FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare
www.legjislacionishqiptar.gov.al

Nr.41 **2006**

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Ligj nr.9511 datë 10.4.2006	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Marrëveshjen Europiane "Për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR)"……	1271
Rezolutë e Kuvendit datë 13.4.2006	Për vlerësimin e punës së Inspektoratit të Lartë të Deklarimit dhe Kontrollit të Pasurive për vitin 2005……	1296
Rezolutë e Kuvendit datë 20.4.2006	Për gjendjen në shërbimin civil……	1297

L I G J
Nr.9511, datë 10.4.2006

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË MARRËVESHJEN EUROPIANE "PËR ARTERIET KRYESORE TË TRAFIKUT NDËRKOMBËTAR (AGR)"

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Marrëveshjen Europiane "Për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR)", bërë në Gjenevë më 15 nëntor 1975.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4845, datë 25.4.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJA EUROPIANE
PËR ARTERIET KRYESORE TË TRAFIKUT NDËRKOMBËTAR (AGR) BËRË NË GJENEVË MË 15 NËNTOR 1975

Palët Kontraktuese,
të ndërgjegjshme për nevojën e lehtësimit dhe zhvillimit të trafikut ndërkombëtar rrugor në Europë,
duke marrë parasysh se me qëllim që të forcohen marrëdhëniet ndërmjet vendeve europiane është thelbësore që të paraqitet një plan i koordinuar për ndërtimin dhe zhvillimin e rrugëve të përshtatura sipas kërkesave të trafikut të ardhshëm ndërkombëtar dhe ambientit,
kanë rënë dakord si më poshtë:

Përkufizimi dhe miratimi i rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E
Neni 1

Palët Kontraktuese miratojnë rrjetin e propozuar të rrugëve që më poshtë quhet rrjeti ndërkombëtar i rrugëve E dhe përshkruhet në shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje, si një plan i koordinuar për ndërtimin dhe zhvillimin e rrugëve të një rëndësie ndërkombëtare që ato synojnë të ndërmarrin në kuadrin e programeve të tyre të brendshme.

Neni 2

Rrjeti ndërkombëtar i rrugëve E përbëhet nga një sistem pjesësh të rrugëve referuese që kanë një orientim të përgjithshëm veri–jug dhe perëndim–lindje; ai përfshin gjithashtu rrugët e ndërmjetme që ndodhen ndërmjet rrugëve referuese dhe degëzimeve, lidhjeve dhe rrugëve lidhëse.

Ndërtimi dhe zhvillimi i rrugëve të rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E
Neni 3

Rrugët e rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E, sipas referencës se nenit 1 të kësaj Marrëveshjeje, përshtaten në përputhje me dispozitat e shtojcës II të kësaj Marrëveshjeje.

Shënimi i rrugëve të rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E
Neni 4

1. Rrugët e rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E identifikohen dhe shënohen me anë të shenjës rrugore të përshkruar në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje.

2. Të gjitha shenjat e përdorura për përcaktimin e rrugëve E, që nuk janë në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe shtojcat e saj, do të hiqen brenda tre vjetëve nga data e hyrjes në fuqi e kësaj Marrëveshjeje për shtetin përkatës, në pajtim me nenin 6.

3. Shenjat e reja të rrugëve, në pajtim me atë që përshkruhet në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, vendosen në të gjitha rrugët e rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E brenda katër vjetëve nga data e hyrjes në fuqi e kësaj Marrëveshjeje për shtetin përkatës, në pajtim me nenin 6.

4. Dispozitat e këtij neni nuk i nënshtrohen asnjë kufizimi që mund të rezultojë nga programet kombëtare të referuara në nenin 1 të kësaj Marrëveshjeje.

Procedura për nënshkrimin dhe bërjen Palë ne këtë Marrëveshjeje
Neni 5

1. Kjo Marrëveshje do te jetë i hapur deri më 31 dhjetor 1976 për nënshkrim nga shtetet që ose janë anëtarë të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën ose janë pranuar ne Komision me cilësinë konsultative në pajtim me paragrafin 8 të termave të referencës së Komisionit.

2. Ato Shtete mund të bëhen Palë në këtë Marrëveshje nëpërmjet:

a) nënshkrimit që nuk i nënshtrohet ratifikimit, pranimit ose aprovimit;

b) nënshkrimit që i nënshtrohet ratifikimit, pranimit ose aprovimit, pasuar nga ratifikimi, pranimi ose aprovimi, ose

c) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, aprovimi ose aderimi realizohet nëpërmjet një instrumenti në formën e duhur te Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara.

Hyrja në fuqi e kësaj Marrëveshjeje
Neni 6

1. Kjo Marrëveshje hyn në fuqi 90 ditë pas datës në të cilën qeveritë e tetë shteteve që e kanë nënshkruar atë pa iu nënshtruar ratifikimit, pranimit ose aprovimit, ose kanë depozituar një instrument ratifikimi, pranimi, aprovimi ose aderimi me kusht që një ose disa rrugë të rrjetit ndërkombëtar të rrugëve E lidhin në mënyrë të vazhdueshme territoret e të paktën katër shteteve që e kanë nënshtruar kështu ose kanë depozituar një instrument të tillë. Nëse një kusht i tillë nuk përmbushet, Marrëveshja hyn në fuqi 90 ditë pas datës së nënshkrimit pa iu nënshtruar ratifikimit, pranimit ose aprovimit, ose të depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimit, aprovimit ose aderimit, nëpërmjet të cilit kushti i caktuar do të përmbushet.

2. Për çdo shtet që depoziton instrumentin e tij të ratifikimit, pranimit, aprovimit ose aderimit pas fillimit të afatit 90 ditor të caktuar në paragrafin 1 të këtij neni, Marrëveshja hyn në fuqi 90 ditë pas datës së depozitimit të instrumentit përkatës.

3. Me hyrjen e saj në fuqi, kjo Marrëveshje shfuqizon dhe zëvendëson në marrëdhëniet ndërmjet Palëve Kontraktuese Deklaratën mbi Ndërtimin e Artereve Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar të nënshkruar në Gjenevë, më 16 shtator 1950.

Procedurat për ndryshimin e tekstit kryesor të kësaj Marrëveshjeje
Neni 7

1. Teksti kryesor i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet nëpërmjet njërës prej procedurave të parashikuara në këtë nen.

2. a) Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo ndryshim i propozuar prej saj për tekstin kryesor të kësaj Marrëveshjeje merret në shqyrtim në Palën Punuese mbi Transportin Rrugor të Komisionit Ekonomik për Europën (ECE).

b) Nëse miratohet nga dy të tretat e atyre që janë të pranishëm dhe votojnë dhe nëse kjo shumicë përfshin një shumicë prej dy të tretash të Palëve Kontraktuese që janë të pranishme dhe votojnë, ndryshimi u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjitha Palëve Kontraktuese për pranim.

c) Nëse ndryshimi pranohet nga dy të tretat e Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm njofton për këtë të gjitha Palët Kontraktuese dhe ndryshimi hyn në fuqi 12 muaj pas datës së këtij njoftimi. Ndryshimi hyn në fuqi në lidhje me të gjitha Palët Kontraktuese përveç atyre që, para hyrjes në fuqi, bëjnë një deklaratë që ato nuk e pranojnë ndryshimin.

3. Me kërkesën e të paktën një të tretën e Palëve Kontraktuese, thirret një konferencë nga Sekretari i Përgjithshëm ku ftohen shtetet e përmendura në nenin 5. Procedura e përcaktuar në nënparagrafët (a) dhe (b) të paragrafit 2 të këtij neni zbatohet në lidhje me çdo ndryshim që paraqitet për t'u shqyrtuar nga një konferencë e tillë.

Procedura për ndryshimin e shtojcës I të kësaj Marrëveshjeje

Neni 8

1. Shtojca I e kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet nëpërmjet procedurës së parashikuar në këtë nen.

2. Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo ndryshim i propozuar prej saj për shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje shqyrtohet në Palën Punuese mbi Transportin Rrugor të Komisionit Ekonomik për Europën (ECE).

3. Nëse miratohet nga shumica e atyre që janë të pranishëm dhe votojnë dhe nëse një shumicë e tillë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese që janë të pranishme dhe votojnë, ndryshimi u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm administrative kompetente të Palëve Kontraktuese drejtpërdrejt të interesuara. Palët e mëposhtme konsiderohen drejtpërdrejt të interesuara:

a) Në rastin e një rruge ndërkombëtare të re të klasës A ose të ndryshimit të një rruge ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese territori i së cilës përshkohet nga kjo rrugë;

b) Në rastin e një rruge të re ndërkombëtare të klasës B ose të ndryshimit të një rruge ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese fqinjë me vendin kërkues, territori i të cilit përshkohet nga rruga ose rrugët ndërkombëtare të klasës A me të cilat lidhet rruga ndërkombëtare e klasës B, që është e re ose e ndryshuar.

4. Çdo ndryshim i propozuar që komunikohet në pajtim me paragrafin 3 të këtij neni pranohet nëse brenda një afati prej gjashtë muajsh pas datës së komunikimit të tij asnjë nga administratat kompetente të Palëve Kontraktuese drejtpërdrejt të interesuara nuk njofton Sekretarin e Përgjithshëm për kundërshtimin e saj në lidhje me ndryshimin. Nëse administrata e një Pale Kontraktuese deklaron se ligji i saj i brendshëm e detyron atë t'ia nënshtrojë marrëveshjen dhënies së një autorizimi të veçantë apo miratimit nga një organ legjislativ, administrata kompetente nuk konsiderohet të ketë dhënë pëlqimin për ndryshimin e shtojcës I të kësaj Marrëveshjeje, dhe ndryshimi i propozuar nuk pranohet deri në atë moment kur administrata kompetente njofton Sekretarin e Përgjithshëm se ajo ka marrë autorizimin ose miratimin e duhur. Nëse një njoftim i tillë nuk bëhet brenda një afati 18-mujor pas datës në të cilën iu komunikua ndryshimi i propozuar administratës kompetente përkatëse, apo nëse brenda një periudhe prej gjashtë muajsh të përcaktuar më sipër, administrata kompetente e një Pale Kontraktuese drejtpërdrejt të interesuara shpreh kundërshtim për ndryshimin e propozuar, se ndryshimi nuk pranohet.

5. Çdo ndryshim i pranuar u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjithë Palëve Kontraktuese dhe hyn në fuqi tre muaj pas datës së komunikimit.

Procedura për ndryshimin e shtojcave II dhe III të kësaj Marrëveshjeje

Neni 9

1. Shtojcat II dhe III të kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohen me anë të procedurës së parashikuar në këtë nen.

2. Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo ndryshim i propozuar prej saj për shtojcat II dhe III të kësaj Marrëveshjeje merret në shqyrtim në Palën Punuese mbi Transportin Rrugor të Komisionit Ekonomik për Europën (ECE).

3. Nëse miratohet nga shumica e atyre që janë të pranishëm dhe votojnë, dhe nëse kjo shumicë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese që janë të pranishme dhe votojnë, ndryshimi u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm administratave kompetente të të gjitha Palëve Kontraktuese për pranim.

4. Ky ndryshim pranohet nëse gjatë një periudhe gjashtëmujore nga data e njoftimit, më pak se një e treta e administratave kompetente e Palëve Kontraktuese njoftojnë Sekretarin e Përgjithshëm për kundërshtimin e tyre për ndryshimin.

5. Çdo ndryshim i pranuar u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjitha Palëve Kontraktuese dhe hyn në fuqi tre muaj pas datës se komunikimit të tij.

Njoftimi i adresës së administratës së cilës duhet t'i komunikohen ndryshimet në shtojcat e kësaj Marrëveshjeje

Neni 10

Çdo shtet, në momentin e nënshkrimit, ratifikimit, pranimit, aprovimit dhe aderimit në këtë Marrëveshje, njofton Sekretarin e Përgjithshëm për emrin dhe adresën e administratës së saj, së cilës duhet t'i komunikohen ndryshimet e propozuara të shtojcave të kësaj Marrëveshjeje në pajtim me nenet 8 dhe 9 të kësaj Marrëveshjeje.

Denoncimi dhe pushimi i fuqisë së kësaj Marrëveshjeje

Neni 11

Çdo Palë Kontraktuese mund të denoncojë këtë Marrëveshje me anë të një njoftimi me shkrim drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm. Denoncimi hyn në fuqi një vit pas datës së marrjes nga Sekretari i Përgjithshëm i një njoftimi të tillë.

Neni 12

Kjo Marrëveshje pushon së qeni në fuqi nëse numri i Palëve Kontraktuese është më i vogël se tetë për një periudhë prej 12 muaj njëri pas tjetrit.

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Neni 13

1. Çdo mosmarrëveshje ndërmjet dy ose më shumë Palëve Kontraktuese që ka të bëjë me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe që Palët në mosmarrëveshje nuk janë në gjendje ta zgjidhin me bisedime ose mjete të tjera të zgjidhjes dërgohet në arbitrazh nëse këtë e kërkon njëra prej Palëve Kontraktuese në mosmarrëveshje dhe për këtë qëllim i paraqitet një ose disa arbitrave që zgjidhen me marrëveshje reciproke ndërmjet Palëve në mosmarrëveshje. Nëse Palët në mosmarrëveshje nuk arrijnë të bien dakord në lidhje me zgjedhjen e një arbitri ose arbitrave brenda tre muajve pas kërkesës për arbitrazh, secila prej këtyre Palëve mund t'i kërkojë Sekretarit të Përgjithshëm të emërojë një arbitër të vetëm të cilit i paraqitet mosmarrëveshja për vendim.

2. Vendimi i arbitrit ose arbitrave të emëruar në pajtim me paragrafin 1 të këtij neni është detyrues për Palët Kontraktuese në mosmarrëveshje.

Kufijtë e zbatimit të kësaj Marrëveshjeje

Neni 14

Asgjë në këtë Marrëveshje nuk interpretohet si pengese për një Palë Kontraktuese për marrjen e atyre masave që janë në përputhje me dispozitat e Kartës se Kombeve të Bashkuara dhe të kufizuara nga nevoja e momentit, që ajo i konsideron të nevojshme për sigurinë e saj të brendshme dhe të jashtme.

Deklaratë në lidhje me nenin 13 të kësaj Marrëveshjeje
Neni 15

Çdo shtet, në momentin e nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje ose depozitimit te instrumentit të tij të ratifikimit, pranimit, aprovimit ose aderimit, mund të deklarojë se ai nuk e konsideron veten të detyruar nga neni 13 i kësaj Marrëveshjeje. Palët e tjera Kontraktuese nuk janë të detyruara nga neni 13 në lidhje me çdo Palë Kontraktuese që ka bërë një deklaratë të tillë.

Njoftimet për Palët Kontraktuese
Neni 16

Përveç deklaratës, njoftimeve dhe komunikimeve të parashikuara në nenet 7, 8, 9 dhe 15 te kësaj Marrëveshjeje, Sekretari i Përgjithshëm njofton Palët Kontraktuese dhe Shtetet e tjera të përmendur në nenin 5 për:

a) nënshkrimet, ratifikimet, pranimet, aprovimet dhe aderimet në bazë të nenit 5;

b) datat e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje në pajtim me nenin 6;

c) datën e hyrjes në fuqi të ndryshimeve të kësaj Marrëveshjeje në pajtim me nenin 7, paragrafin 2(c), nenin 8, paragrafët 4 dhe 5, dhe nenin 9;

d) denoncimet në bazë të nenit 11;

e) pushimin së qeni në fuqi të kësaj Marrëveshjeje në bazë të nenit 12.

Depozitimi i kësaj Marrëveshjeje te Sekretari i Përgjithshëm
Neni 17

Pas 31 dhjetorit 1976, origjinali i kësaj Marrëveshjeje depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara, që u dërgon kopje të njëjta të vërtetuara të gjitha shteteve që përmenden në nenin 5 të kësaj Marrëveshjeje.

Si dëshmi të kësaj, të poshtëshënuarit, duke qenë rregullisht të autorizuar, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Gjenevë, në ditën e pesëmbëdhjetë të nëntorit, një mijë e nëntëqind e shtatëdhjetë e pesë, në një kopje të vetme në anglisht, frëngjisht dhe rusisht, të tre tekstet janë të barasvlershme.

SHTOJCA I
RRJETI NDËRKOMBËTAR I RRUGËVE E

Shënime shpjeguese

1. Rrugët e referencës dhe rrugët ndërmjetëse, të quajtura rrugë të klasës A, kanë numra me dy shifra; degët, lidhjet dhe rrugët lidhëse, të quajtura rrugë të klasës B, kanë numra me tre shifra.

2. Rrugët e referencës me orientim veri–jug kanë numra tek me dy shifra që mbarojnë me numrin 5 dhe rriten nga perëndimi në lindje. Rrugët e referencës me orientim lindje-perëndim kanë numra çift me dy shifra që mbarojnë me numrin 0 dhe rriten nga veriu në jug. Rrugët e ndërmjetme kanë përkatësisht numra me dy shifra tek dhe çift që përfshihen brenda numrave të rrugëve të referencës ndërmjet të cilave ato ndodhen. Rrugët e klasës B kanë numra treshifrorë, ku shifra e parë është ajo e rrugës së referencës më të afërt në veri të rrugës B përkatëse, dhe shifra e dytë është e rrugës së referencës më të afërt në veri të rrugës B përkatëse, dhe shifra e dytë është e rrugës së referencës më të afërt në perëndim të rrugës B përkatëse; shifra e tretë është numër serial.

3. Rrugët e klasës A të orientuara veri–jug që ndodhen në drejtim të lindjes nga rruga E 99 kanë numra tek me tre shifra nga 101 deri 129. Rregullat e tjera të përmendura në paragrafin 2 të mësipërm zbatohen për këto rrugë.

4. Degët, lidhjet dhe rrugët lidhëse që ndodhen në lindje të E 101 kanë numra me tre shifra, që fillojnë nga 001 deri 099.

AGR

Lista e rrugëve

A. Rrugët kryesore

1. Orientimi lindje – perëndim

a) Rrugët referuese

E 10 A – Narvik – Kiruna – Lulea

E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin … Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull … Esbjerg – Kolding – Middelfart – Nyborg … Korsør – Køge – København – Malmö – Helsinborg – Halmstad – Göteborg – …Orebro – Arboga – Eskilstuna – Södertälje – Stockholm … Tallin – St. Petersburg

E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare … Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester – Ipswich – Felixstowe … Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Swiedbodzin – Poznan – Lowicz – Warsawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva-Rjazan-Penza-Samara – Ufa – Chelyabinsk – Kurgan – Ishim – Omsk

E 40 Calais – OostendeGent – Bruxelles – Liege – Aachen – Köln Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera Chemnitz – Dresden – Görlitz – Legnica – Wroclaw – Opole – Gliwice – Kraków – Przemcël – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishek – Almaty – Sary Ozek – Taldy-Kurgan – Ucharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust-Kamenogorsk – Leninogorsk

E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris – Reims – Metz – Saarbrücken – Mannheim – Heilbronn – Nürnberg – Rozvadov – Plzen – Praha – Jihlava – Brno – Trencin – Preshov – Koshice – Vyshné Nemecké – Uzhgorod – Mukaçevo – Stryei – Ternopol – Khmelnitski – Vinnitza – Uman – Kizovograd – Dnepropetrovsk – Donetsk – Rostov-ná-Donu – Armavir – Mineralijnie Vodi – Makhachkala

E 60 Brest – Nantes – Tours – Orléans – Courtenay – Beasune – Besançon – Belfort – Mulhouse – Basel – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Rosenheim-Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Györ – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Tîrgu-Muresh – Brashov – Ploieshti – Bucuresti – Urziceni – Slobozia – Hîrsova – Costanta … Poti – Samtredia – Khashuri – Tbilisi – Gandja – Evlak – Baku … Turkmenbashi – Gyzylarbat – Ashgabat – Tedjen – Mary – Chardzhu – Alat – Buchara – Karshi – Guzai – Sherobod – Termis – Dushanbe – Jirgatal – Sary Tash – Irkeshtam

E 70 La Corunã –Ovideo – Bilbao – San Sebastián – Bordo – Clermont – Ferrand – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessándria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebes – Drobeta Turnu Severan – Craiova – Alexandria – Bucuresti –Giurgiu – Ruse – Razgrad – Shoumen – Varna … Samsun – Ordu – Giresun – Trabzon – Batumi – Poti

E 80 Lisboa – Santarem – Leiria – Coimbra – Aveiro (Albergaria) – Viseu – Guarda – Vilar – Formoso – Salamanca – Burgos – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nîmes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Civitavecchia – Roma – Pescara … Dubrovnik – Petrovac – Podgoricë – Prishtinë – Nish – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Svilengrad – Ederne – Babaeski – Silivri – Stamboll – Izmir – Adapazar – Bolu – Grerede – Ilgaz – Amasya – Niksar – Refahiye – Erzincan – Askale – Erzurum – Asri – Gürbulak – Iran (Republika Islamike)

E 90 Lisbona – Montojo-Setúbal – Evora – Caia – Badajoz – Madrid – Saragoza – Lérida – Barcelona – … Mazara del Vallo – Alcamo – Palermo – Buonfornello Messina … Regio di Calabria – Catanzaro – Crotone – Sibari – Metaponto – Taranto – Brindizi … Igumenicë – Janinë – Kozanë – Tesalonik – Alexandropouli – Ipsala – Kesan – Gelibolu … Lapseki – Bursë – Eskisehir – Sivrihisar – Ankara – Aksaray – Adana – Toprakkale – Gaziantep – S. Urfa – Nusaybin – Cizre – Habur – Irak

B. Rrugët e ndërmjetme

E 04 Helsingborg – Jönköping – Norrköping – Södertälje – Stockholm – Sundsvall – Umeå – Luleå – Haparanda – Tornio

E 06 Treleborg – Malmö – Halmstadt – Göteborg – Oslo – Lillehammer – Trondheim – Narvik – Olderfjord – Karasjok – Kirkenes

E 08 Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Vaasa – Turku

E 12 Mo i Rana – Umeå … Vaasa – Tampere – Helsinki

E 14 Trondheim – Storlien – Östersund – Sundsvall

E 16 Londonderry – Belfast … Glasgou – Edinburg … Bergen – Fagernes – Oslo

E 18 Craigavon – Belfast – Larne … Stranraer – Gretna – Carlisle – Njukasëll … Kristiansand – Oslo – Örebro – Arboga – Västerås – Stockholm / Kapellskär … Mariehamn … Turku / Naantali – Helsinki – Vaalimaa – St. Petersburg

E 22 Holyhead – Çester – Warrington – Mançester – Lidz – Doncaster – Irmingham … Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz … Trelleborg – Malmö – Kalmar – Norrköping … Ventspils – Rigë – Rezekne – Velikie Luki – Moskë – Vladimir – Nizhnili Novgorod

E 24 Birmingam – Kembrixh – Ipsuiç

E 26 Hamburg – Berlin

E 28 Berlin – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Gdansk … Kaliningrad – Tolpaki – Nesterov – Marijampole – Vilnius – Minsk

E 32 Kolçester – Haruiç

E 34 Zeebrugge-Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Dortmund – Bad Oeynhausen

E 36 Berlin – Lübbenau – Cottbus – Legnica

E 38 Glukhov – Kursk – Voronezh – Saratov – Uralsk – Aktobe – Karabutak – Aralsk – Novokazalinsk – Kzylorda

E 42 Dynkerk – Lille – Mons – Charleroi – Namur – Liège – St. Vith – Wittlich – Bingen – Wiesbaden – Frankfurt mbi Main – Aschaffenburg

E 44 Le Havre – Amiens – Charleville – Mézières – Luksemburg – Trier – Koblenz – Giessen

E 46 Sherburg – Caen – Rouen – Reims – Charleville – Mézières – Liège

E 48 Shvainfurt – Bayreuth – Marktredwitz – Cheb – Karlovy Vary – Pragë

E 52 Strasburg – Appenweier – Karlsruhe – Shtutgart – Ulm – Mynih – Salcburg

E 54 Paris – Chaumont – Mulhouse – Bazel – Waldshut – Lindau – Mynih

E 56 Nyrenberg – Regensburg – Passau – Wels – Sattledt

E 58 Vjenë – Bratislava – Zvolen – Koshice – Uzhgorod – Mukacevo – Halmeu – Suceava – Iasi – Leucheni – Kishinev – Odesë – Nikolaev – Kherson – Melitopol – Tagonrog – Rostov-na-Donu

E 62 Nantë – Poitiers – Mâcon – Gjenevë – Lusanë – Martigny – Sion – Simplon – Gravellona Toce – Milano – Tortona – Gjenovë

E 64 Torino – Milan – Breshia

E 66 Fortezza – St. Candido – Spittal – Vilach – Klagenfurt – Grac – Veszprém – Székesfehérvár

E 68 Szeged – Arad – Deva – Sibiu – Brashov

E 72 Bordo – Tuluzë

E 74 Nicë–Cuneo – Asti – Alessandria

E 76 Migliarino – Firence

E 78 Grisseto – Arezzo – Sansepolcro – Fano

E 82 Porto – Vila Real – Bragança – Zamora – Tordesillas

E 84 Kesan – Tekirdag – Silivri

E 86 Kristalopigi – Florina – Vevi – Yefira

E 92 Igumenicë – Janinë – Trikala – Volos

E 94 Korint – Athinë

E 98 Topbobazi – Kirikhan – Reyhanli – Cilvegözü – Syrian Arab Republic

2. Orientimi Veri–Jug

A. Rrugët referuese

E 05 Greenock – Glasgou – Gretna – Carlisle – Penrith – Preston – Uarrington – Birmingam – Njubëri – Southempton … Le Havre – Paris – Orléans – Tours – Poitiers – Bordo – San Sebastián – Burgos – Madrid – Kordóba – Sevilje – Cádiz – Algeciras

E 15 Invernes – Perth – Edinburg – Njukasëll – Skoç –Korner – Donkaster – Londër – Folkestone – Dover … Calais – Paris – Lion – Oranzh – Narbonë – Gerona – Barcelonë – Tarragonë – Castellón de la Plana – Valencia – Alicante – Murcia – Algeciras

E 25 Hoek van Holland – Rotterdam – Gouda – Utreht – 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Maastriht – Liége – Bastogne – Arlon – Luksemburg – Metz – St. Avold – Strasburg – Mulhouse – Bazel – Olten – Bern – Lusanë – Gjenevë – Mont-Blanc – Aostë – Ivrea – Vercelli – Allessandria – Gjenovë … Bastia – Porto Vecchio – Bonifacio … Porto Torres – Sassari – Cagliari … Palermo

E 35 Amsterdam – Utreht – Arnhem – Emmerich – Oberhausen – Këln – Frankfurt mbi Main – Haidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Bazel – Olten – Lucernë – Altdorf – S. Gottardo – Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como – Milan – Piacenza – Parma – Modena – Firence – Arezzo – Romë

E 45 Göteborg … Frederikshavn – Aalborg – Århus – Vejle – Kolding – Frøslev – Flensburg – Hamburg – Hanover – Gëtingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Nurenberg – Mynih – Rozenhaim – Wörgl – Insbruk – Brenner – Pass / Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Fianto (Roma) – S. Cesareo (Roma) – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni … Messina – Càtania – Sirakuzë – Gela

E 55 Helsingborg … Helsingør – København –Koge – Vordingborg – Farø – Nykøbing Falster – Gedser … Rostock – Berlin – Lübbenau – Drezden – Teplice – Pragë – Tábor – Çeske Bugjejovicë – Dolní Dvozhishte – Linz – Salcburg – Villach – Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre (Venecia) – Ravenë – Cesena – Rimini – Fano – Ankona – Peskara – Canosa – Bari – Brindizi … Igumenicë – Prevezë – Mesolongj – Rion – Patrai – Pirgos – Kalamata

E 65 Malmö – Ystad … Swinoujcie – Wolin – Goleniów – Szczecin – Swiebodzin – Jelenia – Góra – Harrachov – Zelezný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praga – Jihlava – Brno – Brzheclav – Bratislavë – Rajka – Mosonmagyaróvavr – Csorna – Szombathely – Körmend – Zalaegerszeg – Nagykanisza – Letenye – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metkoviç – Dubrovnik – Petrovac – Podgoricë – Bijelo Polje – Shkup – Kicevo – Ohër – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Larisë – Domokos – Lamia – Brallos – Itea – Antirrion … Rion – Egion – Korint – Tripol – Kalamata … Kissamos – Chania

E 75 Varde-Utsjoki – Ivalo – Sodankylä – Rovaniemi – Kemi – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki … Gdansk – Swiecie – Kroshniewice – Lódz – Piotrków Trybunalski – Katowice – Ç. Teshin – •Zhilina – Bratislava – Györ – Budapest – Szeged – Beograd – Nish – Kumanovë – Shkup – Gevgelija – Evzoni – Tesalonik – Larisë – Almyros – Lamia – Athinë … Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia

E 85 Klaipéda-Kaunas-Vilnius-Lida-Slonim-Kobrin-Luck-Çernovcy – Siret – Suceava – Roman – Bakau – Mereshesti – Buzeu – Urziceni – Bukuresht – Giurgiu – Ruse – Bjala – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo – Svilengrad – Ormenio – Kastanies – Didymoteicho – Alexandropouli

E 95 Shën Petersburg – Pskov-Gomel-Kiev-Odesë … Samsun-Merzifon

E 101 Moskë – Kaluga – Brjansk – Gkukhov – Kiev

E 105 Kirkenes-Murmansk-Petrozavodsk-Shën Peterburg-Moskë-Orel-Kharkov-Simferopol-Alushta-Jaltë

E 115 Jaroslavl – Moskë – Vorornezh – Rostov-na-Donu – Krasnodar – Novorossijsk

E 117 Mineraljnie Vodi – Naljchik – Vladikavkaz – Tbilisi – Yerevan – Goris – Megri

E 119 Moskë – Tambov – Povorino – Volgograd – Astrakhan – Makhachakala – Kuba – Baku – Alyat – Astara

E 121 Samara – Uralsk – Atyrau – Beineu – Shetpe – Zhetybai – Fetisovo – Bekdash – Turkmebashi – Gyzylarbat – Kufiri Iranian (Republika Islamike)

E 123 Chelyabinsk – Kostanai – Esil – Derzhavinsk – Arkalyk – Zhezkazgan – Kyzylorda – Shymkent – Tashkent – Ayni – Dushanbe – Nizhinily Panj

E 125 Petropavlovsk – {Kokshetav – Atbasar} – Astana – Karagandy – Balkhash – Burubaytal – Almaty – Bishek – Naryn – Torugart

E 127 Omsk – Pavlodar – Semipalatinsk – Georgiyevka – Maikapshagai

B. Rrugët e ndërmjetme

E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare … La Coruña – Pontevedra – Valença – Porto – Aveiro (Albergaria) – Coimbra – Lisbona – Setúbal –Faro – Vila Real de Santo António – Huelva – Sevillje

E 03 Sherburg – Rennes – Nantë – La Roshelë

E 07 Pau – Jaça – Huesca – Saragoza

E 09 Orleans – Limoges – Tuluzë – Barcelonë

E 11 Vierzon – Montluçon – Klermond Ferrand – Montpelie

E 13 Doncaster – Sheffild – Notingam – Leicester – Northampton – Londër

E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai – Reims – Beaune

E 19 Amsterdam – Den Haag – Roterdam – Bredë – Antwerpen – Bruksel – Mons – Valenciennes – Paris

E 21 Metz – Nancy – Dijon – Gjenevë

E 23 Metz Nancy – Besançon – Vallorbe – Lusanë

E 27 Belfort – Bernë – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aostë

E 29 Këln – Luksemburg – Sarbryken – Sarreguemines (E 25 Strasburg)

E 31 Roterdam – Gorinchem – Nimegen – Goch – Krefeld – Këln – Koblenc – Bringen – Ludwigshafen

E 33 Parma – La Specia

E 37 Bremen – Osnabryk – Dortmund – Këln

E 39 Trondheim-Ålesund-Bergen-Stavanger-Kristiansand … Hirtshals – Hjørring – Nørre-Sundby – Aalborg

E 41 Dortmund – Giessen – Aschaffenburg – Würzburg – Shtutgart – Shafhauzen – Vintertur – Zyrih – Aldorf

E 43 Vyrcburg –Ulm – Lindau – Bregenz – St. Margreten – Buchs – Chur – S. Bernardino – Belincona

E 47 Helsingborg … Helsingør – København – Køge – Vordingborg – Farø – Rodby … Lübeck

E 49 Madgeburg – Halle – Plauen – Schönberg – Vojtanov – Karlovy Vary – Plzenj – Çeske Bugjejovicë – Trshebonj – Halámky – Vienë

E 51 Berlin – Leipciq – Gera – Hirshberg – Hof – Bayreuth – Nurenberg

E 53 Plzenj – Bayer – Aizenshtain – Dagendorf – Mynih

E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Grac – Maribor – Ljubljanë

E 59 Pragë – Jihlava – Vienë – Grac – Shpilfeld – Maribor – Zagreb

E 61 Villach – Karawanken Tunnel / Predor Karavanke – Naklo – Ljubljana – Trieste – Rijeka

E 63 Sodankylä – Kemijärvi – Kuusamo – Kajaani – Kuopio – Jyväskylä – Tampere – Turku

E 67 Helsinki-Tallin-Riga-Paneveshis-Kaunas-Varshava – Piotrków Trybunalski – Wrocllaw – Kllodzko – Beloves – Náchod – Hradec Kralové – Pragë

E 69 Nordkapp – Olderfjord

E 71 Koshice·– Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb – Karlovac – Bihaç – Knin – Split

E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek – Djakovo – Samak –Zenica – Mostar – Metkovi

E 77 Pskov – Riga – Siauliai – Tolpaki – Kaliliningrad … Gdansk – Elblag – Varshavë – Radom – Krakov – Trstená – Ruzomberok – Zvolen – Budapest

E 79 Miskolc – Drebecen – Püspöklandány – Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tirgu Jiu – Craiova – Calafat – Vidin – Vrakë – Botevgrad – Sofia – Blogojevgrad – Serai – Tesalonik

E 81 Mukacevo – Halmeu – Satu Mare – Zalau – Cluj Napoca – Turda – Sebesh – Sibiu – Piteshti – Bukuresht

E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia

E 87 Odesë – Ismail – Reni – Galati – Tulcea – Konstanca – Varnë – Burgas – Tcarevo-

Malko Tarnovo – Dereköy – Kirklareli – Babaeski – Havza – Keshan – Gelibolu – Eceabat … Çanakkale – Ayvalik – Izmir – Selçuk – Aydin – Denizli – Acipayam – Korkuteli – Antalia

E 89 Gerede – Kizilcahamam – Ankara

E 91 Toprakkale – Iskenderun – Topbogazi – Antalia – Yayladagi – Republika Arabe Siriane

E 97 Kherson – Djankoy – Novorossijsk – Sotchi – Sukhumi – Poti

B. Rrugët degëzuese, lidhëse dhe bashkuese

E 134 Haugesund-Haukeligrend-Drammen
E 136 Ålesund-Andalsnes-Dombås
E 201 Cork – Portlaoise
E 231 Amsterdam – Amesfoort
E 232 Amersfoort – Hoogeveen-Groningen
E 233 Hoogeveen-Haselüne-Cloppenburg – Bremen
E 234 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremen – Walsrode
E 251 Sassnitz – Stralsund – Neubrandenburg – Berlin
E 261 •wiecie – Poznac – Wroclaw
E 262 Kaunas – Ukmerge – Daugavpils – Rezekne – Ostrov
E 271 Minsk-Gomel
E 272 Klaipéda-Palnga-Siauliai-Panevéñys-Ukmergé-Vilnius
E 311 Breda – Gorinchem – Utreht
E 312 Vilissingen – Breda – Eindhoven
E 313 Antwerpen – Liégen
E 314 Leuven-Hasselt – Heerlen – Aachen
E 331 Dortmund – Kassel
E 371 Radom – Rzeszów – Barwinek – Vishni Komárnik – Svidnik – Preshov
E 372 Varshavë-Lublin-Lvov
E 373 Lublin-Kovel-Kiev
E 381 Kiev-Orel
E 391 Trosna – Glukhov
E 401 St. Brieuc – Caen
E 402 Calais – Rouen – Le Mans
E 403 Zeebrugge-Brugge-Kortrijk-Tournai
E 404 Jabbeke-Zeebrugge
E 411 Bruksel – Namur – Arlon-Longway-Metz
E 420 Nivelles-Charleroi-Reims
E 421 Aachen – St. Vith – Luksemburg
E 422 Trier – Saarbryken
E 429 Tournai-Halle
E 441 Chemitz – Plauen
E 442 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Králové – Olomuc – Zhilina
E 451 Giessen – Frankfurt mbi Main – Mannheim
E 461 Svitavy – Brno – Vienë
E 462 Brno – Olomuc – Çesky Teshin – Kraków
E 471 Mukaçevo – Lvov
E 501 Le Mans – Angers
E 502 Le Mans – Tours
E 511 Courtenay (A6) – Troyes
E 512 Remiremont – Mulhouse
E 531 Offenburg – Donaueschingen
E 532 Memingen – Füssen
E 533 Mynih – Garmish – Partenkirqen – Mittenwald – Seefeld – Insbruk
E 551 Çeske Bugjejovicë – Humpolec
E 552 Mynih – Branau – Wels – Linz
E 571 Bratislavë – Zvolen – Koçice
E 572 Trencin – Zhiar nad Hronom

E 573 Püspökladány – Nyiregyháza – Tchop – Uzhgorod
E 574 Baku – Brashov – Piteshti – Kraiova
E 575 Bratislavë – Dunajská Streda – Medvedov – Vámószabadi – Györ
E 576 Cluj Napoca – Dej
E 578 Saratel – Reghin – Toplita – Gheorgheni – Miercurea Ciuc – Sfantu – Gheorghe – Chichis
E 581 Meresheshti – Tekuçi – Albita – Leuchenj – Kishinev – Odesa
E 583 Roman – Iasi – Beltzy – Mohelerpodolsc – Vinnitza – Zhitomir
E 584 Poltavë – Kirovgrad – Kishinev – Giurgiulesti – Galati – Slobozia
E 592 Krasnodar – Djoubga
E 601 Niort (A10) – La Rochelle
E 602 La Rochelle – Saintes
E 603 Saintes – Angouléme – Limoges
E 604 Tours – Vierzon
E 606 Angouléme – Bordo
E 607 Digoin – Charlon-sur-Saône
E 611 Lion – Pont d'Ain
E 612 Ivrea – Torino
E 641 Wörgl-St. Johann-Lofer-Salcburg
E 651 Altenmarkt – Liezen
E 652 Klagenfurt – Loibl Pass – Naklo
E 661 Balatonkeresztúr – Nagyastád – Barcs – Virovitica – Okuçani – Banja Luka – Jajcë – Donji Vakuf – Zenica
E 661 Subotica – Sombor – Osijek
E 671 Timishoarë – Arad – Oradea – Satu Mare
E 673 Lugoj-Deva
E 675 Konstancë – Agigea – Negru Voda / Kardam
E 691 Vale – Ashotsk – Gumri – Ashtarak
E 692 Batumi – Samtredia
E 711 Lion – Grenobël
E 712 Gjenevë – Chambéry – Marsejë
E 713 Valence – Grenoble
E 714 Oranzh – Marsejë
E 717 Torino – Savona
E 751 Rijeka – Pula – Koper
E 761 Bihaç – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevë – Uçice – Çaçak – Kraljevo – Krucevac – Pojate – Paracin – Zajcar
E 762 Sarajevë – Podgoricë – Kufiri shqiptar
E 763 Beograd – ·Çaçak – Nova Varos – Bijelo Polje
E 771 Drobeta – Turnu Severin – Nish
E 772 Jablanica – Velico Tirnovo – Shoumen
E 773 Popovica – Stara Zagora – Burgas
E 801 Coimbra-Viseu – Vila Real-Chaves-Verin
E 802 Bragança – Guarda – Castelo Branco – Portalegre – Evora – Beja – Orique
E 803 Salamanca – Merida – Sevilla
E 804 Bilbao – Logroño – Saragoza
E 805 Famalicäo-Chaves
E 806 Torres Novas-Abrantes-Castelo Branco-Guarda
E 821 Roma – San Cesareo
E 840 Sassari – Olbia … Civitavecchia – Kryqëzim me E 80-ën
E 841 Avellino – Salerno
E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa
E 843 Bari – Taranto
E 844 Spezzano Albanese – Sibari
E 846 Cosenza – Crotone

E 847 Sicignano – Potenza – Metapono
E 848 S. Eufemiu – Catanzaro
E 851 Petrovac – (Albania) Pizren – Prishtinë
E 852 Ohër – Kufiri shqiptar
E 853 Janinë – Kufiri shqiptar
E 871 Sofia – Kjustendil – Kumanovë
E 901 Madrid – Valencia
E 902 Jaén – Granada – Málaga
E 931 Mazara del Vallo – Gela
E 932 Buonfornello – Enna – Catania
E 933 Alcamo – Trapani
E 951 Janinë – Artë – Agrinion – Mesolongj
E 952 Aktio – Vonitsa – Amfiloki – Karpenis – Lamia
E 961 Tripoli – Sparti – Gythio
E 962 Elefsina – Thiva
E 001 Tbilissi – Bagratashe – Vanatzor
E 002 Mehgri – Alyat
E 003 Uchkuduk – Dasshaus – Ashgabat – Gaudan
E 004 Kzylorda – Uchkuduk – Buchara
E 005 Guza – Samarkandë
E 006 Ayni – Kokand
E 007 Tashkent – Kokand – Andijan – Osh – Irkeshtam
E 008 Khorog – Murgab
E 009 Jirgatal – Khorog – Ishkashim – Lyanga – Kinë
E 010 Osh – Bishkek
E 011 Almaty – Kegen – Kokpek – Tyup
E 012 Khorgos – Chundzha – Kokpek
E 013 Sary-Ozek – Khorgos
E 014 Usharal – Druzhba
E 015 Taskesken – Bakhty
E 016 Esil – Astana

SHTOJCA II[1]
KUSHTET QË DUHET TË PËRMBUSHIN ARTERIET KRYESORE TË TRAFIKUT NDËRKOMBËTAR

Përmbajtja

I. TË PËRGJITHSHME
II. KLASIFIKIMI I RRUGËVE NDËRKOMBËTARE
III. KARAKTERISTIKA GJEOMETRIKE
1. Konsiderata të përgjithshme
2. Vendosja horizontale dhe vertikale
2.1 Parametrat bazë
2.2 Kushtet e pashmërisë
3. Formacioni ndërmjet kryqëzimeve
3.1 Numri dhe gjerësia e korsive të trafikut
3.2 Bankinat
3.3 Rezerva e mesit
3.4 Pjerrësia
4. Lartësia e lejuar
5. Kryqëzimet
5.1 Zgjedhja e tipit të kryqëzimit

[1] Zëvendëson tekstin e shtojcës II që është në dokumentin ECE/TRANS/16.

5.2 Shtrirja e kryqëzimit në nivel
5.3 Kryqëzimet në disnivel
5.3.1 Dispozita të përgjithshme
5.3.2 Karakteristikat e përgjithshme
6. Korsitë e uljes dhe rritjes së shpejtësisë
7. Kryqëzimet hekurudhore
IV. PAJISJET
1. Konsiderata të përgjithshme
2. Shenjat vertikale dhe vijëzimi i rrugës
2.1 Karakteristikat e përgjithshme të shenjave vertikale dhe vijëzimeve të rrugës
2.2 Vijëzimet e rrugës
2.3 Shenjat vertikale
2.4 Punët në rrugë dhe shenjat e emergjencës
3. Pajisjet dhe shërbimet e përdoruesit
3.1 Rrethimet dhe barrierat e sigurisë
3.2 Përshkruesit
3.3 Mjetet kundër verbimit
3.4 Shtratet e sigurisë
4. Kontrolli i trafikut
4.1 Sinjalet me dritë ne trafik
4.2 Sinjalet variabile ne trafik
4.3 Sistemet e komunikimit në emergjencë
5. Ndriçimi në rrugë
6. Instalimi i pajisjeve dytësore
6.1 Siguria e kalimtarëve dhe çiklistëve
6.2 Mbrojtja e personave me aftësi të kufizuar
6.3 Mbrojtja nga kafshët
7. Mjetet e shërbimit
7.1 Zonat e pushimit
7.2 Zonat e shërbimit
7.3 Zonat e pagesës së tarifës
7.4 Postat kufitare
V. AMBJENTI DHE PANORAMA
1. Vërejtje të përgjithshme
2. Integrimi i rrugëve në ambient
3. Efektet e ambientit tek përdoruesi i rrugës
VI. MIRËMBAJTJA
1. Konsiderata të përgjithshme
2. Menaxhimi i mirëmbajtjes
3. Aspekte të veçanta të mirëmbajtjes

KUSHTET QË DUHET TË PËRMBUSHIN ARTERET KRYESORE TË TRAFIKUT NDËRKOMBËTAR

I. TË PËRGJITHSHME

Karakteristikat kryesore të ndërtimit, përmirësimit pajimit dhe mirëmbajtjes së artereve kryesore të trafikut ndërkombëtar, që këtu quhen “rrugë ndërkombëtare” trajtohen në dispozitat e mëposhtme, të cilat bazohen në konceptet moderne të teknologjisë së ndërtimit të rrugëve. Ato nuk zbatohen në zonat e banuara. Këto të fundit anashkalohen nëse ato përbëjnë një pengesë ose një rrezik.

Dispozitat e kësaj shtojce marrin parasysh shumë kritere duke përfshirë sigurinë në trafik, mbrojtjen e ambientit, rrjedhshmërinë e fluksit të trafikut dhe komfortin e përdoruesve të rrugës, të zbatuar mbi bazën e vlerësimit ekonomik.

Vendet bëjnë çdo përpjekje të mundur për të përmbushur këto, si në ndërtimin e rrugëve të reja, ashtu edhe në modernizimin e atyre ekzistuese.

II. KLASIFIKIMI I RRUGËVE NDËRKOMBËTARE

Rrugët ndërkombëtare klasifikohen si më poshtë:

1. Autostradat

“Autostradë” është një rrugë e projektuar dhe ndërtuar veçanërisht për trafikun motorik, që nuk u shërben pasurive në kufi me të, dhe e cila:

i) është e pajisur, me përjashtim të pikave të veçanta dhe përkohësisht, me karrexhata të veçanta për dy drejtimet e trafikut, të ndara nga njëra-tjetra nga një trafikndarës që nuk shkelet nga trafiku, ose në ndonjë rast, me mjete të tjera;

ii) Nuk kryqëzohet në nivel me asnjë rrugë, hekurudhë ose linjë tramvaji, apo rrugë këmbësorësh, dhe

iii) është shënuar në mënyrë të veçantë si një autostradë.

2. Rrugët e shpejtësisë

Një rrugë shpejtësie është një rrugë e rezervuar për trafik motorik ku mund të hyhet vetëm nëpërmjet kryqëzimeve në disnivel apo kryqëzime të kontrolluara në te cilët ndalimi dhe parkimi janë veçanërisht të ndaluar në karrexhatën / karrexhatat me trafik.

3. Rrugët e zakonshme

Një rrugë e zakonshme është e hapur për të gjitha kategoritë e përdoruesve dhe automjeteve. Ajo mund të ketë një karrexhatë të vetme ose karrexhata të ndara.

Rrugët ndërkombëtare duhet të jenë mundësisht autostrada ose rrugë shpejtësie.

III. KARAKTERISTIKAT GJEOMETRIKE

III. 1. Konsiderata të përgjithshme

Zgjedhja e karakteristikave gjeometrike duhet të jetë e tillë që t’u ofrojë të gjithë përdoruesve sigurinë e duhur dhe kushte në rrjedhën e trafikut me një minimum dendësie, duke pasur parasysh funksionin e rrugës dhe sjelljen e përgjithshme të shoferëve.

Rregullat e përgjithshme të projektimit zbatohen si për ndërtimin e rrugëve të reja, ashtu edhe për rrjetin ekzistues. Në rastin e fundit, duhet të merren parasysh shtrëngesat dhe situatat e veçanta dhe rregullat bazë zbatohen lirshëm për të ruajtur njëtrajtshmërinë e përgjithshme të itinerarit. Kështu që mund t’u kushtohet më pak rëndësi disa parametrave bazë në përmirësimin e cilësisë së vendosjes dhe perceptimit të saj nga shoferi (“lexueshmëria” e rrugës) për të përmirësuar sigurinë.

Përmirësimet e njëpasnjëshme në rrugë kryhen me kujdes të veçantë në mënyrë që të respektohet në çdo fazë njëtrajtshmëria e itinerarit (rëndësia e tranzitimeve).

Nëse një autostradë apo rrugë me karrexhata të veçanta ndërtohet me faza, duke përfshirë inaugurimin fillestar të një karrexhate të vetme me dy kalime, në projektimin e kësaj faze të parë duhet treguar kujdes që natyra e saj me dy kalime të jetë e dallueshme nga përdoruesit në mënyrë që ajo të mund të funksionojë si e tillë; kjo do të sjellë si nevojë që të sigurohet pashmëria e parakalimit për trafikun në të dy drejtimet gjatë pjesës më të madhe të distancës dhe, me aq sa është e mundur, të mos ekspozohen ato pajisje që duhet të ndërtohen në formën e tyre përfundimtare që në fillim.

Parametrat e projektimit dhe dimensionet varen nga zgjedhja e kategorisë së rrugës, që kushtëzohet nga funksionet e saj, vendndodhja e saj (topografia, përdorimi i tokës etj), dhe konteksti i përgjithshëm teknik dhe ekonomik. Zgjedhja e kategorisë duhet të marrë parasysh:

Njëtrajtshmërinë e brendshme (homogjenitetin) të karakteristikave të ndërtimit;

Njëtrajtshmërinë e rrugës me perceptimin e shoferit për të.

Kështu që do të jetë e mundur që të përcaktohet një qëndrim i njëtrajtshëm i përgjithshëm për zhvillimin e itinerarit (ose seksionit) të marrë në shqyrtim dhe të përcaktohen përkatësisht të gjitha pjesët përbërëse të projektit (gjeometria, shenjat dhe pajisjet, dhe kryqëzimet).

Çdo kategori rruge shoqërohet nga një gamë e shpejtësisë së projektuar.

Shpejtësia e projektuar është ajo shpejtësi që në skemën e përmirësimit ose ndërtimit të një rruge zgjidhet për të përcaktuar karakteristikat gjeometrike duke lejuar automjete të veçanta të udhëtojnë me këtë shpejtësi në siguri.

Gama e shpejtësive të projektuara të rekomanduara në km/orë në rrugët ndërkombëtare është si më poshtë:

Autostrada	x	80	100	12-	140
Rrugë shpejtësie	60	80	100	120	X
Rrugë të zakonshme	60	80	100	x	X

Shpejtësitë e projektuara mbi 100 km/orë nuk duhet të zgjidhen përveç kur karrexhatat janë të ndara dhe shtrirja e kryqëzimeve e lejon këtë.

Shpejtësia më e ulët e projektuar (60km/ore për rrugët ose 80 km/orë për autostradat) mund të përdoret vetëm në seksione tepër të kufizuar.

Shpejtësia e projektuar mund të zvogëlohet në raste të veçanta në seksione me gjatësi të kufizuar të rrugës dhe në kushte topografike të vështira dhe të tjera. Ndryshimet nga një shpejtësi e projektuar te një tjetër duhet të zbatohet gradualisht në mënyrë të tillë që ato të mund të parashikohen nga shoferi.

Koncepti "shpejtësi e projektuar" mund të mos jetë i zbatueshëm në itinerare të caktuara me një topografi të vështirë.

Rrugët ndërkombëtare paraqesin karakteristika homogjene në seksione me gjatësi të mjaftueshme. Ndryshimet në kategori bëhen në ato vende që të jenë mjaft të qartë për përdoruesit e rrugës (afërsia me zonat e banuara, ndryshimi në topografi, kryqëzimet në disnivel) dhe vëmendje e veçantë u kushtohet zonave të tranzitimit.

Është gjithashtu e rëndësishme të verifikohen kushtet minimale të sigurisë të respektohen në të gjitha pikat e rrugës, duke marrë parasysh shpejtësitë e tashme me të cilat udhëtojnë pjesa më e madhe e përdoruesve, nën dritën e konfigurimit të përgjithshëm të vendosjes dhe rregullave në fuqi.

Rrugët ndërkombëtare duhet të sigurojnë trafikun e automjeteve në pajtim me rregullat e brendshme në lidhje me madhësitë, peshën e përgjithshme dhe ngarkesën për aks.

III.2. Vendosja horizontale dhe vertikale

III.2.1 Parametrat bazë

Vendosja horizontale dhe vertikale koordinohet në mënyrë të tillë që rruga të perceptohet nga shoferi pa ndërprerje të panevojshme të vendosjes, i lejon atij të parashikojë manovrimet e tij dhe të shikojë qartë pikat kritike, veçanërisht kryqëzimet dhe hyrjet dhe daljet ne kryqëzimet në disnivel.

Rregullat për dimensionet e vendosjes horizontale dhe vertikale bazohen në parametrat konvencionalë të inxhinierisë së trafikut (kohët e reagimit, koeficientët e fërkimit, lartësia e pengesave, etj) për pjesën më të madhe të përdoruesve.

Vlerat minimale të rekomanduara për parametrat e vendosjes horizontale dhe vertikale jepen në tabelën e mëposhtme:

Kategoria (shpejtësia e projektuar)	60	80	100	120	140
Rrezet minimale në plan (duke i korresponduar një vlerë lartësie maksimale 7%)	120	240	425	650	1 000
Pjerrësia maksimale (përqindja nuk tejkalohet)	8	7	6	5	4
Rrezet minimale Një drejtim në pikën më të lartë Dy drejtime të vendosjes vertikale (në m)	1 500 1 600	3 000 4 500	6 000 10 000	10 000 -	18 000 -
Rrezet minimale në pikën më të ulët të vendosjes vertikale	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000

Rrezet minimale të vendosjes vertikale evitohen afër pikave kritike (kryqëzime, kryqëzime në disnivel, hyrje, hyrje në zonat e banuara, etj).

Pjerrësia si rezultat i pjerrësisë gjatësore dhe pika më e lartë nuk e kalon 10%.

Kthesat e vendosjes horizontale, nëse është e mundur, prezantohen nëpërmjet lidhjeve me një kurvaturë progresive.

III.2.2. Kushtet e pashmërisë

Distancat e pashmërisë janë të paktën sa distancat e ndalimit për pengesat në të gjithë gjatësinë e rrugës.

Vlerat minimale jepen në tabelën e mëposhtme për orientim:

Shpejtësia e projektuar (km/orë)	60	80	100	120	140
Distanca minimale e ndalimit (m)	70	100	150	200	300

Në rrugët me dy kalime, distancat minimale të pashmërisë që duhen për parakalim jepen për

një përqindje sa më të madhe të gjatësisë së rrugës dhe shpërndahen sa më uniformisht që të jetë e mundur.

Nëse pashmëria është e pamjaftueshme, në rrugët me një karrexhatë dhe me dy drejtime rekomandohet ndërtimi i zonave kaluese ose zgjerimi i sipas qëllimit në vend i rrugës.

Në zonat ku distancat e pashmërisë nuk mund të sigurohen (në mënyrë të përhershme ose përkohësisht) shenjat përkatëse të rrugës ndalojnë parakalimin në një formë që të jetë e qartë dhe e perceptueshme.

III.3. Formacioni ndërmjet kryqëzimeve

Formacioni i rrugëve ndërkombëtare, përveç karrexhatës ose karrexhatave përfshin edhe bankinat dhe mundësisht një rezervë të mesit dhe korsi të veçanta për kalimtarët dhe çiklistët. Këto korsi të veçanta nuk lejohen brenda formacionit të autostradës ose rrugëve të shpejtësisë.

Formacioni do të jetë i tillë që të garantojë gjatë gjithë kohës rrjedhje të qetë të trafikut të tashëm dhe të pritshëm në kushte të përshtatshme sigurie dhe komforti.

III.3.1. Numri dhe gjerësia e korsive të trafikut

Zgjedhja e numrit të korsive bazohet në rrjedhën e tashme dhe të pritshme të trafikut. Ai duhet të garantojë që të arrihet standardi i nevojshëm, duke marrë parasysh funksionin ekonomik të rrugës.

Volumi i rrjedhës së trafikut për qëllimet e llogaritjes ndryshon në bazë të karakteristikave të përgjithshme të itinerarit, strukturës së trafikut dhe tipit të përdorimit (funksioni i rrugës).

Mund të përdoren metoda të ndryshme të llogaritjes që kanë të bëjnë me rrjedhën e trafikut, në varësi të kushteve të tashme të trafikut dhe të dhënave që disponohen.

Masat operative mund të sigurojnë gjithashtu një rrjedhë të qëndrueshme të trafikut në kushte të caktuara të veçanta.

Duhet të tregohet kujdes i veçantë në ndërtimin e rrugëve me tre korsi dhe përdorimin e korsisë qendrore. Korsia qendrore nuk duhet të përdoret për parakalim në të dy drejtimet në të njëjtën kohë.

Karrexhatat me një drejtim të veçantë rekomandohen së tepërmi për rrugët me katër korsi me qëllim që të ruhen standardet përkatëse të sigurisë.

Duhet të konsiderohet ndërtimi i korsive shtesë sidomos në atë shkallë pjerrësie kur shpejtësia e automjeteve të ngadalta shkakton në ulje tej mase të nivelit të shërbimit.

Korsitë e trafikut në vendosje të drejtë duhet të kenë një gjerësi minimale prej 3.50m. Sigurohet gjerësi më e madhe në kthesa me rreze të vogël me qëllim që të mundësohet lëvizja e automjeteve më të mëdha të lejuara. Gjerësia e korsive shtesë në shkallë pjerrësie mund të zvogëlohet në 3 m.

III.3.2 Bankinat

Bankinat mund të jenë të përbëra nga një seksion i rregulluar ose i shtruar dhe një pjesë me bar ose zhavor.

Gjerësia minimale e rekomanduar e bankinave ndryshon nga 2.50 m për rrugët e zakonshme në 3.25 m për autostradat. Në seksionet e vështira të terrenit malor dhe në seksionet që kalojnë në mënyrë intensive në zona të banuara, si dhe në seksionet e pajisura me korsi shpejtësie dhe ngadalësimi gjerësia e bankinës mund të zvogëlohet.

Në autostrada, bankinat duhet që normalisht të përfshijnë një rrip të vazhduar ndalimi (rrip ndalimi emergjence) që të jetë të paktën 2.50 m (3 m nëse këtë e kërkon trafiku me automjete të rënda), të rregulluar dhe shtruar që të lejojë ndalimin.

Në rrugët e zakonshme, rekomandohet sigurimi i një rripi të rregulluar me të paktën 0.7 m gjerësi, të dalluar qartë nga karrexhata.

Për arsye sigurie, nëse është e mundur, duhet të garantohet një zonë pa pengesa me të paktën 3 m tej anës së karrexhatës së trafikut dhe pengesat që janë shumë afër me anën e karrexhatës izolohen me mjete të përshtatshme.

Në mungesë të një rripi ndalimi, duhet të ketë zona ndalimi (pika ndalimi) në intervale të caktuara. Nëse është e nevojshme, sigurohen edhe hyrjet për autobusët.

Nëse kjo përligjet nga mjetet e trafikut me dy rrota, sigurohen edhe fasilitete të tjera (korsi për biçikleta). Sigurohen edhe fasilitete të veçanta për kalimtarët nëse prania e tyre është e nevojshme.

Bankina duhet të jetë aq e gjerë sa të lejojë pashmëri dhe të lejojë hapësirë për pajisjet e autostradës (shenjat, barrierat–shiko kapitulli IV) nëse është e nevojshme.

III.3.3. Rezerva e mesit

Gjerësia minimale e rekomanduar e rezervës së mesit në autostrada dhe rrugë me karrexhata të ndara është rreth 3 m. Kjo gjerësi minimale mund të zvogëlohet në zona tepër të kufizuara, megjithëse duhet të ruhet një gjerësi e përshtatshme për instalimin e një rrethimi sigurie. Në këto raste duhet të vendosen rrethime të përshtatshme sigurie (shiko kapitullin IV).

Rezerva e mesit normalisht pajiset me rrethime sigurie (barrierat e pengimit ose barrierat e sigurisë), përveç kur është aq e gjerë sa përbën një rrezik të vogël për aksidente të automjeteve nga të dy anët.

III.3.4. Pedenca

Nëse karrexhata ka vendosje të drejtë ose gati të drejtë, pedenca si rregull duhet të jetë nga 2% deri në 3% për të lehtësuar rrjedhjen e ujit. Pjerrësia duhet të fillojë nga një pikë qendrore në rrugët me dy kalime ndërsa nëse ka karrexhata të ndara pjerrësia fillon nga rezerva e mesit.

Zonat me lartësi variabël duhet të trajtohen me kujdes të veçantë që të garantohet rrjedhja e plotë e ujit.

III.4. Lartësia e lejuar

Lartësia e lejuar nuk është më e vogël se 4.5 m.

III.5. Kryqëzimet

III.5.1. Zgjedhja e tipit të kryqëzimit

I gjithë sistemi i kryqëzimeve në disnivel trajtohet në mënyrë të njëtrajtshme gjatë gjithë itinerarit si në kuptimin e vendndodhjes, ashtu edhe të distancës ndërmjet pikave të kryqëzimeve në disnivel, dhe në zgjedhjen e mjeteve që duhet të jetë e qartë për të gjithë përdoruesit dhe e projektuar në mënyrë të tillë që të minimizohet rreziku i konfliktit (sidomos në rastin e ndërprerjeve të trafikut).

Numri i pikave të kryqëzimeve në disnivel mund të zvogëlohet duke ndryshuar itinerarin e rrjedhës së trafikut ne kryqëzime të afërta të ndërtuara më mirë.

Normalisht rrugët ndërkombëtare kanë prioritet, përveç pikave të caktuara (kryqëzimi me një rrugë tjetër ndërkombëtare, zonat e transitit, rrethrrotulimet) ku mund të lejohet humbja e prioritetit.

Në rrugët me dy kalime, kryqëzimet mund të kenë nivele të ndryshme ose mund të jenë në nivel. Kryqëzimet në disnivel mund të parashikohen për pika të rëndësishme kryqëzimesh, nëse kushtet ekonomike e lejojnë këtë, si dhe të ndara në nivel pa ndryshim itinerari për rivendosjen e komunikimeve të caktuara (p.sh. trafiku bujqësor).

Rrethrrotullimet janë një zgjidhje në kushte të caktuara (zona transiti, periferi të zonave të banuara, lëvizje në shkallë të gjerë në kryqëzime në disnivel).

Në rrugët ku karrexhatat janë të ndara, kryqëzimet përgjithësisht ndërtohen në nivele të veçanta (ndarje në nivel i fluksit), pasi kryqëzimet në nivel me ndryshim itinerari mund të parashikohen vetëm në kushte të veçanta ku respektohen kriteret e sigurisë.

Zgjidhjet e ndërmjetme (ndryshim niveli pa ndryshim itinerari, pa gjysmëkryqëzim me të drejtë kthimi majtas) mund të parashikohen në kushte të veçanta.

Në autostrada, kryqëzimet me ndryshim niveli janë të detyrueshme.

Përdorimi i kryqëzimeve me sinjale trafiku (drita me tre ngjyra) jashtë zonave të banuara mund të parashikohet me kusht që pashmëria e tyre dhe operimi i suksesshëm të mund të sigurohet pa rrezikuar përdoruesit.

III.5.2. Shtrirja e kryqëzimeve në nivel

Kryqëzimet në nivel ndërtohen në pajtim me rregullat në fuqi mbi bazën e parimeve kryesore të mëposhtme:

Të sigurohen kushtet më të mira të pashmërisë dhe perceptimit të kryqëzimit gjatë hyrjes nga rrugët kryesore dhe dytësore;

Shtrirjet komplekse evitohen dhe gjeometria bëhet sa më e thjeshtë që të jetë e mundur, në pajtim me funksionet e kryqëzimit, që ai të jetë i lexueshëm dhe i kuptueshëm për përdoruesit. Kryqëzimet që përbëhen nga më shumë se katër degë thjeshtëzohen duke grupuar rrjedha të caktuara të trafikut, ose trajtohen si rrethrrotullime;

Gjeometria dhe sinjalet e trafikut përdoren për të paralajmëruar dhe ngadalësuar përdoruesit që nuk kanë prioritet. Kryqëzimi duhet të përfshijë në karrexhatat që nuk kanë prioritet ishuj orientues të kufizuar, për shembull me një bordurë pasa të ngritur për të drejtuar rrjedhat dytësore (ndryshimi i korsive);

Korsitë prerëse priten me njëra-tjetrën aq afër këndit të drejtë sa të jetë e mundur;

Korsitë e uljes së shpejtësisë me kthim majtas sigurohen në rrugë menjëherë sapo trafiku përkatës të arrijë një nivel thelbësor;

Përdoruesit prioritarë të rrugës paralajmërohen dhe korsitë tejet të gjera evitohen, pasi ato inkurajojnë shpejtësinë e madhe, ulin vigjilencën dhe e bëjnë kalimin më të vështirë (për shembull mënjanohet rritja e numrit të korsive të drejta, dhe parashikohen korsi për uljen e shpejtësisë me kthim djathtas dhe bashkimi i korsive vetëm nëse këtë e justifikon trafiku);

Në rastin e trafikut me kryqëzime në disnivel dhe në praninë e korsive me ulje shpejtësie me kthim majtas[2], zona qendrore dhe korsitë e veçanta tregohen qartë (ishujt dhe vijëzimet apo sipërfaqet përkatëse);

Nëse është e nevojshme, parashikohen korsi të drejta të shënuara qartë për kalimtarët dhe çiklistët.

III.5.3. Kryqëzimet në disnivel

III.5.3.1. Dispozita të përgjithshme

Kryqëzimet ne disnivel janë kryqëzime në të cilat ndryshon niveli me rampe që lejojnë trafikun të kalojë nga një rrugë në tjetrën.

Zgjedhja e formës së kryqëzimeve në disnivel bazohet në objektivin e thjeshtësisë dhe uniformitetit.

Uniformiteti duhet të jetë “operacional”, d.m.th. ka të bëjë me faktin që përdoruesit e autostradës “presin” të kryejnë manovra të ngjashme, edhe në kryqëzime në disnivel të llojeve të tjera.

Forma e kryqëzimit në disnivel varet nga topografia, rëndësia relative e fluksit të trafikut, tipi i rrugës prerëse dhe prania e mundshme e pikave të pagesës së tarifës.

III.5.3.2. Karakteristikat gjeometrike

Rampet: Është e dëshirueshme që rampet, duke përfshirë vijëzimet anësore dhe bankinat, të kenë gjerësitë minimale të mëposhtme:

Karrexhatë me një drejtim: 6 m, duke përfshirë vijëzimet horizontale dhe bankinat;

Karrexhatë me dy drejtime: 9 m duke përfshirë vijëzimet horizontale dhe bankinat.

Karakteristikat e vendosjes së rampeve duhet të jenë si më poshtë (por në raste të veçanta standardet e mëposhtme mund të zvogëlohen):

Rrezja e brendshme në nivel 50 m;

Shkalla e pjerrësisë në ngjitje 7%;

Shkalla e pjerrësisë në zbritje 8%;

Rrezja minimale në kthesa vertikale konvekse 800 m;

Rrezja minimale në kthesa vertikale konkave 400 m.

Kthesat horizontale bashkohen me lidhje që kthehen në mënyrë progresive me një gjatësi të përshtatshme. Për këtë qëllim është e nevojshme të vihen shenja dhe/ose vijëzime të përshtatshme.

Seksionet e gërshetimit: Rekomandohet që seksionet e gërshetimit të jenë të gjata në mënyrë të mjaftueshme për të lejuar që lëvizjet të kryhen në siguri të plotë.

Devijimi i fluksit të trafikut: Nëse në karrexhatë ndahet në dy karrexhata të tjera, ndarja e dy flukseve të trafikut kryhet në atë mënyrë që të jetë qartësisht e perceptueshme.

Për këtë qëllim, përdoruesi ka kohë për t’u futur në korsinë që është më e përshtatshme për drejtimin që ai do të marrë dhe ka një pamje të qartë sa është e nevojshme për pikën e devijimit. Kështu që është e nevojshme të zbatohen shenjat dhe/vijëzimet e përshtatshme.

Fluksi më pak i rëndësishëm i trafikut duhet të zhvendoset në karrexhatën e djathtë.

Konvergjenca e flukseve të trafikut: Nëse dy karrexhata konvergjojnë për të formuar një karrexhatë të vetme, integrimi i dy flukseve të trafikut kryhet në kushte të sigurta dhe nuk shkakton ndonjë ngadalësim të konsiderueshëm në shpejtësinë e automjeteve.

Për këtë qëllim:

a) Shoferët në fluksin e trafikut më pak të rëndësishëm bashkohet nga e djathta në fluksin më të rëndësishëm të trafikut;

b) Shoferët që duhet të bashkohen kanë një pamje të mirë para dhe pas pikës së konvergjencës.

[2] Shënim: Ky tekst bazohet në prezumimin që trafiku është në krahun e djathtë.

Manovrimi i bashkimit, nëse është i përshtatshëm nëpërmjet një korsie për shtimin e shpejtësisë, nuk shkakton ndonjë pakësim të konsiderueshëm ne shpejtësinë e fluksit kryesor.

III.6. Korsitë e rritjes dhe uljes së shpejtësisë

Rekomandohet që korsitë e rritjes dhe uljes së shpejtësisë të pajisen me hyrje dalje nga karrexhata kryesore në kryqëzimet në disnivel ose zonat përkatëse. Këto korsi janë me gjerësi konstante dhe ndiqen ose paraprihen nga një ngushtim.

Gjatësia e korsive të shtimit ose uljes së shpejtësisë llogaritet në pajtim me shpejtësinë e projektuar të fluksit të trafikut.

III.7. Kryqëzimet hekurudhore

Është e dëshirueshme që kryqëzimet hekurudhore me rrugët ndërkombëtare të jenë në nivele të ndryshme.

IV. PAJISJET

IV.1. Konsiderata të përgjithshme

Tipat e pajisjeve rrugore të përshkruara më poshtë përbëjnë një element thelbësor në funksionimin e rrjetit rrugor dhe kanë një ndikim të rëndësishëm në rrjedhshmërinë dhe sigurinë e trafikut si dhe mbi komfortin e përdoruesve të rrugës.

Kontrolli i rregullt i funksionimit të këtyre pajisjeve dhe mirëmbajtja e përshtatshme u jep mundësi atyre të sigurojnë eficiencë maksimale.

IV.2. Shenjat vertikale dhe vijëzimet e rrugëve

IV.2.1. Karakteristika të përgjithshme të shenjave vertikale dhe vijëzimeve të rrugës

Shenjat vertikale dhe vijëzimet e rrugëve, në pajtim me parimet e parashikuara në konventat dhe marrëveshjet ndërkombëtare, kontribuojnë në kuptueshmërinë e rrugës dhe projektohen dhe ekzekutohen në mënyrë të atillë që të jenë në përputhje me njëra-tjetrën dhe me komponentët e projektit në përgjithësi.

Parakushti bazë për shenjat është homogjeniteti; ato janë projektuar për përdoruesit që lëvizin shpejt dhe duhet të jenë të dukshme nga një distancë e përshtatshme ditën ose natën, dhe të jenë menjëherë të kuptueshme.

Duhet të bëhet përpjekje për të përgjithësuar përdorimin e mesazheve joliterale, me dimensione, simbole dhe karaktere standarde, për t’i bërë ato lehtësisht të kuptueshme nga përdoruesit e rrugës nga çdo vend.

Panelet e ndriçuara ose panelet që përdorin materiale retro-reflektiv përdoren për shenjat në rrugët që nuk janë të ndriçuara, dhe mund të përdoren edhe në rrugët që janë pajisur me ndriçim të përhershëm. Rekomandohet që vijëzimet në rrugët pa ndriçim të përhershëm të ekzekutohen duke përdorur materiale retro-reflektive.

Është gjithashtu e rëndësishme të evitohet pasja e shumë shenjave.

IV.2.2. Vijëzimet në rrugë

Vijëzimet në rrugë harmonizohen me shenjat vertikale dhe materialet e përdorura kanë një rezistencë të lartë.

IV.2.3. Shenjat vertikale

Në lidhje me natyrën ndërkombëtare të rrugëve në shqyrtim, tregohet kujdes i veçantë në përdorimin e paneleve treguese dhe përdorimin e shenjës “E”.

Efektiviteti dhe sidomos kuptueshmëria dhe lexueshmëria e shenjave varet nga një numër kushtesh, dimensionet dhe vendosja e tyre, predominanca e simboleve ndërkombëtare kundrejt fjalëve, shkurtësia e mesazhit të shprehur, përdorimi i të njëjtit alfabet në të gjithë rrjetin ndërkombëtar (alfabete të tjera mund të përdoren vetëm në lidhje me karakteret latine), madhësia e përshtatshme e simboleve dhe karaktereve dhe raportet e përshtatshme në lidhje me sfondin e tyre dhe shpejtësia maksimale e trafikut.

IV.2.4. Punët në rrugë dhe shenjat e emergjencës

Për punët në rrugë, emergjencat (aksidentet) ose operacionet e papërfunduara që shkaktojnë mbylljen e karrexhatave ose korsive të trafikut vendosen shenja të përshtatshme të përkohshme me qëllim që të garantohet siguria e përdoruesve dhe e personelit të përfshirë në operacione të tilla. Këto shenja hiqen menjëherë sapo të bëhen të panevojshme.

Brenda zonës së ndriçimit të rrugës, shenjat janë retro-reflektive. Nëse nuk ka ndriçim rruge, shenjat janë retro-reflektive dhe, për aq sa është e mundur, kombinohen me mjetet e veçanta te

drejtimit të ndriçimit.

Shenjat e përhershme që janë në kontradiktë me shenjat e përkohshme hiqen ose mbulohen.

IV.3. Pajisjet dhe shërbimet e përdoruesve

IV.3.1. Rrethimet dhe barrierat e sigurisë

Rrethimet dhe barrierat janë projektuar për të parandaluar shmangen aksidentale të një automjeti nga karrexhata, ose të kufizojë pasojat e një gjëje të tillë.

Zgjedhja e mjetit (parmakë mbrojtës, barrierë kundër përplasjes, rrethime dhe barriera sigurie) dhe kushtet për përdorimin e tyre varen nga tipi i automjetit që mbahet, formacioni, pasojat e mundshme nëse automjetet shmangen nga karrexhata, problemet e veçanta të pashmërisë dhe vështirësia e mirëmbajtjes.

Meqenëse këto mjete vetë përbëjnë pengesa, ato nuk instalohen nëse kjo nuk justifikohet nga rreziku që i kërkon ato.

Këto mjete të sigurisë vihen në struktura.

Përdorimi i mjeteve të sigurisë në rezervën e mesit varet nga një numër faktorësh, më i rëndësishmi nga të cilët janë volumi i trafikut dhe gjerësia e vetë rezervës së mesit.

Mjetet e sigurisë vendosen në bankina nëse pengesa të dala dhe të forta janë vendosur shumë pranë karrexhatës, nëse lartësia e urave ose pjerrësia e anëve përbën një rrezik të dukshëm, ose në seksionet që kufizohen apo përshkohen nga një rrymë uji, një rrugë me lëvizje të dendur, një hekurudhë etj.

IV.3.2. Shënjuesit

Instalimi i shënjuesve (p.sh. shënjuesit e rrugës dhe treguesit e rreziqeve) të pajisura me mjete retro-reflektive mund të përmirësojnë perceptimin e vendosjes.

IV.3.3. Mjetet kundër verbimit

Jashtë seksionit të ndriçuar, mund të jetë e këshillueshme të instalohet një pengesë apo gardh artificial në rezervën e mesit të autostradave dhe rrugëve të shpejtësisë, apo në bankinë nëse përgjatë rrugës “E” kalon një rrugë tjetër. Është e këshillueshme të garantohet që këto masa të mos pengojnë pashmërinë për përdoruesit e rrugës dhe nuk ulin efektivitetin e mjeteve për sigurinë e trafikut të instaluara pranë.

IV.3.4. Shtratet e sigurisë

Për të garantuar sigurinë e kamionëve në pjerrësi shumë të mëdha, mund të jetë e nevojshme të ndërtohen shtrate sigurie të sistemuara gjatë korsisë zbritëse. Kjo lehtësirë duhet të jetë përjashtim dhe të rezervohet për rastet kur nuk mund të mendohet ndonjë zgjidhje tjetër.

IV.4. Kontrolli i trafikut dhe informacioni i përdoruesve

IV.4.1. Sinjalet me drita në trafik

Sinjalet me drita në trafik përdoren në pajtim me konventat dhe marrëveshjet ndërkombëtare në fuqi. Dritat sinjalizuese të verdha përdoren për të treguar një rrezik të caktuar (punë në rrugë, pikat e mbledhjes së tarifës, vendkalime për kalimtare etj), duke inkurajuar përdoruesit të kushtojnë më shumë vëmendje dhe të zvogëlojnë shpejtësinë.

Sinjalet e përkohshme të trafikut me drita mund të vendoset në raste të veçanta (p.sh., duke ndryshuar trafikun si rezultat i punëve në rrugë ose aksidenteve).

IV.4.2. Shenjat variabile të trafikut

Shenjat variabile të trafikut kuptohen si shenja statike të rrugës dhe janë të qarta ditën dhe natën për shoferët në të gjitha korsitë.

IV.4.3. Sistemet e komunikimit në raste emergjente

Qenia e kabinave telefonike dhe për komunikime të tjera për raste emergjente, të treguara nga shenja specifike, që lidhen me një qendër që punon 24 orë në ditë rekomandohet për të gjitha tipat e rrugëve ndërkombëtare. Pika të tilla duhet të instalohen gjatë rrugës në anën e jashtme larg nga strukturat, me hapësirë të rregullt dhe në intervale të arsyeshme. Në autostrada rekomandohet një interval prej 2 km. Sistemi i komunikimit në raste emergjente përfshin shenjat (ose panelet) që tregojnë drejtimin dhe distancën deri tek kabina më e afërt.

Nëse në rrugët e shpejtësisë dhe në rrugët e zakonshme nuk ekziston një sistem i veçantë komunikimi për emergjencat në rrugë mund të përdoret sistemi i përgjithshëm i telefonisë dhe shenjat që tregojnë pozicionin e telefonit publik më të afërt do të ishin të dobishme.

Mund të merren masa të veçanta për urat e gjata dhe tunelet.

Operimi me kabinat telefonike është i thjeshtë, i lehtë për t’u kuptuar nga përdoruesit dhe

mundësisht të jetë i shpjeguar nga simbolet dhe ideogramat.

IV.4.4. Informacioni i përdoruesit

Informacioni i freskuar mbi kushtet e rrugëve dhe trafikut duhet t'u transmetohen përdoruesve të rrugës me anë të mjeteve të përshtatshme. Mundësia e marrjes së informacionit të tillë është e këshillueshme edhe për tunelet.

IV.5. Ndriçimi i rrugës

Ndriçimi është i dëshirueshëm në disa zona të veçanta si postat kufitare, tunelet e gjata, zonat përreth, kryqëzimet në disnivel me rrugë të tjera AE@ etj. Nëse vëllimi i trafikut e justifikon instalimin dhe operimin e tij, ndriçimi homogjen dhe i përshtatshëm i rrugës mund të jetë i këshilueshëm nëse rruga kryqëzohet ose kufizohet me zona ku ndriçimi mund të shkaktojë shqetësim në rrugët ndërkombëtare (aeroporte, zona industriale ose me banim të dendur, etj).

IV.6. Instalimi i mjeteve dytësore

IV.6.1. Siguria e kalimtarëve dhe çiklistëve

Në rrugët e zakonshme, si dhe në korsitë e veçanta për kalimtarët dhe çiklistët mund të përmirësohet siguria.

Vëmendja më e madhe u kushtohet vendkalimeve për automjetet me dy rrota dhe kalimtarët, sidomos në kryqëzime.

IV.6.2. Mbrojtja e personave me aftësi të kufizuar

Përdoruesit, si pasagjerët ashtu edhe shoferët, për të cilët udhëtimi është i vështirë apo që nuk janë në gjendje të përmbushin nevojat e tyre imediate pa ndihmë, janë në gjendje të përdorin me lehtësi rrugën.

Projektimi i rrugës dhe pajisjet e saj duhet të jenë të tilla që të minimizojnë situatat kritike në të cilat mund të gjenden këta përdorues.

Është e nevojshme në çdo rast të sigurohet që kufizimet e vendosura mbi përdoruesit, sidomos në vendet e pushimit dhe shërbimit, janë në përputhje me aftësitë e tyre.

IV.6.3. Mbrojtja nga kafshët

Me qëllim që të mbrohen përdoruesit nga kafshët vendoset rrethim i përshtatshëm në çdo vend ku topografia tregon që ka rrezik të kalimit nga kafshët.

Masat mbrojtëse duhet të merret gjithashtu edhe për vetë kafshët, si mbikalime apo nënkalime me madhësi dhe formë të përshtatshme.

IV.7. Mjetet e shërbimit

Në varësi të karakteristikave të operacioneve të tyre, në rrugët ndërkombëtare vendosen zona të veçanta pushimi, zona shërbimi, posta kufitare etj.

IV.7.1. Zonat e pushimit

Zonat e pushimit larg nga kryqëzimet në disnivel u jep mundësi përdoruesve të ndalojnë në një ambient që përbën një pushim nga monotonia e trafikut; në këto raste panorama është e një rëndësie të veçantë.

Zonat e pushimit duhet të vendosen në intervalet e përshtatshme; një shenjë që tregon afrimin e një zone pushimi duhet të tregojë edhe distancën deri te zona pasuese e pushimit ose shërbimit.

Është e dëshirueshme që pikat e ujit, tavolinat, strehimet dhe WC-të të përdoren lirisht nga personat me aftësi të kufizuar.

IV.7.2. Zonat e shërbimit

Zonat e shërbimit janë të përshtatura me vendndodhjen dhe përdoruesit (turistët, transportuesit rrugorë etj.) dhe larg nga kryqëzimet në disnivel dhe ofrojnë një minimum shërbimi, si parkimi, telefoni, karburant dhe WC lehtësisht të përdorshme edhe për personat me aftësi të kufizuar.

Këto zona duhet të vendosen në intervale të përshtatshme, duke marrë parasysh, ndërmjet të tjerash, volumin e trafikut; një shenjë që tregon afrimin e një zone shërbimi duhet të tregojë gjithashtu edhe distancën deri te zona tjetër e shërbimit.

Të gjitha zonat e trafikut dhe të parkimit ndahen nga karrexhatat e rrugëve E.

IV.7.3. Zonat e tarifave

Zonat e tarifave përbëhen nga një zgjerim progresiv i karrexhatës apo rampave të korsive në disnivel deri te dhe pas korsive të kontrollit.

Numri i korsive të kontrollit caktohet duke pasur parasysh volumin e trafikut të parashikuar.

Pikat e mbledhjes së tarifës duhet të ndodhen në zona të hapura; nuk është e këshillueshme për t'i vendosur ato në fundin e një pjerrësie.

Jashtë korsive të kontrollit ka hapësirë të nevojshme për ndërtesat dhe instalimet e duhura për mbledhjen e tarifave, për mbikëqyrjen dhe personelin përkatës.

IV.7.4. Postat kufitare

Vendndodhja, dimensionet dhe forma e postave kufitare, si dhe tipi dhe shtrirja e instalimeve, ndërtesave, zonave të parkimit etj, zgjidhen mbi bazën e kontrolleve të parashikuara dhe të trafikut që kalon në këto posta. Me anë të marrëveshjeve me shtetet fqinjë synohen instalime të përbashkëta të kontrollit kufitar, si dhe shërbime të koordinuara të kontrollit, me personel të mjaftueshëm.

Struktura dhe forma e një kompleksi kufitar dhe rrjeti i komunikimit të brendshëm, me anë të vendosjes së shenjave që koordinohet ndërmjet shteteve fqinjë, duhet të bëjnë të mundur parazgjedhjen dhe ndarjen e trafikut të pasagjerëve dhe mallrave, në pajtim me llojet e ndryshme të kontrolleve para se ata të arrijnë te ndërtesat dhe instalimet. Në postat kufitare me intensitet të lartë të trafikut të kamionëve, zonat e pritjes së kamionëve për parakontroll dhe përzgjedhje në pajtim me llojet e kontrollit duhet të vendosen para instalimeve të kontrollit kufitar.

V. AMBIENTI DHE PANORAMA

V.1. Vërejtje të përgjithshme

Ritmi i ndryshimeve në fushat ekonomike, shoqërore dhe kulturore ka sjellë si pasojë në dekadat e fundit një rritje të konsiderueshme në trafikun rrugor. Në të njëjtën kohë ky fenomen ka shkaktuar edhe shqetësime të ndryshme (zhurmë, ndotje, vibrime, ndarje) si në zonat e banuara edhe jashtë tyre.

Shqetësimi për ruajtjen e cilësisë (vizuale dhe ekologjike) të ambientit tregon që rrugët duhet të projektohen për t'u harmonizuar me panoramën.

Kur përgatiten projekte të reja kryhet edhe një vlerësim në lidhje me ndikimin në ambient. Është e dëshirueshme që kjo dispozitë të zgjerohet që kjo të përfshijë rindërtimet dhe përmirësimet e konsiderueshme të rrugëve ekzistuese.

Qëllimi i përgjithshëm është të zmadhohen efektet pozitive në ambient dhe të korrigjohen ato negative.

Është e dëshirueshme që trashëgimia kulturore e rajoneve që përshkohen t'u vihet në dukje përdoruesve me mjete të përshtatshme: shenja, qendra informimi në zonat e shërbimit, etj.

V.2. Integrimi i rrugëve në ambient

Kur përgatitet projekti, i kushtohet vëmendje efekteve të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta të rrugëve dhe trafikut mbi:

Njerëzit, faunën, florën;

Gjendjen e tokës, ujin, ajrin, mikroklimën;

Panoramën, pasurinë fizike dhe trashëgiminë kulturore.

Në këtë kuptim, është e dobishme që të merren parasysh elementet e mëposhtme:

Koordinimi i mirë i vendosjes dhe profilit gjatësor, në lidhje me elementet e panoramës, duhet të harmonizojnë jo vetëm integrimin harmonik të vendosjes me topografinë lokale dhe tokën, por gjithashtu të parandalojë efektin negativ mbi sigurinë e përdoruesve të rrugës;

Shqetësimet akustike, vibrimet dhe ndotjet e ajrit dhe të ujit që rrjedhin nga trafiku, mirëmbajtja dhe shfrytëzimi i rrugëve duhet të kufizohet për aq sa është e mundur me mjete të përshtatshme, në pajtim me rregullat dhe rregulloret e vendeve përkatëse;

Kurdoherë që një rrugë e re dhe kur punët që duhet të bëhen kanë një efekt të madh mbi panoramën, do të ishte më mirë që të tregohej kujdes për cilësinë e tyre për të krijuar një panoramë të re dhe jo të bëhen përpjekje për ta fshehur atë.

V.3. Efektet e ambientit mbi përdoruesin e rrugës

Ato elemente të panoramës dhe të ambientit që janë të dukshme nga rruga kontribuojnë në sigurinë e rrugës dhe në komfortin e përdoruesve të rrugës. Ata duhet të plotësojnë dhe përforcojnë drejtimin vizual dhe të shtojnë interesin e udhëtimit.

Pamja e qyteteve, lumenjve, kodrave etj. u jep mundësinë përdoruesve të orientohen për vendndodhjen e tyre dhe kjo duhet të kufizohet sa më shumë të jetë e mundur. Plantacionet (në vendosje apo forma të tjera) mund të kontribuojnë në përmirësimin e drejtimit vizual dhe në thyerjen e monotonisë së vendosjes së rrugëve, me kusht që kushtet e zbatimit të tyre të mos krijojnë rreziqe

shtesë. Qenia e panoramës mund të kontribuojë gjithashtu në mbrojtjen kundër efektit të dritës së tepërt dhe kundër kushteve të këqija të motit (erës, borës, etj).

Instalimi i barrierave të zhurmës gjatë rrugëve do të thotë që përdoruesi humb shumë nga informacioni i tij në lidhje me ambientin dhe ka përshtypjen e të qenit i "kyçur"; këto instalime duhet të ndërtohen në mënyrë të atillë që të sigurojnë që ato të jenë maksimalisht të integruara në panoramë dhe të kompensojë përdoruesit për humbjen e informacionit. Për arsye estetike dhe sigurie, reklamat tregtare pranë autostradave ndërkombëtare duhet të evitohen.

VI. MIRËMBAJTJA

VI.1. Konsiderata të përgjithshme

Rrugët dhe fasilitetet ndihmëse duhet të mbahen sa më afër gjendjes së tyre fillestare, për të ruajtur vlerën e investimit të tyre dhe të sigurohen nivele të qëndrueshme sigurie dhe komforti.

Është e kështillueshme që qysh nga projekti fillestar dhe fazat e ndërtimit, duhet t'i kushtohet vëmendje aktivitetit të ardhshëm të mirëmbajtjes, me qëllim që të ulet kostoja dhe efektet negative në rrjedhën e trafikut.

Mirëmbajtja ka të bëjë me të gjitha elementet që përbëjnë rrugën: trotuaret, strukturat, mbikalimet dhe prerjet, shenjat e kullimit dhe vijëzimet, sistemet e kontrollit të trafikut, panorama, ndërtesat etj.

Panorama duhet të projektohet në lidhje me aspektet e ardhshme të mirëmbajtjes. Rritja e pemëve dhe shkurreve duhet të vëzhgohet dhe të ndërhyhet nëse është e nevojshme për të mënjanuar fshehjen e shenjave dhe prishjen e pajisjeve të sigurisë.

Çdo pajisje e veçantë që nevojitet për mirëmbajtje nuk cenon sigurinë e përdoruesve të rrugës dhe nuk duhet të pengojë në mënyrë të konsiderueshme rrjedhën dhe operacionet normale të trafikut.

Një qëndrim sistematik dhe racional për aktivitetet e mirëmbajtjes mund të zvogëlojë në mënyrë thelbësore shpenzimet e drejtpërdrejta të administrimit të rrugëve, si dhe shpenzimet e drejtpërdrejta që shkaktohen nga përdoruesit e rrugës në rrjetin rrugor të caktuar. Dallimi ndërmjet mirëmbajtjes parandaluese dhe operacioneve rehabilituese është i nevojshëm për të normalizuar efektet shpenzime–përfitime të një programi mirëmbajtjeje gjatë një procesi vendimmarrjeje të një organi.

VI.2. Menaxhimi i mirëmbajtjes

Menaxhimi i mirëmbajtjes, i lidhur ngushtë me menaxhimin e trafikut, duhet të mbështetet nga planet e inspektimit procedural the teknik, mbledhja dhe analiza sistematike e të dhënave, udhëzimet, etj. Këto instrumente duhet të zbatohen nga administrimi rrugor si një ndihmesë për efikasitetin e mirëmbajtjes së rrugës dhe për të gjetur zgjidhje kompromisi në raste të caktuara.

Përbërja organizative dhe operative për të mbikëqyrur nivelin e mirëmbajtjes së instrumenteve dhe pajisjeve të tashme në rrugë duhet të ketë në dispozicion një inventar të plotë dhe të fundit me të gjitha elementet e rrugës së marrë në konsideratë. Kjo është një pjesë thelbësore e operacionit që jep mundësi për vendime dhe veprime të menjëhershme në rast aksidentesh që pakësojnë fluksin e trafikut në rast aksidentesh.

Operacioni i planifikimit dhe i caktimit të buxhetit që cakton prioritetet për ndërhyrjet teknike duhet të bazohet mbi rezultatet e masave sistematike dhe vëzhgimeve të kushteve të shtresës, aspektin e pashmërisë së shenjave rrugore vertikale dhe vijëzimeve horizontale (gjatë ditës dhe natës) etj. nën dritën e kërkesave të standardeve ndërkombëtare. Ky inspektim dhe verifikim teknik rekomandohet si informacion thelbësor për detajimin e mirëmbajtjes parandaluese dhe rehabilituese në kontekstin e ekonomisë lokale të transportit.

Organizatat ekzekutive që kanë përgjegjësi për mbikëqyrjen e mirëmbajtjes së rrugës duhet të rregullojnë të gjitha masat e përkohshme që nevojiten gjatë aktiviteteve të mirëmbajtjes, duke garantuar kërkesat e mirëmbajtjes, punën efikase dhe teknologjinë e aplikuar. Kufizimet, shpejtësitë e trafikut, karakteristikat e projektimit etj. kërkojnë një plan konsekuent përcaktuar dispozitash dhe rregulloresh.

VI.3. Aspekte specifike të mirëmbajtjes

Mirëmbajtjes së elementeve të rrugës, që lidhen drejtpërdrejt me sigurinë e trafikut, duhet t'i jepet prioritet maksimal. Këto përfshijnë:

Shtresat, në lidhje me rezistencën e tyre dhe kullimin e ujit në sipërfaqe;

Strukturat, sidomos lidhjet e shtrirjes, mbështetësit, parapetat etj. të urave të thjeshta dhe me harqe; instalimet e tuneleve;

Ndriçimi; mjetet e sigurisë;

Shenjat e rrugëve dhe vijëzimet;

Realizueshmëria e plotë gjatë gjithë vitit; masat për borën dhe heqjen e borës, dhe për situatat e tjera të motit që janë të pafavorshme për ambientin;

Punët që kanë të bëjnë me përfshirjen e rrugës në ambient, barrierat kundër zhurmës, krijimi i panoramës, etj.

Është thelbësore të sigurohet cilësinë e karrexhatave dhe strukturave rrugore në nivel të lartë me anë të politikës së mirëmbajtjes së njëtrajtshme dhe për të garantuar qëndrueshmërinë në transport gjatë kryerjes së operacioneve të mirëmbajtjes. Aktivitetet e mirëmbajtjes duhet të zbatohen në kohën e duhur me qëllim që të evitohet prishja progresive e shtresave.

Siguria e punëtorëve në rrugë, si dhe e përdoruesve të rrugës duhet të garantohet nëpërmjet masave mbrojtëse të përshtatshme të cilat duhet të parashikohen në planifikimin e aktiviteteve dhe të kontrollohen rregullisht gjatë punës.

Sigurimi i pajisjeve të sigurisë në rrugë, shenjave dhe vijëzimeve është thelbësore për kantieret e punës për të parandaluar aksidentet, vonesat në trafik, etj., dhe instalimet duhet të jenë qartësisht të pashme natën dhe ditën. Inspektime sistematike duhet të garantojnë që ato të jenë të pashme dhe të kuptueshme në pajtim me kërkesat e konventave ndërkombëtare në fuqi. Pajisja dhe vendosja e shenjave të rrugëve edhe përkohësisht duhet të jetë në pajtim me këto konventa.

Në kushtet e dimrit, me anë të masave të përshtatshme, siguria dhe operacionet në trafik sigurohen në masën më të madhe të mundur. Vëmendje e veçantë i kushtohet mirëmbajtjes së sipërfaqeve rezistonte dhe të përshtatshme dhe pastrimit të dëborës dhe akullit nga shenjat e rrugëve. Ky operacion duhet të konsiderohet si një aktivitet shtesë i mirëmbajtjes ne kushtet e dimrit.

SHTOJCA III

IDENTIFIKIMI DHE SHËNIMI I RRUGËVE E

1. Shenja që përdoret për identifikimin dhe shënimin e rrugëve është në formë drejtkëndëshi.

2. Kjo shenjë konsiston në germën E, përgjithësisht e pasuar nga numri shprehur në numërorë arabikë që tregon itinerarin.

3. Ai ka një sfond të gjelbër me mbishkrim të bardhë; ai mund të shtohet ose të kombinohet me shenja të tjera.

4. Madhësia a saj duhet të jetë e tillë që të identifikohet dhe kuptohet lehtë nga shoferët e automjeteve që udhëtojnë me shpejtësi.

5. Shenja që përdoret për identifikimin dhe shënimin e rrugëve E nuk përjashton përdorimin e një shenje për identifikimin e rrugëve mbi bazë kombëtare.

6. Në parim, numrat e rrugëve E integrohen (ose kombinohen) në sistemin e shenjave të drejtimit të vendit anëtar përkatës. Numërimi mund të vendoset para, si dhe pas çdo rruge hyrëse apo kryqëzimi në disnivel.

Nëse rruga E bashkohet me një rrugë tjetër apo kryqëzon një rrugë tjetër E, rekomandohet që të tregohet rruga E përkatëse para bashkimit apo kryqëzimit në disnivel.

R E Z O L U T Ë

PËR VLERËSIMIN E PUNËS SË INSPEKTORATIT TË LARTË TË DEKLARIMIT DHE KONTROLLIT TË PASURIVE PËR VITIN 2005

Kuvendi i Shqipërisë,

- duke njohur dhe mbështetur punën e Inspektoratit të Lartë të Deklarimit dhe Kontrollit të Pasurive, si një institucion i pavarur që merret me administrimin dhe kontrollin e deklarimit të pasurisë, të detyrimeve financiare dhe parandalimin e konfliktit të interesave, sipas përcaktimeve të bëra në ligj, për të zgjedhurit, për nëpunësit publikë, për familjarët e tyre dhe për personat e lidhur me ta;

- duke vlerësuar veprimtarinë e këtij institucioni për përmirësimin e kuadrit ligjor për zhvillimin e një procesi sa më transparent për kontrollin e deklarimit të pasurive;

- duke përkrahur dhe nxitur kontributin e këtij institucioni për forcimin e strukturave përgjegjëse për luftën kundër korrupsionit;

pasi u njoh me Raportin Vjetor të Inspektoratit të Lartë të Kontrollit dhe Deklarimit të Pasurive për vitin 2005, në bazë të nenit 39 pika 1 të ligjit nr.9049, datë 10.4.2003 "Për deklarimin dhe kontrollin e pasurive, të detyrimeve financiare të të zgjedhurve dhe të disa nëpunësve publikë" dhe nenit 103 pika 2 të Rregullores së Kuvendit, konstaton:

- është dëshmuar vullnet dhe profesionalizëm në procesin e deklarimit dhe kontrollit të pasurisë dhe detyrimeve financiare për personat që përcaktohen në ligj, në harmonizim edhe me përmbushjen e detyrimeve që lindin me ligjin nr.9367, datë 7.4.2005 "Për parandalimin e konfliktit të interesave", të ndryshuar;

- është rritur bashkëpunimi me institucionet shtetërore dhe me ekspertë shqiptarë dhe të huaj në kuadër të zhvillimit të një veprimtarie vendimmarrëse sa më të drejtë e në përputhje me ligjin;

- i është kushtuar një kujdes i veçantë trajnimit të punonjësve të këtij institucioni në luftën kundër korrupsionit dhe krimit ekonomik.

Kuvendi kërkon që për vitin 2006 t'u kushtohet vëmendje e veçantë këtyre objektivave:

- angazhimit maksimal dhe korrektësisë në zbatimin e legjislacionit për administrimin e deklarimit të pasurisë, të detyrimeve financiare dhe kontrollin e këtij deklarimi, si edhe për parandalimin e konfliktit të interesave, sipas përcaktimeve të bëra në ligj;

- bashkëpunimit me institucionet e tjera në luftën kundër korrupsionit dhe krimit ekonomik;

- trajnimit të autoriteteve përgjegjëse, për të përmirësuar cilësinë e shërbimit që ato ofrojnë në procesin e deklarimit.

Tiranë më 13.4.2006

R E Z O L U T Ë
PËR GJENDJEN NË SHËRBIMIN CIVIL

Kuvendi i Shqipërisë,

- duke njohur domosdoshmërinë e krijimit të një shërbimi civil profesional dhe të qëndrueshëm;

- duke vlerësuar rëndësinë e racionalizimit të funksioneve të administratës publike;

- duke mbështetur zhvillimin e mëtejshëm dhe thellimin e reformave në shërbimin civil;

- duke synuar forcimin e institucioneve ekzistuese, nëpërmjet përmirësimit të kuadrit ligjor përkatës dhe zbatimit të legjislacionit të shërbimit civil;

në mbështetje të ligjit nr. 8549, datë 11.11.1999 "Statusi i nëpunësit civil" neni 4, si dhe të nenit 103 pika 3 të Rregullores së Kuvendit, pasi u njoh me Raportin e Këshillit të Ministrave për Gjendjen e Shërbimit Civil për vitin 2005,

konstatoi si arritje:

- është rritur cilësia e shërbimeve të ofruara nga Departamenti i Administratës Publike;

është rritur interesi për t'u punësuar në shërbimin civil dhe në administratën publike në përgjithësi;

- është zgjeruar faqja e internetit të Departamentit të Administratës Publike, duke u konfiguruar me rubrika të veçanta, sipas hapave të procedurës së rekrutimit, të parashikuara nga ligji "Statusi i nëpunësit civil";

- veprimtaria e Institutit të Trajnimit të Administratës Publike ka synuar që të përfshijë sa më shumë nëpunës civilë të administratës publike qendrore dhe vendore;

konstatoi si mangësi:

- gjatë vitit 2005 një element negativ ka qenë kryerja e veprimtarive me karakter politik nga nëpunësit civilë, veçanërisht nga nivelet drejtuese, gjatë fushatës zgjedhore për zgjedhjet e përgjithshme;

- procedura e konkurrimit ka qenë e kompromet uar për shkak të menaxhimit të fazës së tretë të konkurrimit nga eprori direkt në paracaktimin e zgjedhjes së një prej tre kandidatëve të renditur më mirë gjatë testimit;

- në administratë ka pasur shfaqje të nepotizmit;

- vlerësimi i punës për nëpunësit civilë ka qenë shumë subjektiv, nuk është zhvilluar si duhet nga institucionet, nuk i përgjigjet realitetit dhe ka kompromet uar mekanizmin e vlerësimit të përcaktuar nga ligji;

- mungesa e një drejtimi strategjik të përcaktuar dhe e objektivave të qartë nga nëpunësit drejtues të njësive organizative që ata kishin në varësi;

- pjesëmarrja jo në nivelin e kërkuar në kurset e trajnimit dhe mungesa e interesit të nëpunësve për të marrë pjesë në mënyrë aktive në këto kurse;

- në përfundim të vitit 2005, jo të gjitha ministritë e kanë bërë vlerësimin e punës për nëpunësit civilë.

Për vitin 2006, Kuvendi i Shqipërisë kërkon të realizohen objektivat e mëposhtëm:

- kryerja e një reforme të thellë e të vërtetë të administratës publike, për krijimin e një rrjeti institucional që të funksionojë në mënyrë sa më të efektshme dhe të frytshme;

- rishikimi i strukturave të fryra të institucioneve dhe i përshkrimeve të punës të nëpunësve civilë, me qëllim sigurimin e realizimit të objektivave të vendosur;

- rishikimi, rregullimi dhe krijimi i një sistemi unik të pagave dhe shpërblimeve në administratën e lartë publike, në institucionet e varësisë të administratës qendrore dhe në sistemin arsimor e shëndetësor;

- përmirësimi rrënjësor i sistemit të menaxhimit të performancës, duke rritur në maksimum objektivitetin në vlerësimin e nëpunësve civilë, lidhjen e realizimit të objektivave institucionalë me rezultatet e vlerësimit individual;

- eliminimi i nepotizmit në administratën publike dhe përmirësimi i procesit të rekrutimit të nëpunësve civilë për tërheqjen e elementëve sa më të aftë profesionalisht, duke shmangur dukurinë e subjektivizmit;

- zgjerimi i fushës së veprimit të ligjit "Statusi i nëpunësit civil" dhe përfshirja në të e institucioneve të varësisë;

- mbështetja financiarisht dhe institucionalisht e veprimtarisë së Institutit të Trajnimit të Administratës Publike për trajnimin e burimeve njerëzore dhe vënien në zbatim të sistemit të vlerësimit të nevojave për trajnim, me qëllim përqendrimin e forcave trajnuese në ato fusha ku paraqitet e domosdoshme;

- tërheqja e përvojave të përparuara perëndimore në administratën publike nëpërmjet dhënies së mundësive më të mëdha studentëve shqiptarë të diplomuar jashtë vendit;

- mbështetja e zhvillimit të teknologjive të informacionit, me qëllim rritjen e transparencës së veprimtarisë së Këshillit të Ministrave, uljen e kostove operative dhe rritjen e efektshmërisë së ofrimit të shërbimeve për shtetasit shqiptarë;

- përfundimi i plotësimit të Regjistrit Qendror të Personelit nga Departamenti i Administratës

Publike.

Tiranë, më 20.4.2006

Abonimet vjetore mund të bëhen pranë Postës Shqiptare
ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Zhan d'Ark", prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel: 042 555 63; ose 04 267 468
Çmimi i abonimit për Fletoret Zyrtare 2006 është 18 000 lekë.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

1. **KUSHTETUTA E SHQIPËRISË**
2. **KODET E LEGJISLACIONIT SHQIPTAR**
3. **REGJISTRAT E NOTERISË**
4. **PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI**

1.	**PËR PROKURIMIN PUBLIK (2006)……**	**1000**
2.	**PËR NËPUNËSIN CIVIL (2005) ……**	**600**
3.	**PËR SISTEMIN E DREJTËSISË (Vëllim I-rë dhe vëllimi i II-të-2006)…… ……**	**800+500**
4.	**PËR TAKSAT DHE TATIMET…(+ suplement 2006)……...**	**1500**

1.	**TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT……**	**1000**
2.	**TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT……**	**1000**

Botime të reja

1.	**PËRMBLEDHËSE LEGJISLACIONI NË FUSHËN E ARSIMIT……**	**500**
2.	**KODI DOGANOR……...**	**1000**
3.	**KODI DETAR ……**	**1000**

Hyri në shtyp më 3.5.2006
Doli nga shtypi më 6.5.2006

Tirazhi: 4000 copë	Formati: 60x88/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2006

Çmimi 150 lekë