	% e skarpatit (nëse ka disa skarpate, të regjistruhen të gjitha vlerat me distancë kilometrike, p.sh. 1,5% në km.0+000, 2,2% në km.1+800)		
Ventilatorët e rrymave të ajrit	Ventilatorët e rrymave të ajrit – agregate		
	Numri i ventilatorëve të rrymave të ajrit		
	Fuqia shtytëse (N)		
	Shpejtësia e rrymës së ajrit (m/s)		
	Rendimenti i ventilatorit		
	Temperatura maksimale e rrymës së ajrit		
	Distanca nga poshtë-lart e çdo agregati (m) (p.sh. 0+300, 0+600, 0+900, ...)		
Koha e aktivizimit	Koha (sek) e nevojshme për të aktivizuar ventilimin		
Presioni në portale	ΔP (paskal)		
Skenarët e shqyrtuar në rast zjarri	Kuota kilometrike (p.sh. 1+500) e skenarit të zjarrit A		
	Kuota kilometrike (p.sh. 2+500) e skenarit të zjarrit B		
	...		
Mjedisi	Lartësia mbi nivelin e detit (m)		
Trafiku (parashikime 6-vjeçare)	Kufiri i shpejtësisë së lejuar		
	Numri i korsive të lëvizjes (për kah lëvizjeje)		
	TDMV gjithsej		
	TDMV mesatare në orë për kah lëvizje		
	Trafiku i automjeteve të rënda %		

Parametrat		Tuneli i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
	Automjete që transportojnë mallra të rrezikshme (%) (nga automjetet e rënda)		
	Autobusë (%)		
	Trafiku për orë (periudhë normale 07:00-23:00)		
	Trafiku për orë (periudhë e qetë 23:00-07:00)		
	Trafiku për orë për kah lëvizje (periudhë normale 07:00-23:00)		
	Trafiku për orë për kah lëvizje (periudhë e qetë 23:00-07:00)		
	Trafiku i automjeteve të rënda (%) periudhë normale		
	Trafiku i automjeteve të rënda (%) periudhë e qetë		
	Trafiku orar në kohë piku për kah lëvizje		
	Shpeshtësia e bllokimit të trafikut (orë/ditë)		
Daljet e emergjencës	Numri i daljes së emergjencës për këmbësorët		
	Vendndodhja në km. (p.sh 1+500, 2+300, 3+100)		
Shkallët e incidenteve/aksidenteve (në vit)	Autoveturat e bllokuara		
	Automjete të rënda të bllokuara		
	Autobusë të bllokuar		
	Aksidente të autoveturave vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të automjeteve të rënda vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të autobusëve vetëm me dëme materiale		
	Aksidente të autoveturave me dëme në njerëz		

Parametrat		Tuneli i Thirrës	
		Perëndim	Lindje
	Aksidente të automjeteve të rënda me dëme në njerëz		
	Aksidente të autobusëve me dëme në njerëz		
	Zjarr në autovetura		
	Zjarr në automjete të rënda		
	Zjarr në autobusë		
	Zjarr në automjete që transportojnë mallra të rrezikshme		

Duhet theksuar se tabela më lart me kërkesat për të dhënat ka natyrë të përgjithshme dhe se metodikat e ndryshme të analizave të riskut mund të kërkojnë më pak të dhëna ose të tjera lloje të dhënash. Prandaj, si hap i parë dhe përpara mbledhjes së të dhënave, Koncesionari duhet të përzgjedhë metodikën e duhur për analizën e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta për tunelin e Thirrës. Metodika e përzgjedhur duhet t'i njoftohet për miratim Autoritetit Kontraktues dhe Autoritetit të Tuneleve të nenit 5 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 (Autoriteti Shqiptar i Rrugëve, ASHRR).

Presioni në portale (diferenca në presion ΔP) duhet të mbështetet në të dhënat faktike për të dhënat (drejtimi dhe shpejtësia) të mbledhura pranë dy protaleve. Nëse nuk ka, Koncesionari duhet të instalojë pajisje të posaçme për matjen e erës pranë portaleve dhe të mbledhë të dhënat e nevojshme vjetore për erën të paktën për një vit të plotë.

Nëse nuk ka të dhëna për një parametër të caktuar, atëherë mund të përdoren vlera standarde. Vlerat standarde nga vendet e tjera (p.sh. shkallët e aksidenteve dhe incidenteve) duhet të korrigjohen duke përdorur koeficiente ponderimi të justifikuar për Shqipërinë.

Duke ndjekur kërkesat e metodikave përkatëse, disa parametra të caktuar të Analizës mund të shqyrtohen më tej përmes kryerjes së analizave të ndjeshmërisë për të vlerësuar se si prekin rezultatet përfundimtare. Parametra të tilla mund të jenë vëllimi i trafikut, presioni i erës, koha e zbulimit dhe reagimit dhe karakteristikat e zjarrit.

Nëse tuneli i shqyrtuar ka shmangie ose karakteristika të veçanta, në lidhje me kërkesat e Direktivës 2004/54/KE dhe të ligjit shqiptar nr. 158/2013, rezultatet e analizës së riskut do të krahasohen me rezultatet e analizës së riskut të tunelit që merret për bazë krahasimi për të njëjtin skenar. Nëse rezultatet e tunelit që merret për bazë krahasimi janë të favorshme në krahasim me tunelin faktik, kërkohet modifikimi i karakteristikave të tunelit që lidhen me sigurinë (kryesisht pajisje dhe masa operative dhe organizative) në mënyrë që të arrihet një nivel sigurie të paktën i barasvlershëm në krahasim me tunelin që merret si bazë krahasimi. Duke qenë se tuneli si bazë krahasimi konsiderohet tuneli që i përmbush plotësisht kërkesat minimale të Direktivës 2004/54/KE dhe gjithashtu ka të njëjta kërkesa me tunelin faktik.

Duke qenë se tuneli i Thirrës është ndërtuar tashmë dhe ka filluar të shfrytëzohet, analiza e riskut për hetimin e rreziqeve të veçanta, nëse është nevoja, do të theksojë dhe do t'i japë përparësi fillimisht masave me kosto të ulët dhe efikasitet të lartë dhe masave organizative që janë të realizueshme nga ana teknike. Masat me kosto të lartë, përmirësimi strukturor i tuneleve ose modifikimet e karakteristikave të veçanta strukturore do të mendohen si të mundshme vetëm nëse konsiderohen absolutisht të nevojshme dhe kur ka shmangie nga kërkesat minimale të P.D.230 / 2007.

9. Fushatat për sigurinë e tuneleve rrugore

Koncesionari organizon dy herë në vit fushata informuese në lidhje me sigurinë e tuneleve. Fushatat për sigurinë e tuneleve mund të integrohen në një fushatë për sigurinë rrugore në përgjithësi. Sipas Shtojcës I të ligjit shqiptar nr. 158/2013 fushatat informuese duhet të mbulojnë sjelljen korrekte të përdoruesve të rrugës në afrim dhe brendësi të tuneleve, sidomos në lidhje me avaritë e automjetit, trafikut të ngjeshur, aksidenteve dhe zjarreve.

Fushatat për sigurinë mund të realizohen nëpërmjet shpërndarjes së fletushkave tek përdoruesit e rrugës në pikat e pagimit të taksës së rrugës, në pikat e kalimit të kufirit, në vendpushime, me mesazhe të posaçme me Tabela me mesazhe të ndryshueshme, me mesazhe të posaçme në radio, televizion ose internet ose me mjete të tjera të vendosura nga Koncesionari.

Gjithashtu, Koncesionari duhet të përgatisë, mirëmbajë dhe përditësojë një hapësirë në internet ku të vihet në dispozicion të paktën informacion për pajisjet e gatshme të sigurisë në tunele dhe sjelljen e duhur të përdoruesve të rrugës në tunele.

10. Numri i telefonit për urgjencat në tunel

Sipas nenit 21 të ligjit shqiptar nr. 158/2013 “në rastin e një rreziku ose aksidenti serioz, ku siguria e publikut dhe e pronës mund të rrezikohet, përdoruesit e tuneleve rrugore njoftojnë menjëherë Qendrën Operacionale për Menaxhimin e Tuneleve Rrugore, duke venë në dispozicion të saj të gjithë informacionin e nevojshëm”.

Për të mundësuar raportimin e shpejtë dhe të duhur të incidenteve dhe aksidenteve në tunel dhe afërsi të tij, Koncesionari vë në shfrytëzim një numër të veçantë telefoni për urgjencat në tunel. Numri i telefonit për urgjencat duhet të shfrytëzohet nga Qendra e Kontrollit e Tunelit ose me mënyra të tjera që siguron njoftimin në çast të Qendrës së Kontrollit. Numri i telefonit për urgjencat duhet të jetë i arritshëm pa pagesë nga çdo telefon celular në afërsi të tunelit.

Përdoruesit e rrugës duhet të informohen për mundësinë për të telefonuar drejt një numri të veçantë telefoni për urgjencat, me anë të tabelave rrugore të posaçme, të paktën në dy vendndodhje afër secilit portal të tunelit.

Numri i telefonit për urgjencat në tunel mund të jetë i njëjtë me “numrin e telefonit për urgjencat” që vihet në dispozicion për të gjithë autostradën, siç parashikohet në Shtojcën 5 (Kërkesat e Autoritetit Kontraktues) të Kontratës së Koncesionit.

Koncesionari siguron shkëmbimin e duhur dhe të shpejtë të informacionit me organizatën përgjegjëse për vënien në shfrytëzim të qendrës operative të numrit të urgjencës 112 në Shqipëri.

Materialet mbështetëse

1. Direktiva 2004/54/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 29 prill 2004, për kërkesat minimale të sigurisë për tunelet e Rrjetit Rrugor Transevropian. KE, 2004, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32004L0054>
2. Ligji shqiptar Nr.158/2013 “Për Sigurinë në Tunelet Rrugore”, miratuar më datë 10.10.2013.
3. Marrëveshja evropiane në lidhje me transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme, Komisioni Ekonomik i OKB-së për Evropën, http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html

LIDHJA 4

EVIDENTIMI I DEFEKTEVE

1. Evidentimi i defekteve

1.1 Defektet e kategorisë I

Defektet e mëposhtme janë shembuj të llojit të defekteve që duhen raportuar nëse përbëjnë rrezik imediat ose urgjent dhe përbëjnë Defekt të kategorisë I. Kjo listë nuk duhet konsideruar si shteruese:

- gropa dhe defekte të tjera lokale në karrexhatë, përfshirë edhe defekte në strukturat e hekurit;
- defekte në bordura, korniza dhe kanale;
- ujë i ndenjtur me vëllim të tepruar dhe shkarkim uji në rrugë ose kalim uji mbi rrugë;
- barriera mbrojtëse të dëmtuara;
- mbetje solide dhe derdhje lëngjesh në korsitë e trafikut ose korsinë e ndalimit/urgjencës);
- shtylla ndriçimi të dëmtuara dhe pajisje të tjera rrugore të dëmtuara;
- tabela ose sinjale të dëmtuara, me defekt, të zhvendosura ose që mungojnë;
- tabela dhe sinjale të ndotura ose të mbuluara;
- pemë, kaçube dhe ligustra të cilat për shkak të vendndodhjes ose gjendjes përbëjnë rrezik për Përdoruesit;
- skarpate dhe masa shkëmbore të cilat për shkak të vendndodhjes ose gjendjes përbëjnë rrezik për Përdoruesit (defekte imediate gjeoteknike);
- reflektorë horizontalë (sidomos të llojit symace) të hequr që ndodhen në karrexhatë, korsi ndalimi/urgjence ose vendpushime;
- defekte në strukturat rrugore, përfshirë tunelet, për shembull, dëmtim nga goditjet në superstruktura ose veshje dhe pajisje të tuneleve, suporteve ose parapeteve, dëmtim nga përmbytja, pjesë të pasiguruara të brezave bashkues;

1.2 Defekte të tjera

Gjithashtu, duhen raportuar edhe sa më poshtë nëse konstatohen:

- defekte të rënda në rrugë këmbësorësh, përfshirë defekte në strukturat e hekurit;
- hendeqe, skara dhe kanale të bllokuara;
- akumulim i rëndë dhe ekstensiv mbetjeve organike, gjethëve të rëna dhe i mbeturinave;
- gardhe rrethuese të dëmtuara;
- defekte në ndriçimin e rrugës dhe tabelave;
- reflektorë horizontalë me defekt ose që mungojnë;
- kablllo ajrorë në gjendje të rrezikshme;
- rrëshqitje toke; dhe
- shkarravina.

1.3 Lista e defekteve të komponentëve të Autostradës të raportuar gjatë kontrollit të hollësishëm

Më poshtë jepen disa shembuj të llojit të defekteve që duhet të raportohen. Kjo listë nuk duhet konsideruar si shteruese:

- a) Riparime të vogla të karrexhatës:
- plasaritje të lokalizuara;
 - përkeqësim ane i lokalizuar;
 - bashkime në sipërfaqe;
 - plasaritje përreth strukturave të hekurit;
 - arnim – plasaritje;
 - arnim – humbje materiali;
 - arnim – diferencë në kuotë;
 - restaurim hendeku – plasaritje;
 - restaurim hendeku – humbje materiali;
 - restaurim hendeku – diferencë në kuotë; dhe
 - gropë në rrugë;
- b) Kapakët, skarat, kornizat dhe kasetat:
- diferencë në kuotë me rrugën;
 - diferencë në kuotë mes komponentëve;
 - xhoko nën ngarkesë;
 - plasaritje ose thyerje;
 - mungesë;
 - kanalina paralele;
 - sipërfaqe e lëmuar; dhe
 - bllokim.
- c) Bordurat, kornizat dhe kanalet parafabrikat:
- dalje vertikale më shumë se 20 milimetra;
 - dalje horizontale më shumë se 50 milimetra;
 - lirim/xhoko;
 - dëmtim;
 - skuadrim i blloqeve të kanaleve;
 - mungesë;
 - pengim i rrjedhjes së ujit (prurje organike); dhe
 - leskërim betoni.
- d) Drenazhimi i rrugës: Sistemet e kullimit me tuba:
- bllokim;
 - tjetër keqfunksionim;
 - përmbytje;
 - dëmtim nga drenazhimi i rrugës/bordit;
 - cenim nga përmbytja i pronave përreth; dhe
 - cenim nga përmbytja i shërbimeve.

- e) Drenazhimi i rrugës: Kanale, kolektorë dhe drenazhim:
- dëmtim;
 - rënie;
 - llucë; dhe
 - bllokim.
- f) Drenazhimi i rrugës: Tuba drenazhimi:
- bllokim;
 - mbetje organike; dhe
 - thyerje.
- g) Drenazhimi i rrugës: Kanale drenazhimi:
- rritje barërash;
 - mbetje organike;
 - bllokim; dhe
 - përmytje.
- h) Drenazhimi i rrugës: Hendeqet:
- rritje barërash;
 - rënie buze hendeku;
 - bllokim;
 - depozitim mbeturinash;
 - depozitim sedimenti; dhe
 - përmytje.
- j) Drenazhimi i rrugës: Kanale drenazhimi me mbushje zhavorri:
- rritje barërash;
 - dëmtim i materialit të mbushjes;
 - largim i materialit të mbushjes;
 - depozitim sedimenti; dhe
 - përmytje.
- k) Drenazhimi i rrugës: Tombinat:
- brejtje; dhe
 - bllokim.
- l) Drenazhimi i rrugës: Rezervuarë balancimi:
- keqfunksionim i agregatit rregullues të shkarkimit;
 - bllokim i kanalit ujëmbledhës;
 - bllokim i kanalit shkarkues;
 - depozitim sedimenti;
 - erozion në brigje/mure/vaskave; dhe
 - mbingarkesë.
- m) Drenazhimi i rrugës: pajisje ndihmëse:

- funksioni i pompave;
 - funksioni i ullukëve;
 - funksioni i kapanxhës; dhe
 - gjendja e qemerit/murit anësor.
- n) Drenazhimi i rrugës: Përmytje:
- përmytje.
- o) Sipërfaqet me bar:
- dukshmëri e pamjaftueshme;
 - rrezikshmëri për këmbësorët;
 - rritje në trotuar/karrexhatë; dhe
 - barëra të këqija.
- p) Gardhet me ligustra dhe pemët:
- pa stabilitet/rritje e tepruar;
 - pemë e thatë;
 - pemë në tharje/e sëmurë;
 - degë në tharje/e thatë;
 - zënie e fushëpamjes;
 - mbulim tabelle/shtylle ndriçimi etj.; dhe
 - ligustrat nuk i pengojnë kafshët e egra.
- q) Pastrimi:
- mbetje organike me tepri;
 - nevojë për herbicide;
 - prurje solide në korsinë e trafikut; dhe
 - prurje solide në korsinë e ndalimit/urgjencës.
- r) Gardhe dhe barriera:
- kalbje – gardh druri;
 - kalbje – shtyllë druri (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – metal (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – shtyllë metali (gardh/barrierë);
 - ndryshkje – gardh betoni;
 - ndryshkje – shtyllë betoni;
 - mungesë;
 - dëmtim/deformim;
 - panele të liruara;
 - ankerat të liruara;
 - mosnderje; dhe
 - nuk i pengojnë kafshët e egra.
- s) Reflektorët horizontalë:
- mbajtëse e liruara e “sybretkosës”;

- plastikë e liruuar e “sybretkosës”;
 - mbërthyesë në rrugë të liruuar;
 - dukshmëri reflektive e dobët/sybretkosë;
 - dukshmëri reflektive e dobët/mbërthyesë në rrugë;
 - dëmtim sybretkose;
 - dëmtim mbërthyesë në rrugë;
 - mungesë sybretkose; dhe
 - mungesë mbërthyesë në rrugë.
- t) Sinjalistika rrugore horizontale:
- konsumim; dhe
 - retroreflektim.
- u) Sinjalistikë rrugore vertikale
- largësia nga objektivi (paralajmëruese/rregullatore);
 - largësia e leximit (udhëzuese etj.);
 - niveli i shkëlqimit i sipërfaqes;
 - ngjyra e sipërfaqes;
 - gjendja fizike e mbërthyesëve;
 - gjendja fizike e kornizës;
 - defekte llambe;
 - pjesë të lëvizshme;
 - gjendja elektrike;
 - tela të zbuluar;
 - ndryshkje në sipërfaqe;
 - dëme nga aksidentet;
 - mungesë; dhe
 - dëmtim.
- v) Ndriçimi i rrugës:
- defekt ndriçimi;
 - defekt i njësisë së komandimit me sensor foto-elektrik;
 - defekt i çelësit me programim kohor;
 - gjendja elektrike;
 - përkeqësim i telave;
 - tela të zbuluar;
 - ndryshkje e shtyllave;
 - nevojë për krasitje të pemëve;
 - mungesë (kapaku/kasete/poçi);
 - shtyllë e dëmtuar;
 - dëme nga aksidentet;
 - gjendja fizike e mbërthyesëve; dhe
 - mungesë e energjisë elektrike.

LIDHJA 5

KONTROLI DHE MONITORIMI GJEOTEKNIK

1. Të përgjithshme

Programi i monitorimit ka për qëllim që Koncesionari të vlerësojë në mënyrë të vazhdueshme rreziqet e mundshme gjeoteknike (dhe hidraulike) përgjatë Autostradës dhe t'u dalë përpara problemeve përmes zbatimit të masave të nevojshme dhe ndërmarrjes së veprimeve të duhura për ta mbrojtur Autostradën dhe përdoruesit nga këto rreziqe në çdo kohë.

Përgjatë Autostradës, Koncesionari duhet të monitorojë dhe kontrollojë:

- sjelljen gjeologjike/gjeoteknike të punimeve të dheut dhe shpateve natyrore;
- punimet gjeoteknike dhe hidraulike;
- muret.

Në këtë Lidhje përshkruhen kërkesat minimale të programit të monitorimit. Monitorimi duhet projektuar dhe realizuar sipas një plani standard dhe sipas procedurave dhe kërkesave të veçanta për projektin.

Koncesionari duhet të përgatisë një Manual për monitorimin dhe kontrollin gjeoteknik brenda 6 (gjashtë) muajve pas nënshkrimit të kontratës dhe t'ia paraqesë Autoritetit Kontraktues për shqyrtim dhe miratim. Manuali duhet të përmbajë metodikën e skemës së monitorimit gjeoteknik që do të zbatohet, në përputhje me skicën që përcaktohet këtu. Pas miratimit të manualit, Autoriteti Kontraktues ruan të drejtën të kërkojë bërjen e shtesave dhe ndryshimeve gjatë periudhës së Koncesionit për ta përmirësuar skemën e monitorimit.

2. Kontrollat

Si minimum, objekti i kontroleve duhet të jetë:

- vlerësimi i parrezikshmërisë dhe nivelit të mjaftueshëm të punimeve ekzistuese;
- vlerësimi i ecurisë së masave ekzistuese (në momentin e kryerjes së vlerësimit) për stabilizimin/zvogëlimin e rrezikut;
- zbulimi i defekteve dhe planifikimi i masave korrigjuese;
- vlerësimi, përditësimi dhe verifikimi i rreziqeve të regjistruara dhe renditjes sipas prioritetit të rreziqeve;
- konstatimi i nevojës për masë parandaluese;

- optimizimi i nevojave për mirëmbajtje dhe i strategjive për mirëmbajtjen në të ardhmen;

Si pjesë e Manualit për monitorimin dhe kontrollin gjeoteknik, Koncesionari duhet të vendosë procedurat e duhura për mbledhjen, regjistrimin, menaxhimin dhe shpërndarjen e informacionit të mbledhur gjatë inspektimeve. Këto do të kryhen nga punonjës me trajnimin dhe përvojën e përshtatshme. I gjithë informacioni duhet të regjistrohet gjatë kontrolleve në terren me formularët e duhur që do të përgatiten nga Koncesionari. Të gjitha informacionet duhet të jenë të gjurmueshme dhe identifikueshme lehtësisht nga të gjitha palët e interesuara.

3. Kontrollat rutinë

Kontrollet rutinë duhet të kryhen të paktën 3 (tri) herë në vit: pak përpara se të fillojë stina e shirave, gjatë stinës së shirave dhe pak pasi të mbarojë stina e shirave.

4. Kontrollat në situata të jashtëzakonshme

Kontrollet në situata të jashtëzakonshme duhen kryer, por pa kufizim, gjatë dhe pas ngjarjeve klimatike me reshje të konsiderueshme, pas lëkundjeve të tërmetit, menjëherë pas identifikimit të rrëshqitjes së dheut/rënies së masivëve shkëmborë ose defekteve të rrugës dhe kur lëvizjet e masave të dheut tregojnë se është imediat një rënie/rrëshqitje dheu.

5. Kontrollat e hollësishme në terren

Kontrollet e hollësishme në terren duhen kryer në fushat e:

- mungesës së stabilitetit në të shkuarën dhe të tashmen;
- rreziqeve potenciale të konsiderueshme gjeoteknike; dhe
- aty ku identifikohen shenja mungese stabiliteti ose stresi.

Qëllimi i kontrollit të hollësishëm në terren është mbledhja e të gjitha informacioneve të nevojshme për të marrë vendime në bazë të informacioneve për veprimet e duhura. Këto mund të përfshijnë vendimin për të modifikuar shpeshtësinë e kontrolleve, për të zbatuar një skemë monitorimi ose për të modifikuar një skemë ekzistuese, për të angazhuar konsulent të jashtëm dhe, në përgjithësi, për t'ua përshtatur kërkesat e kontrollit dhe monitorimit kushteve faktike dhe për të planifikuar masa parandaluese dhe ndreqëse sipas nevojës.

6. Monitorimi i lëvizjeve

Koncesionari duhet të monitorojë lëvizjet e rrëshqitjeve të dheut/masave të dheut dhe mureve, ekzistuese dhe të mundshme, në mënyrë që të mund të regjistrohet shkalla dhe ecuria e lëvizjes me kalimin e kohës dhe të vlerësohet rreziku përkatës për Autostradën.

Pa kufizim, objekti i monitorimit është:

- Kontrollimi i vazhdueshëm për ekzistencën e lëvizjeve të tokës/dheut;

- Identifikimi i lëvizjeve të tokës që mund të çojnë në rënie shpati me efekte të dëmshme për Autostradën;
- Marrja e masave të nevojshme për të parandaluar rënien e shpatit / për të mbrojtur publikun.

Lëvizjet në thellësi të masave të dheut duhet të monitorohen me pjerrësimatës, ekstensometër ose me ndonjë metodë tjetër të barasvlershme. Pranë sipërfaqes lëvizje në cektësi duhet të maten me matës të plasaritjeve, sensorë të lëvizjes së skarpatit, aparat LiDAR ose InSAR ose me metoda të tjera të barasvlershme.

7. Monitorimi i reshjeve

Koncesionari është i detyruar të instalojë pluviometra që të mund të regjistrojnë automatikisht reshjet ditore, të paktën në tre pika përgjatë gjatësisë së Autostradës, pika të cilat duhet të aprovohen nga Autoriteti Kontraktues.

8. Hetimet gjeoteknike të tokës

Koncesionari duhet të kryejë të gjitha hetimet e nevojshme të tokës që duhen për të vlerësuar sjelljen gjeologjike/gjeoteknike të Autostradës dhe rreziqet e lidhura. E gjithë puna duhet kryer në përputhje me standardet e pranueshme kombëtare ose ndërkombëtare. Testimet laboratorike duhet të kryhen ose në laboratorët e Koncesionarit ose në laboratorë të tjerë të certifikuar.

9. Instrumentet dhe matjet

Koncesionari merr, instalon dhe bën matje me të gjithë instrumentet e nevojshme për qëllimin e monitorimit.

10. Vlerësimi i rezultateve dhe identifikimi/përditësimi i rreziqeve

Koncesionari duhet të vlerësojë rezultatet e programit të monitorimit në mënyrë që të identifikojë/përditësojë rreziqet e që shoqërojnë punimet ekzistuese të dheut në Autostradë, muret dhe shpatet natyrore.

11. Paraqitja e dokumenteve

Koncesionari duhet t'i paraqesë çdo vit Autoritetit Kontraktues një raport gjeoteknik, i cili duhet të përmbajë:

- Programin e kontroll-monitorimit për vitin e ardhshëm (përfshirë metodikën, format dhe procedurat) që duhen aprovuar nga Inxhinieri i pavarur.
- Të gjitha të dhënat nga matjet të papërpunuara në format dixhital ose nëpërmjet transmetimeve në kohë reale në njësitë qendrore të Autoritetit Kontraktues dhe Inxhinierit të pavarur.
- Raportet e kontrollit të rregullt, në situata të jashtëzakonshme dhe të hollësishëm.
- Raportin e gjendjes vjetore (teksti dhe planet) që duhet të përfshijë vlerësimin e rezultateve të monitorimit identifikimin/përditësimin e rreziqeve dhe vlerësimin e riskut

në të gjitha pikat përgjatë Autostradës, përfshirë ato ku janë zbatuar masat. Raporti përfshin edhe propozime për punime gjeoteknike shtesë.

Duhet paraqitur raporte të ndërmjetme, sipas nevojës, nëse ka ngjarje gjeoteknike që kërkojnë veprim të menjëhershëm.

12.Kostot

Të gjitha punimet dhe materialet e nevojshme për zbatimin e programit të monitorimit bëhen me shpenzimet e Koncesionarit.

13.Standardet për kontrollin, monitorimin dhe punimet gjeoteknike

Të gjitha sa më lart duhen të realizohen në përputhje me procedurat, standardet dhe specifikimet e pranuar shqiptare dhe ndërkombëtare, në varësi të aprovimit nga Autoriteti Kontraktues.

LIDHJA 6

KËRKESAT PËR EVIDENCAT DHE RAPORTIMIN

Pjesa 1: Evidencat

Evidencat e mëposhtme duhet të mbahen nga Koncesionari dhe t'i vihen në dispozicion Inxhinierit të pavarur për kontroll në çdo kohë.

Këto evidenca duhet të plotësohen dhe/ose të merren dhe të vihen në dispozicion:

- Për pjesët ekzistuese të Autostradës:
 - Lidhur me evidencat për projektimin dhe ndërtimin:
Përpara datës kur Koncesionarit do t'i lejohet të fillojë të arkëtojë taksën e rrugës;
 - Lidhur me evidencat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen:
Pas përfundimit të një muaji të plotë pas fillimit të shfrytëzimit;
- Për pjesët e reja të Autostradës (përfshirë urat dhe tunelet e reja):
 - Lidhur me evidencat për projektimin dhe ndërtimin:
Përpara hapjes së pjesëve të reja për t'u përdorur nga publiku;
 - Lidhur me evidencat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen:
Pas përfundimit të një muaji të plotë pas fillimit të shfrytëzimit;

1. Periudha e mbajtjes së projekteve

Manuali i projektimit që përmban të gjitha 12 vjet standardet përkatëse të projektimit, kodet e praktikës, ngarkesat e projektimit, parametrat e projektimit dhe fletët me informacion për produktin për të gjithë komponentët dhe pjesët.

Paketa e plotë e të gjitha supozimeve Deri në përfundim të kontratës ose në përkatëse të projektimit dhe llogaritjeve përfundim të periudhës së vlefshmërisë së përfundimtare të projektimit për të gjitha kontratës, cilado vjen më herët pjesët e punimeve kapitale të kësaj Kontrate përfshirë informacione për ndikimin që kanë tek projektimi metodat faktike të ndërtimit, dhe çdo ndryshim të punëve ndreqëse gjatë ndërtimit.

Paketa e plotë e skicave të ndërtimit Deri në lëshimin e Lejes përkatëse të shfrytëzimit

Specifikimi i plotë Deri në lëshimin e Lejes përkatëse të shfrytëzimit

Paketa e plotë e certifikatave të projektimit, 12 vjet certifikatave të verifikimit, certifikatave të propozimeve alternative, certifikatave të ndryshimit nga Koncesionari, certifikatave të ndryshimit nga Autoriteti Kontraktues,

certifikatave arkeologjike, certifikatave të sipërfaqeve të gjelbëruara dhe certifikatave ekologjike.

2. Ndërtimi

Paketa e plotë e fotografive të ecurisë ku evidentohe Punimet për një 1 vit pas ndërtimit të Punimeve përfshirë të gjitha versionet e fotografive përkatëse ku evidentohe operacionet e rëndësishme. 12 vjet

Paketa e plotë e evidencave të kantierit në lidhje me ecurinë, testimin e materialeve, monitorimin e standardeve të punëtorisë, kushtet meteorologjike, udhëzimet e nxjerra dhe korrespondencat e tjera të kantierit. 12 vjet

Paketa e plotë e skicave dhe situacioneve, përfshirë të gjitha ndryshimet e projektit dhe të gjitha punimet ndreqëse gjatë ndërtimit, dhe të gjitha informacionet përfundimtare dhe dimensionet e punimeve kapitale. Këto skica duhet të përfshijnë modifikimet e përhershme që janë bërë për t'iu përshtatur metodës së ndërtimit. Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Paketa e plotë e evidencave të punimeve madhore të përkohshme të vendosura mbi punimet kapitale gjatë ndërtimit. 12 vjet

Lista e plotë e furnitorëve të impianteve dhe materialeve, me informacion se cilat prej produkteve të tyre janë përdorur dhe ku ndodhen ato në punimet kapitale. Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët

Paketa e plotë e certifikatave të ndërtimit, certifikatave të verifikimit të punimeve të përkohshme, certifikatave të konfirmimit të testeve, certifikatave të auditimit të sigurisë rrugore, certifikatave të menaxhimit të trafikut, certifikatave arkeologjike, certifikatave të sipërfaqeve të gjelbëruara, certifikatave ekologjike, lejeve të përkohshme të shfrytëzimit të Koncesionarit, certifikatave të komunikimit, lejeve të përdorimit, certifikatave të marrjes në dorëzim dhe lejeve të shfrytëzimit. 12 vjet

3. Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja

Evidenca të plota për të gjitha incidentet që prekin shfrytëzimin dhe/ose mirëmbajtjen e Autostradës, përfshirë akcidentet rrugore.	12 vjet
Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimit gjeoteknike dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimit e strukturave dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimit e tuneleve dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidenca të plota për kontrollet dhe vrojtimit e shtresave të rrugës dhe rezultatet e këtyre kontrolleve dhe vrojtimeve (përfshirë fotografitë, kur ka).	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Informacione për të gjitha punimet e riparimit dhe/ose zëvendësimit, përfshirë fotografi, skicat e punimeve të ndërtuara dhe evidenca të tjera shkrese.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Të gjitha të dhënat, grafikët dhe evidenca të ngjashme origjinale të testeve të lidhura me instrumentet matëse dhe pajisjet e numërimit të trafikut dhe certifikatat dhe evidencat e kalibrimit.	3 vjet
Paketat e plota të raporteve mujore dhe vjetore.	12 vjet
Evidenca adekuate për kushtet negative meteorologjike.	3 vjet
Evidencat mujore për mbylljet e korsive në Autostradë.	3 vjet
Evidenca për mbjelljen e sipërfaqeve të gjelbëruara dhe për menaxhimin dhe mirëmbajtjen e sipërfaqeve të gjelbëruara.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidencë e të gjitha sistemeve të kullimit	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së

	kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidencë e të gjitha mbushjeve të trupit të rrugës dhe hapjeve të shpateve për Autostradën	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidencë dhe gentplan i sipërfaqeve të mbjella me bar me informacione për mirëmbajtjen rutinë të nevojshme në rrjedhën normale të punës.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidencë e të gjitha gardheve të Autostradës dhe gardheve të tjera. Kjo evidencë duhet të përshkruajë llojin e gardhit dhe llojin e pengimit të kalimit të faunës dhe të japë informacion se kush ka përgjegjësinë për pengimin e kalimit të faunës.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Evidencë e të gjitha tabelave rrugore, shtyllave të sinjalistikës, ndriçimit dhe pajisjeve të tjera rrugore në Autostradë.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Manualet për mirëmbajtjen, regjistrat e strukturave dhe dosjet e strukturave për të gjitha strukturat në Autostradë.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
Paketa e plotë e certifikatave të vlerësimit (strukturat) dhe certifikatave të verifikimit të vlerësimit (strukturat).	12 vjet
Ato evidenca të Sistemit të menaxhimit të mirëmbajtjes rutinë që vlejnë për çdo punim mirëmbajtjeje ose punime të tjera në lidhje me mirëmbajtjen, riparimin ose përmirësimin e Autostradës.	

4. Proceset ligjore

Projekturdrat e publikuar, urdhrat e nxjerrë dhe njoftimet publike dhe dokumentet mbështetëse.	Deri në përfundim të kësaj Kontrate ose në përfundim të periudhës së vlefshmërisë së kësaj Kontrate, cilado vjen më herët
--	---

5. Kërkesa shtesë

Kërkesat e parashtuara në këtë lidhje përbëjnë kërkesa minimale që duhen plotësuar nga Koncesionari dhe nga Koncesionari pritet t'i tejkalojë këto kërkesa. Këto kërkesa nuk cenojnë asnjë kërkesë ligjore që do të kërkonte mbajtjen e evidencave të përcaktuara për një periudhë më të gjatë ose mbajtjen e evidencave të tjera shtesë.

Duhet mbajtur evidencat si vijon:

- Të gjitha evidencat e aspekteve operative të sistemit të mbajtjes së evidencave duhet të mbahen pa afat. Ato duhet të përditësohen në mënyrë sistematike dhe periodike dhe të arkivohen në atë mënyrë që të vihen lehtësisht në dispozicion.
- Evidencat që janë zëvendësuar por kanë ende rëndësi historike, kontraktore ose ligjore duhet të mbahen dhe arkivohen në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati për të paktën 10 vjet pas zëvendësimit.
- Evidencat që janë zëvendësuar dhe nuk kanë rëndësi historike, kontraktore ose ligjore duhet të mbahen dhe arkivohen në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati dhe mund të hiqen pas 5 (pesë) vjetësh pas humbjes së vlerës.
- Planet dhe skicat e zëvendësuara dhe që kanë humbur vlerën duhet të mbahen ose në CD ose në formë tjetër të lexueshme nga aparati, duke përdorur softuer për të cilin është rënë dakord me Autoritetin Kontraktues.
- Tekstet dhe të gjitha dokumentet duhen përgatitur dhe evidentuar duke përdorur sisteme softueri për të cilët është rënë dakord me Autoritetin Kontraktues dhe duhen mbajtur në formë shkresore ose në disqe, me regjistrim në disqe rezervë për të evituar humbjen për shkak të prishjes së disqeve të para.

Pjesa 2:Raportet

1. Projektimi dhe ndërtimi

Nga data e kësaj Kontrate deri në lëshimin e [Lejes së shfrytëzimit], Koncesionari duhet t'i paraqesë Inxhinierit të pavarur brenda 5 (pesë) Ditëve pune pas fundit të çdo muaji që bie brenda kësaj periudhe, 5 (pesë) kopje të sa më poshtë:

- 1) Një raport mujor zyrtar që mbulon të gjitha aspektet përkatëse të Punimeve, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Të gjitha devijimet faktike ose të mundshme nga Kërkesat teknike, Programi ose Programi i punimeve;
 - b) Të gjitha shkaqet për Mosmarrëveshje që kanë ndodhur ose mund të parashikohen në mënyrë të arsyeshme se ka të ngjarë të ndodhin;
 - c) Të gjitha shkeljet e kësaj Kontrate, përfshirë ndodhjen e ndonjëres prej çështjeve të parashikuara në Shtojcën 5, seksioni 7: Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë;
 - d) Të gjitha mosplotësimet e kërkesave në lidhje me Shtojcën 5, seksioni 2: Sistemet e menaxhimit të cilësisë, që kanë ndodhur gjatë muajit;
 - e) Të gjitha mosmarrëveshjet me rëndësi mes Koncesionarit, Projektuesit, Koncesionarit testues dhe Verifikuesit që lidhen me projektimin ose ndërtimin e Punimeve;
 - f) Masat që propozon të marrë Koncesionari për të kapërcyer deformimin, shkeljen, mosplotësimin ose ngjarjen në fjalë ose për të zgjidhur shkaqet për mosmarrëveshje; dhe
 - g) Datën në të cilën Koncesionari parashikon përfundimin e Punimeve:
 - i) për aq sa Rruga e re ose cilado pjesë e Rrugës së re do të jetë e përshtatshme dhe e parrezikshme për t'u përdorur nga publiku; dhe
 - ii) në tërësi;
- 2) Raporte të tjera që mund t'i kërkohen në mënyrë të arsyeshme Koncesionarit në mënyrë që të përmbushë Kërkesat e palëve të interesuara.

2. Shfrytëzimi dhe mirëmbajtja

Relacion mujor

Brenda 5 (pesë) Ditëve pune pas fundit të çdo muaji që bie brenda Periudhës së Kontratës Koncesionari duhet t'i paraqesë Autoritetit Kontraktues 5 kopje (nëse nuk thuhet ndryshe më poshtë) të një raporti ("Relacioni mujor") që përmban informacionin sa më poshtë:

- 1) Matja e trafikut – seksioni 3.2.4 i Shtojcës 5
 - a) Trafikun në orë në çdo kah lëvizjeje të klasifikuar në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojce 5 dhe ecurinë e instrumenteve matëse në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojce 5;
 - b) Statistikat për ngarkesën për aks të automjeteve dhe ecurinë e instrumenteve matëse (kur ka) në përputhje me seksionin 3.2.4 të kësaj Shtojce 5;
- 2) Menaxhimi i trafikut – seksioni 3.2.2 and 3.2.3 i Shtojcës 5, Lidhja 2
 - a) Një përmbledhje e të dhënave të mbledhura sipas seksionit 3.2.2 dhe 3.2.3 të kësaj Shtojce 5 në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues dhe ecuria e instrumenteve matëse të trafikut në përputhje me seksionit 3.2.3 të kësaj Shtojce 5.
- 3) Arkëtimi i taksës së rrugës - seksioni 3.2.5 i kësaj Shtojce 5
 - a) Përmbledhje e taksës së rrugës të arkëtuar për çdo klasë automjeteve në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.
 - b) Ecuria e objekteve të arkëtitimit të taksës së rrugës në përputhje me seksionin 3.2.5 të kësaj Shtojce 5.
 - c) Përmbledhje e incidenteve të shkeljeve të taksës së rrugës në formatin për të cilin bihet dakord me Autoritetin Kontraktues.
- 4) Komunikacioni – seksioni 3.1.6 i kësaj Shtojce 5
 - a) Ecuria e Numrit të telefonit për urgjencat dhe telefonave të urgjencës në tunelin e Thirrës në përputhje me seksionin 3.1.6 të kësaj Shtojce 5.
- 5) Një shqyrtim i të gjitha aspekteve përkatëse të Shfrytëzimit dhe Mirëmbajtjes, përfshirë, ndër të tjera:
 - a) Matjet e ecurisë për çdo aktivitet siç përcaktohet në seksionin 3 të Shtojcës 5;
 - b) Të gjitha devijimet faktike ose të mundshme nga kërkesat për shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen;
 - c) Të gjitha shkeljet e kësaj Kontrate;
 - d) Të gjitha mosplotësimet në lidhje me Sistemet e menaxhimit të cilësisë, që kanë ndodhur gjatë muajit;
 - e) Një përmbledhje të gjitha riparimeve kapitale të përfunduara gjatë muajit;
 - f) Vendndodhjen dhe kohëzgjatjen e Mbylljeve faktike të korsive gjatë muaji dhe çdo devijim nga grafiku i mbylljeve të korsive që zbatohet për muajin në fjalë, në përputhje me Lidhjen 2 të Shtojcës;
 - g) Çdo Mbyllje e korsive që pritet në muajin e ardhshëm, duke identifikuar çdo devijim nga grafiku i mbylljeve të korsive që zbatohet për muajin në fjalë, në përputhje me Lidhjen 2 të Shtojcës;
 - h) Të gjitha shkaqet për Mosmarrëveshje që kanë ndodhur ose mund të parashikohen në mënyrë të arsyeshme se ka të ngjarë të ndodhin; dhe
 - i) Masat që propozon të marrë Koncesionari për të kapërcyer deformimin, shkeljen, mosplotësimin ose ngjarjen në fjalë ose për të zgjidhur shkaqet për mosmarrëveshje;
- 6) Një relacion përmbledhës për të gjitha aksidentet në Autostradë gjatë muajit në fjalë (përfshirë aksidentet për të cilët janë bërë raportimet si më poshtë), përfshirë, ndër të tjera:

- a) Një kategorizim të të gjitha aksidenteve në Autostradë me pasojë dëmtim personi ose prone, sipas pjesëve të Autostradës. Këto pjesë përbëjnë tërësinë e Autostradës dhe përfshijnë:
 - i) Gjatësitë diskrete të Autostradës prej jo më shumë se 1 kilometër, që nuk përfshijnë kryqëzime kryesore; dhe
 - ii) Çdo kryqëzim kryesor (përfshirë 20 metrat e para të çdo rruge të lidhur në kryqëzim, për aq sa janë pjesë e Autostradës), kryqëzime për të cilat bihet dakord mes Palëve dhe të cilat, në mungesë së marrëveshjes, përcaktohen nga Autoriteti Kontraktues;
 - b) Sipas shkallës së aksidentit, të ndara në me pasojë vdekjen, me pasoja të rënda dhe të lehta dhe me pasojë dëmtim prone vetëm;
 - c) Sipas llojit të Përdoruesit/automjetit, si më poshtë:
 - i) automjete me dy rrota
 - ii) autoveturë/taksi
 - iii) automjete transporti mallrash të tonazhit të vogël (<3,5 ton)
 - iv) automjete transporti mallrash të tonazhit të madh (>3,5 ton)
 - v) automjete të shërbimeve publike
 - vi) automjete të tjera; dhe
 - d) Sipas gjendjes së rrugës (përfshirë ndriçimin), kushteve të motit dhe orës; dhe
 - e) Numrin gjithsej të aksidenteve për çdo pjesë të Autostradës të përmendur në pikën 6, shkronja “a”, “b” dhe “c”, më lart, dhe për Autostradën në tërësi;
- 7) Një relacioni përmbledhës të gjithë incidenteve (me përjashtim të aksidenteve që përmenden në pikën 6) në Autostradë gjatë muajit në fjalë, përfshirë, ndër të tjera:
- a) Një kategorizim të gjithë këtyre incidenteve:
 - i) Sipas pjesës së Autostradës (duke përdorur pjesët e përmendura në pikën 6, shkronja “a”, nënpika i, më lart); dhe
 - ii) Sipas llojit të incidentit (për shembull, rrjedhje e lëndëve kimike, defekt strukturor); dhe
 - b) Numrin gjithsej të incidenteve për çdo pjesë të Autostradës të përmendur në pikën 6, shkronja “a”, nënpika i, më lart, dhe për Autostradën në tërësi;
- 8) Një relacioni përmbledhës të gjithë situatave të jashtëzakonshme (me përjashtim të aksidenteve dhe/ose incidenteve që përmenden në pikën 6 dhe 7) në Autostradë gjatë muajit në fjalë, përfshirë, ndër të tjera:
- a) Një kategorizim të gjithë këtyre incidenteve:
 - i) Sipas pjesës së Autostradës (duke përdorur pjesët e përmendura në pikën 6, shkronja “a”, nënpika i, më lart); dhe
 - ii) Sipas llojit të situatës së jashtëzakonshme (për shembull gjeoteknike, përmytje etj.); dhe
- 9) Një përshkrim të numrit dhe llojit të ankesave që kanë ardhur nga Përdoruesit dhe persona të tjera në lidhje me Autostradën dhe zhvillimin e Operacioneve.

Raporti vjetor dhe Raporti i ecurisë vjetore

- 1) Sapo të jetë e realizueshme, por asnjëherë më vonë se 28 (njëzet e tetë) ditë pas fundit të çdo Viti kontrate, Koncesionari duhet t'i japë Autoritetit Kontraktues 5 kopje të një raporti (“Raporti vjetor”) në lidhje me atë vit kontrate, i cili duhet të përmbajë informacionet si më poshtë:
 - a) Një rubrikë ku paraqiten rregullimet që u bëhen Relacioneve mujore;

- b) Një përmbledhje të plotë për çdo muaj të Vitit të kontratës në fjalë, me informacionin që kërkojnë pikat 1, 2, 3 dhe 4 nga Relacionet mujore (me rregullimet përkatëse), me shumat e përafërta gjithsej për Vitin e kontratës;
 - c) Një përmbledhje të aktiviteteve të mirëmbajtjes dhe shfrytëzimit për vitin;
 - d) Një përmbledhje të aktiviteteve të planifikuara të mirëmbajtjes dhe shfrytëzimit për vitin e ardhshëm;
 - e) Një përmbledhje e informacionit që kërkojnë pikat 6 dhe 7 nga Relacioni mujor për secilin muaj të Vitit të kontratës në fjalë, me shumat e duhura gjithsej për Vitin e kontratës.
 - f) Një përmbledhje të informacioneve të mbledhura sipas pikës 8 nga Relacioni mujor.
- 2) Autoriteti Kontraktues mund ta përfshijë të gjithë ose pjesë të Raportit vjetor ose të relacioneve të tjera të hartuara nga Koncesionari në raportin vjetor ose relacione të tjera që publikon vetë.

Raportimet e aksidenteve

- 1) Sapo të jetë e realizueshme, por asnjëherë më vonë se 24 (njëzet e katër) orë pas ndodhjes së një aksidenti rrugor madhor në Autostradë, Koncesionari duhet t'i paraqesë Autoritetit Kontraktues një relacion me informacione për aksidentin rrugor madhor në fjalë dhe, për aq sa dihen, shkaqet e aksidentit rrugor madhor në fjalë, dhe më pas Koncesionari i raporton menjëherë Agjencisë çdo informacion tjetër shtesë për aksidentin rrugor madhor në fjalë ose për shkaqet e tij për të cilat vjen në dijeni.
- 2) Me kërkesë nga Autoriteti Kontraktues, Koncesionari duhet të hetojë rrethanat e çdo aksidenti ose incidenti në Autostradë (pavarësisht nëse bien ose jo në objektin e pikës 1, më lart) dhe sapo të jetë e realizueshme, por asnjëherë më vonë se 7 (shtatë) ditë pas kësaj kërkesë duhet t'i dorëzojë Autoritetit Kontraktues një relacion me informacione për aksidentin ose incidentin në fjalë dhe, për aq sa dihen, shkaqet e aksidentit ose incidentit në fjalë, dhe më pas Koncesionari i raporton menjëherë Autoritetit Kontraktues çdo informacion tjetër shtesë për aksidentin ose incidentin në fjalë ose për shkaqet e tij për të cilat vjen në dijeni.
- 3) Në kuptim të raportimit të aksidenteve, "Aksident rrugor madhor" është çdo aksident ose incident në Autostradë që përfshihet në sa më poshtë:
 - a) Përplasje me disa automjete me pasojë humbjen e të paktën pesë jetëve, ose njëzetë dëmtime të rënda në njerëz, ose tridhjetë ose më shumë automjete;
 - b) Aksident në të cilin një automjet kalon nga njëra karrexhatë në tjetrën, me pasojë vdekjen ose dëmtime të rënda në njerëz;
 - c) Aksident me autobus pasagjerësh ose automjete të tjera të shërbimeve publike me pasojë vdekjen ose dëmtime të rënda në njerëz;
 - d) Aksident me pasojë vdekjen e shkaktuar nga zjarri;
 - e) Aksident ose incident i rëndë me automjet që transporton lëndë të rrezikshme (për shembull lëndë kimike të rrezikshme, lëndë të lëngshme të ndezshme si benzina ose materiale radioaktive);
 - f) Aksident me pasojë vdekjen në Autostradë ku po kryhen punime madhore në rrugë;
 - g) Aksident ose incident në Autostradë ose rrugë lidhëse me pasojë dëmtim të rëndë strukturor që kërkon mbylljen e rrugës; dhe
 - h) Aksident ose incident që provokon vëmendje të konsiderueshme nga mediat (për shembull për shkak të personave të përfshirë ose ngaqë është spektakolar nga ana pamore).

3. Informacione të tjera shtesë

- 1) Koncesionari i jep Inxhinierit të pavarur pa pagesë përpara bërjes së kërkesës për lëshimin e Lejes së shfrytëzimit:

- a) Planet e hollësishme, në shkallë të saktë dhe me numërtim rendor, të Punimeve siç janë ndërtuar, të cilat në lidhje me strukturat duhet të përfshijnë edhe prerjet tërthore të çdo plani; dhe
 - b) Kopje të gjithë raporteve gjeoteknike dhe sondave që ka marrë Koncesionari gjatë përgatitjes për Punime dhe gjatë ndërtimit të Punimeve.
- 2) Koncesionari duhet t'i japë Inxhinierit të pavarur pa pagesë kopje të gjithë informacioneve, evidencave dhe rezultateve të testimeve (përfshirë edhe interpretimin e këtyre rezultateve të testimeve) të marra nga hetimi i terrenit, fizik ose gjeofizik ose vrojtimi arkeologjik ose ekologjik i Territorit të Projektit ose zonave përreth.
- 3) Koncesionari jep raportet e mëposhtme pa pagesë:
- a) Raporti vjetor për gjendjen e shtresave të rrugës sipas seksionit 3.5.2 të Shtojcës 5;
 - b) Raporti vjetor për gjendjen e skarpateve dhe elementeve gjeoteknike sipas seksionit 3.5.3 të Shtojcës 5;
 - c) Raporti vjetor për gjendjen e strukturave sipas seksionit 3.5.4 të Shtojcës 5;
 - d) Raporti vjetor për gjendjen e tuneleve sipas seksionit 3.5.5 të Shtojcës 5;
 - e) Të gjitha evidencat e tjera të kontrolleve, sipas kërkesës.

LIDHJA 7

PLANI NË KUNDËRPËRGJIGJE TË SITUATAVE TË JASHTËZAKONSHME PËR SHKAQE GJEOTEKNIKE

Plani në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme për shkaqe gjeoteknike duhet të jetë pjesë e Planit në kundërpërgjigje të situatave të jashtëzakonshme, në përputhje me seksionin 3.3.2 të Shtojcës 5, dhe duhet të përfshijë procedurat, veprimet, mjetet dhe metodat kundër defekteve imediate ose ekzistuese gjeoteknike. Në këtë Lidhje jepen kërkesat minimale për një plan të tillë.

1. Kërkesa të përgjithshme

Tabela tipike paralajmëruese dhe masa të tjera të sigurisë rrugore si devijime të rrugës, devijime të trafikut etj., duhet të vihen në zbatim në mënyrë të shpejtë për të siguruar mbrojtjen nga rreziku të përdoruesve të autostradës. Policia rrugore ose autoritetet e tjera civile në detyrë duhet të informohen për rrezikun së bashku me paralajmërime për banorët që mund të jenë në rrezik.

Duhet mobilizuar personel me kualifikimin e përshtatshëm sapo të jetë e mundur, për të vlerësuar situatën dhe për të rekomanduar veprime të mëtejshme.

2. Defektet imediate

Kërkesat minimale për defektet imediate zbatohen në rrethanat që mund të çojnë në një defekt afatshkurtër i cili do të përbëjë rrezik për autostradën dhe përdoruesit e saj. Shembuj të këtyre rrethanave janë:

- Gjatë dukurive me reshje shiu intensive / të zgjatura:
 - Bllokimi i tombinave nga prurjet shkëmbore që mund të vërë në rrezik stabilitetin e trupit të rrugës.
 - Probleme nga brejtja / erozioni që mund të zhvillohen dhe në mungesë madhore stabiliteti.
- Matje me instrumente përtej pragjeve të caktuara
 - Rritje e konsiderueshme e shkallës së lëvizjeve të tokës.
 - Rritje e konsiderueshme e presionit të ujit në pore.
- Rrëshqitje të vogla ose rënie të shkëmbinjve që mund të destabilizojë një masë më të madhe dhe ose shkëmbi.
- Deformime që zhvillohen me shpejtësi dhe/ose dëshmi mungese stabiliteti si plasaritje në elementet strukturore, gunga ose plasaritje në asfalt etj.

Lista më lart është orientuese. Plani duhet të marrë në konsideratë të gjitha ngjarjet e parashikueshme që mund të kërkojnë veprim urgjent.

Kontrollet në situata të jashtëzakonshme duhen kryer, të paktën, gjatë dhe pas ngjarjeve klimatike me reshje të konsiderueshme, pas lëkundjeve të tërmetit, menjëherë pas identifikimit të rrëshqitjes së dheut/rënies së masivëve shkëmborë ose defekteve të rrugës dhe kur lëvizjet e masave të dheut tregojnë se është imediate një rënie/rrëshqitje dheu. Duhet të vlerësohet risku.

3. Defektet ekzistuese

1) Duhet kryer kontrole të hollësishme për të mbledhur të gjitha informacionet e nevojshme për të marrë vendime në bazë të informacioneve për veprimet e duhura. Këto mund të përfshijnë vendimin për të modifikuar shpërndarjen e kontroleve, për të zbatuar një skemë monitorimi ose për të modifikuar një skemë ekzistuese monitorimi, për të angazhuar konsulent të jashtëm dhe, në përgjithësi, për t'ua përshtatur kërkesat e kontrollit dhe monitorimit kushteve faktike dhe për të planifikuar dhe zbatuar masa parandaluese dhe ndreqëse sipas nevojës.

Duhet të bëhet një vlerësim i rrezikut të ndodhjes së defekteve të mëtejshme nga ana e një personeli me kualifikimin e përshtatshëm. Nëse konsiderohet se ekziston një rrezik i tillë, duhen bërë rekomandimet e duhura për menaxhimin e trafikut.

2) Duhet bërë heqja e prurjeve solide të rrëshqitjeve të tokës nga autostrada, përfshirë edhe pastrimin e sistemeve të kullimit. Duhet kryer restaurimi i përkohshëm, sipas rastit, i pjesës së autostradës që ka pësuar defekt pas rrëshqitjes së tokës.

3) Heqja dhe largimi i inerteve duhet bërë në pikat e paracaktuara në mënyrë të atillë që të mos shkaktojë destabilizim të mëtejshëm të skarpatit.

Lidhja 8

SPECIFIKIMET E PROJEKTIMIT DHE NDËRTIMIT PËR URAT

Të ngarkohet më vete dhe të lidhet këtu përpara nënshkrimit.

LIDHJA 9: INSTRUMENTACIONI DHE MIRËMBAJTJA E MONITORIMIT TË STRUKTURËS SË TUNELIT TË THIRRËS

Pjesa 1. Instrumentacioni i monitorimit të strukturës së tunelit të Thirrës

Instrumentacioni në strukturën e tunelit të Thirrës instalohet për monitorimin afat-gjatë të ndërtimit. Do të përdoret për të matur performancën e tij gjatë jetës së tij funksionale. Minimalisht, struktura e tunelit do të monitorohet përmes nivelimit optik gjeodet 3D të prizmave target (Pikat e Monitorimit të Deformimit). Prizmat target do të instalohen në sipërfaqen e strukturës dhe do të merren matjet absolute të pozicionit të tyre. Matjet e deformimit mund të merren gjithashtu duke përdorur një Stacion Total Robotik. Stacionet Totale Robotike përdoren për marrjen e të dhënave pothuajse në kohë reale rreth lëvizjeve në tre dimensione, kur nuk është e arritshme të mobilizohen vazhdimisht ekipet e mbikëqyrjes për të grumbulluar të dhëna. Për çarjet apo lëvizjet e bashkimeve do të instalohen kunjat kalibër/mikrometra në vende të zgjedhura mbi sipërfaqen e strukturës së tunelit (Pikat e Monitorimit Strukturor).

Matjet e monitorimit do të vlerësohen dhe ruhen nga Koncesionari, në mënyrë të vazhdueshme gjatë periudhës së koncesionit. Gjithashtu, ato do të kenë korrelim me inspektimin e tunelit - sipas kërkesave të Shtojcës 5 - rezultatet.

Koncesionari do të ruajë të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit, manualet e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjistër të kushteve të tunelit në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operacionale të përshkruara në Tabelën 3-4 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. Të dhënat e mësipërme, rezultatet dhe vlerësimet do të kontribuojnë në prodhimin e planeve 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programeve vjetore.

Të gjithë punimet dhe materialet e nevojshme për zbatimin e programit të instrumentimit dhe monitorimit do të jenë me shpenzimet e Koncesionarit

Programi i instrumentimit dhe monitorimit të strukturës së tunelit do të projektohet dhe kryhet në përputhje me procedurat shqiptare dhe ato të pranuar botërisht (për shembull FHWA-NHI-10-034, Dhjetor 2009, Manuali Teknik për projektimin dhe Ndërtimin e Tuneleve Rrugorë – Elementet Civilë), standardet dhe specifikimet në varësi të miratimit nga Autoriteti Kontraktues.

Pjesa 2. Mirëmbajtja e Strukturës së Tunelit të Thirrës

E përgjithshme

Ky kapitull diskuton në mënyrë jo kufizuese disa punime madhore mirëmbajtjeje kryesisht për strukturat e betonit të tunelit të Thirrës. Kërkesa, kur/nëse nevojitet, për projektimin dhe ekzekutimin e këtyre punimeve do të justifikohet nga rezultati i programit të inspektimit dhe monitorimit që do të zbatohet përgjatë tuneleve. Ky i fundit përshkruhet në Kapitullin 3 të Shtojcës 5.

Në përgjithësi, në mënyrë jo-kufizuese, aktivitetet e mirëmbajtjes së tunelit do të përfshijnë nga detyrat e thjeshta deri te përpjekjet e ndërlikuara, siç janë:

- Largimi i copërinarave, dëborës dhe akullit
- Larja e strukturave të tunelit, shpëlarja e kanaleve kulluese,
- Shërbimi i pajisjeve, lyerja e ndriçuesve dhe rehabilitimi i shtrojës
- Shtrëngimi dhe/ose zëvendësimi i bulonave/sistemeve mbështetës të pajisjeve, sinjalistikës
- Lyerja e sipërfaqes së tunelit (4m mbi nivelin e rrugës) me ngjyrë me bazë rrëshire epokside
- Teste, verifikime, matje dhe kalibrime
- Pastrime dhe riparime të sistemit të kullimit të tunelit (vrinat hyrëse dhe tubat e kullimit)
- Pastrimi i shenjave dhe sinjalistikës së shtrojës së rrugës
- Riparimi i shtrojës
- Ndërhyrjet e planifikuara
- Ndërhyrjet e paplanifikuara
- Riparimi dhe rehabilitimi i strukturave të betonit

Punimet e mirëmbajtjes në strukturën e betonit të tunelit mund të përfshijnë (jo në mënyrë të kufizuar), riparimi dhe izolimi i lidhjeve, heqja e betonit të dëmtuar, aplikimi i llaçit të riparimit të betonit, mbushja e çarjeve të betonit me rrëshira epokside, riparime lokale të dëmtimeve të shkaktuara nga gërryerja e hekurit dhe çimentim konsolidues rreth tunelit. Disa shkaqe dhe lloje dëmtimesh janë përshkruar shkurtimisht më paragrafët e mëposhtëm:

Dëmtimet e Tunelit

Ndërmjet të tjerave, tunelet mund të dëmtohen nga përplasjet e automjeteve, zjarret, shpërthimet, përmytjet, ngjarjet sizmike, mbingarkesa. Pas një incidenti të tillë, duhet të bëhet një inspektim dëmtimesh në përputhje me procedurat e përshkruara në Kapitullin 3 të Shtojcës 5.

Shkëputje e Betonit

Betoni mund të lirohet dhe shkëputet për shkak të teknikave difektive të instalimit, gërryerjes së shufrave përforcuese, dëmtimi nga nxehtësia ekstreme, goditjet nga automjetet dhe përkeqësimi. Disa nga këto procese mund të ndodhin papritur. Kur gjendet copërina betoni në seksionin e rrugës së tunelit, ato duhet të pastrohen menjëherë; dhe çdo beton i liruar apo varur duhet të hiqet duke përdorur çekiçë të vegjël dore, leva, çekiçë pneumatikë apo mjete të tjera të përshtatshme.

Rrjedhja e ujërave nëntokësore

Disa nga proceset e zakonshme të degradimit që lidhen me praninë e ujërave nëntokësore në tunel përfshijnë:

- Gërryerja, humbja e seksioneve, dhe fortësi e reduktuar e elementeve.
- Heqja e pjesëve materiale dhe çimentove, veçanërisht në rastet kur uji nëntokësor është acidik.
- Çarje e betonit për shkak të gërryerjes së çelikut përforcues.
- Prishja e komponentëve elektrikë dhe elektronikë për shkak të gërryerjes dhe qarkut të shkurtër.
- Dëmtimet nga ngrirja-shkrirja në klimat më të ftohta.
- Përkeqësim i veshjeve dhe lysterjeve mbrojtëse.
- Largimi i pjesëve të dheut me boshllëqe që krijohen rreth veshjes së tunelit.
- Ridepozitimi dhe bllokimi i sistemeve të kullimit.

Përpara zbatimit të metodave të rehabilitimit dhe riparimit, një inxhinier duhet të vlerësojë potencialin për:

- Migrimi i pjesëzave të imëta të dheut, krijimi i vakumeve, dhe rishpërndarja e stresit rreth veshjes së tunelit.
- Migrimi i dheut të imët, ri-depozitimi dhe bllokimi i kulluesve.
- Mbrojtja e materialeve strukturore nga gërryerja dhe degradimi i mëtejshëm.
- Ulje e strukturave të afërta për shkak të humbjes së ujit të dheut apo masës shkëmbore.
- Goditjet e automjeteve për shkak të largësisë së pamjaftueshme të materialeve të sapo instaluara.
- Fshehjen e defekteve të rëndësishme të sigurisë gjatë inspektimeve të ardhshme të shtresës së fundit të armatesës.

Punimet e mirëmbajtjes të cilat do të përfshihen në programin e Koncesionarit për mirëmbajtjen e strukturës së tunelit do të mbulojnë të gjithë elementet e tunelit dhe do të projektohen dhe kryhen në përputhje me procedurat, standardet dhe specifikimet shqiptare dhe të pranuar botërisht (për udhëzim rreth subjektit më poshtë është dhënë një listë referencash) në varësi të miratimit nga Autoriteti Kontraktues.

Koncesionari do të ruajë të gjithë të dhënat e inventarit dhe gjendjes së tunelit, manualët e operimit dhe mirëmbajtjes dhe regjistron të gjithë punimet e mirëmbajtjes dhe ofron një regjistër të kushteve të tunelit në mënyrë që përputhja me kërkesat e performancës operacionale të përshkruara në Tabelën 3-5 të Seksionit 3 të kësaj Shtojce 5 mund të verifikohen në çdo moment dhe të raportohen në përputhje me Lidhjen 5 të kësaj Shtojce 5. Të dhënat e mësipërme, rezultatet dhe vlerësimet do të kontribuojnë në prodhimin e planeve 3-vjeçare të mirëmbajtjes kapitale dhe programeve vjetore.

Referencat të cilat janë renditur më poshtë ofrojnë udhëzim rreth inspektimit të tunelit, monitorimit dhe punimeve të mirëmbajtjes.

Referencat

Manuali i Operacioneve të tunelit, Mirëmbajtja, Inspektimi dhe Vlerësimi (TOMIE), Publikimi Nr. FHWA-HIF-15-005, Korrik 2015

Manuali i Inspektimit të Tuneleve të Autostradës dhe Tranzitit Hekurudhor, (FHWA, 2005a)

Manuali i Rehabilitimit Mirëmbajtës të Tuneleve të Autostradës dhe Tranzitit Hekurudhor (FHWA-IF-05-017) (FHWA, 2005b)

ASTM C920 - 14a. Specifikimi Standard për Izolues të Bashkimeve Elastomerike

EN 14188-2. Mbushës dhe veshje mbrojtëse të bashkimeve - Pjesa 2: Specifikime për izolues të aplikuar në të ftohtë

EN 15651. Izolues të bashkimeve

EN 14187-9. Izolues të bashkimeve të aplikuar në të ftohtë - Metoda testi - Pjesa 9: Testimi i funksionit të izoluesve të bashkimeve

Standardi Evropian EN 1504:

EN 1504-1 Termat dhe përkufizimet

EN 1504-2 Specifikimet për produktet/sistemet e mbrojtjes së sipërfaqes për betonin

EN 1504-3 Specifikimet për riparimin e betonit

EN 1504-4 Specifikimet për lidhjet strukturore

EN 1504-5 Specifikimet për injektimin e betonit

EN 1504-6 Specifikimet për ankorimin e shufrave përforcuese të çelikut

EN 1504-7 Specifikimet për mbrojtjen e përforcuesve nga gërryerja

EN 1504-8 Kontrolli i cilësisë dhe vlerësimi i konformitetit për kompanitë e prodhimit

EN 1504-9 Parimet e përgjithshme për përdorimin e produkteve dhe sistemeve, për riparimin dhe mbrojtjen e betonit

EN 1504-10 Informacion rreth aplikimit në vend të produkteve dhe kontrolli i cilësisë së punimeve

Instituti Ndërkombëtar i Riparimit të Betonit:

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 120.1–2009 Udhëzime dhe Rekomandime për Sigurinë në Industrinë e Riparimit të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.3R–2013 Udhëzues për Përdorimin në Terren të Testeve të Qëndrueshmërisë në Tërheqje për të Vlerësuar Lidhjen e Materialeve Sipërfaqësore të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4–2009 Udhëzues për Metodën Vlerësuese Jo-Shkatërruese për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.1–2016 Udhëzues për Verifikimin e Performancës në Terren të Injektimit me Epokside të Çarjeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.1R–2008 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve për Riparimin e Betonit të Dëmtuar që Rezulton nga Gërryerja e Çelikut Përforcues

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.2R–2013 Përzgjedhja dhe Specifikimi i Përgatitjes së Sipërfaqes së Betonit për Izoluesit, Veshjet, Shtresat Polimere dhe Riparimin e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.2R–2009 Udhëzues për Përzgjedhjen dhe Specifikimin e Materialeve për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.3R–2014 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve të Betonit për Riparim duke Përdorur Metodat e Hidroshkatërruese

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.5R–2014 Atlas me Figura për Pajisjet e Përzierjes së Materialeve për Riparimin e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.1R–1996 Udhëzues për Përzgjedhjen e Metodave të Aplikimit për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 330.1–2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Sistemeve Forcuese për Strukturat e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 510.1–2013 Udhëzues për Teknikat Elektrokimike për Zbutjen e Gërryerjes së Çelikut për Strukturat me Hekur-Beton

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 340.1–2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Llaçit të Lëngshëm për Kontrollin e Rrjedhjeve në Strukturat e Betonit

ICRI Specifikimet Udhëzuese për Riparimet e Betonit Strukturor 2016

ICRI Forcimi dhe Stabilizimi i Strukturave të Betonit dhe Muraturës 2003

ICRI Manuali i Riparimit të Betonit, Botimi i Katërt 2013

ICRI Riparimi dhe Mirëmbajtja e Betonit i Ilustruar 1994

ICRI Manual Praktik i Veshjes me Llaç të Lëngshëm 2004

ICRI Zyra e Bonifikimit SHBA, Udhëzues për Riparimin e Betonit 1997

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 510.1–2013 Udhëzues për Teknikat Elektrokimike për Zbutjen e Gërryerjes së Çelikut për Strukturat me Hekur-Beton

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.5R–2014 Atlas me Figura për Pajisjet e Përzierjes së Materialeve për Riparimin e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.1–2016 Udhëzues për Verifikimin e Performancës në Terren të Injektimit me Epokside të Çarjeve të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 130.1R–2009 Udhëzues për Metodën e Matjes dhe Llojet e Kontratës për Punimet e Riparimit të Betonit

ICRI Kërkesat e Kodit për Vlerësimin, Riparimin dhe Rehabilitimin e Ndërtesave të Betonit (ACI 562-13) dhe Komentari 2013

ICRI Udhëzues për Vlerësimin e Strukturave të Betonit përpara Rehabilitimit 2007

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.3R–2013 Udhëzues për Përdorimin në Terren të Testeve të Qëndrueshmërisë në Tërheqje për të Vlerësuar Lidhjen e Materialeve Sipërfaqësore të Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4–2009 Udhëzues për Metodën e Vlerësimit Jo-Shkatërrues për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

ICRI Riparimi dhe Mirëmbajtja e Betonit i Ilustruar 1994

ICRI Difektet Sipërfaqësore të Pllakave të Betonit: Shkaqet, Parandalimi, Riparimi 1997

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.1R–1996 Udhëzues për Përzgjedhjen e Metodave të Aplikimit për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues për Riparimin e Betonit 2014

ICRI Zyra e Bonifikimit SHBA, Udhëzues për Riparimin e Betonit 1997

ICRI Manuali i Riparimit të Betonit, Botimi i Katërt 2013

ICRI Llaçet e Lëngshëm Çimentues dhe Veshja me Llaç të Lëngshëm 1991

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 340.1–2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Llaçit Çimentues për Kontrollin e Rrjedhjeve në Strukturat e Betonit

ICRI Manual Praktik i Veshjes me Llaç të Lëngshëm 2004

ICRI Ndërtimi dhe Projektimi i Veshjes me Llaç të Lëngshëm Çimentoje: Një Udhëzues për Çimentimin në Themelet Shkëmbore

ICRI Kriteret e Performancës për Materialet e Riparimit të Betonit, Faza I 1995

ICRI Udhëzues për Veshjet me Beton Polimer 1998

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 320.2R–2009 Udhëzues për Përzgjedhjen dhe Specifikimin e Materialeve për Riparimin e Sipërfaqeve të Betonit

ICRI Udhëzues për Aplikimin e Ngjitësve Epokside dhe Lateks për Ngjitjen e Betonit të Sapo Përzierë dhe të Forcuar 2012

ICRI Udhëzues për Përdorimin e Polimerëve në Beton 2009

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 120.1–2009 Udhëzime dhe Rekomandime për Sigurinë në Industrinë e Riparimit të Betonit

ICRI Forcimi dhe Stabilizimi i Strukturave të Betonit dhe Muraturës 2003

ICRI Specifikimet Udhëzuese për Riparimet e Betonit Strukturor 2016

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 330.1-2006 Udhëzues për Përzgjedhjen e Sistemeve Forcuese për Strukturat e Betonit

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.1R-2008 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve për Riparimin e Betonit të Dëmtuar që Rezulton nga Gërryerja e Çelikut Përforcues

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.3R-2014 Udhëzues për Përgatitjen e Sipërfaqeve të Betonit për Riparim duke Përdorur Metodat e Hidroshkatërruese

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 310.2R-2013 Përzgjedhja dhe Specifikimi i Përgatitjes së Sipërfaqes së Betonit për Izoluesit, Veshjet, Shtresat Polimere dhe Riparimin e Betonit

ICRI Aplikimi i Izoluesve të Lëngshëm: Një Program për Trajnimin e Aplikatorëve 2001

ICRI Udhëzues Teknik Nr. 210.4-2009 Udhëzues për Metodat Vlerësuese Jo-Shkatërruese për Vlerësimin e Kushteve, Riparimin dhe Monitorimin e Performancës së Strukturave të Betonit

Standardet ASTM:

ASTM C938-16 Praktika Standarde për Dozimin e Përzierjeve të Llaçit Çimentues për Betonin Zëvendësues-Mbushës

ASTM C125 - 15b Terminologjia Standarde në Lidhje me Betonin dhe Agregatet e Betonit

ASTM C150 / C150M - 15 Specifikime Standard për Çimento Portland

ASTM C185 - 15a Metoda e Testimit për Përmbajtjen e Ajrit në Llaçin Çimentues Hidraulik

ASTM C618 - 15 Specifikimet Standard për Hirin e Qymyrit dhe Pozzolan Natyror i Papërpunuar ose i Kalcinuar për Përdorim në Beton

ASTM C637 - 14 Specifikimi Standard për Agregatet për Betonin Mbrojtës nga Rrezatimi

ASTM C938/16 Specifikimi Standard për Lëngëzuesin e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës

ASTM C939 / C939M - 16 Metoda e Testimit Standard për Rrjedhjen e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës (Metoda e Konit të Rrjedhës)

ASTM C940 - 16 Metoda e Testimit Standard për Zgjerimin dhe Rrjedhjen e Llaçit Çimentues të Sapo Përzierë për Betonin Parashtruar-Mbushës në Laborator

ASTM C940 - 10 Metoda e Testimit Standard për Mbajtjen e Ujit për Përzierjet e Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës në Laborator

ASTM C940 - 15 Metoda e Testimit Standard për Fortësinë Shtypëse të Llaçit Çimentues për Betonin Parashtruar-Mbushës në Laborator

ASTM C943 - 10 Praktika Standard për të Bërë Cilindra dhe Prizma Testimi për të Përcaktuar Fortësinë dhe Shpeshtësinë e Betonin Parashtruar-Mbushës në Laborator

EN 13813 SR-B2,0-AR0,5- IR4 Materiali nivelues Rrëshirë Sintetike për përdorim të brendshëm në ndërtesa