FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr. 98 10 gusht 2012

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Udhëzim i MPPT dhe MB nr. 9, datë 3.7.2012	Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore……	5303

UDHËZIM
Nr. 9, datë 3.7.2012

MBI AUDITIMIN DHE INSPEKTIMIN E SIGURISË RRUGORE

Në mbështetje të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, nenit 35 pika 3 të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar, si dhe vendimit nr. 815, datë 23.11.2011 të Këshillit të Ministrave "Për një ndryshim në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000 "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar, Ministri i Punëve Publike dhe Transportit, si dhe Ministri i Brendshëm

UDHËZOJNË:

KAPITULLI I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

1. Ky udhëzim ka të bëjë me zbatimin e procedurave në lidhje me auditimin gjatë fazës së projektimit, ndërtimit, si dhe inspektimin gjatë funksionimit të rrjetit rrugor (autostradat, rrugët interurbane, urbane, lokale, përfshirë rrugët, të cilat janë pjesë e rrjetit kryesor të Europës), për menaxhimin sa më të mirë të sigurisë rrugore.

2. Qëllimi i këtij udhëzimi është:

- të përcaktojë procedurat e auditimit dhe inspektimit për aktivitetet e sigurisë në rrugë;
- të përcaktojë kushtet për të vepruar, si dhe për të kryer funksionet si një auditues/inspektor i pavarur;
- të përcaktojë tarifa për aktivitetet e auditimit dhe inspektimit, si dhe për kurset e trajnimit e të testimit;
- të përcaktojë detyrat dhe funksionet kryesore, mbi organet përgjegjëse të auditimit dhe inspektimit në fushën e sigurisë rrugore.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllime të këtij udhëzimi, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

a) Auditim (Auditim i Sigurisë Rrugore – ASR)

Do të thotë një kontroll i pavarur, sistematik dhe me detaje, mbi çështje teknike të sigurisë rrugore në lidhje me një projekt të infrastrukturës rrugore që mbulon katër fazat e tij, referuar vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 815, datë 23.11.2011 "Për një ndryshim në vendimin e Këshillit të Ministrave, nr. 153, datë 7.4.2000 "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar.

b) Auditues (Auditues i Sigurisë Rrugore)

Është një person juridik ose fizik, i cili është i certifikuar dhe kryen funksionet në mënyrë të pavarur dhe në përputhje me këtë udhëzim;

c) Raporti i auditimit

Është një raport me shkrim, i cili përmban rezultatet e kontrollit me të metat në aspekte të sigurisë rrugore të identifikuara, si dhe rekomandimet;

d) Klienti

Është enti pronar i rrugëve (zakonisht Autoriteti Rrugor Shqiptar, bashkitë, komunat apo kompani private);

e) Kontraktori

Është një person juridik, i cili është i ngarkuar me kontratë për të ndërtuar një rrugë apo një strukturë inxhinierike në një nivel të përcaktuar edhe në lidhje me sigurinë rrugore;

f) Rrjeti qendror

Do të thotë rrjeti rrugor shtetëror, duke përfshirë rrugët e rrjetit transeuropian, sipas përcaktimeve në aneksin I, neni 2 të vendimit nr. 1692/96/EC.

Sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, këto rrugë janë të tipit A, B, C dhe D.

g) Projektues

Është person juridik, i cili është i ngarkuar me kontratë për të projektuar një rrugë;

h) Inspektim (Inspektim i Sigurisë Rrugore – ISR)

Është një verifikim për të gjetur defektet për arsye të sigurisë, që kërkojnë punime të mirëmbajtjes;

i) Inspektor (Inspektor i Sigurisë Rrugore)

Është një person juridik ose fizik, i cili është i certifikuar në përputhje me këtë udhëzim dhe kryen funksione sipas këtij udhëzimi;

j) Njësia e auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore (NJAISR)

Është njësi në strukturën organike të entit pronar të rrugëve, të caktuar nga ky udhëzim dhe e ngarkuar për ASR/ISR;

k) Organi i kontrollit në MPPT (OKMPPT)

Është njësi në strukturën organike të MPPT-së e caktuar për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore;

l) Projekt i infrastrukturës

Nënkupton një projekt për ndërtimin e infrastrukturës rrugore të re apo një modifikim të konsiderueshëm të rrjetit ekzistues, i cili ndikon në rrjedhën e trafikut;

m) Segmente me përqendrim të lartë të aksidenteve

Pjesë të rrjetit rrugor të hapura për trafikun, ku për një periudhë më shumë se tre vjet ka pasur një numër të lartë të aksidenteve fatale në përpjesëtim me rrjedhën e trafikut, pra si rrjedhojë një numër të konsiderueshëm të pikave të zeza;

n) Klasifikim i sigurisë së rrjetit

Një metodë klasifikimi e segmenteve rrugore për sa u përket mundësive për përmirësimin e sigurisë rrugore dhe uljes së kostos së aksidenteve.

KAPITULLI II
AUDITIMI I SIGURISË RRUGORE

Neni 3
Përfitimet nga Auditimi i Sigurisë Rrugore – ASR

1. Auditimi është një pjesë integrale e një sistemi të menaxhimit gjithëpërfshirës të cilësisë gjatë zgjidhjes së projektimit, në projektin e detajuar, para hapjes së rrugës dhe gjatë funksionimit të rrugës deri në fund të jetës së saj.

2. Kryerja e auditimit, për të cilin bën fjalë ky udhëzim, është i detyrueshëm.

3. Përfitimet që rrjedhin nga procesi i auditimit janë:

a) parandalimi i dëmeve njerëzore dhe materiale, që rrjedhin nga aksidentet e trafikut në

rrugën e vlerësuar;

b) shmangia e nevojës për të rindërtuar një rrugë për shkak të mospërputhjes me rregullat e sigurisë në trafik;

c) në përgjithësi auditimi do të bëhet nga një ekip i përbërë nga të paktën dy auditues, ku një anëtar i këtij ekipi, do të mbajë një certifikatë të kompetencës, siç referohet në nenin 11 të këtij udhëzimi;

d) përzgjedhja e ekipit të auditimit, që kryhet nga ana e NJAISR-së, do të bëhet në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi, të prokurimit të fondeve publike;

e) audituesit do të jenë të pavarur në lidhje me klientin, projektuesin dhe kontraktorin. Ata do të jenë të pavarur në lidhje me NJAISR-në, për aq sa i përket procesit të auditimit;

f) auditimi do të kryhet në përputhje me rregulloret dhe praktikat më të mira në këtë fushë, në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar. Gjatë kryerjes së auditimit, audituesit duhet të përpiqen për të përmbushur kriteret e përcaktuara në këtë udhëzim;

g) audituesit duhet të përcaktojnë elementet kritike të sigurisë në projekt, në një raport të auditimit për çdo fazë të projektit të rrugës;

h) audituesit do t'i japin rezultatet e auditimit klientit të tyre, NJAISR-së (neni 4), si dhe organit të kontrollit në MPPT (neni 5), dhe asnjë personi apo institucioni tjetër. Ata duhet të kenë konfidecialitet absolut për palët e treta;

i) me kërkesë të NJAISR-së, audituesit duhet të ndihmojnë entet pronare të rrugëve për të përmirësuar udhëzimet dhe rregulloret në fushën e aspekteve të sigurisë rrugore. Ky proces do të jetë subjekt i një pagese shtesë.

Neni 4

Njësia e Auditimit dhe Inspektimit të Sigurisë Rrugore – NJAISR

1. NJAISR-ja është një njësi e veçantë në strukturën organike të entit pronar të rrugës.

2. NJAISR-ja do të jetë njësia e vetme kompetente në fushën e auditimit për rrugët kombëtare dhe rrugët private të hapura për trafikun publik. Për rrugët lokale, kjo njësi do të jetë e atashuar pranë bashkive dhe komunave.

3. Detyrat e NJAISR-së në veçanti janë:

a) për të verifikuar kërkesat që një person të bëhet audituesi/inspektor (neni10);

b) për të përpunuar procedurat e përcaktimit të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore së bashku me MPPT-në dhe MB-në, procedura, të cilat do të publikohen në faqen e internetit të MPPT-së dhe MB-së;

c) të caktojë audituesin/inspektorin;

d) të mbajë regjistrin (neni 13), e regjistrimit të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore në rrugë, që do të publikohet në faqen e internetit të MPPT-së;

e) të rregullojë aspektet kontraktuale me klientët, për të paguar sipas kontratës, audituesit/inspektorët e sigurisë rrugore që kanë kryer auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore, për rregullimin e informacionit dhe të dokumenteve që rrjedhin në mes palëve të përfshira në procesin e auditimit/inspektimit;

f) të mbikëqyrë kryerjen e auditimeve/inspektimeve, përfshirë pavarësinë e audituesit/inspektorit, sipas këtij udhëzimi;

g) të organizojë takime me audituesit/inspektorët, në lidhje me rezultatet kërkimore shkencore në këtë fushë;

h) të bëjë propozime për përditësimin e legjislacionit, normat, standardet dhe udhëzimet teknike në përputhje me rregulloret europiane dhe praktikat më të mira ndërkombëtare;

i) të marrë pjesë në aktivitete të veçanta në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.

4. Detyrat e NJAISR-së miratohen nga MPPT-ja dhe nga këshillat e bashkive dhe

komunave.

5. NJAISR-ja përgatit për MPPT-në në çdo 1 mars të vitit pasardhës, një raport vjetor mbi auditimet/inspektimet e kryera, gjatë vitit të sapombyllur.

6. NJAISR-ja mbikëqyret nga OKMPPT-ja.

Neni 5
Organi i kontrollit në MPPT (OKMPPT)

Organi i kontrollit në MPPT (OKMPPT) ka përgjegjësinë e plotë për monitorimin dhe kontrollin e gjithë procesit të auditimit/inspektimit.

Detyrat kryesore të tij do të jenë:

a) marrja nga klienti dhe krijimi i bazës së të dhënave (*data base*) të audituesve/inspektorëve;

b) administrimi i të gjitha kopjeve të kontratave midis klientit dhe audituesve/inspektorëve;

c) administrimi i listës së projekteve për rrugët e reja;

d) administrimi i listës së investimeve në rikonstruksionin e rrugëve ekzistuese;

e) kontrolli mbi zbatimin e kontratave dhe propozimin e masave ndëshkuese për rastet e moszbatimit të tyre.

Neni 6
Udhëzuesit dhe manualet

Me qëllim që të mbështesin organet kompetente në zbatimin e këtij udhëzimi, si dhe audituesit/inspektorët për kryerjen e auditimeve/inspektimeve të sigurisë rrugore, miratohet udhëzuesi i auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, si pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.

Neni 7
Auditimi pjesë e periudhës së hartimit të projektit

Klienti do të llogarisë kohën e domosdoshme për kryerjen e auditimit si pjesë e periudhës gjatë hartimit dhe zbatimit të projektit. Shpenzimet për kryerjen e auditimit do të paguhen nga enti pronar i rrugëve, si pjesë e buxhetit të projektit.

KAPITULLI III
INSPEKTIMI I SIGURISË RRUGORE

Neni 8
Qëllimet e inspektimeve të sigurisë rrugore – ISR

1. Inspektimet e sigurisë rrugore janë verifikime të zakonshme, si dhe ato të planifikuara për efekt të mirëmbajtjes, që kanë lidhje me sigurinë rrugore.

Inspektimet e sigurisë rrugore duhet të kryhen në rrugët në funksionim, në mënyrë që të identifikojnë aspektet e sigurisë në rrugë për të parandaluar aksidentet.

2. Qëllimi i inspektimeve është:

a) rritja e sigurisë rrugore;

b) parandalimi i dëmeve njerëzore dhe materiale, që rrjedhin nga aksidentet e trafikut;

c) mënjanimi i volumeve të mëdha të punës për rindërtimin e rrugëve për shkak të mospërputhjes me rregullat e sigurisë në trafik.

3. Përfitimet e inspektimit të sigurisë rrugore janë analoge me ato të ASR-së (neni 3).

KAPITULLI IV
AUDITIMI DHE INSPEKTIMI I SIGURISË RRUGORE

Neni 9
Anëtarë të administratës së enteve pronare të rrugëve ose të kompanive private

1. Audituesë/inspektorë mund të jenë:

a) anëtarët e stafit të administratës së entit pronar të rrugës; apo

b) anëtarët e një institucioni (universiteti) të ngarkuar për auditime; ose

c) konsulentë privatë që plotësojnë kërkesat për të qenë audituesë/inspektorë.

2. Audituesit/inspektorët mund të jenë anëtarë të stafit të autoritetit shtetëror, ose e ndonjë autoriteti lokal dhe kanë për të kryer auditimin në njësitë e veçanta të ngarkuara për auditime dhe nuk do të jenë të përfshirë në planifikimin e mëtejshëm, projektimin dhe ekzekutimin e punës në lidhje me rrugën, e cila po auditohet nga ana e tyre. Ata duhet të jenë të pavarur në lidhje me punën që kryejnë për auditimin.

3. Audituesit/inspektorët nuk duhet të jenë anëtarë të stafit të projektimit dhe të kontraktorit të rrugës së cilës ato po i kryejnë auditimin.

Neni 10
Kërkesat për audites/inspektor

1. Çdo person, i cili dëshiron të bëhet një audites/inspektor, duhet të plotësojë njëkohësisht këto kërkesa:

a) një diplomë universitare në fushën e inxhinierisë së ndërtimit, mekanike apo elektrike;

b) përvojë profesionale në fushën e projektimit të rrugëve ose në fushën e sigurisë rrugore, ose në analiza aksidenti, për të paktën pesë vjet;

c) pjesëmarrje në kurse trajnimi për audites dhe pajisja me një certifikatë si audites/inspektor, sipas kushteve të parashikuara në këtë udhëzim (neni 11);

d) aftësi fizike për të ushtruar detyrën;

e) nuk ka kufizim ligjor për ushtrimin e aktivitetit.

Neni 11
Kurse trajnimi, provime, certifikata

1. Një person, i cili dëshiron të bëhet audites/inspektor i sigurisë rrugore dhe që plotëson kushtet e nenit 10, duhet t'i nënshtrohet një trajnimi të veçantë. Personi duhet të kalojë me sukses një provim për të marrë certifikatën e aftësisë si audites/inspektor. Marrja e certifikatës së aftësisë nuk përbën trajnim të plotë. Audituesi/inspektori duhet të marrë pjesë në kurse periodike trajnimi të mëtejshme (minimumi një në dy vjet).

2. Programet e trajnimit do të kenë këtë përmbajtje:

- Teori

a) njohuri përkatëse të sigurisë rrugore në standardet dhe rregullat teknike të projektimit të rrugëve;

b) materiale që kanë të bëjnë me procesin e auditimit të vendeve dhe organizatave të tjera ndërkombëtare, që kanë eksperiencë në fushën e auditimit të sigurisë rrugore;

c) udhëzuesi i auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore.

- Praktika

a) shembuj ushtrimorë dhe pjesë projektesh që kanë të bëjnë me auditimin/inspektimin;

b) studime mbi auditime të mëparshme të projekteve tipike të rrugëve (segmente autostrade, rrugë interurbane, rrugë urbane, rrugë lokale, kryqëzime etj.).

3. Kalendari i zhvillimit të programit:

FAZAT	EMËRTIMI	KOHA
I	Pjesa teorike Raste studimore (auditim/inspektim i rrugëve sipas klasifikimit)	3 ditë
II	Pjesa teori Eksperienca auditimi të ndryshme nga vende dhe organizma të tjera ndërkombëtare	3 ditë
III	Pjesa praktike Shembull studimor i një projekti kompleks (vlerë e madhe dhe tipologji të ndryshme rrugësh)	2 ditë
IV	Mbyllja e seminarit dhe pajisja me certifikatë	1 ditë

4. Tarifat e pjesëmarrjes në kurset e trajnimit do të përcaktohen me udhëzim të ministrit që mbulon fushën e transportit.

5. Certifikata e dhënë para hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi do të njihet me kusht që personi i plotëson kërkesat e këtij udhëzimi.

Neni 12
Trajnuesit, bashkëpunimi

1. Personi i caktuar me cilësinë e audituesit/inspektorit sipas këtij udhëzimi mund të plotësojë kushtet e një trajnuesi për kurset e trajnimit të audituesve/inspektorëve.

2. MPPT-ja do të bashkëpunojë me universitete të akredituara, institucione dhe organizma profesionalë kombëtarë dhe ndërkombëtarë, që janë me përvojë dhe të autorizuar në fushën e trajnimit profesional, për kryerjen e kurseve të trajnimit dhe programeve të përmirësimit në fushën e auditimeve/inspektimeve. Lista e institucioneve, të parashikuara për bashkëpunim në fushën e auditimeve/inspektimeve, do të bëhet publike në faqen e internetit të MPPT-së, për të qenë e konsultuar nga çdo person i interesuar.

3. Forma e bashkëpunimit do të bazohet në marrëveshjet midis ministrisë që mbulon veprimtarinë e transportit dhe institucioneve referuar pikës 2 më lart.

Neni 13
Regjistri i audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore

1. OKMPPT-ja në përputhje me të dhënat e marra nga NJAISR-ja mbi datën, emrin dhe identifikimin e personave të certifikuar si auditues (neni 11), krijon “Regjistrin e audituesve të sigurisë rrugore.

2. Çdo personi vendas dhe i huaj që i është dhënë cilësia e audituesit/inspektorit jashtë vendit dhe që dëshiron për të kryer aktivitetin e auditimit në këtë vend, ka të drejtë të regjistrohet në “Regjistrin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, në kushtet kur ai paraqet dokumentet që vërtetojnë cilësinë e një audituesi/inspektori të sigurisë rrugore.

3. OKMPPT-ja në përputhje me të dhënat e marra nga NJAISR-ja mbi datën, emrin dhe identifikimin e personave të certifikuar si inspektorë (neni 11), krijon “Regjistrin e inspektorëve të sigurisë rrugore”.

4. OKMPPT-ja në përputhje me të dhënat e marra nga NJAISR-ja mbi datën, emrin dhe identifikimin e personave, të cilët punojnë si trajnerë (neni 12), krijon “Regjistrin e trajnerëve të sigurisë rrugore.

Neni 14
Kontrata

1. Ndërmjet NJAISR-së dhe audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, do të lidhet një kontratë për performancën e pritshme.

2. NJAISR-ja vendos për auditimet dhe inspektimet që do të kryhen.

3. Audituesi/inspektori nuk mund të refuzojë caktimin nga ana e NJAISR-së për të kryer një auditim/inspektim, përveçse për shkaqe objektive ose për situata të papajtueshmërisë.

Neni 15
Ndërprerja

1. Ndërprerja e kontratës së audituesit/inspektorit mund të bëhet:

a) me kërkesën e audituesit/inspektorit, dërgohet një letër në NJAISR, në të cilën ai deklaron dorëheqjen e tij, duke paraqitur arsyet;

b) me vendim të NjAISR-së në rast se shkelet ndonjë nga pikat e kontratës.

Në rast të ndërprerjes së kontratës, data e ndërprerjes dhe të dhënat e audituesit/inspektorit, do të pasqyrohen në regjistrin e audituesve/inspektorëve.

2. Paragrafi 1 është analog dhe i zbatueshëm edhe në rastin e trajnuesit.

KAPITULLI V
PERFORMANCA E AUDITIMIT DHE INSPEKTIMIT NË FUSHËN E SIGURISË RRUGORE

Neni 16
Dokumentacioni teknik i audituesve/inspektorëve

1. Klienti duhet të plotësojë për NJAISR-në dokumentacionin e projektit që do të auditohet, brenda 10 ditësh pune nga data e nënshkrimit të kontratës së përcaktuar në nenin 15, dhe të njoftojë audituesit/inspektorët e caktuar.

2. Klienti, projektuesi dhe kontraktori do t'i dorëzojnë NJAISR-së dokumentacionin teknik të projektit, që përmban raporte dhe vizatime, si dhe çdo informacion, dokumente, skema, harta apo grafikë të nevojshëm për kryerjen e auditimit në kushte normale. NJAISR-ja do të dorëzojë dokumentet brenda 5 ditëve tek audituesit/inspektorët.

3. Audituesit/inspektorët duhet të ruajnë fshehtësinë mbi informacionin e pranuar, si dhe mbi dokumentet e përpunuara gjatë veprimtarisë së kryerjes së auditimit/inspektimit, me përjashtim të rasteve në të cilat parashikohet ndryshe.

4. Për fazën e 4-t, NJAISR-ja duhet të dorëzojë të dhënat e aksidenteve dhe të dhënat në lidhje me volumin e trafikut.

Neni 17
Papajtueshmëria dhe refuzimi

1. Audituesi/inspektori duhet të informojnë NJAISR-në për çdo rrethanë që ndikon në pavarësinë e audituesit/inspektorit, në lidhje me projektuesin, klientin ose kontraktorin të përfshirë në procesin e auditimit, sapo ai konstaton ekzistencën e një rasti të tillë.

2. Në rastet e refuzimit të kërkesave të auditimit nga ana e klientit me dizavantazhe serioze për sigurinë rrugore, audituesi duhet të informojë me shkrim NJAISR-në dhe mund të kërkojë MPPT-në për ndërhyrje.

Neni 18
Raporti i auditimit/inspektimit

Rezultatet e auditimit/inspektimit duhet të paraqiten nga audituesit/inspektorët në një raport të shkruar dhe të firmosur, në fund të çdo faze të projektit, në përputhje me periudhat kohore të përcaktuara në metodologjinë e auditimit/inspektimit. Raporti i auditimit/inspektimit shpreh qartë dhe saktë mangësitë e identifikuara të sigurisë dhe jep rekomandime.

Neni 19
Përfundimet e raportit të auditimit/inspektimit

1. Është detyrim i klientit për të ndërmarrë veprimet e nevojshme nga rezultatet e raportit, në lidhje me projektuesit dhe kontraktorët, me qëllim që të sigurojë ndërhyrjet e nevojshme para përfundimit të fazës përkatëse të projektit.

2. Në rast se klienti kundërshton kërkesat dhe rekomandimet e raportit të auditimit/inspektimit ai ka për të dhënë një justifikim me shkrim menjëherë për secilin argument.

3. Raporti i auditimit/inspektimit të sigurisë në rrugë dhe arsyetimi me shkrim i klientit duhet të dorëzohen në MPPT brenda 10 ditëve. Këto dokumente do të bëjnë pjesë në dokumentacionin e projektit.

KAPITULLI VI
TARIFAT

Neni 20
Tarifat e auditimit/inspektimit

1. Tarifat për kryerjen e auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore do të jenë sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 815, datë 23.11.2011.

2. Kushtet dhe mënyra e pagesës së tarifave nga klienti do të përcaktohen me anë të kontratës dhe do të jenë në përputhje me dispozitat.

KAPITULLI VII
PËRGJEGJËSITË E KLIENTIT, PROJEKTUESIT DHE KONTRAKTORIT

Neni 21
Kundërvajtjet e ankimueshme

Të drejtat, detyrimet dhe shkeljet e klientit, projektuesit dhe kontraktorit do të parashikohen në kontratat tip, duke përfshirë dhe detyrimet ndaj shkeljeve.

1. Veprat e mëposhtme do të përbëjnë kundërvajtje të ankimueshme:

a) Jo pajtueshmëri nga klienti me dispozitat e nenit 10, 11;

b) Jo pajtueshmëri me dispozitat e nenit 12, nga projektuesi, klienti dhe kontraktori;

2. Kundërvajtjet sipas pikës 1 do të dënohen sipas dispozitave në fuqi.

3. Konstatimi i kundërvajtjeve të vogla dhënë sipas paragrafit 1 dhe aplikimi i sanksioneve të parashikuara në paragrafin 2, do të bëhet nga personeli i autorizuar nga entet pronare të rrugës.

KAPITULLI VIII
PËRGJEGJËSITË E AUDITUESIT/INSPEKTORIT TË SIGURISË RRUGORE

Neni 22
Shkeljet e kontratës

Përgjegjësia kontraktuale e audituesit/inspektorit të sigurisë rrugore është e varur nga shkeljet e mëposhtme:

a) shkelje e detyrimit të konfindecialitetit;

b) kryerja e auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore në kundërshtim me detyrimet;

c) kryerja e auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore në kundërshtim me metodologjinë e auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore.

KAPITULLI IX
DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE DHE KALIMTARE

Neni 23
Rregullat për NJAISR-në

1. MPPT-ja dhe entet pronare të rrugës, do të marrin të gjitha masat e nevojshme, në mënyrë që të sigurohen hapësirat e nevojshme për grupin e kontrollit në MPPT dhe NJAISR, për të kryer aktivitetin, në përputhje me dispozitat e këtij udhëzimi.

2. Personat që marrin pjesë në kurse trajnimi për audites/inspektorë të sigurisë rrugore me një kohëzgjatje të caktuar, në vend apo jashtë vendit dhe i plotësojnë kushtet e parashikuara sipas nenit 10, 11, mund të kërkojnë certifikatën e aftësisë së audituesit/inspektorit të sigurisë rrugore dhe për regjistrimin në regjistrin e audituesve/inspektorëve të sigurisë në rrugë.

3. Kërkesa duhet të paraqitet në NJAISR pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar, në formë të shkruar, brenda 30 ditëve nga data e përfundimit të kursit të trajnimit, së bashku me dokumentet që vërtetojnë plotësimin e kushteve.

4. NJAISR-ja pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar verifikon plotësimin e kushteve dhe do të vendosë për dhënien e certifikatës së kompetencës së audituesit/inspektorit të sigurisë rrugore, brenda 15 ditëve nga data e regjistrimit të kërkesës.

Neni 24
Hyrja në fuqi

Ky udhëzim hyn në fuqi pas publikimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

MINISTRI I BRENDSHËM

Flamur Noka

UDHËZUES
PËR AUDITIMIN E SIGURISË RRUGORE
2012

PJESA A. INFORMACION MBI AUDITIMIN E SIGURISË RRUGORE

1. BAZAT RRETH AUDITIMIT TË SIGURISË RRUGORE

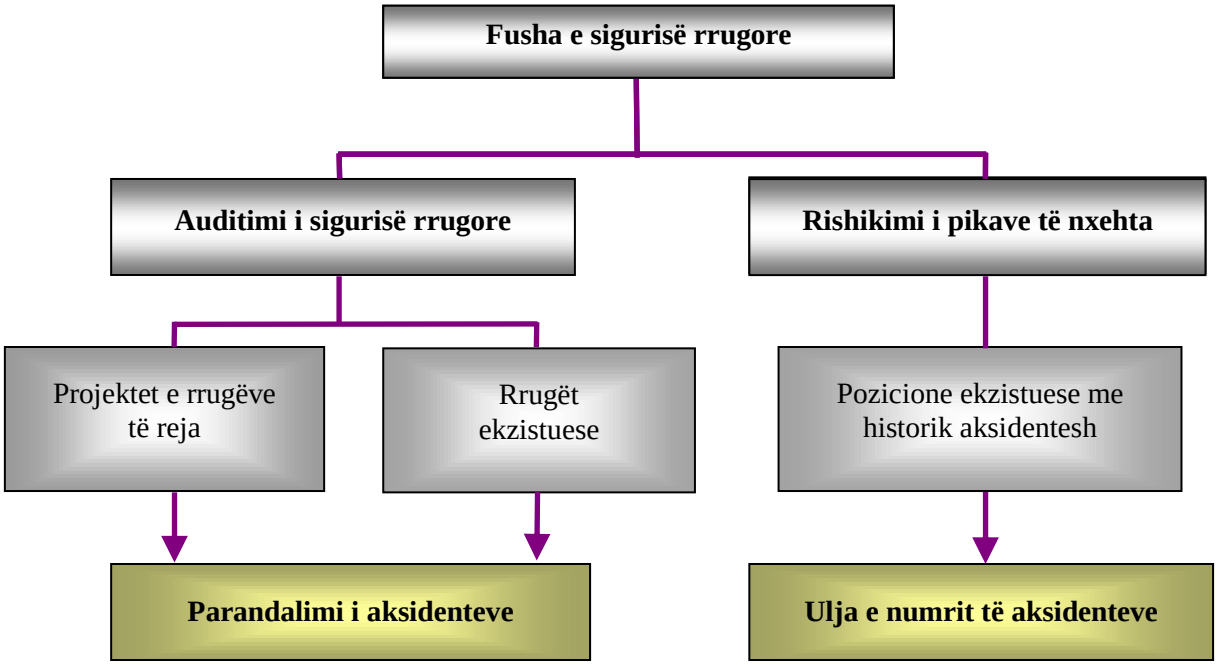
1.1 Çfarë është auditimi i sigurisë rrugore

Një auditim i sigurisë rrugore është "një ekzaminim formal i një projekti ekzistues apo të ardhshëm rruge ose trafiku, ku një ekip i pavarur dhe i kualifikuar raporton mbi aksidentet e mundshme të projektit dhe gjendjen e sigurisë".

Auditimi i Sigurisë Rrugore është një vlerësim sistematik dhe i pavarur i treguesve të sigurisë në projektin e infrastrukturës rrugore. Pas parimit "***Parandalimi është më i mirë se kurimi***", ASR-ja bën të mundur që projektimi dhe ndërtimi i objekteve të trafikut rrugor të jetë sa më eficent dhe i sigurt.

Kjo metodë është shumë efektive për sa i përket kostos. Një ekip i aftë auditimi mund të identifikojë dhe eliminojë një element pasigurie në një projekt rruge, riparimi i të cilit mund të kushtonte shumë më tepër pasi të jetë ndërtuar rruga. Me fjalë të tjera, një auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie, ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër, se sa të pritet për ndërtimin e projektit dhe shfaqjen e aksidenteve, si dhe instalimin e masave mbrojtëse të kushtueshme.

Brenda fushës së sigurisë rrugore ndodhen dy procese madhore – njëri është **proaktiv**, dhe synon të **parandalojë** aksidentet, ndërkohë që tjetri është **reaktiv** dhe synon të **zvogëlojë** numrin e aksidenteve në një objekt. Procesi i auditimit të sigurisë rrugore është **proaktiv,** ai identifikon problemet e sigurisë para ndërtimit të një rruge. Rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve, në anën tjetër, aplikojnë aftësi të ngjashme teknike, por në një mënyrë **reaktive**. Ky proces përdor të dhënat e aksidenteve dhe aftësitë teknike për të ulur pikat e nxehta të taksidenteve.



Aplikimi sistematik i kontrolleve të sigurisë rrugore do të adresojë nevojat e sigurisë te të gjithë përdoruesit e rrugës: shoferët e automjeteve, çiklistët, automjetet bujqësore dhe këmbësorët. Ideja për auditimin e sigurisë rrugore erdhi për shkak të seksioneve të rrezikshme në rrugë dhe interseksioneve edhe përgjatë rrugëve të reja të ndërtuara në shumë vende.

Pas gati dy dekadave të përvojës me auditimin e sigurisë rrugore në të gjithë botën, si në Britaninë e Madhe, Australi, Suedi, Gjermani dhe Danimarkë, kjo procedurë është e njohur si një mjet inxhinierik nga më të rëndësishmet në duart tona. Me direktivën e Parlamentit Europian dhe të Këshillit nr. 2008/96 "Për menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore", botuar në nëntor 2008, Bashkimi Europian nxori një vendim të qartë të auditimit të sigurisë rrugore, i cili do të jetë i detyrueshëm për rrjetin rrugor transeuropian në vitet e ardhshme. Në direktivë është përmendur ASR-në si pjesë e një pakete të masave të sigurisë rrugore, si në vijim:

- Vlerësimin e ndikimit të sigurisë rrugore;
- Auditimin e sigurisë rrugore për fazat e projektimit të rrugëve;
- Siguri të lartë dhe menaxhimin e rrjetit rrugor në veprim (duke përfshirë menaxhimin e rrezikut të lartë në seksionet rrugore);
- Inspektime të sigurisë rrugore për rrugët ekzistuese;
- Në analizën e thellë në aksident.

Masat e paraqitura janë një pjesë e integruar e menaxhimit të sigurisë rrugore, fig.1:

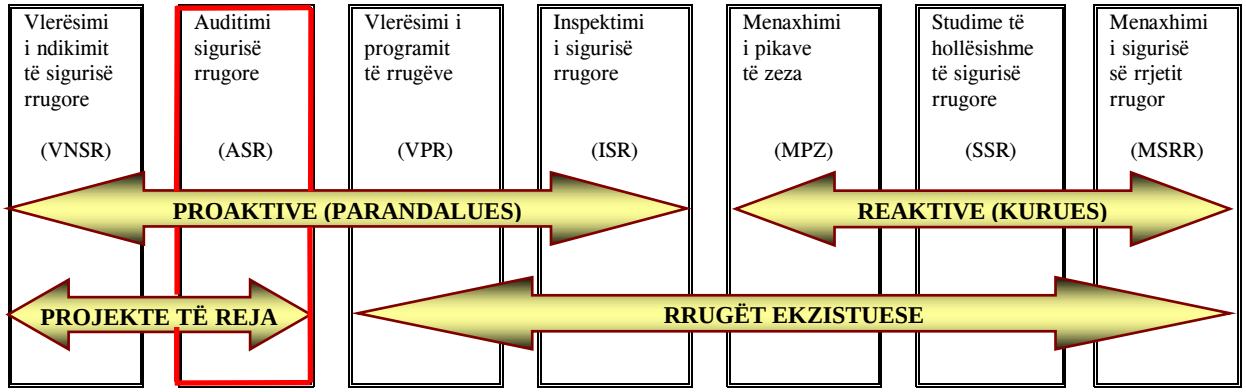
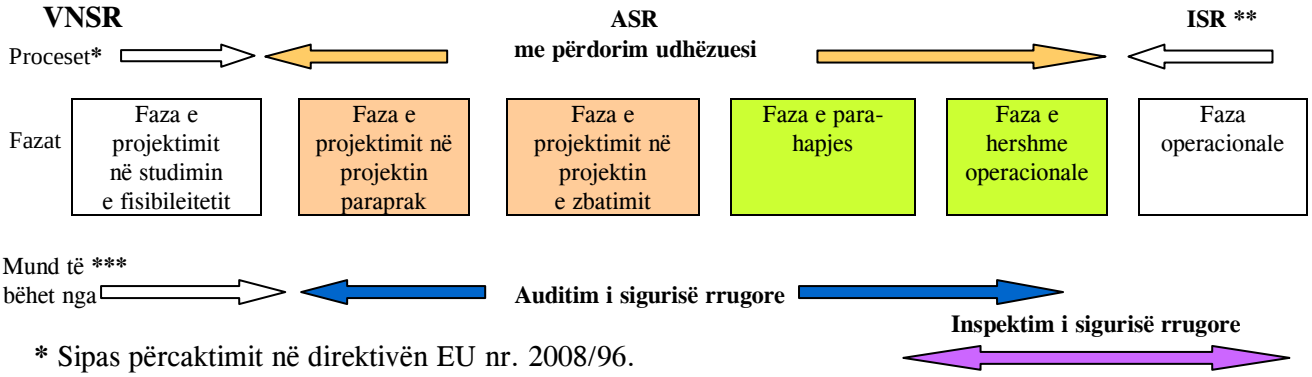


Figura 1. Auditimi i sigurisë rrugore si pjesë e menaxhimit të sigurisë rrugore

Si pjesë e inxhinierisë së sigurisë rrugore, auditimi i sigurisë rrugore (ASR) ka një marrëdhënie të fortë dhe shumë ngjashmëri me inspektimet e sigurisë rrugore.

Ngjashmëritë dhe dallimet e të dyja procedurave shpjegohen në skicën në vijim, figura 2:



* Sipas përcaktimit në direktivën EU nr. 2008/96.

** Inspektimi i sigurisë rrugore (ISR) me përdorimin e udhëzuesit të ISR-së.

*** Pjesë e studimit të fizibilitetit – me asistencën sa të jetë e mundshme të audituesve.

Figura 2. VNSR, ASR dhe ISR – fazat dhe përgjegjësitë

Auditimi i sigurisë rrugore (ASR) siguron një shtesë, qasje proaktive për sigurinë dhe kundërmasat në inxhinierinë rrugore.

Auditimi i sigurisë rrugore është:

- një proces formal - jo një kontroll informal;
- një proces i pavarur-merret vetëm me çështjet e sigurisë rrugore;
- kryhet nga persona me përvojën dhe trajnimin e duhur;
- kryhet nga persona të pavarur nga projekti i rrugës;

Rezultat i një ASR-je është një raport zyrtar, i cili identifikon mangësitë e sigurisë rrugore dhe nëse është e përshtatshme, bën rekomandime që kanë për qëllim heqjen apo reduktimin e mangësive. Koha e nevojshme për të ndërmarrë një ASR është shumë e shkurtër në krahasim me fazat individuale të planifikimit. Megjithatë, ajo duhet të konsiderohet si fillim në procesin e zhvillimit të skemës.

Përveç tipareve të sigurisë dhe korrigjimit të mangësive të sigurisë përpara ndërtimit të një rruge, jo vetëm që ndihmon në parandalimin e disa përplasjeve të trafikut rrugor, por edhe shmang nevojën për rindërtimin e shtrenjtë (për të korrigjuar mungesat e sigurisë). Kështu, ASR-ja është potencialisht me kosto shumë efikase.

Një mori e skemave për përmirësim të rrugës, mund të auditohet: projekte kryesore autostrade, projekte rehabilitimi të rrugëve etj. Pas ASR-së, kërkesat e sigurisë rrugore duhet të peshohen kundrejt faktorëve të tjerë në një shqyrtim gjithëpërfshirës.

Është e dobishme për të dalluar ndërmjet tri grupeve apo proceseve në një kontroll të sigurisë rrugore - audituesi apo ekipi i auditimit, ekipi i projektimit dhe klienti apo vendimmarrësi. Funksioni i çdo grupi është i ndryshëm, dhe rolet e tyre duhet të jenë konsistente dhe të përcaktuara mirë.

Një auditim mund të kryhet edhe mbi një rrugë ekzistuese – në këtë rast ai quhet një inspektim i sigurisë rrugore. Një inspektim i sigurisë rrugore lejon identifikimin e rreziqeve në rrugët ekzistuese para se të çojnë në aksidente. Inspektimet e sigurisë rrugore janë veçanërisht të dobishme në vendet ku nuk disponohen të dhëna të besueshme dhe të sakta mbi aksidentet dhe atje ku ka nevojë për lëvrim të fondeve të kufizuara për riparime në mënyrë eficente. Normalisht, çdo punë që do të rezultojë nga inspektimi i sigurisë rrugore do të kushtojë, pasi (ndryshe nga një auditim i sigurisë rrugore në një fazë projektimi) duhet alternuar mjedisi i rrugës në fjalë. Disa probleme sigurie të identifikuara nga inspektimi i sigurisë rrugore mund të mos jenë të kushtueshme (p.sh. zëvendësimi i një shenje të vjetër me një të re), ndërkohë që disa të tjera mund të kushtojnë shumë (p.sh. ridrejtimi i një rruge pranë një kryqëzimi për të përmirësuar distancat e pamjes për mjetet që hyjnë). Në përgjithësi, inspektimet e sigurisë rrugore janë më pak eficentë se auditimet e sigurisë rrugore për sa i përket kostos, por që të dyja vlejnë shumë.

Për të qenë eficent, një auditim duhet të kryhet nga profesionistë, të cilët kanë përvojën dhe trajnimin e duhur dhe që janë të pavarur nga projektimi. Në rastin e kryerjes së një auditimi për sigurinë rrugore, projektuesi i projektit të rrugës së re është përgjegjës për projektin. Ekipi i auditimit nuk merr përsipër përgjegjësi për projektin. Ekipi prezanton kontributin e sigurisë rrugore dhe asiston projektuesin e projektit për zvogëlimin e riskut të përdorimit të rrugës së re me aq sa është e mundur. Enti pronar dhe/ose projektuesi marrin në konsideratë një vlerësim të tillë. Projektuesi mbetet përgjegjës për të gjithë vendimet e projektit.

Auditimi i sigurisë rrugore merr në konsideratë sigurinë e të gjithë përdoruesve të rrugës, në të gjitha tipat e rrugëve, siç paraqitet në figurën 3.

Figura 3. Tip përdoruesi rruge në rrugë interurbane dytësore dhe lokale

Procesi i auditimit të sigurisë rrugore ka tetë hapa kryesorë. Këta hapa jepen më poshtë në tabelën 1.

Hapat e auditimit të sigurisë rrugore	Përgjegjësia e:
1. Përzgjedhja e ekipit të auditimit të sigurisë rrugore	Entit pronar të rrugës
2. Vënia në dispozicion të ekipit të auditimit e të gjithë informacionit rreth projektit	Menaxherit të projektit, ekipit të projektimit dhe entit pronar të rrugës
3. Mbajtja e një takimi fillestar – për përshkrimin e projektit dhe punës	Entit pronar të rrugës, menaxherit të projektit dhe ekipit të auditimit
4. Vlerësimi i problemeve të sigurisë nga vizatimet e projektit. Inspektimi i objektit – gjatë ditës dhe natës	Ekipit të auditimit
5. Të shkruarit e raportit të auditimit të sigurisë rrugore	Ekipit të auditimit
6. Mbajtja e një takimi përfundimtar – për të diskutuar problemet e sigurisë të identifikuara nga auditimi	Entit pronar të rrugës, menaxherit të projektit dhe ekipit të auditimit
7. Përgjigja me shkrim ndaj të gjitha rekomandimeve të raportit të auditimit	Menaxherit të projektit
8. Veprimet pasuese, përfshirë zbatimin e ndryshimeve të miratuara në projekt	Menaxherit të projektit

Tabela 1. Hapat kryesorë në procesin e auditimit të sigurisë rrugore

1.2 Përse duhet auditimi i sigurisë rrugore

Gjatë projektimit, projektuesi bën të gjitha përpjekjet për arritjen e përputhshmërisë me standardet e projektimit dhe kërkesat e entit pronar. Është e çuditshme se si neglizhohen elemente bazë kur ne shkëmbejmë sigurinë rrugore me konsiderata të tjera. Auditimi i sigurisë rrugore është një fushë e specializuar, e cila kërkon kualifikimin e duhur të ekipit që e kryen atë (auditimin). Auditimi i sigurisë rrugore lejon ekzaminimin e projektit me qartësi dhe drejtimin e pyetjeve që mund të mos jenë bërë më përpara ose që mund të mos kenë marrë përgjigjen e duhur.
Përfitimet nga kryerja e auditimeve të sigurisë rrugore janë:

- minimizimi i shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
- ulja e seriozitetit të aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
- dhënia epërsi sigurisë rrugore ndaj konsideratave të tjera;
- shmangia e nevojave për punime riparuese të kushtueshme – është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar.

1.2.1 Fazat në të cilat ndërmerret auditimi i sigurisë rrugore

Auditimet e sigurisë rrugore mund të ndërmerren në pesë faza:

- Faza 1: Faza e projektidesë
- Faza 2: Faza e projektit të zbatimit
- Faza 3: Faza e parahapjes
- Faza 4. Auditimi i punimeve në rrugë
- Faza 5: Rishikim i një rruge ekzistuese.

Sa më herët të kryhet një auditim gjatë proceseve të planifikimit dhe projektimit, aq më shpejt eliminohen problemet e mundshme të sigurisë, dhe për rrjedhojë minimizohet edhe koha e humbur për projektimin në fazat e mëvonshme kur ndryshimet janë të nevojshme.

1.2.2 Cilat projekte rrugore duhet të auditohen?

Projektet rrugore që do të auditohen mund të përzgjidhen në përputhje me klasifikimin e rrugëve; madhësinë, koston (lek) dhe tipin e projekteve ose një përzierje e të gjithë këtyre kritereve. Auditimet e sigurisë rrugore janë të aplikueshme për të gjithë tipat e projekteve të rrugëve, të gjithë tipat e rrugëve dhe të gjitha rrugët ekzistuese. Tabela 2 (më poshtë) jep kriteret për përzgjedhjen e projekteve rrugore që duhen audituar.

1.2.3 Kush duhet ta kryejë auditimin e sigurisë rrugore?

Auditimi i sigurisë rrugore duhet të kryhet vetëm nga një ekip personash me përvojën e mjaftueshme në fushën e sigurisë rrugore.

Ekipi i auditimit ka epërsitë e mëposhtme mbi një auditues të vetëm; përvojat e ndryshme të anëtarëve të ekipit, përpunimi i ideve që mund të rezultojnë nga diskutimet dhe madje thjesht të pasurit më shumë njohuri.

Një auditues i vetëm i sigurisë rrugore, për të qenë i suksesshëm, duhet të ketë përvojë në fushën e sigurisë rrugore dhe aftësinë e hetimit të aksidenteve, si dhe teknikave parandaluese.

Kjo përvojë duhet të jetë e lidhur me kuptimin e:

- inxhinierisë dhe menaxhimit të trafikut;
- teknikat e projektimit dhe të ndërtimit të rrugëve; dhe
- sjelljen e përdoruesve të rrugës.

Njësia e auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, në përbërje të strukturës organike të enteve pronare të rrugëve, mund të krijojë një tabelë të dhënash ku mban të regjistruar të gjithë audituesit.

Shumë vende kanë një sistem për regjistrimin e anëtarëve të ekipeve të auditimit në bazë të katër kritereve që jepen më poshtë:

- të kenë përfunduar një kurs trajnimi mbi auditimin e sigurisë rrugore;
- të kenë pesë vjet përvojë në sigurinë rrugore;
- të kenë kryer të paktën 5 auditime, 3 prej të cilëve kanë qenë në fazën e detajimit;
- të kenë përvojë të vazhdueshme në auditimet e sigurisë rrugore, të kryejnë të paktën një auditim në vit.

Përgjegjësi i ekipit të auditimit duhet të plotësojë të paktën tri kriteret e para, ndërsa një anëtar ekipi duhet të plotësojë të paktën dy kriteret e para.

Para fillimit të një auditimi, duhet të jetë e qartë se si do të trajtohen gjetjet dhe rekomandimet. Gjithashtu, duhet të merren në konsideratë rekomandimet e sigurisë dhe të zgjidhen

shkëmbimet e pashmangshme me faktorët e tjerë (siç është kostoja, koha e projektit ose kapaciteti i rrugës).

Preferohet që menaxheri i projektit ose një autoritet tjetër i lartë brenda grupit të projektimit, ose entit pronar të rrugës, ta bëjë këtë dhe të vendosë nëse pranohet ose jo secili rekomandim.

Pavarësisht se gabimet apo sjellja e keqe e drejtuesit të mjetit në përqindjen më të madhe të rasteve, janë shkaku i aksidenteve të trafikut rrugor, nga hulumtimet e shumta ka rezultuar se në një pjesë të aksidenteve rruga ka ndikimin e saj, fig. 4.

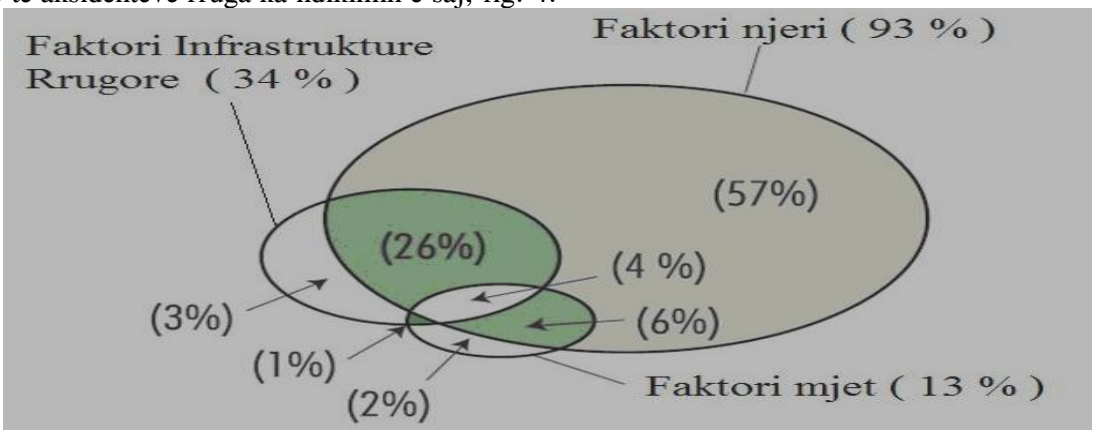


Figura 4. Kontributi i faktorëve në aksident

ASR-ja është miratuar si një mjet për të përmirësuar faktorët e mjedisit në rrugë. Me njohuritë e ekspertëve të auditimit në kontrollin sistematik të sigurisë rrugore është e mundur për të zvogëluar numrin dhe ashpërsinë e aksidenteve të trafikut, duke përmirësuar performancën e sigurisë rrugore të një projekti të infrastrukturës.

1.3 Kostoja dhe përfitimet e auditimit të sigurisë rrugore

Auditimet e sigurisë rrugore kanë kosto të ulët dhe përfitim të lartë. Procesi i auditimit është një proces i shëndoshë ekonomikisht për t'u adoptuar dhe zbatuar nga entet pronare të rrugëve.

Kostoja e një auditimi të sigurisë rrugore përfshin:

- koston e punës së ndërmarrë nga ekipi i auditimit;
- koston e ndonjë pune riprojektimi që mund të rezultojë nga auditivi; dhe
- koston e ndonjë ndryshimi që mund të rezultojë nga auditimi (duhet pasur parasysh që ndonjëherë, auditimet mund të prodhojnë ndryshime që mund të ulin koston e projektit).

Kostoja e një auditimi do të ketë një vlerë deri 0,3% nga vlera totale e investimit. Sa më e madhe të jetë vlera e investimit, aq më e vogël është kjo përqindje. Kostoja e një auditimi në përgjithësi është me të vërtetë mjaft e vogël. Kostoja e riparimit të ndonjë pasaktësie varet në faktin e hershmërisë së identifikimit në fazën e projektimit dhe kohës së mbetur të projektimit.

Kostot e problemeve mund të bëhen komponenti madhor i kostos totale të rrugës mbi të gjithë jetën ekonomike të një projekti nëse në rrugë projektohet një problem serioz sigurie.

Auditimet e sigurisë rrugore të projekteve lejojnë ndryshimin e një vije lapsi mbi një plan më shumë se ndryshimin e gjatësive të betonit apo asfaltit në rrugë. Është më pak e kushtueshme për komunitetin nëse problemi shmanget para se të ndërtohet.

Natyrisht, me rishikimet e sigurisë rrugore të rrugëve ekzistuese, nevoja për trajtimin riparues vihet në dukje pasi është ndërtuar rruga. Por, siguria funksionale e një rruge ekzistuese mund të ndryshojë me kalimin e kohës, siç edhe ndryshojnë volumet, tipat e përdoruesve ose përdorimi i tokave fqinje.

Një rishikim i sigurisë rrugore në një rrugë ekzistuese, kur kombinohet me mjete të tjera në dispozicion të specialistit të sigurisë rrugore, lejon ndërmarrjen e veprimit për të siguruar një nivel sigurie të qëndrueshëm me hierarkinë dhe përdorimin aktual të saj.

1.3.1 Përfitimet nga auditimet

Përfitimet nga auditimi i sigurisë rrugore përfshijnë:

- rrugë të reja më të sigurta;
- reduktim i kostos së përjetshme të skemave rrugore;
- uljen e nevojës për modifikimin e skemave të reja pas ndërtimit të tyre;
- kuptim dhe dokumentim më të mirë të elementeve të sigurisë rrugore; dhe
- konsiderim më të dukshëm të nevojave të sigurisë për përdoruesit e rrugës me aftësi të kufizuar.

2. ÇFARË DUHET TË AUDITOHET

2.1 Fusha e aplikimit

Rrugët janë kategorizuar në pajtim me standardet për planifikimin e trafikut, klasifikimin dhe funksionimin e rrjetit rrugor.

Rrugët janë planifikuar, projektuar, ndërtuar, mirëmbajtur dhe operuar në përputhje me standardet përkatëse teknike dhe specifikimet.

Një ASR duhet të ndërmerret në çdo projekt për rrugë të reja apo në ndonjë propozim për ndryshime në rrugët ekzistuese ose mjedis të rrugës që ka të ngjarë të ndryshojë ndërveprime midis përdoruesve të rrugëve të ndryshme apo në mes të përdoruesit e rrugës dhe mjedisin e tyre.

Një ASR është një pjesë integrale e procesit të projektimit, por i pavarur nga projekti aktual. Projektuesi i rrugës së re (ose projekt tjetër i aplikueshëm) mbetet përgjegjës për projektin. Projektuesi duhet të bëjë verifikime të rregullta të implikimeve për sigurinë e punës për përparimin e projektit.

ASR-ja nuk e ndryshon nevojën për një perceptim "siguria e para". Procesi i auditimit ofron, në intervale të rregullta, një vlerësim të pavarur.

Klienti mbetet përgjegjës për projektin përfundimtar dhe duhet të marrë në konsideratë vlerësimet. Në këtë udhëzues, klientë të tillë si: entet pronare të rrugëve kombëtare dhe lokale, ndërmarrjet publike për rrugët publike dhe në raste të veçanta, donatorët e mjeteve financiare janë në çdo rast përfundimtarë dhe vendimmarrësit e rregullt në procesin e projektimit.

Ky udhëzues për auditimin e sigurisë rrugore në projektet e rrugëve, është i zbatueshëm për:

- rrugë të reja, rrugë dhe objekte të tjera të trafikut rrugor;
- projekte të rrugëve (që po rishfaqen, restaurohen, rehabilitohen);
- ndërtime brenda dhe jashtë zonave.

Për rrugët që janë ndërtuar, kushtet mund të kenë ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme, për shembull standardet e projektimit, funksioni i rrugës, vëllimi dhe shpërndarja e trafikut, pesha e automjeteve, përdorimi i tokës, dhe hyrjet, të gjitha mund të ndryshojnë. Sipas direktivës 2008/96/CE e 19 nëntorit 2008 "Mbi menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore", auditimi i sigurisë rrugore në fazën finale duhet të kryhet për të parë nëse do të ndodhin probleme të sigurisë në muajin e parë pas hapjes së rrugës.

Për më tepër kjo është e rëndësishme, nga koha në kohë, të inspektojë periodikisht rrjetin ekzistues rrugor me fokus të sigurisë rrugore. Kjo detyrë mund të jetë e koordinuar me hetimin e seksioneve rrugore të rrezikut të lartë. Kjo procedurë është quajtur Inspektimi i Sigurisë Rrugore (ISR) dhe si pasojë do të plotësohet nga një udhëzues për inspektime të sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese.

Ky udhëzues jep më shumë detaje në lidhje me procesin e ISR-së.

2.2 Llojet e projekteve

Llojet e projekteve që do të auditohen, detyrimisht do të përcaktohen në bazë të rregullave ligjore.

ASR-ja mund të kryhet për të gjitha llojet e projekteve të rrugëve, edhe pse është mjaft e qartë, se projektet lidhur me rrjetin kryesor të cilat i shërbejnë një vëllimi të lartë të trafikut duhet të jenë në fokusin e administratës.

ASR-ja duhet të zbatohet në mënyrën e mëposhtme:

- në çdo rast për trafikun në projektet e infrastrukturës rrugore me një karakter të detyrueshëm sipas dispozitave ligjore;
- duhet të përdoret edhe për pjesë të tjera të rrjetit kryesor;
- rekomandohet edhe për masat në rrjetin sekondar.

ASR-ja mund të përdoret për rrugët interurbane, si dhe për arteriet urbane.

Asnjë projekt nuk është i vogël për ASR-në:

- projektet e mëdha, p.sh.. Autostradat, rrugët interurbane, anashkalime (*bypass*) etj.;
- projektet mesatare, p.sh.: projektet e rindërtimit dhe të rehabilitimit;
- përmirësime të vogla, p.sh.: rimodelime të vogla, objekte të reja të biçiklistëve, rindërtime të vogla.
- mirëmbajtje e veprave të mëdha, p.sh., mund të jetë bërë për pjesë të veçanta si shënues ose parmakë metalikë.

Duke pranuar nevojën për aplikimin e burimeve aty ku kanë efektin maksimal, auditimet e sigurisë rrugore në projektet e rrugëve të reja duhet të përzgjedhin fazat në përputhje me koston e projektit të rrugës siç jepen në tabelën 2.

FAZA E AUDITIMIT	**Kostoja e projektit të rrugës**		
	Projekte të mëdha (1)	**Projekte të mesme (2)**	**Projekte të vogla (3)**
Planifikimi	Të gjitha projektet	Nuk kërkohet	Nuk kërkohet
Projektideja	Të gjitha projektet	Të gjithë projektet **(4)**	Sipas gjykimit të inxhinierit projektues **(5)**
Projekti i zbatimit	Të gjitha projektet		
Parahapja	Të gjitha projektet	Të gjithë projektet	
Punimet në rrugë	Çdo punim rruge që do të qëndrojë/përdoret për më shumë se dy muaj		
Rishikim i rrugës ekzistuese	Rrugët kryesore duhet të auditohen çdo vit, sipas gjykimit të entit pronar, dhe në varësi të burimeve		

Tabela 2. Kriteret e auditimit të projekteve

Shënime.

1. Projekte të mëdha janë ato, vlera totale e të cilave kalon shumën 100 milionë lekë.
2. Projekte të mesme janë ato, vlera totale e të cilave është mbi 25 milionë lekë.
3. Projekte të vogla janë ato, vlera totale e të cilave është poshtë 25 milionë lekë.
4. Këto projekte mund të auditohen nësecilën prej fazave të dhëna.
5. Këto projekte mund të auditohen nësecilën prej tri fazave të dhëna. Projektet e sugjeruara kryesisht për të përfituar nga një auditim do të përfshijnë ato me shumë konflikte ndërmjet automjeteve dhe përdoruesve të tjerë të rrugës (kryqëzimet e ngarkuara), ku ka shpejtësi të mëdha, ose ku priten ndryshime të mëdha të situatës ekzistuese të trafikut.

Auditimi i sigurisë rrugore merr në konsideratë sigurinë e të gjithë përdoruesve të rrugës, në të gjithë tipat e rrugëve.

STOP

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT - KËMBËSORËT	
	TË MENDOHET GJITHNJË PËR GRUPET E KËMBËSORËVE Tri grupet më të dobëta të këmbësorëve janë të rinjtë, të moshuarit dhe të intoksikuarit. Kur ndërmerret një auditim i sigurisë rrugore, gjithnjë duhet të mendohet për nevojat e sigurisë për të gjitha kategoritë e këmbësorëve – nevojat e sigurisë të të rinjve, të moshuarve dhe të intoksikuarve.
	SIGURIMI I TRAFIKNDARËSVE TË GJERË Trafikndarësit ndihmojnë këmbësorët në kalimin e rrugës duke pasur një vend të sigurt për të pritur për secilin fluks/drejtim trafiku. Në disa projekte rrugësh, trafikndarësit janë ndërtuar me gjerësi maksimale prej 1m (nga bordura në bordurë). Kjo gjerësi është e pamjaftueshme për mbajtjen e sigurt të këmbësorëve. Trafikndarësit duhet të jenë minimalisht 1.8 m të gjerë dhe duhet të jenë të mbushur dhe jo gropë. Qëndrimi në trafikndarës të paniveluar është i vështirë, veçanërisht për të moshuarit, gjë që mund të çojë në rënien e tyre në trafik.
	RISHIKIMET E SIGURISË RRUGORE DUHET TË KENË PARASYSH GJITHMONË KËMBËSORËT Mirëmbajtja e trotuareve nga gropat dhe defektet e tjera është e rëndësishme për sigurinë e këmbësorëve. Nëse trotuaret nuk e kryejnë më shërbimin e tyre, këmbësorët do të fillojnë të ecin në rrugë, një veprim ky me risk të madh.

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT - KËMBËSORËT

TROTUARET NË RRUGËT RURALE

Mjetet motorike me shpejtësi të lartë dhe këmbësorët nuk duhet të përzihen. Projektet për rrugë të reja duhet të marrin në konsideratë të gjithë përdoruesit e rrugës. Siguria rrugore ndihmohet nga trotuaret ose bankinat e gjera të ngritura.

QËNDRIMET E AUTOBUSËVE

Qëndrimet e autobusëve duhet të shënohen qartë dhe duhet të jenë larg nga kryqëzimet. Duhet të sigurohet një zonë e pastër për pritje për këmbësorët larg nga korsitë e trafikut. Shumë qytetarë janë pasagjerë autobusësh dhe si të tillë meritojnë akses të sigurt për ta dhe nga autobusët.

SHKOLLAT

Duhet të kihet parasysh efekti i rrugës së re mbi shkollat, spitalet, dyqanet dhe ambientet sportive në afërsi të saj. Shkollat janë destinacioni kryesor për këmbësorët e rinj. Në zonat e dendura urbane, kalimet e kontrolluara në vijat e këmbësorëve (si p.sh. në afërsi të shkollës) janë thelbësore.

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT – MENAXHIMI I RREZIQEVE ANËSORE NË RRUGË

Rreziqet anësore janë një risk i madh për sigurinë rrugore në rrugë. Ekipi i auditimit të sigurisë rrugore duhet të kuptojë strategjinë prej pesë hapash që përdoret për menaxhimin e rreziqeve anësore dhe për uljen e riskut që i kanoset përdoruesve të rrugës:

Hapi 1 – Mbajtja e automjeteve në rrugë.
Hapi 2 – Largimi i objekteve të fiksuara nga anët e rrugës (brenda zonës së sigurt të përcaktuar).
Hapi 3 – Rivendosja e rreziqeve/pengesave larg rrugës (jashtë zonës së sigurt të përcaktuar).
Hapi 4 – Mënjanimi i rreziqeve për të ulur seriozitetin e përplasjeve.
Hapi 5 – Mbrojtja e automjeteve lëvizës nga rreziqet me parapetë sigurie.

Hapi 1 – Mbajtja e automjeteve në rrugë

Për arritjen e kësaj, duhet një kombinim i mirë i projektimit gjeometrik me informacionin për drejtuesit e automjeteve dhe mirëmbajtjen e rrugëve. Bankinat e ngritura, bordurat e fiksuara kufizuese, treguesit e tjerë kufizues dhe shenjat e drejtimit luajnë rol në uljen e aksidenteve me dalje jashtë rruge.

Hapi 2 – Largimi i rreziqeve nga "zona e sigurt"

Të gjitha objektet e fiksuara (me diametër 100 mm ose më shumë) duhet të largohen nga "zona e sigurt" (në anë të rrugës – gjerësia e saj varet nga shpejtësia dhe volumi i trafikut). Në rrugët me shpejtësi të larta, një zonë normale sigurie është 10 m e gjerë.

a)

b)

Një shtyllë e parrethuar, përbën një rrezik serioz në rrugë, veçanërisht në zonat me shpejtësi të larta (a).

Gjithashtu dhe një parapet betoni që shërben si trafikndarës, i pambrojtur përbën një rrezik shumë serioz (b).

Hapi 3 – Rivendosja e rreziqeve/pengesave larg rrugës (jashtë zonës së sigurt të përcaktuar)

Nëse rreziqet anësore nuk mund të largohen përfundimisht, varianti tjetër është rivendosja e tyre në një pozicion që ofron nivel më të lartë mbrojtjeje për automjetet. Largimi i tyre nga kufiri i rrugës u jep drejtuesve të automjeteve më tepër kohë dhe hapësirë për të shmangur përplasjet serioze. Projektimi i një tombinoje për të zgjeruar rrugën çon kokën e tombinos shumë më larg/anash, duke ulur kështu riskun, vetëm me një rritje të vogël të kostos së ndërtimit.

Hapi 4 – Mënjanimi i rreziqeve për të ulur seriozitetin e përplasjeve

Nëse eliminimi apo largimi i rreziqeve nga zona e sigurt nuk është i mundur, atëherë një variant projektimi i një problemi që toleron/fal më shumë për automjetin dhe personat në të.

Shtyllat e ndriçimit dhe mbajtëset e shenjave mund të projektohen të tilla që të bien pas përplasjes duke ulur kështu seriozitetin e dëmtimeve te personat në automjet.

Hapi 5 – Mbrojtja e automjeteve lëvizëse nga rreziqet me parapetë sigurie.
Kur janë konsumuar katër hapat e parë strategjikë, mund të përdoren parapetët e sigurisë. Qëllimi i parapetëve të sigurisë është mbrojtja e qenieve njerëzore që ndodhen në automjetin në lëvizje nga përplasja me rrezikun. Duhet pasur parasysh se edhe një parapet sigurie është një objekt i fiksuar dhe mund të shkaktojë dëme kur goditet. Përpiquni të minimizoni përdorimin e tyre. Garantoni projektimin dhe instalimin korrekt të tyre.

Ekipet e auditimit duhet t'i shohin me imtësi projektimet e parapetëve të sigurisë
Parapetët e sigurisë, pavarësisht nga emri i tyre, mund të përbëjnë një rrezik më vete. Duhet të merren të gjithë hapat e mundshëm për eliminimin e nevojës për to, që nga projektimi i mirë e deri te praktikat ndërtimore. Një parapet sigurie duhet të instalohet vetëm atëherë kur mendohet se serioziteti i një përplasjeje me një objekt të fiksuar do të jetë më i lartë se i një përplasjeje me vetë parapetin. Ekzistojnë tri kategori parapetësh sigurie:

Parapetët fleksibël – që përmbajnë një numër litarësh teli të lidhur me fije çeliku në hapësira 2.4 m. Kur parapeti goditet nga një automjet, litarët devijojnë, duke drejtuar automjetin përgjatë parapetit ndërkohë që rënia progresive e shtyllave thith energjinë kinetike të automjetit duke e ngadalësuar atë. Kur disponohet gjerësia e duhur e devijimit, kjo siguron një barrierë shumë më lehtësuese se çdo lloj sistemi tjetër të sertë.

Parapetët gjysmë të sertë – përgjithësisht parapetë çeliku në formë Ë-beam. Duhet të kenë aftësinë e ridrejtimit dhe/ose mbajtjen e një automjeti, ndërkohë që, nuk diktohen forca të patolerueshme ngadalësimi te personat në automjet.

Parapetët e sertë – këta janë parapetë betoni dhe nuk deformohen ose devijohen kur goditen. Ata përdoren kryesisht si parapetë për mesin në rrugë me volume dhe shpejtësi të lartë ose në ura. Fundet e këtyre parapetëve paraqesin një rrezik serioz për sigurinë rrugore dhe duhet të mbulohen/mbrohen në një mënyrë të miratuar.

PJESA B. KRYERJA E AUDITIMIT TË SIGURISË RRUGORE

3. KUR DUHET TË KRYHET AUDITIMI

3.1 Fazat

Sipas përvojës në Europën Perëndimore dhe direktivës 2008/96/CE, ka katër faza të ndryshme gjatë së cilës duhen kryer auditimet e sigurisë rrugore:

- Faza 1: draftprojekti (ose projektideja);
- Faza 2: projekti i zbatimit;
- Faza 3: parahapja e rrugëve; dhe
- Faza 4: rishikim i një rruge ekzistuese, kur rruga është disa kohë në funksion.

Vlerësimi i fazës së projektidesë (studim paraprak apo planifikimit) duhet të bëhet duke përdorur metodën e vlerësimit të ndikimit të sigurisë rrugore.

Procesi ASR fillon me vendimin për ndërtimin e një rrugë të re ose në investimin për rikonstruksionin, zgjerimin ose mirëmbajtjen e një rruge ekzistuese.

Në rastin e rrugëve të reja procesi i auditimit zakonisht fillon pas vlerësimit të ndikimit të sigurisë rrugore dhe fazës së studimit të fizibilitetit, në qoftë se afati i shtrirjes i propozuar është i mjaftueshëm për të bërë një kontroll të arsyeshëm.

Faza 1 dhe 2 e ASR-së do të kryhet në bazë të dokumentacionit të projektimit (vizatimeve, raportet shpjeguese etj.) të projektit. Për të siguruar një saktësi të duhur të ASR-së, dokumentacioni i projektimit duhet të ketë cilësi dhe përmbajtje të mjaftueshme.

Para hapjes për trafik të një rrugë të re në fazën e 3-të të auditimit duhet të bëhen kontrolle nëse skema është projektuar dhe ndërtuar në lidhje me sigurinë rrugore dhe nëse çdo gjë tjetër e pazbuluar më parë ka dalë në dritë gjatë ndërtimit. Faza përfundimtare (faza 4) e procesit të ASR-së është monitorimi i operacioneve të hershme. Është e rëndësishme që një vlerësim i situatës aktuale të sigurisë të bëhet pas disa muajsh.

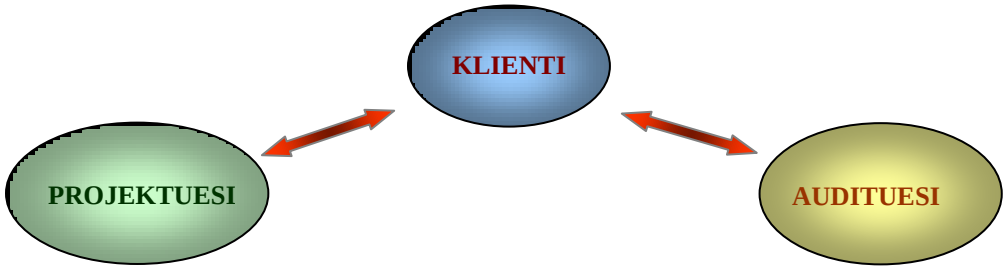
Në rastin e projekteve të vogla, si: projektet e rindërtimit, drafti i projektit të detajuar janë të përgatitur vetëm rrallë. Në këtë rast do të bëhet një auditimi i vetëm i kombinuar për dyja fazat e para ASR-së.

4. PROCESI I AUDITIMIT – SI BËHET PËR TË KRYER NJË ASR

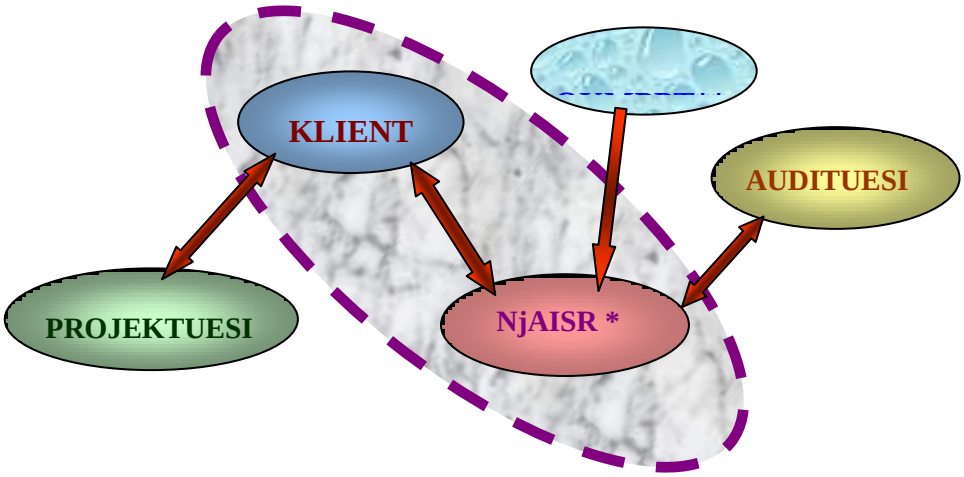
4.1 Partnerët në procesin e auditimit dhe rolet e tyre.

Klienti (zakonisht enti pronar i rrugës, Ministria e Punëve Publike dhe Transportit ose kompani private rrugore), projektuesi dhe audituesi, janë pjesë e procesit të auditimit. Klienti nis auditimin e sigurisë dhe komisionet apo ekipin e auditimit. Të gjitha informatat dhe raportet janë shpërndarë nëpërmjet klientit.

Model 1. Raste normale në shumë vende.



Model 2. Grafik organizativ i përmirësuar.



***** Njësia e auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore (pjesë e çdo strukture organike të enteve pronare të rrugëve).

****** Organi kontrollit në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit.

Figura 5. Partnerët në procesin e Auditimit – dy modelet e mundshme

Skema e përmirësuar organizative për ASR-në, siç është treguar në figurën 5 (model 2), do të ndihmojë që të ketë një kapacitet të mjaftueshëm për ndërtimin e ASR-së dhe do të sigurojë cilësinë e ASR-së. NJAISR-ja, si një njësi e veçantë në strukturën organike të entit pronar të rrugës, është vetëm një sugjerim për të siguruar cilësi të nevojshme të ASR-së, gjithashtu, mund të delegojë detyrat për sigurinë rrugore instituteve ose agjencive.

Klienti është institucion i cili kërkon nga projektuesi hartimin e projektit. Klienti është përgjegjës për kushtet themelore të projektit. Kjo përfshin edhe përgjegjësinë që të arbitrojë në rastet kur audituesit dhe projektuesit nuk pajtohen. Kjo mosmarrëveshje do të paraqitet te klienti. Klienti duhet të përgatisë një vendim formal me shkrim për projektuesit dhe audituesit. Në rast të fazës 4 në mirëmbajtjen e rrugëve, njësia e inspektimit duhet të përfshihet në proces.

Është përgjegjësi e plotë e klientit për të siguruar që kërkesat e auditimit do të pranohen. Klienti duhet të bëjë të qartë në kontratat e tij me projektuesin dhe kontraktorin, detyrimin e projektuesit ose kontraktorit në lidhje me ndryshimet e nevojshme. Është detyrë e klientit për të organizuar që shpenzimet e nevojshme për zbatimin e rezultateve të ASR-së do të mbulohen nga buxheti i investimeve totale.

Një specialist i auditimit të sigurisë rrugore dhe njësisë së auditimit dhe inspektimit - NJAISR ose agjencisë së sigurisë rrugore dhe një organi të kontrollit në nivel të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit - OKMPPT - mund të ndihmojnë entet pronare të rrugëve në ASR/ISR.

Projektuesi është përgjegjës për projektin. Ai ka përgjegjësi të plotë për të siguruar një paraqitje të mjaftueshme teknike të sigurisë rrugore. Detyrimi i projektuesit është gjithashtu që të gjitha dokumentet e projektimit të përmbajnë informacion me të dhëna të auditimit në një mënyrë të qartë.

Në qoftë se projektuesi nuk mund të pajtohet me kërkesat e raportit të auditimit, ai duhet të paraqesë arsyet me shkrim në mënyrë që Klienti të marrë një vendim. Së fundi duhet që dhe projektuesi të bindet me rezultatet e raportit të ASR-së pas vendimit përfundimtar të marrë nga klienti. Pavarësisht nga faza e projektimit dhe lloji i ndryshimeve që kërkohen, ndryshimet e nevojshme mund të bëhen në të tashmen ose në fazën e projektimit të ardhshëm.

Audituesi është subjekt juridik, ekip ose organizatë tjetër që do të kryejë ASR-në në bazë të materialit të projektimit ose gjendjes së rrugëve në ndërtim e sipër ose në fillim të operacionit. Është rekomanduar, sipas praktikave më të mira në vendet e tjera, për të mbështetur procedurën e pavarur të auditimit, për të shmangur kontaktet direkte ndërmjet audituesit dhe projektuesit. Një diskutim në fillim me projektuesin mund të çojë në një situatë që projektuesi kërkon të ketë ndikim në rezultatet e auditimit dhe mund të zvogëlojë efikasitetin e ASR-së. Megjithatë një takim plotësues mund të jetë pjesë e hapit përfundimtar të ASR-së (shih 4.2.3). Eksperti i auditimit është përgjegjës për të kontrolluar dokumentacionin në një mënyrë të kujdesshme, me sigurinë rrugore në fokus. Me një raport zyrtar me shkrim subjekti auditues duhet të paraqesë gjetjet, mangësitë dhe propozimet.

Kjo nuk është detyrë primare e subjektit auditues për të kontrolluar nëse përputhet ose jo një projekt me standardet rrugore. Në të kundërtën, është shpesh e nevojshme për të shkuar përtej standardeve rrugore. Audituesi do të përdorë njohuritë e tij në lidhje me praktikën më të mirë në vlerësimin e një projekti. Është e rëndësishme që audituesit të kenë përvojë të thellë në projektimin e ndërtimin e rrugëve, si dhe sigurinë rrugore, inxhinieri dhe analizat e aksidentit. Për të siguruar cilësinë e auditimit, audituesit duhet t'i nënshtrohen një trajnimi fillestar në dhënien e një certifikate të kompetencave dhe duhet të marrin pjesë në kurse të tjera trajnimi periodik.

Fazat e auditimit 3 dhe 4 duhet të bëhen të preferueshme nga audituesi i cili ka zgjidhur edhe auditimin e fazave të projektimit. Është gjithashtu e mundur që të delegojë detyrën e fazës 4 - në fillim të operimit - për një ekip të inspektorëve të Sigurisë Rrugore.

4.2 Kalendari i punës për ASR-në

Për shkak të përcaktimit të potencialit të plotë të ASR-së, ajo duhet të jetë e organizuar me një strukturë efektive dhe me përgjegjësi të qarta. Më poshtë përshkruhet procesi tipik i auditimit, bazuar në figurën 6, që vijon më poshtë.

Procedura e përgjithshme e ASR–së, do të përfshijë tri faza kryesore:

- urdhërimit;
- marrëveshjes; dhe
- përfundimit.

Pavarësisht qëllimin dhe natyrën e një projekti të infrastrukturës rrugore dhe pa marrë parasysh fazën e auditimit, është e mundur për të kryer ASR-në në bazë të këtij diagrami. Ajo ka për t'u përmendur se në fazën e ASR-së 3 dhe 4 në shumicën e rasteve nuk do të jetë e nevojshme punë projektimi, shpesh ndryshimet mund të jenë të organizuara direkt nga kompania e ndërtimit (kontraktori) për fazën e 3, ose njësia mirëmbajtjes së klientit për fazën 4. Kjo varet nga lloji i ndryshimeve në projekt, nëse ajo do të jetë e nevojshme të ketë një përsëritje të pjesshme të ASR-së për të kontrolluar dokumentacionin e ndryshuar. Në rast dyshimi klienti duhet t'ia dërgojë audituesit dokumentet përkatëse.

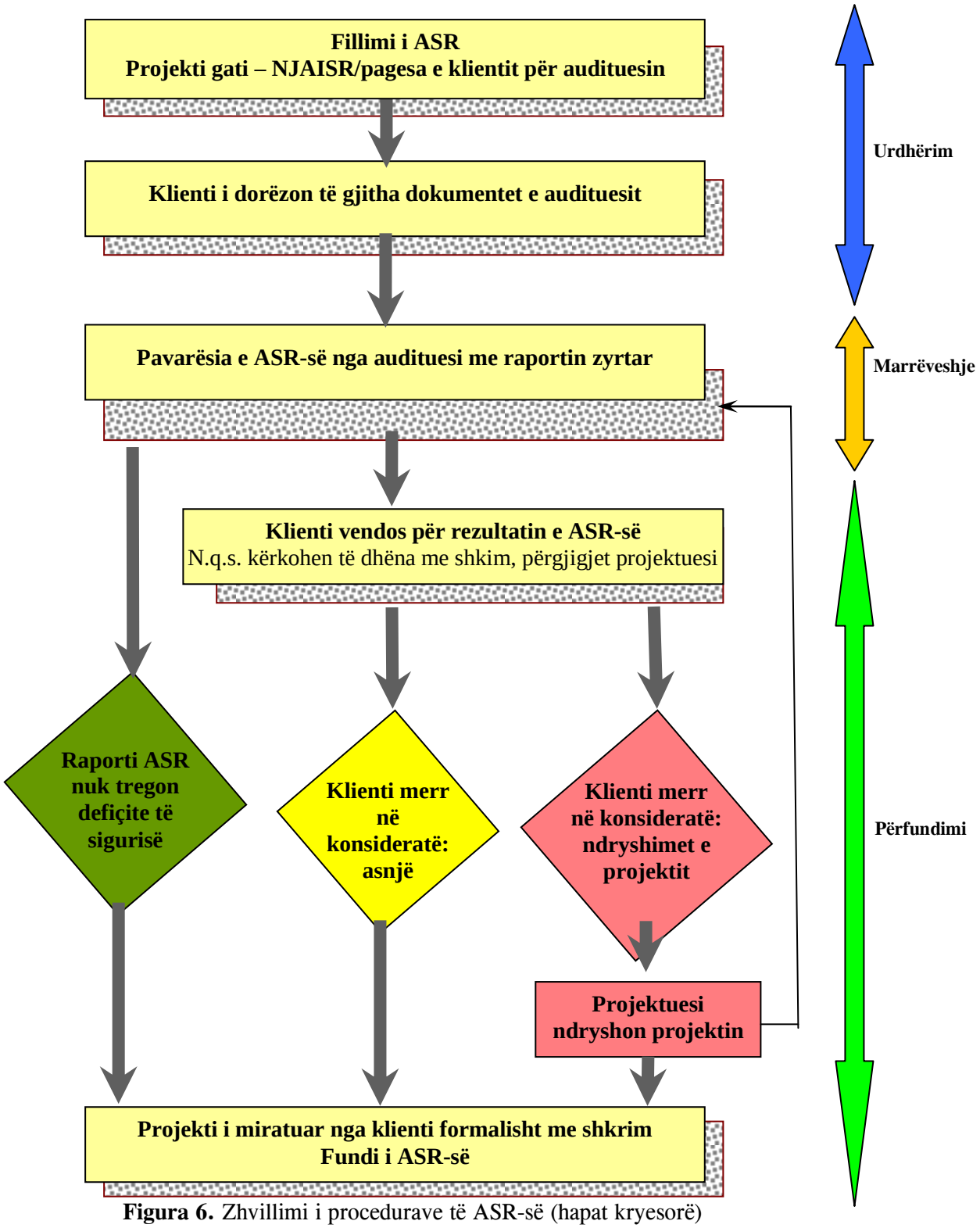


Figura 6. Zhvillimi i procedurave të ASR-së (hapat kryesorë)

Për të garantuar cilësinë e qëndrueshme të ASR-së, tërë procesi duhet të jetë kontrolluar dhe dokumentuar nga një organ i kontrollit në nivel të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit (OKMPPT). Raporti ASR, i dorëzuar klientit për regjistrim përfundimtar duhet të jetë mbledhur si një dëshmi.

4.2.1 Renditja e auditimit të sigurisë rrugore renditja e auditimit

Zakonisht, vendimi për të audituar është marrë nga klienti. Secili prej hapave të auditimit (të dhëna më sipër) duhet të përshtaten me natyrën dhe shkallën e projektit të rrugës. Për shembull, një auditim për një projekt të vogël rruge mund të kërkojë thjesht një telefonatë në vend të një takimi fillestar, dhe raporti mund të konsistojë në pak faqe nëse nuk ka probleme serioze. Një auditim për një projekt të madh rruge pritet të kërkojë takime, një numër të madh planesh dhe një raport me shumë faqe.

Menaxheri i projektit është përgjegjës për planifikimin, projektimin dhe ndërtimin e projektit dhe nuk është në rolin e ekipit të auditimit të projektit të marrë përsipër këto përgjegjësi apo të riprojektojë projektin. Roli i ekipit të auditimit është të sigurojë këshillë të pavarur në formën e rekomandimeve me shkrim. Kjo këshillë merret në konsideratë nga menaxheri i projektit, i cili vendos për ndërmarrjen ose jo të secilit prej veprimeve të sigurisë të rekomanduara.

Përzgjedhja e ekipit

Grupet e auditimit, duhet të jenë jo më pak se dy persona. Në mënyrë ideale, ajo duhet të jetë një ekip me aftësi të ndryshme të përshtatshme për të projektuar.

Një ekip auditimi duhet të dalë nga një listë personeli të përshtatshëm të regjistruar. Për përzgjedhjen e një anëtari të përshtatshëm për ekipin e auditimit duhet të bëhen pyetjet e mëposhtme:

- A është audituesi i pavarur?
- A është trajnuar audituesi në një seminar të miratuar?
- A i ka audituesi aftësitë e nevojshme?
- A është audituesi në gjendje t'i shikojë problemet e mundshme të sigurisë nga pikëpamjet e ndryshme të përdoruesve të rrugës?

Një person në ekip duhet të emërohet si udhëheqës ekipi për të menaxhuar ekipin dhe procesin. Përgjegjësi i ekipit është përgjegjës për menaxhimin e auditimit, komunikimin me ekipin e projektit dhe garantimin e përfundimit të raportimit në kohë. Përgjegjësi i ekipit duhet të jetë anëtari me më shumë përvojë në ekipin e auditimit dhe do të jetë ai që udhëheq dhe udhëzon anëtarët e tjerë të ekipit.

Natyra dhe sinteza e ekipit varet nga kompleksiteti i detyrës së auditimit dhe madhësia dhe lloji i skemës që auditohet. Ajo gjithashtu mund të ndryshojë për çdo fazë të auditimit. Përfitimi kryesor i ekipit është të pasurit e një shkëmbimi të përvojave të ndryshme, njohuri dhe qasje të ekspertëve të ndryshme.

Dy fazat e projektimit duhet të ndërmerren nga auditues me shumë përvojë, duke përfshirë specialistë të sigurisë rrugore, specialistë të hetimit të aksidenteve dhe inxhinierë projektues rruge.

Në fazën e projektit të detajuar llojet e aftësive të kërkuara për të thirrur një ekip ekspertësh me përvojë në projektimin e rrugëve, sinjalet e trafikut, ndriçimit dhe kullimit, përdoruesit jo të motorizuara etj.

Në fazat e parahapjes dhe pashapjes, është e rëndësishme për t'u marrë parasysh në ekipin e ekspertëve, përvoja në lidhje me të gjitha aspektet e mirëmbajtjes së objektit duke përfshirë sinjalet, ndriçimin, kontrollet e trafikut, bimësinë, heqja e dëborës etj. Kjo mund të jetë e dobishme për të përfshirë një punonjës policie, i cili ka përvojë në sigurinë rrugore dhe hetimin e aksidentit.

Përbërësi kryesor i një ekipi të auditimit të sigurisë rrugore është përvoja në fushën e sigurisë rrugore. Përveç kësaj, është gjithashtu e rëndësishme përzgjedhja e personave me përvojën përkatëse: për një projekt për autostradë apo rrugë lokale/qyteti; për një projekt urban apo rural.

Auditimet në faza të ndryshme kërkojnë aftësi të ndryshme pa përjashtuar familjaritetin me parimet dhe praktikat në fushën e sigurisë rrugore, duke u përqendruar në aftësitë që janë të përshtatshme për fazën e auditimit dhe madhësinë e projektit në fjalë.

- Faza e projektidesë: Ekipi i rekomanduar në këtë rast mund të përbëhet nga një inxhinier projektues rrugësh, i cili është i familjarizuar me standardet e projektimit të rrugëve dhe mund të

vizualizojë shtrirjen në tri dimensione, si dhe të paktën njëri prej audituesve duhet të ketë njohuri mbi aktivitetet e përdoruesve vendas të rrugës, si dhe përvojë në projektim.

- Faza e projektit të zbatimit: Rekomandohet përfshirja në ekip e një personi me eksperiencë në kontrollin e sinjaleve rrugore, në (vetë) sinjalet e sinjalizimit rrugor, ndriçimin e rrugëve, ambientet për biçikletat, parapetetëve ose çështjeve të tjera të përdorimit të rrugës.

- Faza e parahapjes: Këtu mund të konsiderohet përfshirja e një oficeri policie me përvojë në çështjet e trafikut dhe sigurisë rrugore, ose ndoshta një inxhinier mirëmbajtjeje, apo dikush i njohur me anën e sjelljes së përdoruesve të rrugës.

- Faza e punimeve në rrugë: Rekomandohet përfshirja e një personi me përvojë në menaxhimin e objektit (rrugës) në ndërtim dhe një inxhinier i njohur me detajet e kontrollit të trafikut dhe mjetet e sigurisë që përdoren në objekte në ndërtim.

- Rishikimet e sigurisë në "Rrugët ekzistuese": Rekomandohet përfshirja e profesionistëve me përvojë në fushën e sigurisë rrugore.

Mbledhja e informacionit të dokumentuar dhe përmbledhja e auditit

Informacioni i mbledhur i shërben ekipit të auditimit si udhëzim i mjaftueshëm për skemën që do të ndërmerret, si dhe për të mundësuar ekipin që të zhvillojë auditimin në mënyrë të kënaqshme.

Është e rëndësishme që ekipit të auditimit i janë dhënë të gjitha dokumentet e kërkuara në fillim. Dokumentet e pakompletuara të çojnë në pyetjet dhe kërkesat shtesë, duke rezultuar në më shumë kohë dhe punë që kërkohet për auditim.

Një minimum i mundshëm i dokumentacionit duhet të jetë:

- një përshkrim të shkurtër të projektit;
- një llogari të kushteve të projektit dhe parametrat e projektimit (shpejtësia projektimit, rrezja e kthesave, mbilartësia, kriteret e syve, volumin e trafikut, të dhënat e aksidenteve etj.);
- një sasi vizatimesh (e detyrueshme në letër, jo vetëm digjital);
- detajet dhe arsyet për çdo devijim nga standardet e rrugëve;
- çdo auditim të mëparshëm të sigurisë rrugore, raportet e inspektimit.

Një rekomandim në lidhje me kërkesat minimale për përmbajtjen e dokumentacionit është treguar në tabelën që vijon.

Për operacionin e fazës fillestare mund të jetë e dobishme që të ketë të njëjtat dokumente, si për shembull në lidhje me volumin e trafikut të hapjes.

Në çdo rast është e nevojshme që grupi i ASR-së të ketë raportin përkatës në një fazë të mëparshme.

Projektideja	Projekti i zbatimit	Hapja e trafikut
Raporti shpjegues me. Analiza e trafikut gjithëpërfshirës me prognozën e volumit të trafikut Diagrama aksidenteve dhe hartat me pika të zeza dhe zgjedhja e rrugëve të rrezikshme Harta përmbledhëse me: planet e vendndodhjes me tipat e kryqëzimeve Plani i shtrirjes vertikale Seksioni kryq Shtrirja horizontale Shtrirja vertikale Skica ndërtimi Planet shoqërues të vendndodhjes së masave të peizazhit Shenjat ekzistuese dhe planet e shenjëzimeve	Rezultati i auditimit të fazës së mëparshme me vendim të Klientit Raporti shpjegues Harta e pamjes së përgjithshme Seksioni kryq Shtrirja horizontale Shtrirja vertikale Planet e ndërtimit Planet e vendndodhjes së peizazhit të planifikimit të detajuar Shenjëzimet dhe planet e shenjëzimeve Planet e vendndodhjes me pajisjet rrugore Kryqëzimet me të gjitha shenjat dhe sinjalet, planet e instalimit Inxhinieria e trafikut gjithpërfshirës Dokumentet për planifikimin e sinjalizimit	Rezultati i auditimit të fazës së mëparshme me vendim të Klientit Raporti spjegues Shtrirja horizontale Shtrirja vertikale Planet e vendndodhjes së peizazhit të planifikimit të detajuar Shenjëzimet dhe planet e shenjëzimeve Planet e vendndodhjes me pajisjet rrugore Planet e instalimit të sinjaleve Inxhinieria e trafikut gjithpërfshirës Dokumentet për planifikimin e sinjalizimit

Tabela 3. Dokumentet e planifikuar për ASR-në

Ekipi i auditimit mund të kërkojë informacione të tjera, të cilat i gjykon si të nevojshme për kryerjen e detyrës profesionalisht.

4.2.2 Ndërmarrja e auditimit të sigurisë rrugore

Analiza e informacionit paraprak

Audituesi studion materialet e projektit (vizatimet e projektimit dhe informacione të tjera të parashikuara), duke marrë në konsideratë ndikimin e mundshëm mbi të gjitha llojet e ndryshme të përdoruesit të rrugës. Të gjitha informatat duhet të vlerësohen. Në këtë kohë, shpesh është e mundur për të identifikuar zonat e projektit të cilat përmbajnë probleme të mundshme të sigurisë. Audituesve duhet t'u jepet kohë e mjaftueshme për të kryer një ASR në mënyrë që të sigurohet se është e plotë.

Studimet në terren

Studimet në terren janë të rekomanduara për fazën 1 dhe 2 të auditimit. Në mënyrë që të fitohet një kuptim i qartë i projektit, është e rëndësishme që audituesi kryen zakonisht një inspektim zone. Inspektimet në terren lejojnë audituesin për të parë se si ndërvepron me propozimin përreth dhe pranë rrugëve. Ata ofrojnë ekip të auditimit me një ndjenjë për kushtet ekzistuese. Zona e inspektimit duhet të caktohet sipas kushteve të ngjashme me realitetin e trafikut dhe ato mjedisore.

Të dyja së bashku, si koha e inspektimit natën dhe koha ditën janë thelbësore për të vlerësuar situatën. Ajo gjithashtu mund të jetë e nevojshme për të parë vendin në kohë të tjera të ditës (p.sh. pasi mbaron shkolla, gjatë rrugës së tregut, e aktivitete të tjera).

Kur auditohen fazat 1 dhe 2, audituesi duhet të vihet vetë në pozitën e përdoruesve të ndryshëm të rrugës (drejtues mjeti, çiklist dhe këmbësor) duke përdorur dokumentet e planifikimit, në mënyrë që ai mund të gjykojë mbi sigurinë rrugore, nga pikëpamja si të gjithë përdoruesit e tjerë të rrugës.

Në fazën e 3 dhe 4 të auditimit, audituesi mund të shikojë një rrugë të re dhe kryerjen e auditimit në terren.

Me qëllim që të vlerësojnë objektin e trafikut nga pikëpamja e të gjithë përdoruesve të rrugës, audituesi duhet të inspektojë rrugën nga perspektiva e drejtuesve të automjeteve, çiklistët, këmbësorët etj., sipas nevojës.

Rishikimi i dokumentacionit

Audituesi kryen auditimin e sigurisë mbi bazën e përvojës së tij personale dhe njohurive të tij të sigurisë rrugore. Për të siguruar që aspektet e sigurisë nuk janë anashkaluar gjatë kësaj përvoje-procedurë bazë, mund të përdoren **listat kontrolluse** (shih listat në fund të udhëzuesit dhe shtojcën "A") për të ndihmuar në këtë proces.

Audituesit duhet të kenë pyetjet e mëposhtme bazë në mendje:

- Kush mund të lëndohet dhe në çfarë mënyre?
- A është zgjidhje e sigurt për të gjithë përdoruesit e rëndësishëm të rrugës për përdorimin e objektit të trafikut?
- A është projekti që është zgjedhur më i mirë për sigurinë e trafikut?
- A duket e këshillueshme që gjetjet e reja në lidhje me sigurinë në komunikacionin rrugor dhe projektimin të bëjë një ndryshim të projektit?

Listat e ndryshme kontrolluese janë zhvilluar për faza të ndryshme të zhvillimit të projektit dhe janë bashkangjitur si anekse të këtij udhëzuesi. Lista e plotë është e pranishme me pyetje të ndryshme lidhur me sigurinë e të gjithë përdoruesve, por ata nuk janë të vetmit. Ata identifikojnë çështjet dhe problemet që mund të lindin në fazën përkatëse të një auditimi.

Në listat kontrolluese për autostradat dhe rrugët interurbane janë përfshirë edhe pyetje mbi situatën tipike në lidhje me rrugën, seksionin që lidh fshatra të vegjël dhe vendbanimet lineare, të cilat shpesh nuk kanë karakter të kalojnë përmes rrugëve, por edhe të krijojnë konflikte me përdoruesit e rrugës të pambrojtur.

Audituesit duhet të përdorin gjykimin e tyre për sigurinë në ndonjë tipar të veçantë.

Listat kontrolluese janë vendosur paraprakisht më poshtë:

- Shfrytëzimin e plotë të standardeve teknike dhe specifikimeve në mënyrë për të përmirësuar sigurinë rrugore;
- Gjetjet nga hetimet lokale të aksidentit;
- Rezultatet e punës kërkimore të reja;
- Përvoja e fituar nga auditimet më parë;
- Gabime që ndodhin rregullisht gjatë projektimit.

Përfundimi i auditit dhe raporti

Ekipi i auditimit përgatit një raport mbi auditimin e sigurisë rrugore, i cili duhet të jetë konciz me një përshkrim të shkurtër dhe të qartë të problemeve të identifikuara të sigurisë.

Rezultatet e auditimit janë përshkruar në raport, i cili i dorëzohet klientit. Raporti duhet të përshkruajë qartë dhe me saktësi rëndësinë e projektit, fazën e auditimit, anëtarët e ekipit të auditimit dhe procesin e auditimit, por roli kryesor i raportit të auditimit është që të përshkruajë aspekte të projektit që përfshijnë shqetësime për sigurinë rrugore dhe të bëjë rekomandime në lidhje me veprimet korrigjuese.

Raporti me shkrim i auditimit përmban listat e problemeve të sigurisë që janë identifikuar. Audituesit duhet të tregojnë se si të eliminojnë defektet apo t'i zbusin ato. Ka mundësi për shembull për të dhënë qartë këshilla në raportin e ASR-së me referenca të udhëzimeve dhe normave. Nga ana tjetër disa skica me ide për përmirësime në një shtojcë të organit kryesor të raportit mund të jenë të dobishme. Kjo nuk është nëse audituesi e ndjen për të krijuar një projekt të ri, por ai mund të bëjë propozime për të shmangur probleme të sigurisë.

Raporti i auditimit duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. Detaje të përgjithshme dhe të hollësishme të projektit: Emri i projektit, fazat e auditimit, data e auditimit, si dhe datat dhe koha e çdo inspektimi, kushtet e motit gjatë inspektimit etj. Një deklaratë në lidhje me cilën fazë të procesit të auditimit ka të bëjë raporti. Detajet e ekipeve të përfshira. Një vështrim mbi përmbajtjen e dokumentacionit të audituar.

2. Rezultatet e auditimit: Detajet e mangësive të veçanta të identifikuara, me arsyet pse këto konsiderohen si mangësi. Rekomandimet për veprime që mund të merren për të hequr apo reduktuar ndikimin e këtyre mangësive.

Në trafikun e hapjes dhe fazat e hershme operative, fotografitë duhet të shoqërojnë raportin e auditimit.

Klienti për të dhënë një mundësi të mirë për të vlerësuar rezultatet e auditimit duhet të strukturojë të metat në probleme dhe vërejtje në dy nivele:

Detyra e raportit mbi auditimin e sigurisë rrugore është të raportojë në mënyrë koncize mbi aspektet e projektit që paraqesin rrezikshmëri dhe të bëjë rekomandimet e duhura mbi veprimet korrigjuese. Rekomandimet zakonisht diktojnë natyrën e zgjidhjes së problemit pa hyrë në detaje, përgjegjësi e cila është e projektuesit. Nuk është e nevojshme të përmenden elemente pozitive të projektimit, presupozohet që të gjitha projektet përmbajnë elemente të mira.

- Problemet janë rezultatet me një marrëdhënie të qartë për sigurinë e rrugëve. Kjo mangësi do të thotë se do të rrisë rrezikun aksident apo ashpërsi. Me të filluar ndryshimet e projektimit, aksidentet dhe rreziqet duhet të reduktohen. Audituesi mund të ilustrojë rekomandimet e tij me gojë ose me skica, por kjo nuk është punë e audituesit për të hartuar ndryshimet.
- Vërejtjet duhet të bëhen në lidhje me rezultatet të cilat ndoshta nuk do të çojnë në aksidente më shumë, por mund të përmirësojnë qëndrueshmërinë e projektit ose mund të lehtësojnë kërkesat për përdoruesit e rrugës etj. Përmbajtja e vërejtjeve gjithashtu mund të jenë të lidhura me hapat e ardhshëm të projektit për të udhëhequr një vëmendje të veçantë për çështje të sigurisë të projektuesit.

Është shumë e rëndësishme që të shkruhen më poshtë rezultatet, vizatimet ose dokumentet e tjera të punës dhe kjo duhet të mbahet si dëshmi. Në këtë mënyrë, lista kontrolluese mund të jetë e dobishme si dokument pune. Në rreshtin e fundit "komente" audituesi mund të bëjë vërejtje nëse më vonë Klienti do të kërkojë për disa shpjegime. Gjithashtu në rast të rezultateve të cilat nuk janë të përshtatshme dhe në fund nuk është pjesë e raportit zyrtar, kjo do të jetë e dobishme për të shënuar ata atje.

Kjo mund të ndodhë gjatë procedurës së auditimit kur audituesi gjen mangësi në dokumentacionin e projektit të cilat nuk janë të lidhura me sigurinë. Kjo nuk është e rekomanduar që të përfshijë këto rezultate në raportin e auditimit. Për më tepër është rekomanduar që të përmendet kjo në një shkresë ose në një aneks (jozyrtar të veçantë).

NJË RAPORT TIPIK AUDITIMI PËRMBAN:

a) Informacionin rreth projektit - emrin e rrugës, lokalitetin (p.sh. fshatin), fazën e projektimit kur kryhet auditimi. Gjithashtu, përshkruan shkurtimisht projektin dhe objektivat e tij.

b) Historikun e projektit:

- emrat e anëtarëve të ekipit të auditimit, dhe të entit pronar;
- një plan të projektit (me numrat e vendosur mbi të);
- datat kur janë kryer inspektimet dhe kur janë mbajtur takimet;
- një listë të dokumenteve të përdorura gjatë auditimit;
- fotografitë e problemeve serioze të sigurisë.

c) Gjetjet dhe rekomandimet - një seri të gjetjeve rreth mangësive në siguri që janë identifikuar, me rekomandimet (të një natyre të përshtatshme) direkt pas secilës gjetje. Kjo do të jetë pjesa më kryesore e raportit.

d) Deklaratën formale - një deklaratë përfundimtare, të firmosur nga të gjithë anëtarët e ekipit, që vërteton ndërmarrjen e auditimit.

Rekomandimet duhet të identifikojnë me fjalën "Urgjent" problemet e sigurisë që konsiderohen të jenë me rrezik, dhe që kërkojnë vëmendje të menjëhershme për eliminim, mbrojtje ose paralajmërim. Në mënyrë të ngjashme, edhe problemet që paraqesin rrezikshmëri të lartë duhet të identifikohen me fjalët "Rrezikshmëri e lartë". Këto dy kategori nuk janë përjashtuese. Përdorimi i tyre nuk do të thotë që problemet e tjera të identifikuar janë të parëndësishme. Problemet më pak serioze mund të quhen si të mesme ose me rrezikshmëri të ulët.

Shkruajtja e rekomandimeve

Është përgjegjësia e projektuesit dhe jo e audituesit që të marrë në konsideratë zgjidhjet optimale dhe të bëjë riprojektimet përkatëse (nëse duhet). Zakonisht, një rekomandim auditimi duhet të diktojë *drejtimin* nga duhet kërkuar zgjidhja dhe jo të specifikojë zgjidhjen. Në fund të fundit, audituesit nuk i njohin të gjitha mundësitë dhe kufizimet e projektit. Një rekomandim i përshtatshëm mund të ishte:

"Sheshim i mbushjes ose rrethim i saj", ndërkohë që "instalimi i një rrethimi mbrojtës" mund të jetë shumë përshkrues, pasi fokusohet në një zgjidhje të vetme të mundshme. Por ndonjëherë, "rekomandimi" dhe "zgjidhja" ndahen me një vijë. Rekomandimet e formuluara duhet:

- të jenë konstruktive rreth mundësisë së zgjidhjes së problemit;
- të jenë realistë, duke marrë në konsideratë seriozitetin e problemit dhe koston e zgjidhjeve;
- pasqyrojnë zgjidhjet me kosto të ulët/të lartë dhe afatshkurtra/të gjata;
- shmangin riprojektimet ose specifikimin e zgjidhjeve në detaje, por në të njëjtën kohë nuk duhet të jenë aq sipërfaqësor dhe të përgjithshëm sa klienti të mos kuptojë thelbin e problemit/zgjidhjes.

Raporti përfundimtar i dërgohet NJAISR-së dhe nëpërmjet saj edhe klientit.

4.2.3 Përfundimi i auditimit të sigurisë rrugore

Pas marrjes së raportit të ASR-së, klienti duhet të shqyrtojë problemet e treguara dhe propozimet dhe të marrë një vendim se si projekti duhet të vazhdojë. Klienti i referohet raportit të auditimit për projektuesin.

Takimi përfundimtar

Një takim sqarimi mes klientit, projektuesit dhe audituesve dhe, nëse duhet, me pjesëmarrjen e një përfaqësuesi të NJAISR-së, mund të jetë shumë i dobishëm për të diskutuar rezultatet e auditimit. Është e rëndësishme që udhëheqësi i ekipit të auditimit, lideri projektimit dhe klienti të jenë të pranishëm në mënyrë që të gjitha palët mund të kuptojnë qartë çështjet e ngritura.

Takimi nuk duhet parë si një mundësi për të kundërshtuar rekomandimet. Takimi mund të përbëjë një mundësi për projektuesin për të kërkuar sugjerime për zgjidhjen e problemeve të identifikuara.

Përgjigje të raportit të auditimit

Klienti shqyrton raportin zyrtar të auditimit dhe konsideron problemet dhe propozimet e treguara.

Klienti mund t'i kërkojë projektuesit të komentojë dhe t'u japë përgjigje rekomandimeve të raportit, por **klienti më në fund vendos** nëse rekomandimet do të miratohen apo jo. Ai ka për të përcaktuar nëse, dhe deri në çfarë mase, vërejtjet dhe propozimet në raportin e auditimit do të çojnë në ndryshime të projektit. Të gjitha rekomandimeve duhet t'u jepet vëmendje e duhur. Ato që janë të pranuara duhet të zbatohen pa vonesë.

Këto probleme të identifikuara që konsiderohen si të parëndësishme, jashtë termave të referencës ose që zgjidhjet e rekomanduara nuk janë konsideruar të përshtatshme duhet të adresohen me anë të një përgjigje formale. Përgjigja duhet të jepet drejtpërdrejt NJAISR-së dhe nga këta grupit të auditimit. Është e rëndësishme që kjo përgjigje zyrtare i jep arsye pse rekomandimet nuk janë pranuar. Kjo përgjigje vepron si një dëshmi dhe lë gjurmë në procesin e vendimmarrjes.

Secili rekomandim i raportit të auditimit të sigurisë rrugore duhet të marrë njërën nga përgjigjet e mëposhtme:

- pranohet i plotë dhe projektohet zgjidhja për kalimin ose zbutjen e problemit, sipas rekomandimit ose në një mënyrë tjetër po aq efektive;
- pranohet pjesërisht ose "në parim", por për shkak të kufizimeve të tjera, zbatohen ndryshime të cilat sjellin vetëm zgjidhjen e një pjese të problemit; ose
- nuk pranohet aspak.

Në rastin e rishikimit të rrugëve ekzistuese, inxhinieri rajonal do t'i përdorë gjetjet për të formuluar programet e ardhshme për pikat e zeza të aksidenteve.

Kopjet duhet t'i paraqiten ekipit të auditimit për informacion dhe, gjithashtu, të ruhen në dosje për referenca të ardhshme.

TË PRANOHET OSE JO …

Si vendos një menaxher projekti për të pranuar ose jo një rekomandim nga auditimi? Kjo pyetje zakonisht ngrihet vetëm për rastet e rekomandimeve "të kushtueshme" ose "të vështira për t'u përfshirë".

Një pjesë e përgjigjes mund të jepej në fillim të procesit të projektimit: nëse një auditim mund të ishte ndërmarrë më herët? Sa më herët të ndërmerret auditimi, aq më shpejt mund të zgjidhet një problem. Me fjalë të tjera problemi mund të zgjidhet më lehtë ose më me pak kosto. Por nëse, për shembull, koncepti i projektit përmban një gabim themelor sigurie, zbulimi i tij në fazën e projektimit të detajuar mund të jetë presion për secilin për të pranuar një rregullim që mund të mos funksionojë.

Kur përballet me një rekomandim auditimi të vështirë për t'u zgjidhur, menaxheri i projektit duhet të marrë në konsideratë:

- shanset që ky problem të çojë në rreziqe (sa shpesh mund të shfaqen plagosje);
- seriozitetin e atij rreziku;
- koston për riparimin e problemit (mund të ketë disa trajtime alternative); dhe
- efektivitetin e një riparimi në uljen e rrezikut.

Kjo kërkon gjykim inxhinierik. Menaxheri i projektit mund të kërkojë këshillë shtesë nga specialistë të sigurisë rrugore për menaxhimin e riskut. Arsyet për mospranimin e një rekomandimi duhet të dokumentohen në mënyrën e duhur.

Pas vendimit të klientit, projektuesi ndryshon skemë në përputhje me ndryshimet e pranuara dhe puna është zbatuar. Klienti do të vendosë nëse do të ishte e nevojshme të ketë një përsëritje të pjesshme të ASR-së për të kontrolluar dokumentacionin e ndryshuar. Kjo varet nga llojet e ndryshimeve në projektim, në disa raste do të jetë e mundur për të bërë ndryshime në fazën e projektit tjetër. Në rast dyshimi, klienti duhet të dërgojë për audituesit dokumentet përkatëse.

Përgjigja me shkrim për raportin e auditimit do të bëhet pjesë e dokumentacionit të projektit.

Në rastet e refuzimit të kërkesave të auditimit nga klienti, me implikime serioze negative për sigurinë rrugore, audituesi duhet të informojë NJAISR-në në mënyrë të shkruar dhe mund të kërkojë MPPT-në për arbitrazh.

Monitorimi

Një element kyç në tërë procesin e ASR-së është pashapja. Është me rëndësi jetike që performanca në sigurinë e projektit është monitoruar në intervale të caktuara. Është e zakonshme që kjo të jetë disa muaj pas hapjes së rrugës për trafikun. Në këtë mënyrë, vlefshmëria e vendimeve të marra mund të kontrollohet dhe të modifikohet për skemat e ardhshme, nëse është e nevojshme.

Raportet e ASR-së dhe vendimet e klientit janë dokumente të rëndësishme, të cilat do të bëhen pjesë e dokumenteve të projektimit dhe ndërtimit. Të gjitha dokumentet përkatëse duhet të mbahen të sigurta si dëshmi.

PJESA C. RAPORTIMI I AUDITIMIT TË SIGURISË RRUGORE

5. MANGËSITË TIPIKE TË SIGURISË RRUGORE

5.1 Të përgjithshme

Një informacion shumë i vlefshëm mund të jetë fituar nga studimi modelet e rrëzimit mbi lloje të ndryshme të rrugëve. Për më tepër, hulumtimet e vazhdueshme mund të jenë gjithashtu një burim i informacionit mbi përmirësimet e mundshme në mangësitë e sigurisë, madje edhe kur në këtë hulumtim nuk janë futur ende standardet dhe specifikimet e përshtatshme teknike.

Ky kapitull nuk mund të përpiqet për të përshkruar të gjithë faktorët e një përplasje që janë të lidhura drejtpërsëdrejti me çështjet e projektit, por fokusohet në karakteristikat kryesore të një përplasjeje që janë veçanërisht të zbatueshme për një lloj të veçantë në rrugë. Mangësi të rëndësishme që mund të ketë një efekt kritik së bashku në numrin dhe ashpërsinë e përplasjes janë të përfshira gjithashtu.

Një nga propozimet më të rëndësishme për ASR-në është:

M.q.s. njerëzit bëjnë gabime: të minimizohen mundësitë për gabime në trafikun rrugor. Në qoftë se gabimet ende nuk janë bërë minimizohen pasojat.

ASR-ja duhet të bëhet nga pikëpamja e çdo lloj përdoruesi rruge. Për dy fazat e para të ASR-së, auditimi do të kryhet me “stimulim virtual” të objekteve të trafikut.

Siç është treguar më lart, përdoruesit e rrugës dhe sjellja e tyre janë të paktën një faktor kontribues në një numër të madh të aksidenteve. Gjithmonë duhet të kihet parasysh se kapacitetet e trafikut duhet të jenë në mënyrë të tillë që të gjithë shoferët mund të marrin një ide të qartë mbi gjendjen e projektimit të rrugëve, shenjat, shenjëzimet etj., dhe do të ndihmohen që të marrin vendime dhe veprime të drejta në momentin e duhur.

Kjo do të thotë se duhet të mendohet gjithmonë për të ashtuquajturën "Faktori njeri" në procesin e projektimit dhe auditimit dhe për të lehtësuar kërkesat për shoferë dhe për të shmangur "mbingarkesat" gjatë përdorimit të rrugës. Prandaj gjithmonë duhet të shmangen:

- shpejtësi jashtë normave;
- shpejtësi të lartë absolute;
- dallimet në drejtim;
- situata të paparashikueshme.

Për të përmirësuar sigurinë rrugore duhet të paralajmërohen:

- shoferët në rastin e situatave të jashtëzakonshme;
- ndryshimet në lidhje me kushtet e rrugës;
- shoferët në rastin e pikave ose seksioneve të konfliktit.

Auditimet duhet të ndihmojnë për ndryshim, në mënyrë që përvoja e specialistëve të sigurisë rrugore e aplikuar në një fazë mund të shërbejë për projektimet e ardhshëm. Mundësitë për ndryshim përfshijnë:

- Reflektimi brenda projektit;
- Reflektimi te projektet e tjera brenda së njëjtës zyrë projektimi. Garantimi i qarkullimit dhe diskutimit brenda zyrës i raporteve të auditimit dhe atyre të veprimeve korrigjuese. Trajtimi i problemeve që kanë të bëjnë me "rishikim në probleme të ngjashme", "standard kundrejt sigurisë" etj. Përfshirja e projektuesve në ekipet e auditimit (në projektet me të cilat nuk kanë lidhje).
- Reflektimin e përgjithshëm te profesioni i projektuesit. Përfshirja e pikave të auditimit nëseminaret profesionale.
- Reflektimin ndaj standardeve të rishikuara.
- Reflektimin ndaj audituesve. Audituesit informohen rreth përgjigjes ndaj auditimit të tyre.

Një auditim nuk është kontroll i përputhshmërisë me standardet; ai është një vlerësim i nivelit të sigurisë së një projekti pas ndërtimit të tij dhe vënies në punë ose një kontroll "i përputhshmërisë me qëllimin e tij". Përputhshmëria tenton të sjellë qëndrueshmëri të trajtimit të përdoruesve të rrugës. Rekomandimet e audituesit duhet ta venë në dijeni projektuesin në lidhje me këto situata, nëse kemi siguri të kompromentuar, dhe të kërkojë aplikimin e standardeve dhe udhëzuesve përkatës. Por, siguria nuk vjen automatikisht nga përputhja me standardet dhe udhëzimet.

5.2 Mangësitë tipike

5.2. Autostradat dhe rrugët interurbane

Elementet e projektit

Elemente të projektimit të rrjetit të rrugëve mund të kategorizohen si më poshtë:

- radhitje e seksionit (horizontal dhe vertikal);
- projektimin e kryqëzimeve dhe *interchange*-ve;
- seksion kryq.

Elementet e projektimit duhet të jenë në përputhje me funksionin e rrugës në atë rrjet rrugor. Është e nevojshme për të zgjedhur një shpejtësi të mjaftueshme të projektuar me parametra kushtuar kthesave dhe seksioneve kryq.

Përveç kësaj, është e nevojshme të kihen parasysh problemet me mungesën e kontrollit të aksesit. Kjo do të thotë, për rrugët interurbane, të cilat janë projektuar me shpejtësi të lartë mund të merret me mend një ndikim i drejtpërdrejtë në sigurinë rrugore, i llojit dhe shpeshtësisë së pikave të hyrjes. Prandaj numri i hyrje-daljeve në pronat private duhet të minimizohet në rrugët ekzistuese ose të shmanget në rrugët e reja. Një zgjidhje alternative për përmirësimin e gjendjes ekzistuese është krijimi i rrugëve private të shërbimit, paralele apo duke riorganizuar një lidhje me një rrjet të mesëm. Numri i kryqëzimeve apo intersektimeve duhet të jetë i kufizuar dhe në mes dy kryqëzimeve rresht apo intersektimeve duhet të jetë një distancë e mjaftueshme.

Grupimi i seksioneve rrugore

Disa mangësi tipike që ndikojnë në sigurinë rrugore në **rrugët interurbane** janë:

- shtrirja horizontale: rreze në kundërshtim renditjeje (shpejtësi të ndryshme), përdorimi i rrezeve të vogla në pjesët me shpejtësi të lartë, ndryshimet e papritura të standardeve të shtrirjes pa ndonjë ndryshim;

- shtrirja vertikale: kthesa të vogla me kufizime shikimi, mungojnë korsi ngjitjeje për kamionë në rastin e pjerrësive në rrugë të shpejtë të pjerrëta, iluzione optike si "Fshehur-ulët";

- kushtet e pamjaftueshme në lidhje me sytë me shikim të ndalur, të parit dhe pamje me tejkalim orientimi (sidomos në rrugët me një karrexhatë të vetme).

Projektimi i kryqëzimit dhe interseksionit

Një numër i konsiderueshëm i aksidenteve ndodh në kryqëzimet. Mangësi tipike në këtë fushë janë:

- Mungesa e korrelacionit ndërmjet shtrirjes dhe llojit të ndërprerjes, që do të thotë për të ndarë nivelin e rrugëve të shpejtësisë së lartë me rrugët me interseksione etj.;

- Interseksionet nuk janë të përshtatshme për njohuritë e shoferëve;

- Mungesa e kushteve të pamjaftueshme të shikimit, penguar nga pajisje të rrugëve, shkurre, shtëpi etj.;

- Gjeometria e pasigurt si zgjidhjet –Y;

- Mungesa e kthesës së majtë në korsinë e rrugës kryesore;

- Mungesa e pjesëve të sinjalistikës së trafikut në rrugët me vëllim të lartë të trafikut;

- Kalim i pasigurt i pjesëve për këmbësorë dhe biçiklista.

Për më tepër siguria rrugore mund të përmirësohet me reduktimin e numrit të kryqëzimeve në rrjetin kryesor me shpejtësi të larta si një pjesë e planifikimit të rrjetit inteligjent. Përdorimi i rrethrrotullimit në vend të kryqëzimeve duhet të jetë zgjidhja më e favorshme, sepse kjo ndihmon për të reduktuar numrin e pikave të konfliktit.

Probleme të tjera tipike të interseksioneve apo thyerjes së kryqëzimeve në nivel, janë zgjidhje të pamjaftueshme apo konfuze në lidhje me vëllimin e flukseve të trafikut.

Seksioni kryq

Në ASR shpesh mund të identifikohen mangësitë e mëposhtme:

- Zgjedhja e gjerësisë së korsive nuk i korrespondon funksionit të rrugëve, pra korsitë nuk duhet të jenë 3,5 m të gjera si në shumicën e rasteve;

- Përdorimi i rrugëve vetëm me një karrexhatë me gjerësi totale tërthore të asfaltuara nga 11-12 m, të çon në një përdorim si 3 korsi me rreziqe të lartë për aksident;

- Rënie kryq e pamjaftueshme nëseksionin e drejtë (zakonisht duhet të jetë 2,5%);

- Mungesa e qartë ose zonat (një rrip toke ngjitur me rrugën pengesa e parrezikshme në të) apo "e rrugëve që falin" (ato ku pengesat janë të sigurta në mënyrë pasive);

- Mungesa e një mbilartësimi të mjaftueshëm;

- Kullim i pamjaftueshëm, mungesë kullimi në seksionet ku ka një ndryshim të drejtimit të pjerrësisë në kthesat nga ana e majtë në të djathtë, dhe në hendekët e seksioneve të kurmëzuara;

- Mungesa e bordurave të forta dhe të qëndrueshme;

- Rrugët me katër korsi fizikisht pa ndarje mesatare etj.;

- Instalimet pasive të sigurisë të zhdukura, të pamjaftueshme ose të pasakta përgjatë rrugës dhe në mesataret e rrugëve me dy karexhata;

- Objektet e sigurisë së këmbësorëve dhe të çiklistëve, shpesh të humbura, mungojnë ose janë me siguri të pamjaftueshme.

5.2.2 Nëpërmjet seksioneve rrugore dhe rrugët kryesore urbane

Me përjashtim të rrugëve dhe zgjidhjet me anashkalim për autostradat, të gjitha rrugët kanë pjesët të cilat janë për kalimin në fshatra, qyteza dhe qytete. Karakteri i seksionit përmes rrugës

është ndikuar fuqimisht nga karakteri i zonës urbane. Ka dallime të mëdha krahasuar me gjendjen e seksioneve të autostradës në fshatra të vogla me rrugët urbane kryesore në qytetet e mëdha.

Për shkak të trafikut të përzier nëpër seksione rrugore, kërkesa të veçanta të përbërjes së trafikut duhet të jenë në fokusin e audituesit. Fëmijët, të moshuarit, dhe njerëzit me aftësi të kufizuara janë veçanërisht të rrezikuar në zonat me supe të ngritura. Shpejtësia e operacionit duhet të jetë jo më i lartë se 50 km/h nëse nuk ka ndarje të plotë (rrugë dytësore shërbimi, objekte kalimi të sigurt, si ura për këmbësorë).

Karakteristika shumë të dobishme të sigurisë janë trotuare të sigurta dhe vendkalime për këmbësorët, duke përfshirë ishuj strehimi qendre, si gjatë rrugës dhe në kryqëzimet. Duhet të funksionojnë rregulla të forta kundër parkimit në trotuaret. Shumë shpesh të gjitha nevojat e këmbësorëve dhe përdoruesit e tjerë të pambrojtur rrugorë janë injoruar dhe ata janë të detyruar të përdorin karrexhatën e lëvizjes më të shpejtë të trafikut.

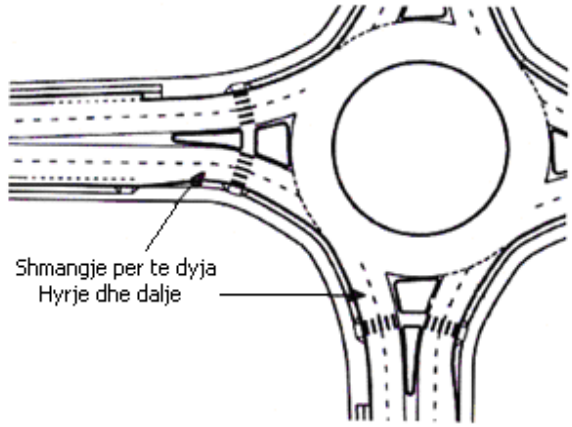
Mangësi tipike që ndikojnë në sigurinë e projektimit përmes seksioneve rrugore dhe rrugët urbane të mëdha janë:

- Zgjedhja e operacionit/shpejtësi ligjore e papërshtatshme (më e lartë se 50 km/h pa ndarje të veçantë);
- Projekti nuk është i mjaftueshëm për t'i demonstruar shoferit situatën e veçantë gjatë seksionit rrugor. Nuk ka objekte për të mbështetur fizikisht kufijtë e shpejtësisë;
- Mbrojtje e pamjaftueshme e këmbësorëve dhe çiklistëve përgjatë rrugëve dhe në kryqëzimet.
- Kryqëzimet me sinjale trafiku: sinjale kontrolli që nuk konsiderojnë nevojat për të gjithë përdoruesit e rrugës, duke përfshirë mungesën e mbrojtjes për lëvizje kthim - majtas apo vonesa të tepërta për këmbësorët dhe çiklistët;
- Mungesa e mbrojtjes për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve në pjesët e rrugës së hapur;
- Gjerësi e pamjaftueshme e seksioneve kryq, d.m.th., korsi shumë të gjera nëseksione përmes rrugës që të çojnë në një shpejtësi të rrezikshme, prandaj 3,25 m janë të mjaftueshme;
- Parkim pa kriter dhe mbushje e objekteve.

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT KRYQËZIMET

MINIMIZIMI I PIKAVE KONFLIKTUALE

Sa më i pakët të jetë numri i pikave konfliktuale, aq më i sigurt është një kryqëzim. Të kontrollohen projektet për të garantuar uljen e pikave konfliktuale në kryqëzimet madhore duke ulur numrin e pozicioneve ku mund të ketë përplasje. Rrethrrotullimet kanë vetëm katër pika konfliktuale dhe janë një formë/metodë e sigurt për kontrollimin e kryqëzimeve. Ishujt e trafikut i ndajnë automjetet nga njëri-tjetri dhe sigurojnë strehim për këmbësorët.

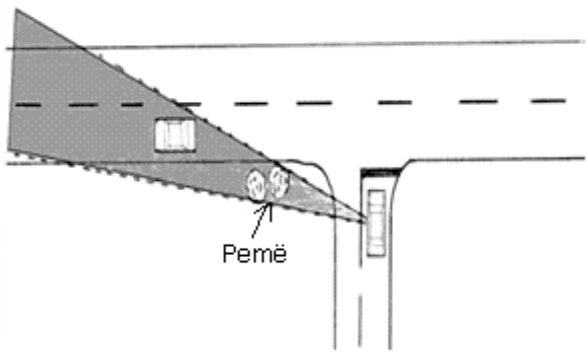


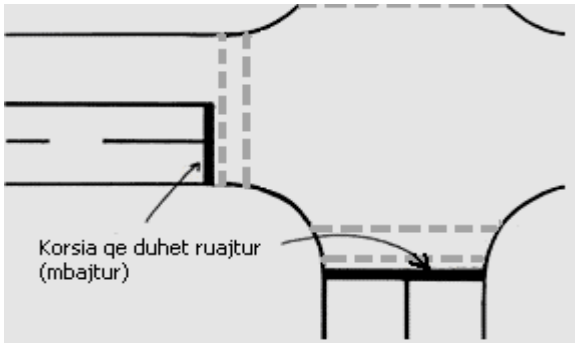
DEVIJIMI NË RRETHRROTULLIME

Devijimi është pjesë përbërëse e një projekti të sigurt rrethrrotullimi. Devijimi ngadalëson trafikun dhe i drejton automjetet në drejtim të fluksit.

MAKSIMIZIMI I DISTANCAVE TË PAMJES

Bimësia, pajisjet e rrugës dhe objekte të formave të tjera mund të ndikojnë në distancat e pamjes.
Të kontrollohet mbajtja e vijave të pamjes të hapura dhe të qarta – të sigurta.





VIJËZIMI NË KRYQËZIME

Vijëzimi është thelbësor për përparësinë e kontrollit dhe për të garantuar të drejtën e përparësisë nga automjetet në përputhje me ligjin. Vijëzimet e ndalimit që jepen në diagram përdoren për të përcaktuar zonën e kryqëzimit dhe për të menaxhuar konfliktet ndërmjet automjeteve.

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT SINJALET RRUGORE DHE VIJËZIMET

Drejtuesit e automjeteve marrin 90% të informacionit të nevojshëm në mënyrë vizuale. Sinjalet përfaqësojnë një pjesë të madhe të atij informacioni. Për një sinjalistikë të mirë duhen pasur parasysh 5 parime bazë: Sinjalet duhet të jenë:

	TË SPIKATSHME – shenja duhet të jetë në një vend të dukshëm.
	TË QARTA – forma dhe ngjyra e shenjës, si dhe legjenda/simboli duhet të jenë lehtësisht të identifikueshme.
	TË KUPTUESHME – shenja duhet të jetë e kuptueshme

KËSHILLA SIGURIE PËR EKIPET E AUDITIMIT SINJALET RRUGORE DHE VIJËZIMET

TË BESUESHME – mesazhi i përcjellë nga shenja duhet të jetë i besueshëm për drejtuesit e automjeteve. Kjo shenjë paralajmëron kalimin e këmbësorëve, por në fakt në rrugë nuk ka vijëzim të tillë! Drejtuesit e automjeteve i neglizhojnë të gjitha shenjat të cilat janë të pabesueshme.

TË NJËTRAJTSHME – të gjitha shenjat për një çështje të caktuar duhet të jenë të njëjta dhe të vendosen në pozicione të ngjashme.

Sinjalet shpesh vendosen si "zgjidhje të shpejta" për shumë situata të rrezikshme. Ato mund të jenë një zgjidhje e shpejtë dhe me pak kosto për një problem. Megjithatë, ekipet e auditimit të sigurisë rrugore duhet të marrin në konsideratë faktin nëse ngritja e një sinjali është zgjidhja më e mirë e një problemi. **Normalisht, zgjidhja më e mirë është largimi i vetë rrezikut dhe kësaj duhet t'i jepet përparësi.** Megjithatë, kur një rrezik nuk mund të largohet ose kostoja për largimin e tij është shumë e lartë, atëherë vendosja e një sinjali mund të shihet si zgjidhja më e mirë e mundshme. Sapo merret vendimi për përdorimin e një sinjali, duhet të sigurohet përputhshmëria e tij me 5 parimet bazë të përdorimit të sinjaleve.

Ekipet e auditimit duhet të garantohen që projektet për rrugë me shpejtësi të lartë kërkojnë vija kufizimi anësore.

Këto skicime krijojnë një mjedis rruge me më pak rrezik për drejtuesin e automjetit.

5.2.3 Formati i përgjithshëm i raportit mbi auditimin e sigurisë rrugore

Për çdo auditim të kryer do të hartohet një raport. Çdo raport mbi auditimin e sigurisë rrugore duhet të përmbajë:

1. Titullin e raportit

Përfshin emrin e projektit të rrugës dhe vendndodhjen. Nëse kërkohet, raportit i jepet një numër.

2. Përshkrim të shkurtër të projektit të rrugës

Përshkrim i shkurtër i projektit, përfshirë qëllimin ose objektivat e projektit dhe çështjet apo problemet e veçanta që synon të zgjidhë. Në rastin e një rruge ekzistuese përshkruhet shkurtimisht rruga dhe funksioni i saj. Jepet i gjithë informacioni dhe të dhënat e siguruara për auditim, përfshirë edhe raportet e tjera të mëparshme, informacionin mbi fluksin e trafikut, planet dhe vizatimet dhe çdo material tjetër të siguruar pas takimit fillestar.

3. Fazën në të cilën kryhet auditimi i sigurisë

Jepet tipi i auditimit (qoftë rrugë ekzistuese apo e re) dhe fazën në të cilën kryhet auditimi i sigurisë (p.sh. projektimi i detajuar).

4. Audituesit e sigurisë rrugore

Jepet lista e anëtarëve të ekipit të auditimit të sigurisë rrugore dhe titujt e tyre.

5. Datat e ASR-së

Përfshin datën e takimit fillestar dhe vizitat në objekt.

6. Gjetjet dhe rekomandimet

Një përshkrim i shkurtër i konstatimeve gjatë vizitave në objekt dhe rishikimi i materialeve të disponueshme. Rekomandimet për veprimet korrigjuese duhet të kategorizohen në “menjëherë”, “i/e nevojshme”, “preferueshëm” etj.

7. Deklarimin formal

Një deklaratë formale, e firmosur dhe me datë nga audituesit e sigurisë rrugore, që dikton që ata i kanë shqyrtuar referencat e dhëna, kanë inspektuar objektin dhe kanë identifikuar problemet e sigurisë të dhëna në raport.

8. Shtojca

Fotografitë e objektit, ndonjë hartë bazë ku janë shënuar volumet e trafikut dhe informacione të tjera të nevojshme.

6. TRAJNIMI I AUDITUESVE DHE ASPEKTET JURIDIKE

6.1 Eksperienca dhe trajnimi i audituesve

E rëndësishme është që audituesi të ketë përvojë të thellë në çështjet e sigurisë rrugore. Përbërja e ekipit do të varet nga madhësia dhe lloji i skemave që auditohen.

Në përgjithësi, siç u tha tashmë, ekipi duhet të përbëhet nga një udhëheqës, anëtarët e ekipit, dhe specialistë këshilltarë (kur është e nevojshme) dhe vëzhguesit (këta do të jenë në përgjithësi personeli i vogël duke fituar përvojë në ASR).

Avantazhi i ekipit të auditimit është për të siguruar një gamë të gjerë aftësish. Përfitimet e një ekipi të auditimit janëse problemet mund të shihen me disa palë sy, ka debat konstruktiv, tërësi aftësish të ndryshme etj.

Ekipi i auditimit duhet të ketë udhëheqës që të ketë kryer shkollën përkatëse universitare dhe të ketë përvojë të rëndësishme në inxhinierinë e sigurisë rrugore, të trafikut rrugor dhe/apo hetim aksidenti. Rreth pesë vjet do të jetë një gjatësi minimale e përvojës. Anëtarët e ekipit normalisht do të kenë arsimin përkatës edhe plus rreth pesë vite përvojë. Audituesit duhet të marrin një trajnim intensiv dhe duhet të kalojnë një procedurë provimi. Përmbajtja e trajnimit duhet të përfshijë sigurinë rrugore lidhur me tema, si: hetim aksidenti, menaxhimin e sigurisë rrugore të rrjetit rrugor dhe inxhinierinë e sigurisë rrugore dhe projektimin.

Kur krijohet një ekip, konsideratë duhet t'i jepet ndonjë veçorie të veçantë të projektit që do të kërkojnë kontribut specialisti. Për shembull, jopërdoruesit e motorizuar dhe të tjerë të rrezikuar shpesh kanë nevoja të veçanta, kalimet hekurudhore apo komplekse të sinjaleve të trafikut, në kryqëzimet e kontrolluar.

6.2 Aspekti ligjor

Përvoja në shumë vende tregon se pretendimet në lidhje me përdorimin e ASR-së nuk kanë qenë një problem. ASR-ja siguron një mjet për të kontrolluar se të gjitha nismat e arsyeshme të sigurisë janë marrë në projektim, ndërtim dhe funksionimin e skemave. Audituesit janë thjesht identifikues të çështjeve të sigurisë dhe ngrenë shqetësime që kanë rëndësi për të rritur nivelin e sigurisë së një rruge të ardhshme apo rruge ekzistuese.

Megjithatë, për një ndërmarrje të saktë të ASR-së, parimet kryesore në lidhje me detyrimin ligjor, mund të shprehen më poshtë:

- Në qoftë se procedurat e auditimit të sigurisë rrugore konsiderohen të kenë një vlerë në publik, përgjegjësia ligjore nuk duhet të përdoret për të parandaluar përdorimin e tyre;

- Dokumentacioni është shumë i rëndësishëm, me të vërtetë thelbësor. Përgjigja e klientit për një raport të auditimit duhet të japë arsyet për të mos pranuar rekomandimin e ndonjë audituesi. Përgjigja duhet të jetë e detajuar dhe e justifikuar;

- Raporti i auditimit, raportimi formal dhe përgjigja duhet të vendosen në dosjen e projektit. Ajo mund të përdoret për çdo hetim; dhe

- një vazhdim i procedurës së veprimeve ose mosveprimeve të marra nga autoriteti rrugor dhe identifikimin se çfarë është thënë dhe bërë në kohë është e dobishme të përgjigjet për audituesit.

Në qoftë se inspektori është një punonjës i administratës publike, përgjegjësia është e rregulluar sipas rregullimit ligjor të detyrimit për punonjësit e sektorit publik.

Nëse ISR-ja do të bëhet nga një kompani konsulente, do të ishte e nevojshme për përdorimin e procedurave të përbashkëta për sigurimin e punës së konsulentëve.

PJESA D. LISTAT E KONTROLLIT TË PËRDORURA PËR ASR-NË

7. LISTAT E KONTROLLIT

Lista e kontrollit të auditimit të sigurisë rrugore – Fizibiliteti				
Çështje	**Po**	**Jo**	**NA**	**Komente**

7.1 Qëllimi i listave të kontrollit

Listat e kontrollit të auditimit të sigurisë rrugore që jepen në këtë pjesë janë përgatitur si orientime. Listat janë hartuar me qëllim uljen e riskut të anashkalimit të ndonjë problemi të rëndësishëm sigurie nga ekipi i auditimit. Ato nuk zëvendësojnë njohurinë, përvojën apo gjykimin.

Listat e kontrollit janë thjesht orientuese dhe mund të jenë ose jo plotësisht të dobishme për të gjitha projektet e rrugëve. Ekipet e auditimit duhet të shtojnë në lista zëra, të cilët konsiderohen si të nevojshëm. Zakonisht listat e plotësuara nuk i bashkëngjiten raportit të auditimit, ato mbahen nga ekipi i auditimit për referenca të mundshme në të ardhmen.

Listat mund të përdoren, gjithashtu, edhe nga projektuesit për t'i ndihmuar në identifikimin e problemeve të mundshme të sigurisë në projektet e tyre para se projekti përkatës t'i nënshtrohet auditimit.

7.2 Kur përdoren listat e kontrollit

Listat e kontrollit përdoren në:

Fazën e planifikimit;

Fazën e projektidesë;

Fazën e projektit të zbatimit;

Fazën e parahapjes;

Skemat e trafikut me punime në rrugë;

Rrugët ekzistuese.

Listat e kontrollit mund të përdoren kur vlerësohen vizatimet e projektit, kur inspektohet objekti dhe kur shkruhet raporti i auditimit.

7.3 Përdorimi i listave të kontrollit

Përcaktohet kompleti i listave të kontrollit që nevojiten. Duhet pasur parasysh këtu që një auditim mund të mbulojë më shumë se një fazë të procesit të projektimit.

Listat e kontrollit duhet të fotokopjohen, kështu që një kopje mund të përdoret në terren. Një auditim i suksesshëm nuk arrihet thjesht nga spostimi i një liste kontrolli. Pikat e dhëna mbulojnë vetëm elementet më të shpeshta në projektim dhe praktikë; ato nuk përfshijnë çdo gjë dhe audituesit duhet të përdorin aftësitë dhe gjykimin e tyre rreth sigurisë me çdo lloj tipari. Nëse njëra nga pikat e dhëna në listat e kontrollit nuk ka lidhje me projektin e audituar, ajo duhet parë në një vështrim më të gjerë për të parë mundësinë e ndonjë pyetjeje akute. Ekipet e auditimit inkurajohen që të mendojnë për sigurinë në tërësi dhe të mos kufizohen vetëm brenda zërave të parashikuar në lista.

Faza e planifikimit

Kontrollet në fazën e planifikimit ndërmerren që në fazat e hershme të planifikimit të një projekti për rrugë të reja në mënyrë që të vlerësohen problemet e sigurisë në aspektet e rrugës, shtrirjes dhe të trajtimit

Çështja	Po	Jo	NA[1]	Komente
1. Përzierja e trafikut A do t'i shërbejë skema e propozuar sigurisë për të gjithë përdoruesit e pritshëm të rrugës?				
2. Kushtet klimaterike A do të jetë rruga e re po aq e sigurt sa edhe praktike edhe nën kushtet klimaterike të zonës (mjegull, shira të forta, erëra)?				
3. Zgjedhja e rrugës A është shtrirja e rrugës po aq e sigurt sa edhe praktike?				
4. Standardet e projektimit të rrugës - A konsiderohen si të sigurt standardet/apo udhëzuesit e rrugës (duke pasur parasysh qëllimin e projektit dhe funksionin e tij në lidhje me përzierjen e trafikut)? - A do të jetë seksioni tërthor, përfshirë bankinat, i sigurt për volumin dhe përzierjen e pritshme të trafikut? - A do të jenë distancat e pamjes në pozicionet e duhura dhe të kapshme në kryqëzime?				
5. Shpejtësia e projektuar - A do të jetë shpejtësia e projektuar e sigurt për sa u përket shtrirjes horizontale dhe vertikale, distancave të pamjes, ngushtimeve ose gjarpërimeve të rrugës? - A do të përputhet limiti i caktuar apo i synuar i shpejtësisë me shpejtësinë e projektuar?				
6. Kryqëzimet - A janë të përshtatshme për sigurinë numri/lloji/vendosja e kryqëzimeve? - A do të jetë secili kryqëzim i sigurt nga pikëpamja e shtrirjes horizontale dhe/ose vertikale?				
7. Aspekte të ndryshme sigurie - Këmbësorë – të rinj, të moshuar, të intoksikuar, të paaftë? - Mjete të tërhequra nga kafshë, përdorues të tjerë të dobët rruge? - Kryqëzim në nivel me hekurudhën? - Bagëti? Qëndrime kamionësh? - Tezga rruge?				

[1] NA[1] = nuk aplikohet

Faza e projektidesë

Në këtë fazë, ekzaminohen çështje të rëndësishme të sigurisë, si: shtrirja e kryqëzimeve dhe shkëmbimeve, seksionet tërthore dhe standardet e përzgjedhura të projektimit.

Çështja	Po	Jo	NA[2]	Komente
Projektimi gjeometrik				
1. Shtrirja vertikale dhe horizontale - A janë shtrirjet horizontale dhe vertikale, sidomos te kryqëzimet, të sigurta dhe në përputhje me kriteret? - A siguron shtrirja njëtrajtshmëri në shpejtësi? - A ka pamje të qartë për drejtuesit e automjeteve dhe këmbësorët në hyrjet e propozuara? - A janë distancat e pamjes dhe të ndalimit të përshtatshme? - A janë të sigurt dhe a e plotësojnë funksionin e rrugës gjerësitë e korsive, bankinat, trafikndarësit dhe veçoritë e tjera të seksionit tërthor? - A janë bankinat të sigurta për t'u përdorur nga mjetet e ngadalta, këmbësorët apo triçiklet?				
2. Distancat e pamjes dhe dukshmërisë A ka projekti kufizime të pamjes për shkak të parapetëve, pajisjeve të rrugës, ambienteve të parkimit, shenjave, peizazhit, këmbëve të urave?				
3. Ndërlidhja e rrugëve ekzistuese/të reja A përbën ndonjë rrezik ndërlidhja e rrugës së re me atë ekzistuese (p.sh. rrezik në kthesë apo anë rruge për shkak të dukshmërisë së dobët)?				
4. Kryqëzimet - A është i saktë dhe i sigurt tipi i kryqëzimit (rrugë tërthore, T, rrethrrotullim, i sinjalizuar etj.)? - A janë të sakta dhe të sigurta pikat e propozuara për kontrollet e trafikut (dhënie përparësie, qëndrimi, sinjalizimi etj.)?				
5. Rreziqe anësore - A mund të lëvizet me automjet në skarpatat anësore (për skarpatat më pak se 1:4)? - A janë vendosur të gjitha pemët dhe shtyllat në distancë të mjaftueshme nga trafiku? - A nevojiten parapetë sigurie? A janë vendosur?				
6. Sinjalet dhe vijëzimet A janë siguruar të gjitha sinjalet dhe vijëzimet e nevojshme të trafikut?				
7. Këmbësorët - A janë marrë në konsideratë nevojat e këmbësorëve (Për kalimin e rrugës, si dhe për ecjen përgjatë saj)? - A është dhënë përparësi e veçantë për grupe të veçanta (p.sh.: të rinj, të moshuar, të paaftë, shurdh apo të verbër)?				
8. Motoçiklistë, triçikle dhe çiklistë A përmban projekti parashikime sigurie për motoçikletat, triçiklet, çiklistët dhe mjetet e tërhequra nga kafshët?				
9. Transporti publik A janë mirëpozicionuar nga pikëpamja e sigurisë qëndrimet e autobusëve?				

[2] NA[2] = nuk aplikohet

10. Mjetet e mirëmbajtjes së rrugëve A është parashikuar në projekt përdorimi i sigurt i mjeteve të mirëmbajtjes së rrugëve?				
11. Ndriçimi - A do të jetë kjo rrugë e ndriçuar? A do të mbahet/ruhet siguria nëse rruga nuk është e ndriçuar? - A do të sigurohen shtylla të thyeshme ose me bazament të lëvizshëm lehtë?				
12. Dranazhimi A parashikohet dranazhim i sigurt, përfshirë një sipërfaqe e mundshme për t'u përmbytur?				

Faza e projektit të zbatimit

Në këtë fazë, duhet të disponohen planet e projektimit gjeometrik, vijëzimit, ndriçimit, peizazhi dhe skema e sinjaleve të trafikut. Auditimi i sigurisë rrugore do t'i ekzaminojë të gjitha këto, duke shënuar tiparet e sigurisë, si: distancën e pamjes, sigurinë e këmbësorëve, dhe rreziqet anësore të projektit të rrugës. Kjo është mundësia e fundit për injektimin e sigurisë nga auditimi para ndërtimit të projektit.

Çështja	Po	Jo	NA[3]	Komente
Çështje projektimi				
1. Shtrirja horizontale dhe vertikale - A përmban projekti ide/pika çorientuese vizive (p.sh. iluzione vizive dhe skicime çorientuese siç mund të jenë vijat e gropave ose të pemëve)? - A përputhen shtrirjet horizontale dhe vertikale me kriteret e dukshmërisë?				
2. Seksionet tërthore tip - A janë të sigurt dhe a i plotësojnë funksionin e rrugës gjerësitë e korsive, bankinat, trafikndarësit dhe veçoritë e tjera të seksionit tërthor? - A janë gjerësitë e bankinave të sigurta për t'u përdorur nga automjetet qëndruese dhe lëvizëse? - A janë gjerësitë e mesit të sakta dhe të sigurta për këmbësorët dhe pajisjet e rrugës? - A janë sipërfaqet e pjerrta të manovrushme? - A përmban projekti parashikime të sakta për parakalimin?				
3. Ndërlidhja e rrugëve ekzistuese/të reja A është i sigurt kalimi nga rruga e vjetër tek e reja?				
4. Pamja në kryqëzime - A do të njihen/kapen në kohën e duhur nga shoferët shtrirja e përgjithshme, funksioni dhe tiparet e tjera? - A do të dallohet/kapet kryqëzimi në kohën e duhur dhe në mënyrë të sigurt?				

[3] NA[3] = nuk aplikohet

Çështja	Po	Jo	NA[3]	Komente
5. Sinjalet e trafikut - A është e sigurt faza/sekuenca e sinjalistikës? - A janë parashikuar ambientet për këmbësorët në vendet e kërkuara? - A është parashikuar koha e duhur për lëvizjet e trafikut dhe të këmbësorëve? - A do të jenë të dukshme llambat e sinjalizimit (p.sh. të mos jenë të penguara nga pemë, shtylla, shenja apo automjete të mëdha)? - A pranon pozicionimi vertikal distanca të sigurta ndalimi në kryqëzim ose në rreshtin e mjeteve prapa?				
6. Rrethrrotullimet - A është parashikuar devijim i mjaftueshëm për të ulur shpejtësinë në hyrje? - A janë ishujt ndarës të përshtatshëm dhe të sigurt për distancën e pamjes, gjatësinë dhe qëndrimin e kalimtarëve?				
7. Kryqëzime të tjera A është kontrolli i trafikut në kryqëzime i sigurt, i qartë dhe i kuptueshëm?				
8. Tokat fqinje - A janë të sigurta hyrjet për/dhe nga tokat/pronat fqinje? - A janë konsideruar nevojat për lëvizje të sigurt të bujqësisë dhe blegtorisë?				
9 Këmbësorët - A mund të kalojnë këmbësorët rrugën të sigurt në kryqëzime, streha dhe kalime këmbësorësh me sinjale? - A mund të ecin të sigurt përgjatë rrugës këmbësorët për shkak të shpatullave të gjera dhe të fiksuara, shtigjeve të kalimit etj.? - A është çdo pikë kalimi e sigurt për t'u përdorur nga të paaftët, të moshuarit dhe fëmijët?				
10. Çiklistët A janë konsideruar nevojat e sigurisë për çiklistët?				
11. Motoçiklistët A janë konsideruar nevojat e sigurisë për motoçiklistët?				
12. Kalorësit dhe bagëtitë A janë konsideruar nevojat e sigurisë për kalorësit, përfshirë përdorimin e kufijve të bankinave dhe rregullat për përdorimin e trasesë së rrugës?				
13. Ngarkesat/mallrat A janë konsideruar nevojat e sigurisë për ngarkesat e transportit me kujdesin dhe sinjalizimin e duhur?				
14. Transporti publik A janë mirëpozicionuar qëndrimet e autobusëve për sa i përket sigurisë?				
15. Ndriçimi - A kërkohet ndriçim dhe nëse po, a është siguruar në mënyrën e duhur? - A duhet të përdoren shtylla të thyeshme apo me bazë të lëvizshme?				
16. Sinjalizimi - A janë vendosur sinjalet në vendet ku mund të shihen dhe lexohen në kohën e duhur? - A do të jenë të kuptueshme sinjalet?				

Çështja	Po	Jo	NA[3]	Komente
- A janë mbajtëset e sinjaleve jashtë zonës së pastër ose të thyeshme?				
17. Skicimi - A do të jenë vijëzimet të qëndrueshëm, të dukshme dhe të qarta? - A janë vënë vijëzimet "ndalim parakalimi" në vendet e duhura? - A janë skicuar mirë vendet e kërkuara (sinjalet për paralajmërim kthese, sinjalet për kështillim shpejtësie, tregues kufiri rruge apo sinjalet e devijimit)?				
18. Rreziqet anësore - A janë vendosur pemët dhe shtyllat në distancën e duhur nga trafiku i lëvizshëm? - A janë përfshirë në vendet e kërkuara shtylla që përkulen lehtë? - A mund të përshkohen kanalet e kullimit në mënyrë të sigurt nga automjetet lëvizës?				
19. Parapetet - A parashikohen parapete vetëm në vendet e duhura (p.sh.: te mbushjet, veprat e artit, pemët, shtyllat)? - A janë fundoret e parapeteve të sigurta?				
20. Parkimi A janë mundësitë e parkimit të përshtatshme për të mos rrezikuar parkimet në anë të rrugës?				
21. Dranazhimet A parashikon projekti dranazhimin në mënyrën e duhur?				
22. Aksesi për urgjenca dhe shërbim të automjetit - A janë bërë parashikime për akses dhe lëvizje të sigurta për automjetet në urgjencë? - A janë vendosur në pozicionet e duhura trafikndarës në karrexhata të ndara (d.m.th. frekuenca, dukshmëria)?				
23. Zgjerime dhe/ose ridrejtime të ardhshme - Nëse kemi të bëjmë me një skemë zgjerimi ose dyfishimi traseje, a është bërë projektimi i duhur për të përcjellë këtë mesazh te shoferët? A është besueshmëria e sinjaleve e kënaqshme)? - A trajtohet në mënyrë të sigurt kalimi nga trase teke në të dyfishtë (dykalimshe)? - Nëse skema do të ndërtohet në faza, a sigurojnë planet e ndërtimit sigurinë maksimale? - A janë kalimet në nivel me hekurudhën, urat dhe rreziqet e tjera të dukshme/spikatura?				

Faza e parahapjes

Para se të hapet rruga e re për trafikun, kjo fazë auditimi synon të garantojë që ndërtimi ka marrë parasysh të gjitha shqetësimet e paraqitura nga auditimet e mëparshëm për të pasur një rrugë "me sa më pak rrezik të jetë e mundur". Kjo është mundësia e fundit për të kontrolluar rreziqet e mundshme që janë të padukshëm gjatë fazës së projektimit, para se publiku të fillojë përdorimin e rrugës.

Çështja	Po	Jo	NA[4]	Komente
1. Dukshmëria A ka pengesa në vijat e pamjes?				
2. Lidhja e rrugëve ekzistuese/të reja A është lidhja e rrugës së vjetër me të renë po aq e sigurt sa edhe praktike?				
3. Dukshmëria e kryqëzimeve A janë kryqëzimet të qarta dhe të dukshme?				
4. Sinjalet e trafikut - A funksionojnë të gjitha sinjalet e trafikut siç duhet dhe në mënyrë të sigurt? - A funksionojnë të gjitha sinjalet për këmbësorët në mënyrën e duhur dhe të sigurt?				
5. Rrethrrotullimet A janë të gjitha rrethrrotullimet dhe ishujt plotësisht të dukshme dhe të kapshme nga të gjitha hyrjet?				
6. Këmbësorët A është rruga e re e sigurt për të gjithë këmbësorët?				
7. Çiklistët A është rruga e re e sigurt për çiklistët?				
8. Motoçiklistët A është rruga e re e sigurt për motoçiklistët?				
9. Ndriçimi - A funksionon i gjithë ndriçimi dhe a është efektiv nga pikëpamja e sigurisë? - A janë kryer inspektime gjatë natës dhe gjatë ditës, përfshirë inspektimet për të gjitha rrugët lidhëse?				
10. Sinjalet dhe vijëzimet - A janë përdorur sinjalet e duhura dhe a janë vendosur në vendet e duhura? - A janë hequr sinjalet dhe vijëzimet e vjetra? A janë hequr shanset për keqkuptime?				
11. Skicimi A është vendosur skicimi dhe vijëzimi i rrugës në vendet e duhura dhe të dukshme?				
12. Parapetët - A janë vendosur të gjithë parapetët e nevojshëm dhe a janë vendosur në vendet e duhura? - A janë vendosur barrierat në mënyrë të tillë që të mos pengojnë pamshmërinë ose pjesë të rrezikshme të rrugës?				
13. Rreziqet anësore - A janë larguar të gjitha rreziqet anësore nga zona e sigurisë? - Nëse ka rreziqe të mbetura, a janë mbuluar siç duhet me parapete				

[4] NA[4] = nuk aplikohet

Çështja	Po	Jo	NA[4]	Komente
sigurie?				
14. Drenazhimet A është drenazhimi i rrugës i përshtatshëm për sigurinë rrugore?				
15. Peizazhi A është peizazhi i saktë për nga pikëpamja e sigurisë?				
16. Aksesi në prona dhe zhvillime A janë të gjitha akseset të sigurta?				
17. Automjetet në urgjencë A janë bërë parashikime për automjetet në urgjencë?				
18. Rezistenca e rrëshqitjeve A përmban sipërfaqja e rrugës rërë ose zhavorr, dhe me rezistencë të mirë rrëshqitjeje?				
19. Zonat e shpejtësisë A shënohet qartë zona e shpejtësisë dhe a është e sigurt?				

Skema të punimeve në rrugë

Objektivi i këtij auditimi është të garantojë mbajtjen në nivelin më të ulët të mundshëm të rreziqeve për punëtorët gjatë ndërtimit të rrugës.

Çështja	Po	Jo	NA[5]	Komente
1. Kontrolli i trafikut - A ekzistojnë kontrollet e menaxhimit të trafikut? - A ekzistojnë kontrolle të përkohshme të trafikut dhe flamurtarët në vendet e kërkuara? - A janë sinjalet e përkohshme të trafikut të dukshme për drejtuesit e mjeteve?				
2. Kontrolli i shpejtësisë A kërkohen sinjale të kufizimit të shpejtësisë? Nëse po, a janë vendosur në vendet e duhura?				
3. Sinjalet A janë vendosur të gjitha sinjalet e drejtimit dhe të rregullores? A janë të spikatura?				
4. Skicimi dhe vijëzimi i shtresës A është siguruar i gjithë skicimi dhe vijëzimi i shtresës?				
5. Parapetët A është nevoja për parapetë për mbrojtjen e punëtorëve ose të rreziqeve të tjera anësore gjatë kohës së punës? Nëse po, a janë instaluar?				
6. Aksesi për në objektin e punës A tregohen akseset për në objekt me distancë të përshtatshme pamjeje?				
7. Këmbësorët, çiklistët, kafshët - A janë marrë në konsideratë lëvizjet e këmbësorëve, të çiklistëve apo kafshëve? - A është siguruar hapësirë e mjaftueshme për të moshuarit dhe ato me aftësi të kufizuar?				
8. Siguria gjatë natës - A është objekti i sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës gjatë natës? - A ka kalim të dukshëm dhe të sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës?				

[5] NA[5]= nuk aplikohet

Rrugët ekzistuese

Auditimi (inspektimi) i sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese synon në identifikimin e veçorive, të cilat mund të çojnë në aksidente në të ardhmen për të garantuar trajtimin riparues para problemit.

Çështja	Po	Jo	NA	Komente
1. Dukshmëria, distancat e pamjes - A është distanca e pamjes e përshtatshme për shpejtësinë e trafikut që përdor këtë rrugë? - A është parashikuar distancë e përshtatshme pamjeje për kryqëzimet dhe kalimet?				
2. Parakalimi A janë parashikuar mundësi të sigurta për parakalim?				
3. Lehtësia për drejtuesit e mjeteve A përmban rruga elemente konfuze?				
4. Gjerësitë - A janë gjerësitë e korsive dhe të urave të përshtatshme për volumin dhe përzierjen e trafikut? - A janë gjerësitë e trafikndarësve dhe ishujve të sakta nga pikëpamja e sigurisë?				
5. Bankinat A janë bankinat të përdorshme nga të gjithë përdoruesit e rrugës dhe automjetet?				
6. Pozicioni i kryqëzimeve A ka një ngritje të përshtatshme afër kthesave?				
7. Ndriçimi - A kërkohet ndriçim, dhe nëse po, a është siguruar në mënyrën e duhur? - A duhet të përdoren shtylla të përkulshme apo shtylla me bazë të lëvizshme?				
8. Sinjalet dhe vijëzimet - A janë vendosur sinjalet në vendet ku mund të shihen dhe lexohen në kohën e duhur? - A janë vijëzimet e shtresave në gjendje të mirë?				
9. Paralajmërimi për kthesë dhe skicimi A janë vendosur në vendet e kërkuara të gjitha sinjalet për paralajmërim kthese dhe ato të shtrirjes së treguesve të drejtimit?				
10. Parapetët - A janë vendosur të gjithë parapetët e nevojshëm dhe a janë vendosur në vendet e duhur? - A janë instaluar të gjithë parapetët në mënyrën e duhur?				
11. Sinjalet e trafikut - A funksionojnë në mënyrën e duhur të gjitha sinjalet e trafikut? - A janë sinjalet e trafikut të dukshme për motoristët që afrohen?				
12. Këmbësorët - A janë bërë parashikimet e duhura për të moshuarit, të paaftët, mjetet me rrota, dhe karrocat e bebeve? - A ka një numër të mjaftueshëm pikash ku këmbësorët mund të kalojnë rrugën? - A ekziston shenjë e përshtatshme për këmbësorët pranë shkollave dhe spitaleve?				

Çështja	Po	Jo	NA	Komente
13. Çiklistët - A është gjerësia e shtresave e përshtatshme për numrin e çiklistëve që përdorin rrugën? - A është rruga e biçikletave e drejtë dhe e vazhdueshme? - A janë kanalet e drenazhimit të përshtatshme për sigurinë e çiklistëve?				
14. Transporti publik - A janë mirëpozicionuar qëndrimet e autobusëve për sa i përket sigurisë dhe a kanë pamjen dhe dukshmërinë e duhur nga korsitë e trafikut? - Në zonat rurale, a jepen sinjalet e qëndrimit të autobusëve në avancë?				
15. Defektet e shtresave A ka defekte në shtresa (p.sh.. Ashpërsi ose çarje të mëdha, gropa, materiale të lira etj.), të cilat mund të çojnë në probleme sigurie (p.sh. humbje e kontrollit të timonit)?				
16. Rezistenca e rrëshqitjeve A ka shtresa rezistencën e duhur, veçanërisht në kthesa, shkallëzime të forta dhe hyrjet në kryqëzime?				
17. Pellgjet A përmban shtresa zona ku pellgjet e ujit mund të çojnë në probleme sigurie?				
18. Parkimi A janë bërë parashikimet e duhura për lejimin ose kufizimin e parkimit nga pikëpamja e sigurisë së trafikut?				
19. Peizazhi A është peizazhi i sigurt nga pikëpamja e distancës së pamjes dhe qartësisë?				
20. Aktivitete anësore A ka aktivitete anësore (si p.sh., tezga shitjeje) që mund të çorientojnë drejtuesit e mjeteve?				
21. Kamionët dhe zonat e pushimit A janë zonat e pushimit dhe të parkimit të kamionëve në pikat e përshtatshme?				

SHTOJCA A
ANEKSI 1
LISTA E PLOTË E AUDITIMIT TË FAZËS 1 DHE 2

Struktura e listës kontrolluese				
Fazat e auditimit		Kategoria e rrugëve		
		Autostrada	Interurbane kryesore	Urbane kryesore
1	Projekti paraprak	Aneksi 1.1.1	Aneksi 1.2.1	Aneksi 1.3.1
2	Projekti detajuar	Aneksi 1.1.2	Aneksi 1.2.2	Aneksi 1.3.2
3 dhe 4	Para hapjes së trafikut dhe pas hapjes së trafikut	Aneksi 2.1	Aneksi 2.2	Aneksi 2.3

Shënime

- Auditimet në fazat 1 dhe 2 kanë të bëjnë me dokumentacionin e projektit. Fazat e auditimit 3 dhe 4 janë të lidhura me ndërtimin e rrugës. Prandaj ka një lidhje të fortë me metodën e inspektimit të sigurisë rrugore për rrugët ekzistuese. Për shkak se listat kontrolluese janë në fakt të njëjta, ato janë mbledhur në një mënyrë të veçantë në aneksin 2.

- Në listat kontrolluese për rrugët interurbane kryesore janë gjithashtu të përfshira pyetjet në lidhje me situatën tipike të kalimit të seksionit të rrugës në fshatra të vogla etj.

ANEKSI 1.1.1
LISTA KONTROLLUESE PËR AUTOSTRADAT – PROJEKTI PARAPRAK

Faza 1. Lista kontrolluese. Projekti paraprak Autostrada nr.__nga km ____deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Faza mëparshme	0	Ka seksioni një vlerësim për ndikimin e sigurisë rrugore, dhe a janë marrë në konsideratë rezultatet e këtij vlerësimi?		
1. Funksionimi i rrugës (projekti dhe elemente operative)	1	A është marrë në konsideratë impakti i projektit në mjedisin rreth rrjetit rrugor?		
	2	A është projekti: - një autostradë me distancë të gjatë; - një autostradë rajonale; ose - një autostradë urbane?		
	3	A janë marrë në konsideratë gjatë fazës së planifikimit gjetjet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve?		
	4	A janë marrë në konsideratë karakteristika të veçanta të përbërësve të trafikut?		
	5	Është shpejtësia e projektuar e përshtatshme për kategorinë e autostradës (për seksionin dhe kryqëzimet)?		
	6	A ka raste të situatave të tilla si kthesa + malore + kryqëzime etj.?		
	7	A janë përshtatur zona tranzitore me seksionet e tjera të lidhura me rrugën (në rastin e zgjidhjeve për fundin e një autostrade)?		
	8	Është distanca e shikimit për ndalimin e garantuar gjatë tërë seksionit (për 120 km/h = 250 m, 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	9	Është distanca e shikimit të orientimit e garantuar përgjatë tërë seksionit? për 120 km/h → 500 m ► përpara për 100 km/h →300 m ► përpara për 80 km/h → 200 m ► përpara		
	10	Janë të gjitha pengesat me fiksim ose të ngulura që mund të jenë të rrezikshme, të vendosura jashtë zonës së sigurisë (120 km/h >12 m 100 km/h > 9 m 80 km/h > 6 m larg karexhatës)?		
	11	Në rast se pengesa të tilla nuk janë vendosur		

Faza 1. Lista kontrolluese. Projekti paraprak Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		jashtë zonës së sigurisë a janë ato të mbrojtura apo të shmangshme?		
2. Kryqëzimet	1	A janëselektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta?		
	2	Janë dimensionet e kryqëzimeve (gjerësi, lartësi, dhe hapësirat) të përshtatshme sipas kategorisë së autostradës?		
	3	A janë marrë masat e mjaftueshme në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënie gurësh)?		
	4	A ka kullim të mjaftueshëm për autostradën (kanale, ulluqe etj.)?		
	5	A ka pjerrësi diagonale dhe të tërthortë të mjaftueshme si dhe superelevim?		
	6	A janë parashikuar shpatulla të qëndrueshme (si shpatulla të forta apo me çakull)?		
3. Uniformiteti	1	Është uniformiteti i qëndrueshëm apo me ndryshime?		
Uniformiteti, vazhdim	2	A ka tolerancë të përshtatshme për kushtet e drenazhimit kur planifikohet uniformiteti horizontal dhe vertikal (kushtet në rast të kthesave me seksion të pjerrët)?		
	3	A janë të harmonizuara uniformiteti horizontal dhe vertikal?		
	4	A kanë parashikuar elementet e projektimit në krijimin e gropave me ujë?		
	5	A janë marrë në konsideratë principet e vazhdimësisë dhe eliminimit të ndryshimeve të shpejtësive të mëdha?		
	6	A janë ndërmarrë hapa për të parandaluar vlerat minimale të projektimit për elementet e uniformitetit horizontal dhe vertikal që ndodhin së bashku?		
	7	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e sigurisë, bimë, gardhe, shenjat e trafikut, peizazhi dhe strukturat e urave?		
	8	Në rastin e pjerrësive të forta a ka të parashikuara korsi për ngjitje, a janë ato siç duhet të projektuara?		
	9	Në rastin e pjerrësive të forta a ka vendpushime të nevojshme, në qoftë se ka, a janë projektuar si duhet.		
4. Kryqëzimet në disnivel (për lidhjen e degëve të ndryshme të kryqëzimit me rrjetin ngjitur, përdor listën e plotë të kontrollit të autostradës)	1	Janë të gjitha kryqëzimet në disnivel të nevojshme dhe a është numri, ndarja dhe forma e kryqëzimeve e përzgjedhur si duhet?		
	2	Janë kryqëzimet në disnivel dhe elementet e kryqëzimeve të projektuara në atë mënyrë që ata mund të njihen qartazi në kohë?		
	3	A është vijueshmëria e elementeve të kryqëzimit në disnivel e kuptueshme lehtë?		
	4	Është tipi dhe projekti i kryqëzimit të zgjedhur i përshtatshëm për kategorinë e autostradës?		
	5	Janë korsitë e akselerimit për ngadalësimin dhe përshpejtimin, të duhura dhe të sigurta në projekt?		
	6	A mundet kryqëzimi të dallohet në avancë nga të gjitha anët?		
	7	Është siguruar shikueshmëri e mirë në kryqëzim (kushtet e shikimit)?		
	8	Janë korsitë dhe karexhatat në kthesa me gjerësi të mjaftueshme?		
	9	Janë lëvizjet e udhëzuara në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t'u kuptuar?		

Faza 1. Lista kontrolluese. Projekti paraprak Autostrada nr.__nga km ____deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
5. Sinjalet e trafikut, masat e ITS*	1	A janë të nevojshme masat e ITS për komunikim në lidhje me kushtet e trafikut, të tilla si. Aksidentet, bllokimet, kushtet e motit etj.?		
6. Zona shërbimi dhe pushimi, numri i stacioneve të pagesave	1	A ka zona shërbimi dhe pushimi të tilla si pikat e karburantit, restorante, vendparkime etj. A është numri i tyre i mjaftueshëm në rrjetin rrugor?		
	2	A është shikueshmëria e garantuar dhe a janë kushtet e shikimit të mjaftueshme?		
	3	A ka parkimi kontroll elektronik të mjaftueshëm për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose gjatë karexhatës?		
Zona shërbimi dhe pushimi, numri i stacioneve të pagesave, vazhdim	4	A janë dimensionet e zonës së parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionëve dhe autobusëve?		
	5	A është pozicioni i zonës së shërbimit ose pjesës tjetër i përshtatshëm për llojet e ndryshme të automjeteve?		
	6	A janë objektet për këmbësorë, të projektuara sigurt (shtigjet lidhëse me restorantet, vendkalimet)?		
	7	A janë hyrjet dhe daljet për në zonat e shërbimit dhe pushimit të planifikuara në pikat me dukshmëri të mirë në përgjithësi?		
	8	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikësët?		
	9	A ka stacione pagesash? Nëse është kështu, a janë projektuar në mënyrë të përshtatshme për sigurinë rrugore?		
	10	Janë zonat e parkimit të mjaftueshme me kusht për të minimizuar parkimin ilegal në rrugëkalimin e këmbësorëve dhe në karrexhatë me rreziqet përkatëse ose janë marrë masat përkatëse parandaluese?		
	11	A janë projektuar zona parkimi të sigurta për autobusët turistikë dhe për njerëzit me aftësi të kufizuara?		
7. Transporti publik	1	Do të përdorë transporti publik autostradën?		
	2	Janë të qarta ndalesat e transportit publik në autostradë		
8. Përdoruesit e rrezikuar të rrugës	1	Ju lutem shikoni “zona pushimi” dhe “transportin publik”		
9. Sinjalet, shenjat ndriçimi	1	Janë shenjat e rrugëve të qarta, të dukshme dhe të përshtatshme?		
	2	Është ndriçimi i domosdoshëm për kategorinë e autostradës?		
	3	Është ndriçimi i situatave të veçanta (zonat e tranzitit, ndryshimet në seksionin tërthor) të kërkuara dhe, nëse po, është projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	4	Është ndriçimi stacionar i nevojshëm në udhëkryqet/vende të shërbimit dhe të pushimit dhe, nëse është i nevojshëm, është një projekt i përshtatshëm?		
10. Karakteristikat anësore dhe instalimet pasive të sigurisë rrugore	1	Pengohet shikimi, për shembull nga gardhe të ndryshme/gardhet e borës?		
	2	Janë telefonat e emergjencës në pozicione të përshtatshme dhe të sigurta në lidhje me trafikun?		

* ITS – Sistemi i teknologjisë së informimit

Faza 1. Lista kontrolluese. Projekti paraprak Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
10.1 Pajisje të tjera rrugore	3	Janë ekranet kundër verbimit të nevojshme?		
	4	Janë gardhet të nevojshme? Nëse është kështu, është projekti i përshtatshëm?		
	5	Janë të përshtatshme pajisjet rrugore (shenja paralajmëruese të mjegullës, spërkatës automatikë me agjentë antiakull gardhet e borës etj.) të nevojshme dhe/ose të planifikuara në bazë të kërkesave të veçanta të motit?		
10.2 Të mbjellat	1	Janë pemët dhe të mbjellat ekzistuese në një distancë të mjaftueshme larg nga rruga ose jashtë ndikimit të daljes së makinave nga rruga?		
	2	A është shikueshmëria në intereseksionet e siguruara? Apo është shikimi i penguar nga pemët?		
	3	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit ë shikimit, me një diametër trungu të pritshëm më shumë se 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
	4	A shkakton tipi i bimësisë irritime për përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	5	A ka rrezik të një monotonie dhe duhet të shmanget kjo gjë me peizazhin?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria? A evitohet një "shkelje" në vazhdimësinë e shtrirjes?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive në lidhje me strukturat të tilla të planifikuara në vende të nevojshme dhe janë ata të projektuara në mënyrë të përshtatshme?		
	3	A janë mbrojtëset metalike të urave dhe instalimet e tjera pasive të sigurisë të lidhura mjaftueshëm? A janë në dokumentet e projektimit të urës të parashikuara detajet përkatëse?		
	4	A janë marrë në konsideratë kërkesat për këmbësorët dhe çiklistët (p.sh. parashikim të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve)?		
	5	A janë parapetet dhe mbikalimet në një distancë të sigurt nga rruga?		
	6	A ka tunele në pjesën e rrugës?		
	7	A janë tunelet e sigurt, a ka dalje në rastet e emergjencës, ndriçim të mjaftueshëm etj. (përdorimi i kërkesave të Direktivës 2004/54/EC për tunelet është rekomanduese)?		
10.4 Instalimet e sigurisë pasive	1	A janë pengesat e fiksuara të shmangshme, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të mbrojtura?		
	2	A janë instalimet e sigurisë pasive të ngritur në objektet e nevojshme/vende të tilla si shpatet e pjerrëta e të lartë më shumë se 3 m, kanale të thella, pengesat fikse dhe në trafikndarësen e mesit?		

ANEKSI 1.1.2

LISTA KONTROLLUESE PËR AUTOSTRADAT – PROJEKTI DETAJUAR

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar **Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .**				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v)** **Jo (X)**	**Komente**
1. Funksioni, projekti dhe elemente operative	0	A janë marrë në konsideratë rezultatet e auditimit nga faza e mëparshme?		
	1	A janë marrë në konsideratë rezultatet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve gjatë fazës së planifikimit?		
	2	A është projekti: - autostradë me distancë të gjatë, - autostradë rajonale, ose - autostradë urbane?		
	3	A është përzgjedhur shpejtësia e projektuar saktë për segmentin dhe kryqëzimin në disnivel sipas kategorisë së autostradës?		
	4	A është e garantuar distanca e shikimit për ndalimin gjatë tërë seksionit (për 120 km/h=250 m, 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, zbritjet e gjata= 0%)?		
	5	Është distanca e shikimit të orientimit e garantuar përgjatë tërë seksionit? për 120 km/h → 500 m ▶përpara për 100 km/h → 300 m ▶përpara për 80 km/h → 200 m ▶përpara		
	6	A ka raste të situatave, të tilla si: kthesa + malore + kryqëzime etj.?		
	7	A ka ndonjë plan shtesë të peizazhit për t'u kontrolluar?		
	8	Janë të gjitha pengesat me fiksim ose të ngulura që mund të jenë të rrezikshme, të vendosura jashtë zonës të sigurisë (120 km/h> 12 m 100 km/h > 9 m 80 km/h> 6 m larg karexhatës)?		
	9	Në rast kur pengesa të caktuara nuk janë të vendosura jashtë zonës së sigurisë, a janë ato të evitueshme apo të mbrojtura?		
	10	Është fundi i zonës së ndërtimit larg nga pikat kritike, si p.sh.: majat, tatëpjeta, kthesa, zonat me distancë pamje të kufizuar ose shpërqendruese?		
	11	A janë përshtatur zona tranzitore me seksionet e tjera të lidhura me rrugën (në rastin e zgjidhjeve për fundin e një autostrade)?		
2. Seksioni kryq	1	A janë selektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta.		
	2	Janë dimensionet e kryqëzimeve (gjerësi, lartësi, dhe hapësirat) të përshtatshme sipas kategorisë së autostradës?		
	3	A janë marrë masat e mjaftueshme në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënie gurësh)?		
	4	A ka pajisje të sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme dhe janë ato të projektuar në mënyrë të përshtatshme (shih gjithashtu instalimet e sigurisë pasive)?		
	5	A ka kullim të mjaftueshëm për autostradën (kanale, ulluqe etj.)?		
Seksioni kryq, vazhdim	6	A janë instalimet për kullimin, si ulluqet e projektuar për falje gabimi (kthesa me gurë të lëmuar pa cepa të mprehtë)?		
	7	A ka pjerrësi diagonale dhe të tërthortë të mjaftueshme, si dhe superelevim?		
	8	A janë parashikuar shpatulla të qëndrueshme (si shpatulla		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		të forta apo me çakull)?		
3. Uniformiteti	1	Është uniformiteti i qëndrueshëm apo me ndryshime?		
	2	A ka tolerancë të përshtatshme për kushtet e drenazhimit kur planifikohet uniformiteti horizontal dhe vertikal (kushtet në rast të kthesave me seksion të pjerrët)?		
	3	A janë të harmonizuara uniformiteti horizontal dhe vertikal (pikat e ndryshimit)?		
	4	A kanë parashikuar elementet e projektimit krijimin e gropave me ujë?		
	5	A janë marrë në konsideratë principet e vazhdimësisë dhe eliminimit të ndryshimeve të shpejtësive të mëdha?		
	6	A janë ndërmarrë hapa për të parandaluar vlerat minimale të projektimit për elementet e uniformitetit horizontal dhe vertikal që ndodhin së bashku?		
	7	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e sigurisë, bimë, gardhe, shenjat e trafikut, peizazhi dhe strukturat e urave?		
	8	Në rastin e pjerrësive të forta a ka korsi të parashikuara për ngjitje, a janë ato siç duhet të projektuara?		
	9	Në rastin e pjerrësive të forta a ka vendpushime të nevojshme, në qoftë se ka, a janë projektuar si duhet?		
4. Kryqëzimet në disnivel (për lidhjen e degëve të ndryshme të kryqëzimit me rrjetin ngjitur, përdor listën e plotë të kontrollit të autostradës)	1	Janë të gjitha kryqëzimet në disnivel të nevojshme dhe a është numri, ndarja dhe forma e kryqëzimeve e përzgjedhur si duhet?		
	2	Janë kryqëzimet në disnivel dhe elementet e kryqëzimeve të projektuara në atë mënyrë që ata mund të njihen qartazi në kohë?		
	3	A është vijueshmëria e elementeve të kryqëzimit në disnive e kuptueshme lehtë?		
	4	Është tipi dhe projekti i kryqëzimit të zgjedhur i përshtatshëm për kategorinë e autostradës?		
	5	Janë korsitë e akselerimit për ngadalësimin dhe përshpejtimin, të duhura dhe të sigurta në projekt?		
	6	A mundet kryqëzimi të dallohet në avancë nga të gjitha anët?		
	7	Është siguruar shikueshmëri e mirë në kryqëzim (kushtet e shikimit)?		
	8	Janë korsitë dhe karexhatat në kthesa me gjerësi të mjaftueshme?		
	9	Janë lëvizjet e udhëzuara në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t'u kuptuar?		
5. Sinjalet e trafikut dhe masat e ITS	1	A janë instaluar masat e ITS për komunikim dhe asistencë drejtuesit të mjetit?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	2	A janë informacionet të dallueshme në mënyrë të qartë të njohura dhe të kuptueshme?		
	3	A është zgjidhje duke ndjekur praktikat ndërkombëtare (simbolet e përdorur, është informacioni i kuptueshëm edhe për shoferët e huaj), për të bërë më të lehtë të kuptueshme?		
6. Zona shërbimi dhe pushimi, numri i stacioneve të pagesave	1	A ka zona shërbimi dhe pushimi, të tilla si: pikat e karburantit, restorante, vendparkime etj. A është numri i tyre i mjaftueshëm në rrjetin rrugor?		
	2	Është e garantuar shikueshmëria e mirë, janë kushtet e		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Autostrada nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		syve të mjaftueshme?		
	3	A ka parkimi kontroll elektronik të mjaftueshëm për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose gjatë karexhatës?		
	4	Janë dimensionet e zonës së parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionëve dhe autobusëve?		
	5	A është pozicioni i zonës së shërbimit ose pjesës tjetër i përshtatshëm për llojet e ndryshme të automjeteve?		
	6	A janë objektet për këmbësorë, të projektuara sigurt (shtigjet lidhëse me restorantet, vendkalimet)?		
	7	A janë hyrjet dhe daljet për në zonat e shërbimit dhe pushimit të planifikuara në pikat me dukshmëri të mirë në përgjithësi?		
	8	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	9	Janë të mjaftueshme zonat e parkimit me kusht për të minimizuar parkimin ilegal në shtigjet lidhëse dhe në karexhatë me rreziqe përkatëse ose janë marrë masat përkatëse parandaluese?		
	10	A ka hapësira të veçanta parkimi për personat me aftësi të kufizuar? Kanë shtigjet lidhës të kalimit gurë kufiri rrugor?		
	11	A ka hapësira të veçanta parkimi të rezervuara për autobusët turistikë (pasagjerët duhet të kenë zona të sigurta për pushim)?		
	12	A ka të parashikuara stacione pagesash? Nëse është kështu, është projekti i përshtatshëm për sigurinë rrugore? A ka njoftime në një mënyrë të mjaftueshme?		
7. Ndalesat e transportit publik	1	A do të përdorë autostradën transporti publik?		
	2	A janë larg autostradës ndalesat e transportit publik?		
8. Nevojat e përdoruesve të pambrojtur të rrugës	1	Ju lutem shikoni “zonat e pushimit” dhe “transportit publik”		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësisë të planifikuar (në fillim, në fund, në lartësi, në vendndodhje)?		
	2	Është ndalimi i parakalimit për kamionë, autobusë etj., i nevojshëm dhe, nëse po, a është vendosur në vende të përshtatshme?		
	3	A është shikimi i penguar nga trafiku dhe sinjalet e drejtimit?		
Sinjalet, vazhdim	4	Mundet që gjelbërimi të çojë në probleme të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i shenjave rrugore të mbuluara)?		
	5	A mundet shenjat të njihen në mënyrë të qartë dhe të lexohen (madhësia e shenjave)?		
	6	Janë shevronet ose shenjat e tjera paralajmëruese në kthesa të nevojshme?		
	7	A është sinjali logjik dhe i qëndrueshëm?		
	8	A është fusha e sinjalit për shërbimin dhe pjesa tjetër e qartë?		
9.2 Shenjat	1	Janë shenjat e rrugëve të qarta dhe të dallueshme?		
	2	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa ndonjë		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		kontradiktë?		
	3	Çfarë lloj materiali do të përdoret? A ka rrethana për të cilat, p.sh., shenjat me profil plastike janë rekomanduar.		
9.3 Ndriçimi	1	A është ndriçimi stacionar nëseksione, kryqëzime dhe zonat e shërbimit e të pushimit i parashikuar, në raport me ndriçimin e ambientit?		
	2	A paraqet ndriçimi i ambientit kërkesa të veçanta?		
10. Karakteristikat e instalimeve anësore të sigurisë pasive rrugore	1	A pengohet shikimi, për shembull nga gardhet e borës, lojërave etj.?		
	2	Janë telefonat e emergjencës në pozicione të përshtatshme dhe të sigurt në lidhje me trafikun?		
	3	Janë ekranet kundër verbimit të nevojshme?		
10.1 Pajisjet e tjera rrugore	4	Janë gardhet e lojërave të nevojshme? Nëse është kështu, është projekti i përshtatshëm?		
	5	Janë të nevojshme pajisjet rrugore të përshtatshme (shenja paralajmëruese mjegulle, spërkatës automatike për agjentët shkrirës, gardhet e borës etj.) dhe/ose të planifikuara në bazë të kërkesave të motit të veçantë?		
	6	Do të ketë një sistem të duhur kilometrazhi dhe me tabela?		
10.2 Të mbjellat	1	Janë të gjitha pemët ekzistuese dhe të mbjellat jashtë zonës së sigurisë? 120 km/h > 12 m ;100 km/h > 9m ; 80 km/h > 6 m (Krahaso me planin e peizazhit)		
	2	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit të shikimit, me një diametër trungu të pritshëm më shumë së 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
	3	A shkakton tipi i bimësisë dhe pemëve irritime për përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	4	A është shikimi i penguar nga pemët?		
	5	A sigurohet shikim i mirë në kryqëzime apo pengohet nga peizazhi përpara?		
	6	A ekziston plan-peizazhi me përdoruesin rreth trajektores rrugës dhe që merr parasysh përshtypjen e monotonisë?		
	7	A është e garantuar dukshmëria vertikale poshtë mbikalimeve?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria? A evitohet një “shkelje” në vazhdimësinë e shtrirjes?		
Strukturat e inxhinierisë civile, vazhdim	2	A janë parapetet dhe mbikalimet, shtyllat, mbajtëset e këmbëve të urave në një distancë të sigurt nga rruga?		
	3	A janë pajisjet pasive të sigurisë të këtyre strukturave të planifikuara në vendet e duhura dhe të projektuara siç duhet?		
	4	A është projektimi i sistemeve parmak të urave rregulluar me ndonjë mbrojtëse metalike përgjatë autostradës (i miratuar si konstruksion i përbashkët etj.)?		
	5	A ka kanale të thella (për shembull të bëra nga pjesë parafabrikate betoni) të sistemit të kullimit në zonën e sigurisë?		
	6	A ka tombino në lartësinë e planifikuar?		
10.4 Pengesa të tjera	1	A ka ndonjë pengesë tjetër brenda zonës së sigurisë?		
10.5 Instalimet e sigurisë pasive	1	A janë të shmangshme pengesat e fiksuara, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të mbrojtura?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Autostrada nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		nevojshme dhe projektuar në mënyrë të përshtatshme (në fillim dhe në fund të barrierave, vendqëndrimet e bëra pengesë, distanca në mes vendqëndrimeve, stabiliteti, thellësia e vendqëndrimeve, kombinim me guardrail)?		
	3	A ka "dritare të hapura" apo hapësira në sistem (përjashto gjithashtu hapësirat më të shkurtra se 50 m)?		
	4	Janë parashikuar instalimet e sigurisë pasive miratuar për atë lloj përdorimi (përdorimi i EN 1317 është rekomanduar në mënyrë rigoroze)?		

ANEKSI 1.2.1

LISTA KONTROLLUESE PËR RRUGËT INTERURBANE - PROJEKTI PARAPRAK

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Faza e mëparshme	0	A ka seksioni një vlerësim për ndikimin e sigurisë rrugore dhe, a janë marrë në konsideratë rezultatet e këtij vlerësimi?		
1. Funksionimi i rrugës (projekti dhe elemente operative)	1	A është marrë në konsideratë impakti i projektit në mjedisin rreth rrjetit rrugor?		
	2	A korrespondojnë funksioni dhe përdorimi i dëshiruar i rrugës?		
	3	Janë marrë në konsideratë rezultatet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve gjatë fazës së planifikimit?		
	4	A ekzistojnë karakteristika specifike të përbërjes së trafikut të cilat duhet të merren në konsideratë?		
	5	Është shpejtësia e projektuar në përshtatje me kategorinë e rrugës?		
	6	Është përdorimi i kufizuar nga grupe të caktuara të përdoruesve i parashikuar ose i përshtatshëm?		
	7	Është aksesi nga pronat kufitare i evituar ose ka një projekt të përshtatshëm për sigurinë në rrugë?		
	8	Ka shpejtësi të projektuar të përzgjedhur saktë për seksionin dhe kryqëzimet?		
	9	Janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që kufijtë e shpejtësisë respektohen, për shembull qetësues trafiku nëpër seksione rrugore?		
	10	Janë përshtatur zona tranzitore me seksionet pranë rrugës (nëse ka ndryshime në karakteristikat apo zgjidhje e përkohshme/në fund të zonës së ndërtimit)?		
	11	Është distanca e shikimit për ndalimin e garantuar gjatë tërë pjesës (për 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, 60 km/h = 65 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	12	Është distanca e orientimit të shikimit e garantuar përgjatë tërë pjesës (për 100 km/h ► 300 m përpara, për 80 km/h ►200 m përpara, për 60 km/h 120 ► m përpara)?		
	13	Është distanca e shikimit të parakalimit në një përqindje të pranueshme (për të paktën 20%) të seksionit të rrugës e siguruar (për 100 km/h ►300 m përpara, për 80 km/h ►200 m përpara, për 60 km/h ► 120 m përpara)?		
	14	A ndodhen pengesat e fiksuara ose të mbjella, të cilat		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		mund të jenë të rrezikshme jashtë zonës së sigurisë? 100 km/h > 9m, 80 km/h > 6m, 60 km/h 3m > (nga mjetet që dalin jashtë rruge)?		
	15	Në rast se pengesat fikse nuk janë të vendosura jashtë zonës së sigurisë janë ato të shmangshme ose të mbrojtura?		
	16	A ka raste të situatave, të tilla si: kthesa + malore + kryqëzime etj.?		
2. Seksioni tërthor (kryqëzimi)	1	A janë selektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta nga ato që janë diskutuar?		
	2	Janë dimensionet e seksioneve (gjerësi, lartësi dhe hapësirat) të përshtatshme sipas funksionit të rrugës?		
Seksioni tërthor, vazhdim	3	A janë marrë masat e mjaftueshme në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënie gurësh)?		
	4	Është ngushtimi i karexhatës i kërkuar (grykë shishe) dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të tillë për të garantuar sigurinë e trafikut?		
	5	Janë zonat e parkimit të kërkuara (të ndërtuara në segmentet rrugore) dhe, nëse po, janë ato mjaft të mëdha për të parandaluar parkimin në rrugë?		
	6	Janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe të përdoruesve të tij (p.sh. vendndalim autobusi)?		
	7	A ka ishuj shpëtimi të planifikuara në zonat e ndërtuara, janë vendet e pritjes të mjaftueshme për të pritur këmbësorë (dhe biçiklistë)?		
	8	Në zonat e ndërtuara. A janë marrë në konsideratë kërkesat e këmbësorëve dhe të çiklistëve (rrugë e përbashkët për këmbësorë dhe çiklistë, objekte të veçanta për çiklistë)?		
	9	A ka një ndarje të mjaftueshme (të planifikuar) në mes të korsive për trafikun e automjeteve dhe rrugës për çiklistët dhe këmbësorët?		
	10	A ka drenazhim të mjaftueshëm për rrugën e re?		
	11	A ka seksioni, mbingritje diagonale të mjaftueshme?		
	12	Në rastin e një rruge me katër korsi. A ka të parashikuar ndonjë shirit në mes ose barrierë për ndarjen e drejtimit?		
	13	A ka shpatulla të parashikuara e të qëndrueshme (si shpatulla të forta apo shpatulla zhavorri)?		
3. Uniformiteti	1	A është uniformiteti i qëndrueshëm apo është i mbushur me surpriza?		
	2	A ka tolerenca të përshtatshme për kërkesat e drenazhimit gjatë planifikimit të uniformitetit horizontal dhe vertikal (kërkesë në rastin e kthimit kur ndërpriten drejtimet)?		
	3	A janë shtrirjet horizontale dhe vertikale të harmonizuara?		
	4	A janë zgjedhur elementet e projektimit në mënyrë efektive për të parandaluar “gropat e fshehura”?		
	5	A janë marrë në konsideratë parimet e vazhdimësisë për të shmangur diferencat me shpejtësi të lartë?		
	6	A janë ndërmarrë hapa për parandalimin e vlerave minimale të projektimit për elemente të shtrirjes horizontale dhe vertikale kur ndodhin së bashku?		
	7	Janë korsitë e karexhatës në kthesa mjaftueshëm të gjera?		
	8	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.__				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		sigurisë, bimët, gardhet, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, e peizazhit, këmbët e urave, dhe ndërtesat?		
	9	A është aksesi në pronat kufitare i nevojshëm dhe janë ato të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	10	A ndërrohen korsitë nga përdorimi i ishujve apo ngushtim rruge (p.sh. kur hyjnë në qytete ose fshatra)?		
Uniformiteti, vazhdim	11	A ka mundësi të mjaftueshme për të parakaluar në mënyrë të sigurt (në distanca shikimi për parakalim/korsi parakalimi)?		
	12	A janë lokalizuar ndryshimet kritike korrektësisht për rrugët e tipit operacional 2+1 dhe korsi ngjitje?		
	13	Janë projektuar saktë korsitë e reduktimit?		
	14	Në rastin e pjerrësive të forta. A ka korsi ngjitje të parashikuara, dhe janë ato të projektuara si duhet?		
	15	Në rastin e pjerrësive të forta. A ka xhepa ndalimi të nevojshëm, në qoftë se po, a janë të projektuara si duhet?		
4. Kryqëzimet	1	Është kryqëzimi i nevojshëm dhe a është, numri hapësira dhe forma e kryqëzimit e përzgjedhur si e përshtatshme?		
	2	Janë kryqëzimet dhe elementet e kryqëzimit të projektuar në atë mënyrë që ato të mund të njihen në mënyrë të qartë në kohë?		
	3	Është e kuptueshme lehtë vazhdimësia e elementeve të kryqëzimit?		
	4	Është zgjedhur i përshtatshëm lloji dhe projekti i kryqëzimit në funksion të sigurisë, dhe përdorimit të rrugëve dhe kryqëzimeve rrugore (rrugë kryq, kryqëzime T, rrethrrotullim, sinjale trafiku etj.)?		
	5	A janë korsitë ndihmëse për ngadalësim dhe përshpejtim të duhura dhe të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	6	A mundet të njihen kryqëzimet paraprakisht në kohë nga të gjitha drejtimet dhe është distanca e orientimit të shikimit e garantuar?		
	7	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet dhe janë të nevojshme “trekëndëshat e shikimit” dhe të qartë për të gjithë përdoruesit e rrugës?		
	8	Janë dimensionet e nevojshme të kryqëzimit të mjaftueshme për të gjitha lëvizjet e automjeteve (rrezja minimale e projektuar në kthesë e automjeteve)?		
	9	A ka aksese dhe lidhje që janë të tepërta ose që janë të vendosura në pikat kritike që mund të kombinohen ose mund të jenë të lidhura me rrjetin sekondar/rrugët e shërbimit?		
	10	Kanë linjat pengesa shikimi/shpesh të kufizuara, për shembull nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugës, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, të peizazhit/gjelbërimi, këmbët e urave, ndërtesat, bllokime të trafikut?		
	11	A janë ishujt e trafikut qartësisht të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm (kryqëzime të drejtuara)?		
	12	Kemi disa kthesa që janë përjashtuar nga sinjalet e kontrollit ose nga ato të rrethrrotullimit? Nëse është kështu, është operimi i trafikut i sigurt (anashkalimet)?		
	13	Zonat e banuara. Ka kërkesa që janë marrë në konsideratë për këmbësorët dhe biçiklistët?		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	14	Zonat e banuara. Është për këmbësorët/çiklistët kursi i përshtatur në udhëkryqet me kushtet aktuale dhe shënuar në mënyrë të qartë dhe me tabela?		
Kryqëzimet, vazhdim	15	Janë marrë masat e veçanta e të nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë edhe spitalet), p.sh., për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, shurdhët apo të verbrit?		
	16	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuar në udhëkryqet? Nëse është kështu, janë ata të vendosura në mënyrë të përshtatshme?		
	17	A janë sinjalet e trafikut/monitorimi i përkohshëm i shpejtësive, të kërkuara?		
	18	Janë udhëzuar lëvizjet në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t'u kuptuar?		
	19	A ka zona të tjera për të ndërkthyer lëvizjet e nevojshme dhe është gjatësia e tyre e mjaftueshme?		
	20	A mund t'i shohin drejtuesit që kthehen, automjetet që ofrohen (p.sh. për shkak të kthesave kreshtë)?		
	21	Është madhësia e rrethrrotullimit e zgjedhur me kujdes në bazë të trafikut të pritshëm (rezultatet e studimeve të trafikut)?		
	22	Është rrethrrotullimi plotësisht i dukshëm nga të gjitha anët dhe janë shenjat e nevojshme dhe vijëzimet të qarta e të kuptueshme?		
	23	Rrethrrotullimet e vogla. A janë në linjë radiale të gjitha degët me qendrën e rrethit? Është projekti i përshtatshëm për të siguruar një nivel të ulët shpejtësie dhe të drejtën e përparësisë?		
	24	Rrethrrotullimet e vogla. A është e siguruar karexhata e qarkullimit nëse mund të drejtohet në korsi të vetme?		
	25	Rrethrrotullime me shumë linja. A janë degët të vendosura në mënyrë të tillë për të siguruar hapësirë të mjaftueshme për gërshetim dhe për të shmangur shpejtësinë?		
	26	Rrethrrotullime shumëlinjëshe. A ka korsi rrethore?		
	27	Rrethrrotullime shumëlinjëshe. A janë projektuar daljet si një korsi e vetme daljeje?		
	28	Janë pengesat fikse të vendosura në një mënyrë të sigurt në ishullin në qendër të rrethrrotullimit?		
	29	Është shikueshmëria nëpërmjet ndalimit në mënyrë efektive nga ana e rrethrrotullimit?		
	30	A ofrojnë masat kompensuese një shkallë të mjaftueshme të sigurisë, kur shmangen nga udhëzimet?		
5. Sinjalet e trafikut	1	A janë sinjalet e trafikut të njohura në mënyrë të qartë dhe a ka përsëritje/sinjale të dyfishta? A janë zgjedhur vendet për sinjalet si duhet (sinjale shtesë, sinjale të sipërm etj.)?		
	2	Janë fazat e mbrojtura për të siguruar lëvizjet kthyese apo janë drejtuar të sinjalizuara veç e veç kur afrohet me shpejtësi?		
	3	A ka disa lëvizje kthyese të përjashtuara nga kontrolli sinjalit? Nëse është kështu, është operacioni i trafikut i sigurt?		
	4	Është perceptimi nga një distancë e mjaftueshme e		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.__				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		garantuar?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	5	Në zonat me çiklistë. A janë marrë në konsideratë kërkesat për çiklistët dhe këmbësorët (p.sh. rrugët përmes kryqëzimit)?		
	6	Në zonat me çiklistë. A ka plane të vendosura për të ndaluar më tutje linjat për makinat për të mirën e çiklistëve?		
	7	Janë konsideruar faza të veçanta për një të majtë të ndarë (ose të djathtë që kthehet)?		
	8	A janë ndarje tip të instalimeve të ndryshme të kalimit të koordinuar (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjale trafiku, kalimet zebër)?		
6. Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me volumin e trafikut? A është një hekurudhë kufitare në klasën e evitueshme?		
	2	A janë të nevojshme pajisjet për kontrollin e trafikut dhe të vendosura në mënyrë optimale deri në zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
	3	A ka gjerësi rruga para dhe pas kalimit hekurudhor, si dhe gjerësi të mjaftueshme të kalimit hekurudhor për të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve (automjete që mund të takojnë njëri-tjetrin, rreze minimale të projektuar për kthimin e automjeteve)?		
	4	A janë zonat e pastrimit pas kalimit hekurudhor aq sa duhet?		
	5	Janë kalimet hekurudhore të njohura në mënyrë të qartë?		
	6	A është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	A janë kufijtë e shpejtësisë së ndalimit dhe parakalimit të planifikuar?		
	8	A janë instalimit e sigurisë pasive të planifikuar në vende të nevojshme?		
7. Zonat e pushimit dhe të shërbimit	1	A ka zona të tilla shërbimi dhe pushimi, si: pompat e benzinës, restorante, vendparkime etj.?		
	2	A është shikueshmëria e garantuar dhe a janë kushtet e shikimit të mjaftueshme?		
	3	A ka zona shërbimi dhe pushimi në të dyja anët e rrugës në rastet e rrugëve me dy korsi për të shmangur manovrat e kthimit?		
	4	A ka parkimi kontroll elektronik të mjaftueshëm për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose gjatë karexhatës?		
	5	A janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për llojet e ndryshme të automjeteve?		
	6	A janë objektet për këmbësorë, të projektuara sigurt (shtigjet lidhëse me restorantet, vendkalimet)?		
	7	A janë hyrjet dhe daljet për në zonat e shërbimit dhe pushimit në përgjithësi të planifikuara në pikat me dukshmëri të mirë?		
	8	A janë zonat e tjera lehtësisht të arritshme dhe a japin hapësirë të mjaftueshme manovrimi?		
	9	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikësit?		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Zonat e pushimit dhe të shërbimit, vazhdim	10	A janë siguruar zona parkimi të mjaftueshme për të minimizuar parkimin ilegal në shtigjet lidhëse, objektet e ciklit, dhe në drejtime me rreziqe përkatëse ose janë marrë masat përkatëse parandaluese?		
	11	A ka hapësira të veçanta parkimi për personat me nevoja? Kanë shtigjet lidhëse pjesët ngjitur me anët e trotuarit?		
	12	A ka hapësira të veçanta parkimi të rezervuara për autobusët turistikë (pasagjerët duhet të ketë zona të sigurta për pushim)?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në stacionet e transportit publik (në lidhje me seksionet rrugore)	1	Janë ndalesat në dispozicion të këmbësorëve të lehta dhe të sigurta (kombinim me vendkalimet e këmbësorëve, kalimet ndihmëse, shtigjet lidhëse etj.)		
	2	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në kryqëzimet (nga prapa)?		
	3	A janë ndalesat e autobusit të vendosura jashtë karexhatës, ku është e përshtatshme?		
	4	A janë ndalesat e autobusit me tabela dhe të dallueshme nga drejtuesit? Njihen të garantuara nga një distancë më e gjatë?		
	5	Në rastin e shtigjeve për biçikleta. A është hartuar në mënyrë të sigurt kurs çiklistik në zonën pranë ndalesave të transportit publik?		
	6	Është i nevojshëm ndriçimi? Dhe nëse po, a është i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	Janë marrë masat e nevojshme për grupe të veçanta, p.sh., për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, njerëzve të verbër apo atyre qe nuk dëgjojnë?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë përdoruesit e pambrojtur të rrugës të ndarë nga trafiku i motorizuar apo do të përdorin ata karexhatën?		
	2	Janë vendkalimet e këmbësorëve të garantuara, duke ditur që rruga nuk do të kalohet në pikat e tjera?		
	3	Janë vendkalimet e besueshme e të sigurta? Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosur aty ku është më e nevojshme për trafikun e tyre?		
	4	A ka një rrezik për nënkalime për këmbësorë dhe për të anashkaluar urat? Janë planifikuar dhe marrë masa të përshtatshme (p.sh. gardhe)?		
	5	Ka vendkalime të veçanta mbi strukturat hekurudhore të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	6	Është siguruar kontakt vizual me dy kalime ndërmjet këmbësorëve dhe shoferëve?		
	7	Është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse shtegu i kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave të përfundojë në një rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	8	Janë më tej kalimit ndihmat e nevojshme?		
	9	Janë zonat për këmbësorët të tilla sa për të pritur mjaftueshëm biçiklistë? A ka vend mjaft të madh dhe të gjerë për kalimin e këmbësorëve dhe biçiklistëve, si dhe për qëndrimin e pritjen e tyre?		
Nevoja të tjera të këmbësorëve, vazhdim	10	Është pamja e penguar/penguar pjesërisht, për shembull nga gardhet e sigurisë, barrierat e sigurisë, pajisjet rrugore, zona parkimi, shenjat e trafikut, bimë, ndërtesa, nga automjetet në vendet e autobusëve ose nga radhët e		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.__				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		trafikut?		
	11	Është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt, nëse shtegu i kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave të përfundojnë në një rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	12	Janë ishujt të qartë të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm?		
	13	Është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, është projektuar përshtatshëm?		
	14	Janë marrë masat e nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë spitale), p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, me dëgjim të dëmtuar apo të njerëzve të verbër?		
8.3 Biçiklistët (vetëm në rastet ekzistuese)	1	A ka objekte të veçanta për biçikleta?		
	2	Janë trotuaret me dimensione të përshtatshme?		
	3	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rruga në të gjithë kalimin qendror, ngushtimi i rrugës)?		
	4	A ka një rrip të nevojshëm që ndan mesin e rrugës dhe rrip parkimi?		
	5	A janë të specifikuara dhe të qarta në kalimet e çiklistëve, të drejtat e përparësisë, në veçanti për shtigjet e çiklistëve që janë të vendosur prapa?		
	6	Është e përcaktuar qartë e drejta e kalimit në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	7	Janë strehime të mëdha, të gjera dhe të mjaftueshme për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve kur qëndrojnë dhe presin?		
	8	Është tranzicioni i projektuar i sigurt nëse rrugët e çiklistëve përfundojnë në një rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
9. Sinjalet, shenjat ndriçimi	1	Janë shenjat e rrugëve të qarta, të njohura dhe të përshtatshme?		
	2	Është e ndriçuar sa duhet rruga?		
	3	Është ndriçimi i situatave të veçanta sipas kërkesave (zona e tranzicionit, ndryshimet në kryqëzime) dhe, nëse po, i projektuar në rregull?		
	4	Është ndriçimi stacionar sipas kërkesave në kryqëzime/në zonat e shërbimit dhe pushimit dhe, nëse po, është projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
10. Karakteristikat e instalimeve anësore të sigurisë pasive rrugore	1	Pengohet shikimi, për shembull nga gardhe të ndryshme/gardhet e borës?		
	2	Janë telefonat e emergjencës në pozicione të përshtatshme dhe të sigurta në lidhje me trafikun?		
	3	Janë ekranet kundër verbimit të nevojshme?		
	4	Janë gardhet të nevojshme? Nëse është kështu, është projekti i përshtatshëm?		
10.1 Pajisjet e tjera rrugore	5	Janë të përshtatshme pajisjet rrugore (shenja paralajmëruese të mjegullës, spërkatës automatike me agjente antiakull, gardhet e borës etj.) të nevojshme dhe/ose të planifikuara në bazë të kërkesave të veçanta të motit?		
10.2 Të mbjellat	1	Janë të gjitha pemët dhe të mbjellat ekzistuese jashtë zonës së sigurisë? 120 km/h > 12 m; 100 km/h > 9 m ; 80 km/h > 6 m		Krahasuar me planin e peizazhit!

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	2	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit të shikimit, me një diametër trungu të pritshëm më shumë se 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
	3	A shkakton tipi i bimësisë irritime për përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	4	A pengohet shikimi nga mbjelljet?		
	5	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet apo mund të pengohet nga peizazhi i parashikuar?		
	6	A ndihmon plani i peizazhit komunikimin me përdoruesit në lidhje me kursin e rrugës dhe e bën atë të krijojë mbresa e monotoni?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria? Ka një "shkelje" në evitimin e vazhdimësisë së uniformitetit?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive në lidhje me strukturat të tilla të planifikuara në vende të nevojshme e të projektuara në formë të përshtatshme?		
	3	Guardrailsi i urës dhe instalimet e sigurisë pasive janë ngjitur e të lidhura mjaftueshëm? Janë në dokumentet e projektimit të urës të dhënat përkatëse të parashikuara?		
	4	Kanë këmbësorët dhe çiklistët kërkesa të konsiderueshme (p.sh. parashikim të shtigjeve të këmbësorëve dhe të çiklistëve)?		
	5	Janë parapetet dhe mbikalimet në një distancë të sigurt nga rruga?		
	6	A ka tunele në këtë seksion të rrugës?		
	7	Janë tunelet e sigurta, a ka zgjidhje në rastet e emergjencës, ndriçim të mjaftueshëm etj. (a janë përdorur kërkesat e Direktivës 2004/54/EC të tunelit të rekomanduar nga BE-ja)?		
10.4 Instalimet e sigurisë pasive	1	Janë të shmangshme pengesat e fiksuara, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të mbrojtura?		

ANEKSI 1.2.2

LISTA KONTROLLUESE PËR RRUGËT INTERURBANE - PROJEKTI DETAJUAR

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
1. Funksioni, projekti dhe elementet operative	0	Ka rezultate të auditimit të fundit, nga faza e kontrollit të mëparshëm që janë marrë në konsideratë?		
	1	Kanë rezultatet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidentit që janë marrë në konsideratë gjatë fazës së planifikimit?		
	2	A janë marrë në konsideratë karakteristika të veçanta të përbërësve të trafikut?		
	3	Ka akses të evitohen pronat përreth ose të projektohen përshtatshëm për sigurinë në rrugë?		
	4	Është shpejtësia e projektuar e përzgjedhur saktë për seksionin dhe kryqëzimet?		
	5	A janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që kufijtë e shpejtësisë respektohen, p.sh. qetësues trafiku		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		nëpër seksione rrugore?		
	6	Është zona e tranzicionit e përshtatur me seksionet pranë rrugës (n.q.s. ka ndryshime në karakteristikat apo zgjidhje të përkohshme/fund i zonës së ndërtimit)?		
	7	Është e garantuar distanca e shikimit me sy gjatë tërë seksionit (për 100 km/h = 170 m, 80 km/h =110 m, 60 km/h = 65 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	8	Është distanca e orientimit të shikimit e garantuar përgjatë tërë seksionit (për 100 km/h ► 300 m përpara, për 80 km/h ► 200 m përpara, për 60 km/h ►120 m përpara)?		
	9	Është i siguruar shikimi gjatë seksionit të rrugës për distancën e parakalimit në një përqindje të pranueshme (për të paktën 20%), (për 100 km/h ►300 m përpara, për 80 km/h ►200 m përpara, për 60 km/h ►120 m përpara)?		
	10	A ka raste të situatave të tilla si kthesa + malore + kryqëzime etj.?		
	11	Janë të gjitha pengesat me fiksim ose të ngulura që mund të jenë të rrezikshme, të vendosura jashtë zonës të sigurisë (100 km/h>9 m ;80 km/h >6 m 60 km/h> 3 m larg karexhatës)?		
	12	Në rast se pengesa të tilla nuk janë vendosur jashtë zonës së sigurisë a janë ato të mbrojtura apo të shmangshme?		
	13	Është kalimi nga një rrugë rurale e ndriçuar në një rrugë jo të ndriçuar, i projektuar si duhet (fshat/periferi qyteti)?		
2. Seksioni tërthor (Kryqëzimi)	1	A janëselektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta?		
	2	A janë marrë masat e mjaftueshme në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënie gurësh)?		
	3	Është ngushtimi i karexhatës i kërkuar (grykë shishe) dhe nëse po, i projektuar në mënyrë të tillë për të garantuar sigurinë e trafikut?		
	4	Janë zonat e parkimit të kërkuara (të ndërtuara në segmentet rrugore) dhe, nëse po, janë ato mjaft të mëdha për të parandaluar parkimin në rrugë?		
Seksioni tërthor, vazhdim	5	A janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe përdoruesve të tij (p.sh. vendndalimet e autobusëve)?		
	6	A ka ishuj shpëtimi të planifikuar në zonat e ndërtuara dhe janë vendet e pritjes të mjaftueshme për të pritur këmbësorë (dhe biçiklistë)?		
	7	Në zonat e ndërtuara. A janë marrë në konsideratë kërkesat e këmbësorëve dhe biçiklistëve (rrugë e përbashkët për këmbësorë dhe çiklistë, objekte të veçanta për çiklistë)?		
	8	Në zonat e ndërtuara. A ka gunga të kufizimit të shpejtësisë, ndërrime korsish nga përdorimi i ishujve apo ngushtim rruge të nevojshme?		
	9	Në zonat urbane. A janë konstatuar masa për t'u marrë për ulje të shpejtësisë?		
	10	A ka një ndarje të mjaftueshme (ndarje të planifikuar) në mes të korsisë së trafikut për automjete dhe rrugës për çiklistët dhe këmbësorë.		
	11	A ka drenazhim të mjaftueshëm për rrugën e re?		
	12	A janë instalimet e ulluqeve të kullimit të projektuara gabim (anët e trotuareve të lëmuara, pa tehe të mprehta)?		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	13	A ka prerja, mbingritje diagonale të mjaftueshme?		
	14	Në rastin e një rruge me katër korsi. A ka të parashikuar ndonjë shirit në mes ose pengesë për ndarjen e drejtimit? Është projekti i përshtatshëm për sigurinë rrugore?		
	15	A ka shpatulla të parashikuara e të qëndrueshme (si shpatulla të forta apo shpatulla zhavorri)?		
3. Uniformiteti	1	Është shtrirja e qëndrueshme apo e mbushur me të papritura?		
	2	Ka ndihma të përshtatshme që janë bërë për kërkesat e kullimit kur është planifikuar uniformiteti horizontal dhe vertikal (kërkesë në rastin e kthimit me drejtim të kryqëzuar)?		
	3	Janë shtrirjet horizontale e vertikale të harmonizuara?		
	4	A janë zgjedhur në mënyrë efektive elementet e projektimit për të parandaluar “vendet e fshehura”?		
	5	A janë marrë në konsideratë principet e vazhdimësisë dhe eliminimit të ndryshimeve të shpejtësive të mëdha?		
	6	A janë ndërmarrë hapa për parandalimin e vlerave minimale të projektimit për elemente të shtrirjes horizontale dhe vertikale që ndodhin së bashku?		
	7	Janë korsitë e karexhatës në kthesa mjaftueshëm të gjera?		
	8	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e sigurisë, bimët, gardhet, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, peizazhit, këmbët e urave, e ndërtesat?		
	9	Ka akses të nevojshëm nga pronat ngjitur dhe janë ato të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	10	Janë të nevojshme ndërrimet e korsive nga përdorimi i ishujve apo ngushtim rruge (p.sh. kur hyjnë në qytete ose fshatra)?		
Uniformiteti, vazhdim	11	A ka mundësi të mjaftueshme për të parakaluar në mënyrë të sigurt (në distanca shikimi për parakalim/korsi parakalimi)?		
	12	A janë bërë ndryshime të rëndësishme për rrugët e tipit operacional 2 +1 dhe korsi ngjitje?		
	13	Janë projektuar saktë korsitë e reduktimit?		
	14	Në rastin e pjerrësisë së shkurtër. A ka korsi ngjitjeje të parashikuara, janë ata të projektuara si duhet?		
	15	Në rastin e pjerrësisë së shkurtër. A ka bazament të nevojshëm për të ndaluar, në qoftë se janë projektuar si duhet?		
4. Kryqëzimet	1	Mundet kryqëzimet të njihen në kohë (është shikimi i orientuar në distancë)?		
	2	Janë lëvizjet e udhëzuara në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t’u kuptuar?		
	3	Janë korsitë e karexhatës në kryqëzime të gjera mjaftueshëm?		
	4	Janë kryqëzimet dhe elementet e kryqëzimit të projektuara në atë mënyrë që ato të mund të njihen në mënyrë të qartë në kohë?		
	5	Është e kuptueshme lehtë renditja e elementeve të kryqëzimit?		
	6	Është zgjedhur i përshtatshëm lloji dhe projekti i kryqëzimit në funksion të sigurisë, dhe përdorimit të rrugëve dhe kryqëzimeve rrugore (rrugë kryq, kryqëzimet		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		T, rrethrrotullim, sinjale trafiku etj.)?		
	7	Janë korsitë ndihmëse për ngadalësim dhe përshpejtim të duhura dhe të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	8	Mund të njihen kryqëzimet më përpara në kohë nga të gjitha rastet dhe është orientimi i shikimit në distancë të garantuar?		
	9	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet dhe, janë të nevojshme "trekëndëshat e shikimit" dhe të qarta për të gjithë përdoruesit e rrugës?		
	10	Janë dimensionet e kryqëzimit të mjaftueshme për të gjitha lëvizjet e automjeteve (rrezja minimale e projektuar në kthesë e automjeteve)?		
	11	A ka akses dhe qasje që janë të tepërt ose që janë të vendosura në pikat kritike që mund të kombinohet ose mund të jetë e lidhur me rrjetin sekondar/rrugët e shërbimit?		
	12	Kanë linjat pengesa shikimi/shpesh të kufizuara, për shembull nga barrierat e sigurisë, gardhe, pajisjet e rrugës, zona parkimi, shenjat e trafikut, të peizazhit/gjelbërim, këmbët e urave, ndërtesa, bllokime të trafikut?		
	13	A janë ishujt e trafikut të qartë të dukshme dhe të projektuar përshtatshëm (kryqëzime të drejtuara)?		
	14	Kemi disa kthesa që janë përjashtuar nga sinjalet e kontrollit ose nga ato të rrethqarkullimit? Nëse është kështu, është operacioni i trafikut i sigurt (*bajpas*)?		
	15	Zonat me supe të ngritura. A janë marrë kërkesat për këmbësorët dhe biçiklistët në konsideratë?		
Kryqëzimet, vazhdim	16	Zonat me supe të ngritura: Është për këmbësorë/çiklist kursi i përshtatur në udhëkryqet me kushtet aktuale dhe shënuar në mënyrë të qartë dhe me tabela?		
	17	Janë marrë masat e veçanta e të nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë edhe spitalet) p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, dëgjim të dëmtuar apo të njerëzve të verbër?		
	18	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në udhëkryqet? Nëse është kështu, janë ato të vendosura në mënyrë të përshtatshme?		
	19	Janë sinjalet e trafikut/për monitorimin e përkohshëm të shpejtësive të kërkuara?		
	20	Janë udhëzuar lëvizjet në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t'u kuptuar?		
	21	Janë zona të tjera për të ndërkthyer lëvizjet e nevojshme dhe është gjatësia e ruajtjes së tyre e mjaftueshme?		
	22	A munden drejtuesit e mjeteve që kthehen të shohin mjetet që vijnë (p.sh. për shkak të kthesave në kreshta fqinje)?		
Rrethrrotullimet	23	Është madhësia e rrethrrotullimit e zgjedhur me kujdes në bazë të trafikut të pritshëm (rezultatet e studimeve të trafikut)?		
	24	Është rrethrrotullimi plotësisht i dukshëm nga të gjitha rastet e njohura dhe janë shenjat e nevojshme dhe tabelat të qarta e të kuptueshme?		
	25	Rrethrrotullimet e vogla. A janë në një linjë të gjitha rastet radiale në qendër të rrethit? Është projekti i përshtatshëm për të siguruar një nivel të ulët shpejtësie dhe me		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		përparësinë e djathtë të rrugës?		
	26	Rrethrrotullimet e vogla. A do të ishte e siguruar karexhata e qarkullimit nëse mund të jetë vetëm e drejtuar për në korsi të vetme?		
	27	Rrethrrotullime me shumë linja. A janë rastet e vendosura në një mënyrë për të siguruar hapësirë të mjaftueshme për gërshetim dhe për të shmangur shpejtësinë?		
	28	Rrethrrotullime shumëlinjëshe. A ka korsi rrethore?		
	29	Rrethrrotullime shumëlinjëshe. A janë projektuar daljet si një korsi e vetme daljeje?		
	30	Janë pengesat fikse të vendosura në një mënyrë të sigurt në ishullin në qendër të rrethrrotullimit?		
	31	Është shikueshmëria nëpërmjet ndalimit në mënyrë efektive nga ana e rrethrrotullimit?		
	32	A ofrojnë masat kompensuese një shkallë të mjaftueshme të sigurisë, kur shmangen nga udhëzimet?		
5. Sinjalet e trafikut	1	A janë sinjalet e trafikut të njohur në mënyrë të qartë dhe a ka përsëritje/sinjale të dyfishta? A janë zgjedhur vendet për sinjalet si duhet (sinjale shtesë, sinjale të sipërme etj.)?		
	2	Janë fazat e mbrojtura për të siguruar lëvizjet kthyese apo janë drejtuar të sinjalizuara veç e veç kur afrohet me shpejtësi?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	3	A ka disa lëvizje kthyese të përjashtuara nga kontrolli i sinjalit? Nëse është kështu, është operacioni trafikut i sigurt?		
	4	Është perceptimi nga një distancë e mjaftueshme i garantuar?		
	5	Në zonat me çiklistë. A ka kërkesa për çiklistët dhe këmbësorët që janë marrë në konsideratë (p.sh. rrugët përmes kryqëzimit)?		
	6	Në zonat me çiklistë. A ka plane të vendosura për të ndaluar më tutje linjat për makinat për të mirën e çiklistëve?		
	7	Janë konsideruar faza të veçanta për një të majtë të ndarë (ose të djathtë që kthehet)?		
	8	A ka ndarje tip të instalimeve të ndryshme të kalimit të koordinuar (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjale trafiku, kalimet zebër)?		
	9	Janë të planifikuara përpara paralajmërimet për sinjale trafiku që nuk mund të shihen në kohë?		
	10	A ka sinjale trafiku të palëvizshme për monitorimin e shpejtësive të kërkuara?		
	11	A ka ndriçim rrugor ekzistues, a çon në konflikte në njohjen e shenjës së verdhë (llambat e natriumit të shkarkimit)?		
	12	A janë lëvizjet në kthesat kryq të përfshira në sinjalet e kontrollit?		
	13	A është aksesi i ndikuar nga pronat përreth dhe, nëse është e nevojshme, a është i përfshirë në sinjalet e kontrollit?		
	14	A duhet të ndalohen disa kthesa specifike (deformimi i bllokut)?		
	15	A është e nevojshme të merren parasysh grupe të veçanta të këmbësorëve (p.sh. njerëz me të meta)? A kemi nevojë për pajisje të posaçme (p.sh. sinjalet akustike)?		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
6. Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me volumin e trafikut? A është një kalim në nivel i shmangshëm?		
	2	A janë të nevojshme pajisjet për kontrollin e trafikut dhe të vendosura në mënyrë optimale për zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
	3	A ka gjerësi rruga para dhe pas kalimit hekurudhor, si dhe gjerësi të mjaftueshme të kalimit hekurudhor për të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve (automjete që takojnë njëri-tjetrin, rreze minimale të projektuara për kthimin e automjeteve)?		
	4	A janë zonat e pastrimit pas kalimit hekurudhor aq sa duhet?		
	5	Janë kalimet hekurudhore të njohura qartë?		
	6	A është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	A janë kufijtë e shpejtësisë së ndalimit dhe parakalimit të planifikuar?		
	8	A janë instalimit e sigurisë pasive të planifikuar në vende të nevojshme?		
7. Zonat e pushimit dhe shërbimit	1	A ka zona të tilla shërbimi dhe pushimi si pompat e benzinës, restorante, vendparkime etj.?		
	2	A është shikueshmëria e garantuar dhe a janë kushtet e shikimit të mjaftueshme?		
	3	A ka zona shërbimi dhe pushimi në të dyja anët e rrugës në rastet e rrugëve me dy korsi për të shmangur manovrat e kthimit?		
	4	A ka parkimi kontroll elektronik të mjaftueshëm për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose gjatë karexhatës?		
	5	A janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për llojet e ndryshme të automjeteve?		
	6	A janë objektet për këmbësorë të projektuara, të sigurta (shtigjet lidhëse me restorantet, vendkalimet)?		
	7	A janë hyrjet dhe daljet për në zonat e shërbimit dhe pushimit në përgjithësi të planifikuara në pikat me dukshmëri të mirë?		
	8	A janë zonat e tjera lehtësisht të arritshme dhe të bëjnë që të japin hapësirë të mjaftueshme manovrimi?		
	9	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	10	A janë siguruar zona parkimi të mjaftueshme për të minimizuar parkimin ilegal në shtigjet lidhëse, objektet e ciklit, dhe në drejtime me rreziqe përkatëse ose janë marrë masat përkatëse parandaluese?		
	11	A ka hapësira të veçanta parkimi për personat me nevoja? Kanë shtigjet lidhëse pjesët ngjitur me anët e trotuarit?		
	12	A ka hapësira të veçanta parkimi të rezervuara për autobusët turistikë (pasagjerët duhet të kenë zona të sigurta për pushim)?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në stacionet e	1	Janë ndalesat në dispozicion të këmbësorëve të lehta dhe të sigurta (kombinim me vendkalimet e këmbësorëve, kalimet ndihmëse, shtigjet lidhëse etj.)?		
	2	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
transportit publik (në lidhje me seksionet rrugore)		kryqëzimet (nga prapa)?		
	3	A janë ndalesat e autobusit të vendosura jashtë karexhatës, atje ku është e përshtatshme?		
	4	A janë ndalesat e autobusit me tabela dhe të dallueshme nga drejtuesit? A është njohja nga distanca të gjata e garantuar?		
	5	Në rastin e shtigjeve për biçikleta. A është hartuar në mënyrë të sigurt kursi çiklistik në zonën pranë ndalesave të transportit publik?		
	6	Është i nevojshëm ndriçimi? Dhe nëse po, a është i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	Janë marrë masat e nevojshme për grupe të veçanta, p.sh., për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, njerëzve të verbër apo atyre qe nuk dëgjojnë?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë përdoruesit e pambrojtur të rrugës të ndarë me një shteg të përshtatshëm (në përmasë dhe trotuar) nga trafiku i motorizuar apo do të përdorin ata karexhatën?		
	2	Janë vendkalimet e këmbësorëve të garantuara, duke ditur që rruga nuk do të kalohet në pikat e tjera?		
	3	Janë vendkalimet e besueshme e të sigurt? Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosura aty ku është më e nevojshme për trafikun e tyre?		
	4	A ka rrezik për nënkalime të këmbësorëve dhe për anashkalime të urave? Janë marrë masa të përshtatshme (p.sh. gardhe)?		
	5	Ka vendkalime të veçanta mbi strukturat hekurudhore të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	6	Është siguruar kontakt vizual me dy kalime ndërmjet këmbësorëve dhe shoferëve?		
	7	Është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse shtegu i kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave përfundojnë në rrugë ose përshkojnë rrugën?		
	8	A ka nevojë për instalime ndihmëse për kalim?		
	9	Janë zonat për pritjen e këmbësorëve dhe çiklistëve të mjaftueshme?A janë strehimet mjaft të mëdha dhe të gjera për kalimin e këmbësorëve dhe biçiklistëve, si dhe për qëndrimin dhe pritjen e tyre?		
	10	Është pamja e penguar/penguar pjesërisht, për shembull nga gardhet e sigurisë, barrierat e sigurisë, pajisjet rrugore, zona parkimi, shenjat e trafikut, bimë, ndërtesa, nga automjetet në vendet e autobusëve ose nga radhët e trafikut?		
	11	A është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse rruga e kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave përfundojnë në rrugë ose e përshkojnë atë?		
	12	A janë ishujt të qartë të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm?		
	13	A janë parashikuar në kryqëzimin me ishujt dhe në shtigjet lidhëse pragje të pjerrët?		
	14	Është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, është projektuar përshtatshëm?		
	15	A janë gardhet për këmbësorë që ecin të shkujdesur të nevojshme?		
	16	A ka zgjerime shtegu në vendkalimet e këmbësorëve ku lejohet parkimi përgjatë rrugës?		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	17	Janë marrë masat e nevojshme për grupe ose objektet të veçanta (duke përfshirë spitale), p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, me dëgjim të dëmtuar apo të njerëzve të verbër?		
8.3 Biçiklistët (vetëm në rastet ekzistuese)	1	A ka objekte të veçanta për biçikleta?		
	2	Janë trotuaret me dimensione të përshtatshme?		
	3	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rruga përmes strehimeve qendrore, ngushtimi i rrugës)?		
Biçiklistët, vazhdim	4	A ka një rrip të nevojshëm midis rrugës e biçikletës dhe vijës së parkimit?		
	5	A janë përparësitë e rrugës të specifikuara dhe të qartësuara në kalimet e çiklistëve, në veçanti për shtigjet e çiklistëve që janë të vendosura pas?		
	6	Është e përcaktuar qartë e drejta e kalimit në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	7	Janë strehimet të mëdha, të gjera dhe të mjaftueshme për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve kur qëndrojnë dhe presin?		
	8	Është projektimi i transitit i sigurt nëse shtigjet e çiklistëve kalojnë në një rrugë ose përmes rrugës?		
	9	A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rrugë përmes vendstrehimeve qendrore ngushtime rrugësh)?		
	10	A është e qartë për automobilistët nëse rruga është me një kalim ose me dy kalime për çiklistët?		
	11	Janë kalimet për biçiklistët të pajisur me pragje të pjerrëta?		
	12	Ka nevojë të ndryshohet ndriçimi në mënyrë që kalimet për biçiklistët të jenë qarta, të dukshme?		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësisë të planifikuar (në fillim, në fund, në lartësi, në vendndodhje)?		
	2	Është ndalimi i parakalimit për kamionë, autobusë etj., i nevojshëm dhe, nëse po, a është vendosur në vende të përshtatshme?		
	3	A është shikimi i penguar nga trafiku dhe sinjalet e drejtimit?		
	4	Mundet që gjelbërimi të çojë në probleme të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i sinjaleve rrugore të mbuluara)?		
	5	A mundet sinjalet të njihen në mënyrë të qartë dhe të lexohen (madhësia e shenjave)?		
	6	Janë shevronet ose sinjalet e tjera paralajmëruese në kthesa të nevojshme?		
	7	Është e drejta e kalimit në udhëkryqet e sinjalizuara mjaftueshëm?		
	8	A nevojitet e drejta e përparësisë të përforcohet (p.sh. duke përdorur përsëritje)?		
	9	A janë rrugët për këmbësorë/çiklistë në udhëkryqe të përshtatura me kushtet aktuale dhe në mënyrë të qartë të kompletuara me tabela?		
	10	A ka sinjale trafiku paralajmëruese të planifikuara në avancë që nuk mund të shihen në kohë?		
	11	Ka shenja të vendosura në mënyrë të tillë që të shmangin kufizimin e pamjes në rastet e rrugëve me ndërprerje?		
	12	Është sinjali i drejtimit i mjaftueshëm dhe mbështet		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		informacionin në lidhje me formën e kryqëzimit dhe të drejtën e kalimit?		
9.2 Shenjat	1	Janë shenjat e rrugëve të qarta dhe të dallueshme?		
	2	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa ndonjë kontradiktë?		
	3	Çfarë lloj materiali do të përdoret? A ka rrethana për të cilat p.sh. janë rekomanduar shenjat me profil plastike?		
Shenjat, vazhdim	4	A është tranzicioni i shënuar në mënyrë të sigurt nëse rruga e biçikletave përfundon në rrugë ose kryqëzohet me të?		
	5	A janë shenjat e nevojshme të qarta e të kuptueshme e të dukshme në një kryqëzim të plotë dhe janë në të gjitha rastet?		
9.3 Ndriçimi	1	Veçanërisht në zonat e banuara. A është sa duhet e ndriçuar rruga?		
	2	A është ndriçimi stacionar i kërkuar në udhëkryqet/zonat e shërbimit dhe pushimit, dhe nëse kërkohet, ka një projekt të përshtatshëm?		
	3	A është ndriçimi stacionar i seksioneve, kryqëzimeve, zonave të shërbimit dhe të tjera i parashikuar, në lidhje me ndriçimin e ambientit?		
	4	Ka nevojë të ndryshohet ndriçimi stacionar në mënyrë që vendet e kalimit të këmbësorëve të jenë qartë të dukshme?		
	5	A kërkohet kontrast për ndriçimin në kryqëzim?		
	6	A është kalimi nga një rrugë rurale e ndërtuar dhe e ndriçuar në një rrugë të pandriçuar i projektuar si duhet?		
	7	A është ndriçimi i situatave të veçanta (zona e tranzicionit, ndryshimet në kryqëzime) të kërkuara dhe, nëse po, i projektuar përshtatshëm?		
	8	A çon ndriçimi ekzistues rrugor në konflikte në njohjen e treguesit të verdhë (llamba natriumi të shkarkimit)?		
	9	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
	10	A mund perspektiva që duket të jetë e vazhdueshme (efekti i "të parit përmes") të pengohet/ndërpritet duke theksuar sinjalet më të afërta?		
10. Karakteristikat e instalimeve anësore të sigurisë pasive rrugore 10.1 Pajisjet e tjera rrugore	1	Pengohet shikimi, për shembull nga gardhe të ndryshëm/gardhet e borës?		
	2	Janë telefonat e emergjencës në pozicione të përshtatshme dhe të sigurta në lidhje me trafikun?		
	3	Janë ekranet kundër verbimit të nevojshme?		
	4	Janë gardhet të nevojshme? Nëse është kështu, është projekti i përshtatshëm?		
	5	Janë të përshtatshme pajisjet rrugore (shenja paralajmëruese të mjegullës, spërkatës automatikë me agjentë antiakull gardhet e borës etj.) të nevojshme dhe/ose të planifikuara në bazë të kërkesave të veçanta të motit?		
	6	A ka një sistem të kilometrazhit dhe n.q.s. jo do të jetë e nevojshme të instalohet?		
10.2 Të mbjellat	1	Janë të gjitha pemët dhe të mbjellat ekzistuese jashtë zonës së sigurisë? 120 km/h > 12 m; 100 km/h > 9 m; 80 km/h > 6 m (Krahaso me ndonjë plan peizazhi.)		
	2	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit të shikimit, me një		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti detajuar Rruga interurbane nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		diametër trungu të pritshëm më shumë se 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
Të mbjedhat, vazhdim	3	A shkakton tipi i bimësisë irritime për përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	4	A pengohet shikimi nga mbjelljet?		
	5	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet apo mund të pengohet nga peizazhi përpara?		
	6	A ndihmon plani i peizazhit komunikimin me përdoruesit në lidhje me kursin e rrugës dhe e merr parasysh mbresën e monotonisë?		
	7	Është kontakti vizual çiklist –motorist - këmbësorë i kufizuar nga gjelbërimi?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria? A shmanget ndonjë "shkelje" në vazhdimësinë e uniformitetit?		
	2	Janë parapetet dhe mbikalimet, shtyllat, këmbët e urës, muret mbështetëse, kangjellat etj., të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të ruajtura në një vend të sigurt në distancë nga rruga?		
	3	Janë pajisjet e sigurisë pasive në lidhje me struktura të tilla të planifikuara në vende të nevojshme e të projektuara në formë të përshtatshme?		
	4	Është projektimi i sistemeve të parmakëve të urës i rregulluar me ndonjë guardrails përgjatë rrugës (ndërtimi i përbashkët i miratuar etj.)?		
	5	A ka kanale të thella (p.sh. të bëra nga pjesë konkrete të parafabrikuara) të sistemit të kullimit në zonën e sigurisë?		
	6	A ka hapësirë të planifikuar kanali i kullimit të ujërave?		
	7	Është hapësira e lirë vertikale e mbikalimit dhe nënkalimit e garantuar?		
10.4 Pengesa të tjera	1	A ka ndonjë pengesë tjetër brenda zonës së sigurisë?		
10.5 Instalimet e sigurisë pasive	1	Janë të shmangshme pengesat fikse, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të mbrojtura?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme dhe projektuar në mënyrë të përshtatshme (në fillim dhe në fund të barrierave, vendqëndrimet e bëra pengesë, distanca në mes vendqëndrimeve, stabiliteti, thellësia e vendqëndrimeve, kombinim me guardrailet)?		
	3	A ka "dritare të hapura" apo boshllëqe në sistem (të shmangen edhe boshllëqet më të shkurtër se 50 m)?		
	4	Janë parashikuar instalimet e sigurisë pasive të miratuara për qëllim të përdorimit (përdorimi i EN 1317 është rekomanduar në mënyrë rigoroze)?		

ANEKSI 1.3.1

LISTA KONTROLLUESE PËR RRUGËT URBANE KRYESORE - PROJEKTI PARAPRAK

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr.___nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Faza e mëparshme	0	Ka seksioni një vlerësim për ndikimin e sigurisë rrugore dhe, a janë marrë në konsideratë rezultatet e këtij vlerësimi?		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
1. Funksionimi i rrugës (projekti dhe elemente operative)	1	A është marrë në konsideratë impakti i projektit në mjedisin rreth rrjetit rrugor?		
	2	A korrespondojnë funksioni dhe përdorimi i dëshiruar i rrugës?		
	3	A ka rezultate të mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve dhe a janë marrë në konsideratë gjatë fazës së planifikimit?		
	4	A ekzistojnë karakteristika specifike të përbërjes së trafikut, të cilat duhet të merren në konsideratë?		
	5	A është shmangur aksesi nga pronat ngjitur ose ka një projekt të përshtatshëm për sigurinë në rrugë?		
	6	Janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që kufijtë e shpejtësisë respektohen, për shembull qetësues trafiku?		
	7	Janë përshtatur zona tranzitore me seksionet pranë rrugës?		
	8	Është distanca e shikimit për ndalimin e garantuar gjatë tërë pjesës (të paktën 50 m për një shpejtësi ligjore prej 50 km/h)?		
2. Seksioni tërthor (Kryqëzimi)	1	Janëselektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta?		
	2	Janë dimensionet e kryqëzimeve (gjerësi, lartësi, dhe hapësirat) të përshtatshme sipas funksionit të rrugës?		
	3	A janë marrë masa për të siguruar hyrje të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	4	Janë zonat e parkimit të kërkuara dhe, nëse po, janë ato mjaft të mëdha për të parandaluar parkimin në rrugë?		
	5	Janë zonat e parkimit të projektuara në mënyrë të tillë që të lejojnë automjetet për të hyrë dhe dalë nga zona e parkimit në mënyrë të sigurt?		
	6	Janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe të përdoruesve të tij (p.sh. vendndalim autobusi, korsi të veçanta etj.)?		
	7	Janë zonat e pritjes, në veçanti të qëndrimit, të mëdha mjaftueshëm për të pritur këmbësorët dhe çiklistët?		
	8	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve dhe këmbësorëve (objekte të përbashkëta, objekte të ndara biçikletash)?		
	9	Në rastin e rrugëve të biçikletave. A ka një rrip që ndan rrugën midis rrugës së biçikletave dhe rripit të parkimit?		
	10	Janë projektuar bllokimet e pashmangshme të trafikut në mënyrë të sigurt?		
	11	A ka drenazhim të mjaftueshëm për rrugën e re?		
	12	A ka prerja, mbingritje diagonale?		
Seksioni tërthor, vazhdim	13	Në rastin e një rruge me katër korsi. A ka një shirit në mes për ndarjen e drejtimit dhe si ndihmë e kalimit të parashikuar? Është projekti i përshtatshëm për sigurinë rrugore?		
3. Uniformiteti	1	A është uniformiteti i qëndrueshëm dhe i përshtatshëm për funksionin?		
	2	Janë korsitë e karexhatës në kthesa mjaftueshëm të gjera?		
	3	Është hyrja nga pronat ngjitur e nevojshme dhe janë ato të projektuara të sigurta?		
	4	A janë të kërkuara ndryshimi i korsive përmes përdorimit		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		të ishujve apo ngushtimit të karexhatës (p.sh. kur hyjnë në qytet)?		
4. Kryqëzimet	1	Është kryqëzimi i nevojshëm dhe a është ndarja, numri dhe forma e kryqëzimit e përzgjedhur si e përshtatshme?		
	2	Janë kryqëzimet dhe elementet e kryqëzimit të projektuar në atë mënyrë që ato të mund të njihen në mënyrë të qartë në kohë?		
	3	Është e kuptueshme lehtë renditja e elementeve të kryqëzimit?		
	4	Është zgjedhur përshtatshëm lloji dhe projekti i kryqëzimit në funksion të sigurisë, dhe përdorimit të rrugës dhe kryqëzimeve rrugore (rrugë kryq, kryqëzim T, rrethrrotullim, sinjale trafiku etj.)?		
	5	Është numri i korsive në kryqëzim i mjaftueshëm për vëllimin e trafikut dhe të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve?		
	6	A janë dimensionet e përgjithshme të kryqëzimit të kufizuara sa të jetë e mundur?		
	7	Mundet kryqëzimet të njihen paraprakisht në kohë nga të gjitha anët dhe është shikimi i orientimit në distancë të garantuar?		
	8	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet dhe, janë të nevojshme “trekëndëshat e shikimit” dhe të qarta për të gjithë përdoruesit e rrugës?		
	9	Janë dimensionet e nevojshme të kryqëzimit të mjaftueshme për të gjitha lëvizjet e automjeteve (rrezja minimale e kthesës e projektuar e automjeteve)?		
	10	A ka korsi ndihmëse ose konike për lëvizjet kthyese të nevojshme dhe, nëse po, është gjatësia e qëndrimit në pritje e mjaftueshme?		
	11	A ka mundësi hyrjeje dhe rrugë që janë të tepërta apo që janë të vendosura në pikat kritike që mund të kombinohen?		
	12	Kanë linjat pengesa shikimi/shpesh të kufizuara, për shembull nga barrierat e sigurisë, gardhe, pajisjet e rrugës, zona parkimi, shenjat e trafikut, e peizazhit/gjelbërim, këmbët e urave, ndërtesa, bllokime të trafikut?		
	13	Kemi disa kthesa që janë përjashtuar nga sinjalet e kontrollit ose nga ato të rrethrrotullimit? Nëse është kështu, është operacioni trafikut i sigurt (*bajpas*)?		
Kryqëzimet, vazhdim	14	A janë marrë në konsideratë kërkesat e këmbësorëve dhe çiklistëve (shih 8, nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës)?		
	15	Është kursi në udhëkryqet i përshtatur për këmbësorët/çiklistët me kushtet aktuale dhe i shënuar qartë dhe sinjale drejtuese?		
	16	A janë të gjitha rrugët e pajisura me kalimet e këmbësorëve dhe biçikletave?		
	17	Janë marrë masat e veçanta e të nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë edhe spitalet) p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, dëgjim të dëmtuar apo të të verbërve?		
	18	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në udhëkryqet?		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Rrethrrotullimi	19	Është madhësia e rrethrrotullimit e zgjedhur me kujdes në bazë të trafikut të pritshëm (rezultatet e studimeve të trafikut)?		
	20	Është rrethrrotullimi plotësisht i dukshëm dhe i njohur nga të gjitha rrugët dhe janë shenjat e nevojshme dhe sinjalet të qarta dhe të sakta?		
	21	Rrethrrotullime të vogla. A janë të gjitha rrugët në linjë radiale në qendër të rrethit? Është projekti i përshtatshëm për të siguruar një shpejtësi me nivel të ulët dhe mbështetje në të drejtën e kalimit?		
	22	Rrethrrotullime të vogla. A është siguruar që qarkullimi në karexhatë mund të jetë i drejtuar vetëm për një korsi të vetme?		
	23	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë rrugët të vendosura në një mënyrë për të siguruar hapësirë të mjaftueshme për gërshetim dhe për të shmangur shpejtimin?		
	24	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë shënuar korsitë e rrethit?		
	25	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë projektuar daljet si dalje të një korsie të vetme?		
	26	Janë pengesat fikse të vendosura në mënyrë të sigurt në ishullin në qendër të rrethrrotullimit?		
	27	A pengohet shikimi tejpërtej efektivisht nga rrethrrotullimi?		
	28	A janë parashikuar masa shtesë për ulje deri në fikje të shpejtësisë në unazën e brendshme, sikurse unazat e brendshme të ndara me gurë kalldrëmi etj.?		
	29	A ka masa kompensuese që ofrojnë një shkallë të mjaftueshme të sigurisë, kur ka shmangie nga udhëzimet?		
5. Sinjalet e trafikut	1	A janë sinjalet e trafikut të njohura në mënyrë të qartë dhe a ka përsëritje/sinjale të dyfishta? A janë zgjedhur vende për sinjalet si duhet (sinjale shtesë, sinjale të sipërme etj.)?		
	2	Janë siguruar faza mbrojtëse për lëvizjet kthyese apo janë hyrjet me shpejtësi të madhe të sinjalizuara veç e veç?		
	3	A ka disa lëvizje kthyese të përjashtuara nga kontrolli sinjalit? Nëse është kështu, është operacioni i trafikut i sigurt?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	4	Është perceptimi nga një distancë e mjaftueshme i garantuar?		
	5	A ka kërkesa për çiklistët dhe këmbësorët që janë marrë në konsideratë (p.sh. rrugët përmes kryqëzimit)?		
	6	A ka plane për të vendosur linjat e ndalimit më tutje për makinat për të mirën e çiklistëve?		
	7	Janë marrë në konsideratë faza të veçanta për kthim në të majtë (ose të djathtë)?		
	8	A janë ndarje tip të instalimeve të ndryshme të kalimit të koordinuara (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjale trafiku, kalimet zebër)?		
6. Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me volumin e trafikut? A është një kalim hekurudhe në nivel i evitueshëm?		
	2	A janë të nevojshme pajisjet për kontrollin e trafikut dhe		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		të vendosura në mënyrë optimale deri në zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
	3	A ka gjerësi rruga para dhe pas kalimit hekurudhor, si dhe gjerësi të mjaftueshme të kalimit hekurudhor për të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve (automjete që takojnë njëri-tjetrin, rreze minimale të projektuara për kthimin e automjeteve)?		
	4	A janë zonat e pastra pas kalimit hekurudhor aq sa duhet?		
	5	Janë kalimet hekurudhore të njohura në mënyrë të qartë?		
	6	A është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	A janë kufizimet e parakalimit dhe të shpejtësisë të planifikuara?		
	8	A janë instalimet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme?		
7. Shërbimi publik dhe privat. Kontrolli aksesit	1	A janë marrë parasysh gjeneratorët kryesorë të vogla të trafikut, të tilla si: bashkitë, kishat dhe varrezat, spitalet, strehime apo qendra tregtare, stacionet e benzinës dhe atraksionet turistike?		
	2	Është e mirë dhe e garantuar shikueshmëria përgjatë hyrje-daljeve në rrugë?		
	3	A është llogaritur një hyrje-dalje e sigurt për një sasi të madhe të trafikut?		
	4	A ka zona të mjaftueshme parkimi për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose në karexhata?		
	5	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionët dhe autobusët?		
	6	Është paraqitja e hyrje-daljeve në zonat e shërbimit ose turistike e përshtatshme për lëvizjet e ndryshme të trafikut?		
	7	A janë marrë masa për të siguruar hyrje-dalje të sigurta për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	8	A janë të parashikuar furnizimet për dyqane dhe restorante në anë të rrugës?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në stacionet e transportit publik	1	Janë ndalesat në dispozicion të këmbësorëve të lehta dhe të sigurta (kombinim me vendkalimet e këmbësorëve, kalimet ndihmëse, shtigjet lidhëse)?		
	2	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në kryqëzimet (tutje)?		
	3	Janë ndalesa lehtësisht të kuptueshme për këmbësorët?		
	4	Janë të nevojshme pajisje ndihmëse kalimi për të arritur në ndalesat e transportit publik?		
	5	Janë zonat e pritjes për këmbësorët dhe çiklistët të mjaftueshme?		
	6	A janë ndalesat e autobusit me tabela dhe të dallueshme nga drejtuesit? A është e garantuar njohja nga një distancë më e gjatë?		
	7	Janë marrë masat e nevojshme për grupe të veçanta, p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, njerëzve të verbër apo atyre që nuk dëgjojnë?		
	8	Është i nevojshëm ndriçimi dhe, nëse po, a është i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	9	A janë ndalesat e autobusit të vendosura jashtë karexhatës, atje ku është e përshtatshme (vendqëndrim autobusi)?		
	10	Në rastin e shtigjeve për biçikleta. A është hartuar në mënyrë të sigurt kursi çiklistik në zonën pranë ndalesave të transportit publik?		
	11	Janë kalimet për këmbësorë në pjesën e pasme të stacionit të autobusit?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë përdoruesit e pambrojtur të rrugës të ndarë nga trafiku i motorizuar apo do të përdorin ata karexhatën?		
	2	Janë vendkalimet e këmbësorëve të garantuara duke, ditur që rruga nuk do të kalohet në vende të tjera?		
	3	Janë vendkalimet e besueshme e të sigurta? Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosura aty ku është më e nevojshme për trafikun e tyre?		
	4	A ka një rrezik për nënkalime për këmbësorë dhe për të anashkaluar urat? Janë marrë masa të përshtatshme (p.sh. gardhe) të planifikuara?		
	5	Ka vendkalime të veçanta mbi strukturat hekurudhore të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	6	Është siguruar kontakt vizual me dy kalime ndërmjet këmbësorëve dhe shoferëve?		
	7	Është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse shtegu kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave përfundojnë në rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	8	A janë të nevojshme pajisjet ndihmëse për kalimin?		
	9	Janë zonat për këmbësorët dhe çiklistët, të tilla sa për të pritur mjaftueshëm?Janë vendet mjaft të mëdha dhe të gjera për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve, si dhe për qëndrimin dhe pritjen e tyre?		
	10	Janë ishuj të qartë të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm?		
Nevoja të tjera të këmbësorëve, vazhdim	11	Është pamja e penguar/penguar pjesërisht, për shembull nga gardhet e sigurisë, barrierat e sigurisë, pajisjet rrugore, zona parkimi, shenjat e trafikut, bimë, ndërtesa, nga automjetet në vendet e autobusëve ose nga radhët e trafikut?		
	12	A është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse rruga e kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave të përfundojnë në rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	13	Është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, është projektuar përshtatshëm?		
	14	Janë marrë masat e nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë spitale), p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, me dëgjim të dëmtuar apo të verbrit?		
9. Sinjalet, shenjat, ndriçimi 9.1 Shenjat	1	A janë shenjat e rrugës të qarta, të njohura dhe të përshtatshme?		
9.2 Ndriçimi	1	Është rruga e ndriçuar sa duhet?		
	2	Është ndriçimi i situatave të veçanta i kërkuar (zona e tranzicionit, ndryshimet në kryqëzime) dhe, nëse po, është projektuar përshtatshëm?		
	3	A është ndriçimi stacionar i kërkuar në udhëkryqet/vendet		

Faza 1. Lista kontrolluese – Projekti paraprak Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___. __. ___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		e shërbimit dhe pushimit, dhe nëse kërkohet, ka një projekt të përshtatshëm?		
10. Karakteristikat anësore të rrugës 10.1 Pajisjet rrugore	1	Ka pajisje rrugore, të tilla si: kuti sinjalizimi, shtyllat e ndriçimit etj., të vendosura në zonën e sigurisë?		
	2	A janë këto pengesa të mbrojtura nga masat e sigurisë pasive (p.sh. gurë të kurbëzuar apo shtyllat e ankorimit)		
10.2 Të mbjellat	1	Është kontakti vizual motorist-këmbësor-çiklist i kufizuar nga gjelbërimi?		
	2	Është siguruar dukshmëri e mirë në udhëkryqet? ose pengohet shikimi nga mbjelljet?		
	3	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit të shikimit, me një diametër trungu të pritshëm më shumë se 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
	4	A shkakton lloji i bimësisë irritime për përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve dhe të këmbësorëve (p.sh. plan urbanistik për këmbësorë dhe rrugë për biçikleta)?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme dhe janë ato të projektuara në mënyrë të përshtatshme?		
10.4 Instalimet e sigurisë pasive	1	Janë pengesat fikse të shmangshme, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të ruajtura?		
	2	A janë instalimet pasive të sigurisë të vendosura deri në objektet e kërkuara/vende të tilla si: shpate të pjerrëta të lartë deri 3 m, kanale të thella, pengesat fikse?		
	3	Janë parmakët mbajtës të nevojshme për të zvogëluar rreziqet për këmbësorët dhe çiklistët?		

ANEKSI 1.3.2

LISTA KONTROLLUESE PËR RRUGËT URBANE KRYESORE - PROJEKTI I DETAJUAR

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
1. Funksioni, projekti dhe elementet operative	0	A janë marrë në konsideratë rezultatet e auditimit nga faza e mëparshme?		
	1	Janë marrë në konsideratë efektet e projektit për rrjetin e rrugëve përreth?		
	2	A janë marrë në konsideratë rezultatet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve gjatë fazës së planifikimit?		
	3	A janë marrë në konsideratë karakteristika të veçanta të përbërësve të trafikut?		
	4	A është shmangur aksesi nga pronat përreth ose ka një projekt të përshtatshëm për sigurinë rrugore?		
	5	A janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që të respektohen kufijtë e shpejtësisë, për shembull, për qetësimin e trafikut?		
	6	A janë përshtatur zona tranzitore me seksionet e tjera të lidhura me rrugën?		
	7	A mund të parkohen në mënyrë të sigurt automjetet e		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		shpëtimit, të shërbimit dhe të mirëmbajtjes së rrugëve?		
	8	A është e garantuar distanca e shikimit për ndalimin gjatë tërë seksionit (së paku 50 m për shpejtësi të lejuar 50 km/h)?		
2. Seksioni tërthor (kryqëzimi)	1	A janë selektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta.		
	2	Janë dimensionet e seksionit tërthor (gjerësi, lartësi dhe ndarje) të përshtatshme për funksionin e rrugës?		
	3	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikësit?		
	4	Janë zonat e parkimit të kërkuara dhe, nëse po, janë ato mjaft të mëdha për të parandaluar parkimin në rrugë?		
	5	Janë zonat e parkimit të projektuara në mënyrë të tillë që të lejojnë automjetet për të hyrë dhe për të dalë në zonat e parkimit në mënyrë të sigurt?		
	6	A janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe përdoruesve të tij (p.sh. vendndalimet e autobusëve)?		
	7	Janë zonat e strehimit të mëdha në veçanti për të pritur këmbësorët dhe çiklistët?		
	8	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve dhe këmbësorëve (objekteve të përbashkëta, objekte të ndara biçikletë)?		
	9	Në rastin e rrugëve të biçikletave. A është e nevojshme një brez me shirita që ndan rrugën në mes me zonën e parkimit?		
	10	A janë bllokimet e pashmangshme me një projekt më të sigurt?		
	11	A janë marrë masat e uljes së shpejtësisë?		
	12	A janë të planifikuara zonat e ndalesave/të kërkuara?		
	13	A ka kullim të mjaftueshëm për rrugën e re?		
Seksioni tërthor, vazhdim	14	A ka prerja, mbingritje diagonale?		
	15	A janë instalimet e ulluqeve të kullimit të projektuara gabim (anët e trotuareve të lëmuara, pa tehe të mprehta)?		
	16	Në rastin e një rruge me katër korsi. A ka të parashikuar ndonjë shirit në mes ose pengesë për ndarjen e drejtimit dhe si ndihmë e kalimit të parashikuar? Është projekti i përshtatshëm për sigurinë rrugore?		
3. Uniformiteti	1	A është uniformiteti i qëndrueshëm dhe i përshtatshëm për funksionin?		
	2	Janë korsitë e karexhatës në kthesa mjaftueshëm të gjera?		
	3	A janë të kërkuara ndryshimi korsive nga përdorimi i ishujve apo ngushtimi i karexhatës		
	4	Është hyrja nga pronat ngjitur e nevojshme dhe janë ato të projektuara të sigurta?		
4. Kryqëzimet	1	Është kryqëzimi i nevojshëm dhe a është, ndarja, numri dhe forma e kryqëzimit e përzgjedhur si e përshtatshme?		
	2	Janë kryqëzimet dhe elementet e kryqëzimit të projektuara në atë mënyrë që ato të mund të njihen në mënyrë të qartë në kohë?		
	3	Është e kuptueshme lehtë renditja e elementeve të kryqëzimit?		
	4	Është zgjedhur i përshtatshëm lloji dhe projekti i kryqëzimit në funksion të sigurisë, dhe përdorimit të rrugëve dhe kryqëzimeve rrugore (rrugë kryq, kryqëzim		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		T, rrethrrotullim, sinjale trafiku etj.)?		
	5	Është numri i korsive në kryqëzim i mjaftueshëm për vëllimin e trafikut dhe të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve?		
	6	A janë dimensionet totale në kryqëzime të kufizuara sa të jetë e mundur?		
	7	Mundet kryqëzimet të njihen paraprakisht në kohë nga të gjitha anët dhe është shikimi i orientuar në distancë të garantuar?		
	8	Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzimet dhe, janë të nevojshme "trekëndëshat e shikimit" dhe të qarta për të gjithë përdoruesit e rrugës?		
	9	Janë dimensionet e nevojshme të kryqëzimit të mjaftueshme për të gjitha lëvizjet e automjeteve (rrezja minimale e projektuar në kthesë e automjeteve)?		
	10	A ka korsi ndihmëse ose konike për lëvizjet kthyese të nevojshme dhe, nëse po, është gjatësia e qëndrimit në pritje e mjaftueshme?		
	11	A ka mundësi hyrje dhe rrugë që janë të tepërta apo që janë të vendosura në pikat kritike që mund të kombinohen?		
	12	Kanë linjat pengesa shikimi/shpesh të kufizuara, për shembull nga barrierat e sigurisë, gardhe, pajisjet e rrugës, zona parkimi, shenjat e trafikut, e peizazhit/gjelbërim, këmbët e urave, ndërtesa, bllokime të trafikut?		
Kryqëzimet, vazhdim	13	Kemi disa kthesa që janë përjashtuar nga sinjalet e kontrollit ose nga ato të rrethrrotullimit? Nëse është kështu, është operacioni trafikut i sigurt (*by pass*)?		
	14	A janë marrë në konsideratë kërkesat e këmbësorëve dhe çiklistëve (shih 8, nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës)?		
	15	Është kursi në udhëkryqet i përshtatur për këmbësorët/çiklistët me kushtet aktuale dhe i shënuar qartë dhe me sinjale drejtuese?		
	16	A janë të gjitha rrugët të pajisura me kalimet e këmbësorëve dhe biçikletave?		
	17	Janë marrë masat e veçanta e të nevojshme për grupe ose objekte të veçanta (duke përfshirë edhe spitalet) p.sh., për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët, me të meta fizike, dëgjim të dëmtuar apo të njerëzve të verbër?		
	18	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara në udhëkryqet?		
	19	Ka zona ndalimi të nevojshme?		
	20	Janë projektuar në mënyrë të qartë vendkalimet për këmbësorë?		
	21	A ka detyrim të jepet rrugë me të drejtë të përsëritjes?		
	22	Është madhësia e rrethrrotullimit e zgjedhur me kujdes në bazë të trafikut të pritshëm (rezultatet e studimeve të trafikut)?		
Rrethrrotullim	23	Është rrethrrotullimi plotësisht i dukshëm dhe i njohur nga të gjitha rrugët dhe a janë shenjat e nevojshme dhe sinjalet të qarta dhe të sakta?		
	24	Rrethrrotullime të vogla. A janë të gjitha rrugët në linjë radiale në qendër të rrethit? Është projekti i përshtatshëm		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		për të siguruar një shpejtësi me nivel të ulët dhe mbështetje në të drejtën e kalimit?		
	25	Rrethrrotullime të vegjël. A ka qenë siguruar se qarkullimi në karexhatë mund të jetë i drejtuar vetëm për një korsi të vetme?		
	26	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë rrugët të vendosura në një mënyrë për të siguruar hapësirë të mjaftueshme për gërshetim dhe për të shmangur shpejtimin?		
	27	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë shënuar korsitë e rrethit?		
	28	Rrethrrotullime me shumë korsi. A janë projektuar daljet si dalje të një korsie të vetme?		
	29	Janë pengesat fikse të vendosura në mënyrë të sigurt në ishullin në qendër të rrethrrotullimit?		
	30	A pengohet shikimi tejpërtej efektivisht nga rrethrrotullimi?		
	31	A janë parashikuar masa shtesë për uljen e shpejtësisë në unazën e brendshme, të ndara me gurë kalldrëmi etj.?		
	32	A ka masa kompensuese që ofrojnë një shkallë të mjaftueshme të sigurisë, kur ka shmangie nga udhëzimet?		
5. Sinjalet e trafikut	1	A janë sinjalet e trafikut të njohura në mënyrë të qartë dhe a ka përsëritje/sinjale të dyfishta? Janë zgjedhur si duhet vendet për sinjalet (sinjale shtesë, të sipërme etj.)		
	2	Janë fazat e mbrojtura për të siguruar lëvizjet kthyese apo janë të sinjalizuara veç e veç kur janë korsitë e shpejta?		
	3	A ka disa lëvizje kthyese të përjashtuara nga kontrolli i sinjalit? Nëse është kështu, është operacioni i trafikut i sigurt?		
	4	A mundet, perspektivat që duken të jenë të vazhdueshme (efekti “të parë përmes”) të parandalohen/ndërpriten duke theksuar sinjalet më të afërta?		
	5	Janë fazat e gjelbra ekskluzivisht të nevojshme për këmbësorët dhe çiklistët?		
	6	Mundet këmbësorët të kalojnë rrugën, pa ndalesa në mes etj.? Është koha e gjelbër e mjaftueshme?		
	7	Janë kohët e gjelbra më të gjata dhe/ose të planifikuara për përdoruesit e rrugës me lëvizshmëri të kufizuar?		
	8	Nëse nuk kanë këmbësorët fazë ekskluzive, është një kusht për këmbësorët intervali kryesor?		
	9	Për mbrojtjen e këmbësorëve, është e mundur për të krijuar një fazë me të gjitha kalime të kuqe për trafikun e mjeteve?		
	10	A ka sinjale të veçanta të parashikuara për çiklistët. (A janë sinjalet për çiklistët të vendosura saktë? Vlerësimi i kohëve për pastrimin e çiklistëve? Shmangni fazat e mbrojtura të kthimit djathtas/rrezikun e çiklistëve për kalimin në të kuqe.)		
	11	Është vonesa maksimale e arsyeshme për çiklistët? Mundet pjesërisht ose krejtësisht të hiqet nga kontrolli sinjali për çiklistët?		
	12	A janë tipi dhe hapësirat e instalimeve të ndryshme të kalimit të koordinuara (p.sh.: kalimet hekurudhore, sinjale trafiku, kalimet zebër)?		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	13	Janë sinjalet me intensitet të lartë dhe/ose kërkohet kontrast ndriçimi nëse sinjalet janë të prekur në agim/muzg me rrezet direkte të diellit?		
	14	Janë të planifikuara përpara paralajmërimet për sinjale trafiku që nuk mund të shihen në kohë?		
	15	Janë sinjalet dytësore të nevojshme në afërsi?		
	16	A janë të nevojshme sinjale trafiku/monitorues të palëvizshme të shpejtësive?		
	17	A ka ndriçim rrugor ekzistues, a çon në konflikte në njohjen e shenjës së verdhë (llambat natriumi të shkarkimit)?		
	18	Janë lëvizjet në kthesat kryq të përfshira në sinjalet e kontrollit?		
	19	A ka akses për të prekur pronat përreth dhe, nëse është e nevojshme, janë të përfshira në sinjalet e kontrollit?		
	20	A duhet të jenë të ndaluara kthime të veçanta?		
	21	A ka disa lëvizje kthyese që janë përjashtuar nga kontrolli i sinjalit? Nëse është kështu, është operacioni trafikut i sigurt?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	22	Është perceptimi nga një distancë e mjaftueshme i garantuar?		
	23	Në zonat me çiklistë. A janë marrë në konsideratë kërkesat për çiklistët dhe këmbësorët (p.sh. rruga përmes kryqëzimit)?		
	24	Në zonat me çiklistë. A janë vendosur plane për të ndaluar linjat për drejtuesit e mjeteve për të mirën e çiklistëve?		
6. Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me volumin e trafikut? A është një kalim hekurudhor në nivel i evitueshëm?		
	2	A janë të nevojshme pajisjet për kontrollin e trafikut dhe të vendosura në mënyrë optimale deri në zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
	3	A ka gjerësi rruga para dhe pas kalimit hekurudhor, si dhe gjerësi të mjaftueshme të kalimit hekurudhor për të gjitha lëvizjet e nevojshme të automjeteve (automjete që takojnë njëri-tjetrin, rreze minimale të projektuar për kthimin e automjeteve)?		
	4	A janë zonat e pastrimit pas kalimit hekurudhor aq sa duhet?		
	5	Janë kalimet hekurudhore të njohura në mënyrë të qartë?		
	6	A është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	7	A janë të planifikuar kufijtë e shpejtësisë dhe ndalimi i parakalimit?		
	8	A janë instalimet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme?		
7. Shërbimi publik dhe privat e drejtëkontrolli	1	A janë marrë parasysh gjeneratorët kryesorë të trafikut të tillë si: bashkitë, kishat dhe varrezat, spitalet, strehime apo qendra tregtare, stacionet e benzinës dhe atraksionet turistike?		
	2	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionët dhe autobusët?		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	3	Janë hyrjet dhe daljet të projektuara në mënyrë të sigurt? Është shikueshmëria e mirë dhe e garantuar?		
	4	Ka zona jostop të planifikuara?		
	5	Ka hyrje të sigurt të një sasie të madhe të llogaritur të trafikut?		
	6	A ka zona të mjaftueshme parkimi për të parandaluar parkimin në hyrjet dhe daljet dhe/ose në karexhata?		
	7	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionët dhe autobusët?		
	8	Është gjeometria e hyrjeve në zonat e shërbimit ose turistike e përshtatshme për lëvizjet e ndryshme të trafikut?		
	9	A janë marrë masa për të siguruar hyrje të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	10	A janë të parashikuar furnizimet për dyqane dhe restorante në anë të rrugës?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në stacionet e transportit publik	1	Janë ndalesat në dispozicion të këmbësorëve të lehta dhe të sigurta (kombinim me vendkalimet e këmbësorëve, kalimet ndihmëse, shtigjet lidhëse etj.)?		
	2	Janë zonat e pritjes për këmbësorët dhe çiklistët të mjaftueshme?		
	3	Janë ndalesat e transportit publik të planifikuara dhe projektuara në mënyrë të tillë që ata janë lehtësisht të arritshme për udhëtarët?		
	4	Janë kalimet për këmbësorët në pjesën e pasme të stacionit të autobusit?		
	5	Janë marrë masat e nevojshme për grupe të veçanta, p.sh.: për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, njerëzve të verbër apo atyre që nuk dëgjojnë?		
	6	Nëse stacionet e autobusëve janë të vendosura në kryqëzimet janë ato pas rrugëve të kalimit?		
	7	A janë ndalesat e autobusit të vendosura jashtë karexhatës, atje ku është e përshtatshme (vendqëndrim autobusi)?		
	8	A janë ndalesat e autobusit me tabela dhe të dallueshme nga drejtuesit? Njihen të garantuara nga një distancë më e gjatë?		
	9	Është kursi i çiklistëve i projektuar në mënyrë të sigurt në zonën pranë vendndalimeve të transportit publik?		
	10	Është i nevojshëm ndriçimi dhe, nëse po, a është i projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë përdoruesit e pambrojtur të rrugës të ndarë nga trafiku i motorizuar apo do të përdorin ata karexhatën?		
	2	Janë vendkalimet e këmbësorëve të garantuara duke ditur që rruga nuk do të kalohet në vende të tjera?		
	3	Janë vendkalimet e besueshme e të sigurta? Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosura aty ku është më e nevojshme për trafikun e tyre?		
	4	A ka një rrezik për nënkalime për këmbësorë dhe për të anashkaluar urat? Janë marrë masa të përshtatshme (p.sh. gardhe) të planifikuara?		
	5	Ka vendkalime të veçanta mbi strukturat hekurudhore të		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		projektuara në mënyrë të sigurt?		
	6	Është siguruar kontakt vizual reciprok ndërmjet këmbësorëve dhe shoferëve?		
	7	Është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse shtegu i kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave të përfundojnë në një rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	8	A ka pajisje ndihmëse për kalimin?		
	9	Janë zonat për këmbësorët dhe çiklistët, të tilla sa për të pritur mjaftueshëm?A ka vend mjaft të madh dhe të gjerë për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve, si dhe për qëndrimin dhe pritjen e tyre?		
	10	Janë ishuj të qartë të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm?		
Nevoja të tjera të këmbësorëve, vazhdim	11	Është pamje e penguar/penguar pjesërisht, për shembull nga gardhet e sigurisë, barrierat e sigurisë, pajisjet rrugore, zona parkimi, shenjat e trafikut, bimë, ndërtesa, nga automjetet në vendet e autobusëve ose nga radhët e trafikut?		
	12	A është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse rruga e kalimit të këmbësorëve dhe shtigjet e biçikletave të përfundojnë në një rrugë ose janë drejtuar në rrugë?		
	13	Është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, është projektuar përshtatshëm?		
	14	Janë ishujt qartë të dukshme dhe të projektuar përshtatshëm (gabim falës, të qartë të dukshme)?		
	15	Janë parashikuar në rrugëkalimet në ishujt dhe shtigjet lidhës pragje të pjerrëta të trotuareve?		
	16	Është ndriçimi i nevojshëm dhe, nëse po, është projektuar siç duhet?		
	17	A ka gardhe që kërkohen për këmbësorët e pakujdesshëm?		
	18	A ka zgjerime shtegu në vendkalimet e këmbësorëve ku lejohet parkimi përgjatë rrugës?		
8.3 Çiklistët (vetëm në rastet ekzistuese)	1	A ka objekte të veçanta për biçikleta?		
	2	Janë trotuaret me dimensione të përshtatshme?		
	3	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rruga në të gjithë kalimin qendror, ngushtimi rrugës)?		
	4	A ka një rrip të nevojshëm që ndan mesin e rrugës dhe rrip parkimi?		
	5	A janë të specifikuara dhe të qartësuara në kalimet e biçikletave, në veçanti për shtigjet e tyre që janë të vendosur prapa?		
	6	Është e përcaktuar qartë e drejta e kalimit në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	7	Janë strehime të mëdha, të gjera dhe të mjaftueshme të kalimit të këmbësorëve dhe çiklistëve kur qëndrojnë dhe presin?		
	8	Është tranzicioni i projektuar i sigurt nëse kalimet e çiklistëve përfundojnë në një rrugë ose janë drejtuar nëpër rrugë?		
	9	A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. pengesa në të gjitha strehimet qendrore të rrugës)?		
	10	A është e qartë për automobilistët nëse është kalimi për		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		çiklistët me një ose me dy kalime?		
	11	Janë kalimet për çiklistët të pajisura me pragje të pjerrëta?		
	12	Ka nevojë të ndryshohet ndriçimi në mënyrë që kalimet për çiklistët të jenë qartë të dukshëm?		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësisë të planifikuar (në fillim, në fund, në lartësi, në vendndodhje)?		
	2	Është ndalimi i parakalimit për kamionë, autobusë etj., i nevojshëm dhe, nëse po, a është vendosur në vende të përshtatshme?		
Sinjalet, vazhdim	3	Ka zona jostop të planifikuara (zona shërbimi dhe të tjera)?		
	4	A është shikimi i penguar nga trafiku dhe sinjalet e drejtimit?		
	5	Mundet që gjelbërimi të çojë në probleme të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i shenjave rrugore të mbuluara)?		
	6	A mundet shenjat të njihen në mënyrë të qartë dhe të lexohen (madhësia e shenjave)?		
	7	A ka shenja të vjetra apo postera që janë hequr tërësisht?		
	8	Është sinjalitika në përputhje logjike dhe janë të gjitha shenjat e trafikut të nevojshme?		
	9	Është sinjalitika për zonën e shërbimit dhe pjesën tjetër e qartë?		
	10	Janë marrë në konsideratë sinjalet e ndryshimit të drejtimit apo sistemet e kontrollit të trafikut?		
	11	A ka për këmbësorë/çiklistë në udhëkryqet kurs të përshtatur me kushtet aktuale dhe në mënyrë të qartë me tabela?		
	12	Janë instalimet e përbashkëta për këmbësorët dhe çiklistët, duke përfshirë nënkalime dhe ura, të sinjalizuara siç duhet?		
	13	Është e drejta e kalimit e përcaktuar qartë në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	14	Është e qartë për automobilistët nëse kalimi i çiklistëve është me një ose me dy drejtime?		
	15	A ka detyrim të forcohet dhënia e së drejtës së kalimit (p.sh. duke përdorur përsëritjen)?		
	16	A ka sinjale trafiku paralajmëruese të avancuara të planifikuara që nuk mund të shihen në kohë?		
	17	Ka shenja të vendosura në mënyrë të tillë që të shmangin kufizimin e pamjes në rastet e rrugëve me ndërprerje?		
	18	Është kryqëzimi i plotë, i dukshëm dhe i njohur nga të gjitha rrugët dhe janë shenjat dhe sinjalet e nevojshme të qarta dhe pa mëdyshje?		
9.2 Shenjat	1	Janë shenjat e rrugëve të qarta dhe të dallueshme?		
	2	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa ndonjë kontradiktë?		
	3	Është kursi për këmbësorët/çiklistët në kryqëzimet i përshtatur me kushtet aktuale dhe të shënuar e sinjalizuar qartë?		
	4	A është tranzicioni i shënuar në mënyrë të sigurt në qoftë se rruga e çiklistëve përfundon në një rrugë ose janë		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr.__nga km ____ deri në km ___datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		drejtuar në rrugë?		
	5	A janë shenjat e nevojshme të qarta e të kuptueshme e të dukshme në një kryqëzim në të gjitha anët?		
	6	Nëse lëvizjet e kthimit kanë qenë të përjashtuara nga kontrolli i sinjalit, a janë shenja të qarta për kthimin e drejtuesve?		
	7	Janë linjat e ndalimit për automobilist më mbrapa për të mirën e çiklistëve?		
Shenjat, vazhdim	8	Është e drejta e kalimit e shënuar qartë në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
9.3 Ndriçimi	1	A është sa duhet e ndriçuar rruga?		
	2	A është ndriçimi stacionar i kërkuar në udhëkryqet/vendet e shërbimit dhe pushimit, dhe nëse kërkohet, ka një projekt të përshtatshëm?		
	3	A është ndriçimi stacionar i seksioneve, kryqëzimeve, zonave të shërbimit dhe të tjera i parashikuar, në lidhje me ndriçimin e ambientit?		
	4	Ka nevojë të ndryshohet ndriçimi stacionar në mënyrë që vendet e kalimit të këmbësorëve të jenë qartë të dukshme?		
	5	A kërkohet kontrast për ndriçimin në kryqëzim?		
	6	A është kalimi nga një rrugë urbane në rurale nga një rrugë e ndriçuar në një rrugë të pandriçuar i projektuar jo si duhet?		
	7	A është ndriçimi i situatave të veçanta (zona e tranzicionit, ndryshimet në kryqëzime) të kërkuara dhe, nëse po, i projektuar përshtatshëm?		
	8	A çon ndriçimi ekzistues rrugor në konflikte në njohjen e llambës së verdhë të sinjalit të trafikut?		
10. Karakteristikat anësore të rrugës 10.1 Pajisjet rrugore	1	Janë pajisjet rrugore, të tilla si: kutitë e sinjalizimit, për shtyllat e sinjaleve të trafikut e të ndriçimit të varura etj., të vendosura jo në zonën e sigurisë.		
	2	A janë ata të mbrojtur nga instalimet e sigurisë pasive?		
10.2 Të mbjellat	1	A pengohet shikimi nga mbjelljet?		
	2	A shkakton tipi i bimësisë irritime për përdoruesit e rrugës?		
	3	Është kontakti vizual motorist-këmbësor-çiklist i kufizuar nga gjelbërimi?		
	4	Është siguruar dukshmëri e mirë në udhëkryqet? ose pengohet shikimi nga mbjelljet?		
	5	Rritja e bimësisë do të çojë në probleme të ardhshme për sigurinë (p.sh. si rezultat i pengimit të shikimit, me një diametër trungu të pritshëm më shumë se 8 cm, shenja rrugore të fshehura dhe efekte hijesh, gjethesh që bien në rrugë)?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria?		
	2	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve dhe të këmbësorëve (p.sh. rrugë të reja për këmbësorë dhe çiklistë)?		
	3	Janë parapetet dhe mbikalimet në një distancë të sigurt nga rruga?		
	4	Është hapësira vertikale nën mbikalim e garantuar?		
10.4 Instalimet e sigurisë	1	Janë pengesat fikse të shmangshme, të ngritura në		

Faza 2. Lista kontrolluese – Projekti i detajuar Rruga urbane nr. nga km deri në km datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
pasive		distanca të mjaftueshme apo të ruajtura?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive të planifikuara në vende të nevojshme dhe janë ato të projektuara në mënyrë të përshtatshme?		

ANEKSI 2
LISTA KONTROLLUESE E AUDITIMIT TË FAZËS 3 DHE 4

Struktura e listës kontrolluese				
		Kategoria e rrugëve		
Fazat e Auditimit		**Autostrada**	**Interurbane kryesore**	**Urbane kryesore**
1	Projekti paraprak	Aneksi 1.1.1	Aneksi 1.2.1	Aneksi 1.3.1
2	Projekti detajuar	Aneksi 1.1.2	Aneksi 1.2.2	Aneksi 1.3.2
3 dhe 4	Para hapjes së trafikut dhe pas hapjes së trafikut	Aneksi 2.1	Aneksi 2.2	Aneksi 2.3

Shënime

- Auditimet në fazat 1 dhe 2 kanë të bëjnë me dokumentacionin e projektit. Fazat e auditimit 3 dhe 4 janë të lidhura me ndërtimin e rrugës. Prandaj ka një lidhje të fortë me metodën e inspektimit të sigurisë rrugore për rrugët ekzistuese. Për shkak se listat kontrolluese janë në fakt të njëjta ato janë mbledhur në një mënyrë të veçantë në aneksin 2.

- Në listat kontrolluese për rrugët interurbane kryesore janë, gjithashtu, të përfshira pyetjet në lidhje me situatën tipike të kalimit të seksionit të rrugës në fshatra të vogla etj.

ANEKSI 2.1
LISTA KONTROLLUESE E AUDITIMIT TË FAZËS 3 DHE 4 PËR AUTOSTRADAT

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
1. Funksionimi, elementet operative dhe përreth	0	A ka ndonjë informacion në lidhje me ASR të mëparshme?		
	1	A ka ndonjë çështje nga të dhënat e aksidentit nëse janë të disponueshme?		
	2	Është Autostrada - një autostradë me distancë të largët; - një autostradë rajonale; ose - një autostradë urbane.		
	3	Është situata aktuale e autostradës sipas kategorisë së saj?		
	4	A e kuptojmë mjaftueshëm ndryshimin e vetive në fillim (orientimi shikimit)? 120 km/h ► 500 m përpara 100 km/h ► 300 m përpara 80 km/h ► 200 m përpara		
	5	A ka raste të situatave të tilla si kthesa + malore + disnivele etj.?		
	6	Janë limitet e shpejtësisë të kërkuara dhe aplikuar në mënyrën më të mirë?		
	7	Është distanca e shikimit e garantuar për ndalimin gjatë seksionit (për 120 km/h = 250 m, 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	8	Janë të gjitha pengesat me fiksim ose të ngulura që mund të jenë të rrezikshme, të vendosura jashtë zonës së sigurisë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		120 km/h ► 12 m 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m (larg nga karexhata)		
2. Seksioni terthor (Kryqëzimi)	1	Është seksioni kryq i përshtatshëm për kategorinë?		
	2	A ka sipërfaqja e rrugës një kapje të sigurt të kërkuar për afat të gjatë, në rastin me rreze të vogla (p.sh. edhe në platformat e pjerrëta të kryqëzimeve në disnivel)?		
	3	A ka ndonjë dyshim në lidhje me kapjen e sipërfaqes për shkak të rrjedhjeve të tepërta ose të komponentëve të lëmuar?		
	4	Është sipërfaqe e drejtë dhe e lirë nga brazdat, të çarat, gropat?		
	5	Është sipërfaqja e lirë nga valëzimet e shkurtra apo të gjata?		
	6	A ka kullim të mjaftueshëm rruga dhe përreth saj?		
	7	A ka mjaftueshëm superelevim në kthesa, zbritje të gjata apo diagonale dhe në rastin e ndryshimit të drejtimit që kryqëzohet?		
	8	Është rënia në seksione kryq e drejtë dhe e vazhdueshme?		
	9	Kush është gjerësia e shpatullave të mesit të rrugës?		
	10	A janë shpatullat e qëndrueshme (si shpatulla të forta apo shpatulla të zhavorrit)?		
	11	Janë shpatullat në të njëjtin nivel me karexhatën?		
	12	A janë marrë masa të mjaftueshme për uljen e shpateve për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënien e shkëmbinjve)?		
Seksioni tërthor, vazhdim	13	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e sigurisë, bimët?		
	14	A janë ndarësit e mesit të projektuara të sigurta, p.sh. pengesë e sigurisë ose gjerësia e mjaftueshme për të parandaluar goditjet ballore?		
	15	A ka argjinaturë ose pengesa pranë autostradës që kërkojnë instalime të sigurisë pasive?		
	16	A ka elemente të kryqëzimit për të realizuar situatën e përdoruesve të rrugës?		
3. Uniformiteti	1	Është kufiri ekzistues i shpejtësisë i mjaftueshëm për elementet horizontale dhe vertikale të uniformitetit?		
	2	A pengohet shikimi, për shembull nga barrierat e sigurisë,gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, peizazhit/gjelbërimit, këmbët e urave, ndërtesat?		
	3	A është shikimi në kthesa i siguruar (shikoni p.sh korsitë e brendshme në kthesat e majta, pengesa në krah të guardrailsit, gjelbërimi…)?		
	4	A është superngritja në kthesa e mjaftueshme?		
	5	Ka pjesa e ngjitjes një korsi kalimi për parakalimin e trafikut të ngadaltë?		
	6	Ka korsia e kalimit një gjatësi të mjaftueshme për të siguruar që mjetet mund të arrijnë dhe të kthehen në mënyrë të sigurt?		
	7	A janë vendndalimet të nevojshme në seksionet në zbritje (varet nga përqindja e kamionëve të rëndë dhe gradientit)?		
	8	Është uniformiteti i qëndrueshëm dhe që njihet me lehtësi nga përdoruesit e rrugës? Apo është plot me “surpriza” për		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		shoferët?		
	9	Janë ndryshimet (surprizat) të treguara nga sinjalet kalimtare, si pikat e fiksimit?		
	10	Janë kthesat e jashtme të përshtatura paralele dhe të qëndrueshme, p.sh. me shkurre?		
	11	Janë kthesat në anën e jashtme të rampës në kryqëzimet në disnivel të lira nga pengesat?		
	12	A ka ndonjë iluzion optik?		
4. Kryqëzimet në disnivel (përgjigje të veçantë për çdo kryqëzim në disnivel)	1	Janë tipi dhe projekti i kryqëzimit në disnivel i përshtatshëm për kategorinë dhe vëllimin e trafikut të kryqëzimit të rrugëve?		
	2	Janë lëvizjet të udhëhequra në mënyrë të qartë dhe të lehtë për t'u kuptuar? Janë rrjedhat e trafikut të udhëhequra nga shenjat?		
	3	Janë korsitë ndihmëse ose konike për kthimin e lëvizjeve, të mëdha dhe të mjaftueshme?		
	4	Është kryqëzimi në disnivel, plotësisht i dukshëm dhe i njohur në kohë nga të gjitha anët për lartësi të ndryshme të syve të drejtuesit të mjetit: makinave, kamionëve, motoçikletave, biçikletave etj., dhe janë të nevojshme trekëndëshat e qartë të shikimit?		
	5	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
Kryqëzimet në disnivel, vazhdim	6	Është shikimi i penguar, për shembull nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, të peizazhit/gjelbërimi, këmbët e urave, ndërtesat?		
	7	Është një reduktim i shpejtësisë i nevojshëm në drejtim të kryqëzimit?		
	8	Është projektimi i dobishëm për të shmangur rrugën e gabuar duke udhëtuar në një mënyrë të mjaftueshme ose është konfuz për drejtuesin?		
	9	*Për të kontrolluar kryqëzimet në rrugët sekondare ju lutem, përdorni listat për rrugët interurbane apo urbane kryesore.*		
5. Masat ITS të telekomunikimit	1	Janë marrë masat e ITS për komunikim dhe instalime për ndihmën ndaj drejtuesve?		
	2	Janë informacionet të shprehura qartë, të njohura dhe të kuptueshme?		
	3	Është autostrada e pajisur me një sistem telefoni SOS?		
6. Zonat e shërbimit dhe të pushimit	1	Janë zonat e shërbimit dhe të pushimit, si dhe objektet e parkimit në një numër të mjaftueshëm në të dyja anët e autostradës?		
	2	A ka korsi ngadalësimi dhe përshpejtimi, ose ulës shpejtësie në hyrje dhe dalje?		
	3	Është numri i zonave të parkimit për parkimin e automjeteve të pasagjerëve, kamionëve dhe autobusëve i mjaftueshëm?		
	4	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionëve dhe autobusëve?		
	5	Janë zonat për autobusë dhe autoveturat të ndara nga trafiku i kamionëve?		
	6	Është paraqitja dhe prerja tërthore e zonës së shërbimit apo pushimit e përshtatshme për lëvizjet e ndryshme të trafikut?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	7	Është planifikuar shtrirja në mënyrë të tillë, që automjetet të lëvizin me shpejtësinë të duhur?		
	8	Janë zonat e parkimit të ndara fizikisht nga karexhata (parmak, hendek, zonë e gjelbër etj.)?		
	9	A ka shtigje të sigurta kalimi për restorantet, dhomat e pushimit etj. (përfshirë kalimet e sigurta)?		
	10	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	11	Janë zonat e parkimit të mjaftueshme me kusht për të minimizuar parkimin e paligjshëm në trotuar dhe në karexhatë me rreziqet përkatëse ose janë marrë masat përkatëse parandaluese?		
	12	A pengohet shikimi nga zonat e parkimit ose automjetet e parkuara në mënyrë të paligjshme?		
7. Transporti publik	1	Është përdorur transporti publik në autostradë (p.sh. në autostrada urbane, në raste të veçanta)?		
	2	Janë ndalesat e autobusit të ndara nga rrjedha e trafikut, a ka masa për të parandaluar trafikun e këmbësorëve mbi ose përgjatë autostradës?		
8. Nevojat e përdoruesve të pambrojtur	1	*Ju lutem shikoni "zonat e pushimit" dhe "transporti publik".*		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësive të përshtatshme, sinjalet e duhura (fillim, fund, lartësi, vend)?		
	2	A është vijueshmëria e pamjes në rrugë e ndihmuar nga delinatorët anësore?		
	3	Është sinjali vertikal i vendosur siç duhet e i plotë?		
	4	Mund të dallohen dhe të lexohen qartë sinjalet (madhësia e sinjaleve)? Dhe mundet të jenë sinjalet në përputhje me konventat e Vjenës dhe Gjenevës?		
	5	A ka më shumë se 2 sinjale trafiku të ndryshme në një vend?		
	6	A ka përsëritje sinjalesh në vijën ndarëse?		
	7	A ka sinjalizim të qartë për zonën e shërbimit dhe të pushimit? A ka një numër të mjaftueshëm të sinjaleve përsëritëse të avancuara, për të treguar zonën e pushimit (p.sh. 1000 metra dhe 500 m më parë - Paneli i parë dhe i dytë)?		
	8	A ka sinjal të qartë dhe të kuptueshëm për kryqëzimin në disnivel? A ka informacion të mjaftueshëm në lidhje me destinacionin (por jo më shumë se 5 destinacione të ndryshme)?		
	9	A ka sinjalizim të drejtuar lart që korrespondon me korsi të trafikut?		
	10	Janë paralajmërimet në vende të avancuara për karakteristikat që nuk mund të shihen në kohë?		
	11	A janë sinjalet retro reflektuese apo janë ato të ndriçuara natën? Në dritën e diellit dhe në errësirë, janë sinjalet të kënaqshme në lidhje me dukshmërinë?		
	12	A ka keqkuptim apo devijim të shenjave të trafikut ose panele informacioni shtesë?		
	13	Është e garantuar lexueshmëria në distanca të kërkuara? A ka probleme sfondi?		
	14	Kur është e nevojshme të ketë sinjale mbi karexhatë, a janë		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		të vendosura?		
	15	Janë sinjalet të siguruar me kornizë mbrojtëse?		
	16	Janë sinjalet në një pozicion të njëjtë, në krahasim me trotuarin?		
	17	A janë shtyllat dhe themelet e sinjaleve të mbrojtura sa duhet ndaj përplasjeve?		
	18	A kanë sinjalet e trafikut, duke përfshirë mbështetëset e tyre, një siguri të mjaftueshme pasive nga masa e vogël ose/dhe struktura pritëse ose/dhe a janë ato përtej zonës së sigurisë? Instalimet e sigurisë pasive?		
	19	Kanë delineatorët një strukturë pritëse?		
	20	Ka mundësi që gjelbërimi të çojë në probleme të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i sinjalistikës rrugore të mbuluar)?		
9.2 Shenjat	1	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa kontradikta?		
	2	Janë shenjat në rrugë të qarta dhe të njohura?		
	3	Janë shenjat në një linjë paralele në kufijtë e sipërfaqes së rrugës?		
Shenjat, vazhdim	4	Janë shenjat e përshtatshme për funksionin dhe kategorinë e rrugës?		
	5	Janë mundësitë që shenjat të jenë efektive në të gjitha kushtet e pritshme (ditën, natën, lagështi, e thatë, mjegull, në lindje dhe perëndimin e diellit)?		
	6	A ka shenja të posaçme në përdorim, p.sh., si paralajmërim për shoferët në rastin e daljes jashtë rruge?		
9.3 Ndriçimi	1	Është rruga e ndriçuar sa duhet?		
	2	Është ndriçimi i stacionar i duhur?		
	3	Është ndriçimi i situatave të veçanta (zona e tranzicionit, ndryshimet në kryqëzime) të projektuara në mënyrën e duhur?		
	4	Është kontrasti i kërkuar i ndriçimit në kryqëzimet në disnivel?		
	5	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
	6	Mundet ndriçimi i palëvizshëm të shkaktojë probleme në njohjen e shenjave të trafikut ose uniformitetit të rrugës?		
	7	Janë shtyllat e ndriçimit të vendosura jashtë zonës së sigurisë apo të mbrojtura siç duhet?		
	8	Është ndriçimi i palëvizshëm në kryqëzime/zonat e shërbimit dhe të pushimit, i vendosur si duhet?		
10. Karakteristikat anësore dhe instalimet pasive të sigurisë rrugore 10.1 Pajisje të tjera rrugore	1	A ka ndonjë veçori brenda zonës së sigurisë? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m		
	2	A janë ekranet kundër verbimit (p.sh. në vijën mesatare) të vendosura, siç kërkohet?		
	3	Ka pajisje të përshtatshme rrugore (shenja paralajmëruese mjegulle, spërkatës automatike për agjentë të shkrirjes së akullit, gardhe bore etj.) të instaluara dhe plotësisht funksionale?		
	4	A ka gardhe loje? Është fillimi dhe fundi i rrethimit të gardhit të lojës i përcaktuar saktë?		
	5	A ka një sistem kilometrik dhe a është i sinjalizuar qartë?		
10.2 Të mbjellat	1	A ka ndonjë bimësi përgjatë autostradës?		
	2	A ka pemë brenda zonës së sigurisë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Autostrada nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	3	A çon gjelbërimi ose rritja e gjelbërimit në probleme të ardhshme të sigurisë?		
	4	A çon gjelbërimi dhe lloji i të mbjellave në irritim të përdoruesve të rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	5	A ka bimësi që të mbrojë rrugën nga fatkeqësitë natyrore si rrëshqitjet e tokës etj.?		
	6	Është bimësia përgjatë autostradës e vjetër dhe mund të çojë në problem të sigurisë?		
	7	A ka në anë të rrugës bimësi që udhëzon shoferët në kthesa në vazhdimësi?		
	8	Është bimësia monotone? A ndihmon ajo për të shmangur një karakter monoton të rrugës?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është e garantuar pajtueshmëria?		
	2	Janë instalimet e sigurisë pasive të vendosura në vende të duhura?		
	3	Janë parapetet dhe mbikalimet në një distancë të sigurt nga rruga?		
Strukturat e inxhinierisë civile, vazhdim	4	Kanë shtyllat, këmbët e urave, muret mbështetëse etj., gardhe për t'u mbrojtur?		
	5	Janë shtyllat e ndriçimit të vendosura në mënyrë të përshtatshme?		
	6	A ka instalime të mjaftueshme të sigurisë pasive në urat, a janë guardrailsat të lidhur si duhet gjatë autostradës?		
	7	Është **sistemi i kullimit** me kanale të thella një pengesë e vazhdueshme në zonën e sigurisë?		
	8	Janë ndërtimet si pengesa për kanalet nën rrugë?		
	9	A ka tunele në seksionin e rrugës?		
	10	Janë tunelet të sigurta, a ka rrugë të urgjencës, ndriçim të mjaftueshëm etj. (shfrytëzohen kërkesat e BE-së, sipas rekomandimeve të direktivës 2004/54/EC për tunelet)?		
	11	Është hapësira vertikale nën mbikalim e mjaftueshme?		
10.4 Pengesa të tjera	1	Cila është distanca e sinjaleve të rrugës në lidhje me trotuarin? A ka nevojë për instalim të sigurisë pasive?		
	2	A ka mbrojtëse për kabllo të ndryshme të ndriçimit të pambrojtura jashtë zonës së pengesave?		
	3	Janë sinjalet e trafikut (përveç sinjaleve të drejtimit rrugor) për t'u konsideruar si pengesa të rrezikshme?		
	4	A ka bordera reklamimi të pambrojtur ose pengesa të tjera të caktuara jashtë zonës së sigurisë dhe a janë ato të shmangshme ose të mbrojtura?		

Struktura e listës kontrolluese				
		Kategoria e rrugëve		
Fazat e auditimit		**Autostrada**	**Interurbane kryesore**	**Urbane kryesore**
1	Projekti paraprak	Aneksi 1.1.1	Aneksi 1.2.1	Aneksi 1.3.1
2	Projekti i detajuar	Aneksi 1.1.2	Aneksi 1.2.2	Aneksi 1.3.2
3 dhe 4	Para hapjes së trafikut dhe pas hapjes së trafikut	Aneksi 2.1	Aneksi 2.2	Aneksi 2.3

ANEKSI 2.2
LISTA KONTROLLUESE E AUDITIMIT TË FAZËS 3 DHE 4
PËR RRUGËT INTERURBANEKRYESORE

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese **Rruga interurbane kryesore nr.__nga km ____ deri në km ___, datë __.__.___**				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po** (v) **Jo (X)**	**Komente**
1. Funksionimi, elementet operative dhe përreth	0	A ka ndonjë informacion në lidhje me ASR të mëparshme?		
	1	A ka ndonjë çështje nga të dhënat e aksidentit, nëse janë të disponueshme?		
	2	A ka karakteristika të veçanta në përbërje të trafikut që të merren parasysh (p.sh. nëpërmjet seksioneve rrugore të këmbësorëve)?		
	3	Janë të nevojshme masa të posaçme për grupe të veçanta p.sh. për të rinjtë, të moshuarit, njerëz të sëmurë, me aftësi të kufizuara fizike, njerëzit me dëgjim të dëmtuar ose të verbër (përmes seksionit rrugor)?		
	4	Është projekti sipas funksionit dhe hierarkisë së rrjetit rrugor?		
	5	A janë ndërtuar zona me trafik të përzier?		
	6	Ka akses në pronat dhe në bujqësinë përreth, të përshtatshme për sigurinë rrugore, përgjatë seksionit të rrugës interurbane, janë ato të sigurta?		
	7	A ka ndonjë rrugë paralele për t'u përdorur nga karrocat dhe pajisjet bujqësore?		
	8	A është i realizuar ndryshimi i funksioneve dhe karakteristikave në kohë të mjaftueshme (orientimi i shikimit)? 100 km/h ► 300 m përpara 80 km/h ► 200 m përpara 60 km/h ► 120 m përpara		
	9	A ka diku akumulime të ngjarjeve, të tilla si: kthesa + malore + kryqëzime etj.?		
	10	Ka instalime provizore në mes të funksioneve dhe karakteristikave të ndryshme të rrugës?		
	11	A ka ishuj trafiku dhe ndryshime korsish në hyrje të fshatrave dhe qyteteve?		
	12	Janë limitet e shpejtësisë të kërkuara dhe a zbatohen ato në mënyrën më të mirë?		
	13	Është e garantuar distanca e shikimit gjatë ndalimit për tërë seksionin (për 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, 60 km/h = 65 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	14	Është i siguruar shikimi gjatë parakalimit në distancë në një përqindje të pranueshme (për të paktën 20%) të seksionit të rrugës (për 100 km/h ► 300 m përpara, për 80 km/h ► 200 m përpara, për 60 km/h ► 120 m para)?		
Funksionimi, elementet operative dhe përreth, vazhdim	15	Janë të përcaktuara të gjitha të mbjellat ose pengesat që mund të jenë të rrezikshme të ndodhen jashtë zonës së sigurisë?100 km/h►9m, 80 km/h ► 6m, 60 km/h► 3m (larg nga makina krasitjes)?		
	16	A është projektuar si duhet kalimi nga një rrugë urbane në rurale ose nga një rrugë e ndriçuar në një të pandriçuar (fshat/qytet periferi)?		
2. Seksion tërthor (kryqëzim)	1	Është kryqëzimi i përshtatshëm për funksionin?		
	2	A krijon sipërfaqja e rrugës fërkimin e nevojshëm për afat të gjatë pasi shfaqen dhe të çara të vogla?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.___.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	3	A ka ndonjë dyshim në lidhje me fërkimin e sipërfaqes për shkak të rrjedhjeve të tepërta ose të komponentëve të lëmuar?		
	4	Është sipërfaqja e sheshtë dhe e lirë nga kanalet apo të çarat, gropat?		
	5	Është sipërfaqja e lirë nga valëzimet e shkurtra apo të gjata?		
	6	A ka kullim të mjaftueshëm për rrugën dhe përreth saj?		
	7	A ka superelevation të mjaftueshëm në kthesa, në zbritjet e gjata dhe ato diagonale në rastin e ndryshimit të drejtimit?		
	8	Është rënia e drejtë dhe e vazhdueshme në seksionin kryq?		
	9	Sa është gjerësia e shpatullave të mesme të rrugës?		
	10	A janë shpatullat e qëndrueshme (si shpatullat e vështirë apo shpatullat e zhavorrit)?		
	11	Janë shpatullat e karexhatës në të njëjtin nivel?		
	12	A janë marrë masa të mjaftueshme për uljen e shpateve për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënien e shkëmbinjve)?		
	13	A pengohet shikimi për ndalim, për shembull, në kthesat e kreshtave të ngushta?		
	14	Është ngushtimi i karexhatës i kërkuar dhe, nëse po, është i projektuar në mënyrë të tillë për të garantuar sigurinë e trafikut?		
	15	A janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që janë respektuar kufijtë e shpejtësisë?		
	16	A janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe përdoruesve të tij?		
	17	Është trafiku i ngadaltë dhe jo i motorizuar, i ndarë nga trafiku i shpejtë dhe i rëndë (p.sh. objektet e veçanta)?		
	18	A ka një trafikndarës? A ka një projekt të sigurt, p. sh., barriera të sigurisë ose gjerësi e mjaftueshme për të parandaluar goditjet me kokë?		
	19	A ka ndonjë pengesë? Nëse është kështu, janë ato të sinjalizuara siç duhet?		
	20	A kanë kthesat me reze të vogla, një gjerësi të shtresës më të madhe?		
	21	A ka argjinaturë ose pengesa pranë rrugës që të kërkojnë instalime të sigurisë pasive?		
3. Uniformiteti	1	Është kufiri ekzistues i shpejtësisë i përshtatshëm për elementet horizontale e vertikale të shtrirjes?		
	2	A është shikimi në kthesa i siguruar?		
Uniformiteti, vazhdim	3	A pengohet shikimi, për shembull, nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, e peizazhit/gjelbërimi, këmbët e urave, ndërtesat?		
	4	A ka mundësi të mjaftueshme parakalimi?		
	5	A ka sektori në ngjitje një korsi parakalimi për trafikun e kalimit të ngadaltë?		
	6	Ka korsia parakalimit një gjatësi të mjaftueshme për të siguruar që mjetet mund të arrijnë dhe të kthehen në mënyrë të sigurt?		
	7	A ka vendndalime të nevojshme në seksione në zbritje (varet nga përqindja e kamionëve të rëndë dhe		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		gradientit)?		
	8	A ka gropëzime të fshehura në shtrirjen vertikale?		
	9	A është uniformiteti i qëndrueshëm dhe i njohur me lehtësi nga përdoruesit e rrugës? Apo është plot me "surpriza" për shoferët?		
	10	A ka ndryshime (surpriza) të treguar nga sinjalet e përkohshme, pikat e fiksimit?		
	11	Janë kthesat e jashtme të përshtatura paralele dhe të qëndrueshme?		
	12	Janë brendësia e kthesave të lira nga pengesat anësore (pastrimet anësore)?		
	13	A ka iluzione optike?		
4. Kryqëzimet	1	Janë kryqëzimet kënddrejta?		
	2	Është drejtimi kryesor qartësisht i njohur? Dhe nëse është kështu, është e drejta e kalimit e njohur qartë?		
	3	Janë lëvizjet të udhëzuara qartësisht dhe të lehta për t'u kuptuar? Është rrjedha e trafikut e udhëzuar nga shenjat?		
	4	A ka korsi ndihmëse ose kone për lëvizjet nga e majta, djathtas dhe kthimet U mjaftueshëm të mëdha?		
	5	A është kryqëzimi me pamje të plotë të dukshme dhe i dallueshëm në kohë nga të gjitha lartësitë e ndryshme të syrit të shoferit: makina, kamionë, motoçirkël, biçikleta etj. dhe janë trekëndëshat e kërkuar të pengimit të shikimit të qartë?		
	6	A paraqet ndonjë kërkesë të veçantë ndriçimi i ambientit (p.sh. acarim nga sinjalet e trafikut)?		
	7	Është i penguar shikimi në udhëkryqet, për shembull, nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, e peizazhit/gjelbërimit, këmbët e urave, ndërtesat?		
	8	Janë lloji dhe projekti i kryqëzimeve i përshtatshëm për funksionin dhe vëllimin e trafikut të rrugëve të kryqëzuara (përgjigje të veçantë për çdo kryqëzim)?		
	9	Është kursi në udhëkryqet për këmbësorë/çiklist i përshtatur me kushtet aktuale dhe i shënuar e sinjalizuar qartë?		
	10	A janë të gjitha rrugët të pajisura me kalimet për këmbësorë dhe biçikleta?		
Kryqëzimet, vazhdim	11	A është tranziti i projektuar në mënyrë të sigurt nëse shtigjet e këmbësorëve dhe të biçikletave përfundojnë në një kryqëzim ose rrugë, ose kalojnë përmes një rruge?		
	12	A janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që kufijtë e shpejtësisë të respektohen?		
	13	A është kërkuar një reduktim në shpejtësi në drejtim të kryqëzimit? Dhe a ka tranziti një reduktimin të shpejtësisë në rrugë të vogla?		
	14	A duhet të forcohet detyrimi për të dhënë të drejtën e kalimit (p.sh. duke përdorur përsëritjen)?		
	15	Janë shënuar qartë vendkalimet për këmbësorë? Është çdo seksion i pajisur me sinjale (përfshirë strukturat hekurudhore)?		
	16	Janë kalimet për këmbësorët dhe biçiklistët të pajisur me trotuare me buzë të ulët?		
	17	Janë lloji dhe dendësia e instalimeve të ndryshme të		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.___.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		kalimit të koordinuara (p.sh. sinjalet e trafikut, kalimet hekurudhore, vendkalimet zebër)?		
	18	Janë të mjaftueshme strehët e mëdha dhe të gjëra për kalim këmbësorësh dhe biçiklistësh që qëndrojnë dhe presin?		
	19	Janë ishujt mbi nivelin e karexhatës (ishuj të ngritur)? ose të bërë vetëm nga shenjat (të vijëzuar)?		
	20	A ekziston një rrezik i nënvlerësimit të shpejtësisë dhe mbivlerësimit të distancës së kalimit të automjeteve?		
	21	Janë ishujt të dukshëm qartë dhe të projektuar në mënyrë të përshtatshme?		
	22	A janë të gjitha rastet me rrethrrotullime radiale në qendër? Është projekti i përshtatshëm për të siguruar një nivel të ulët të shpejtësisë dhe mbështetje për të drejtën e kalimit?		
Rrethrrotullimet	23	A ka një devijim të mjaftueshëm për të siguruar një shpejtësi të duhur kur kalon rrethrrotullimin?		
	24	Është ishulli qendror përreth i formuar si një kodër?		
	25	A pengohet shikimi përreth rrethrrotullimit dhe kodrës së tij?		
	26	Është ishulli në qendër të rrethrrotullimit i lirë, apo ka pengesa të caktuara që mund të arrihen nga mjetet?		
	27	Në rastin e një numri të lartë motomjetesh të fuqishme: garantohet kapja e mjaftueshme në sipërfaqen e rrugës?		
	28	Është niveli i ulët i shpejtësisë i mbështetur nga masa ndërtimore dhe nga mënyra e shënjimit rrugor?		
5. Sinjalet e trafikut	1	Është vija e ndalimit e lidhur me sinjalin e trafikut, në mënyrë që sinjali mund të shihet?		
	2	A ka ndonjë lëvizje kthyese të përjashtuara nga kontrolli i sinjalit? Nëse është kështu, është menaxhimi i trafikut i sigurt?		
	3	Janë sinjalet e trafikut lehtësisht të njohura, a ka përsëritje/dyfishim sinjalesh?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	4	Në zonat me çiklistë. A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rruga përmes kryqëzimit)?		
	5	Në zonat me çiklistë. A janë linjat e ndalimit për makinat të vendosura prapa për të favorizuar çiklistët?		
	6	Në zonat me trafikun e këmbësorëve. A janë të gjitha rrugët të pajisura me fazat e kalimit të këmbësorëve dhe çiklistëve?		
	7	Në zonat me trafikun e këmbësorëve. A janë vendkalimet e këmbësorëve të ndërtuara në mënyrë të qartë? Është çdo seksion i pajisur me sinjale?		
	8	Janë ekskluzive fazat e gjelbra për këmbësorët dhe çiklistët kur është e nevojshme?		
	9	Në zonat me trafikun e këmbësorëve. A mund këmbësorët të kalojnë rrugën menjëherë? Është koha e gjelbër e mjaftueshme?		
	10	Në zonat me trafikun e këmbësorëve. Nëse nuk ka fazë ekskluzive për këmbësorët, është intervali për këmbësorë një kusht kryesor?		
	11	Në zonat me trafikun e këmbësorëve. A është e nevojshme diferenca në faza për këmbësorët dhe çiklistët brenda funksionimit të ciklit?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	12	Janë të koordinuara lloji dhe dendësia e instalimeve të ndryshme të kalimit (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjalet e trafikut, kalimet zebër)?		
	13	A ndikohen sinjalet në agim/muzg nga rrezet direkte të diellit?		
	14	Janë parashikuar të avancuara sinjalet paralajmëruese të trafikut që nuk mund të shihen në kohë?		
	15	A janë zgjedhur si duhet vendet për sinjalet (sinjalet plotësuese, sinjalet ajrore etj.)?		
	16	A çon në konflikte ndriçimi rrugor ekzistues, duke dalluar treguesin e verdhë (llambat e shkarkimit prej natriumi)?		
	17	A është akses i ndikuar nga pronat ngjitur dhe, nëse është e nevojshme, të përfshihen në kontroll me sinjale?		
	18	A shmangen rreziqet e një "të parë përmes efektit" duke ndriçuar sinjalet më të afërta?		
	19	Janë sinjalet e trafikut të vendosur siç duhet, në mënyrë që ata të mund të dallohen nga secila rrjedhë e trafikut të veçantë?		
	20	A ka shenja të tjera lidhur me sinjalet e trafikut për të treguar drejtimin se cilit sinjal të trafikut i referohet?		
	21	Është dukshmëria e sinjalit të trafikut e garantuar në një ditë me diell?		
	22	Është vija e ndalimit e lidhur me sinjalet e trafikut, në mënyrë që sinjali të mund të shihet?		
	23	Janë sinjalet të mbuluara/penguara (p.sh., nga shenjat e trafikut, shtylla ndriçimi, bimë, bllokimet e trafikut)?		
6. Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me vëllimin e trafikut?		
	2	Janë mjetet pasive të sigurisë në vendet e nevojshme?		
	3	Janë të lidhura shenjat e trafikut me llojin e kalimit hekurudhor?		
	4	Nëse kalimi hekurudhor është i vendosur në një kthesë janë shenjat e trafikut të dubluara në anën tjetër të rrugës?		
	5	Janë pajisjet e kontrollit të trafikut të nevojshme dhe të vendosura në mënyrë optimale në lidhje me zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
	6	Është i garantuar perceptimi nga një distancë e mjaftueshme?		
	7	Është e garantuar një shikueshmëri e mirë?		
	8	Është ndriçimi i nevojshëm dhe i instaluar siç duhet?		
	9	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
	10	Janë ndalimi i parakalimit dhe limitet e shpejtësisë në vende sipas nevojës?		
7. Zonat e shërbimit dhe të pushimit	1	Janë zonat e shërbimit dhe të pushimit dhe objektet e parkimit në të dyja anët e rrugës? Në rast se jo, janë korsitë në të majtë, korsi të kthimit?		
	2	A ka korsi ngadalësimi dhe përshpejtimi ose kone në hyrje dhe dalje?		
	3	Është numri i zonave të parkimit për parkimin e automjeteve të pasagjerëve, kamionëve dhe autobusëve i mjaftueshëm?		
	4	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkimin e automjeteve të pasagjerëve, kamionëve dhe		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.___.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		autobusëve?		
	5	Janë zonat për autobusë dhe autoveturat të ndara nga trafiku i kamionëve (në rastin e zonave të pushimit të mëdha)?		
	6	Janë shtrirja dhe seksioni tërthor i zonës së shërbimit apo pushimit të përshtatshme për lëvizjet e ndryshme të trafikut? Dhe nëse po, është plani urbanistik i përshtatshëm për në hyrje/dhe nga, të zonave.		
	7	Është paraqitja në mënyrë të tillë, që automjetet të ecin me shpejtësinë e duhur?		
	8	Janë zonat e parkimit të ndara fizikisht nga karexhata (parmak mbrojtës, hendek, zonë e gjelbër etj.)?		
	9	A ka shteg të sigurt lidhje për restorantet, dhomat e pushimit etj. (përfshirë vendkalimet e sigurt)?		
	10	A janë marrë masa për të siguruar akses të sigurt për automjetet e shpëtimit/automjetet e mirëmbajtjes/zjarrfikëset?		
	11	Janë zonat e parkimit të mjaftueshme me kusht për të minimizuar parkimet e paligjshme në rrugë në kalimet e këmbësorëve dhe në karexhatë me rreziqet përkatëse, apo ka masa përkatëse parandaluese?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në ndalesat e transportit publik	1	Janë ndalesat të sigurta dhe lehtë të kuptueshme për këmbësorët (kombinim me vendkalimet për këmbësorë, ndihmëse kalimi, lidhje rrugëkalimi etj.)?		
	2	Janë ndalesat e autobusit të sinjalizuara dhe të dallueshme nga drejtuesit? Është njohja nga një distancë më e gjatë e garantuar?		
	3	A ndodhen ndalesat e autobusit jashtë karexhatës, aty ku është më e përshtatshme?		
	4	Janë stacionet e autobusëve për të pritur pasagjerët të mjaftueshme?		
	5	A pengohet shikimi, për shembull, nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, peizazhi/gjelbërimi, këmbët e urave, ndërtesat?		
	6	Në rastin e rrugëve të biçikletave. A është projektuar në mënyrë të sigurt kursi i çiklistëve në zonën pranë stacioneve të transportit publik?		
	7	Është ndriçimi i nevojshëm? Dhe nëse po, a është projektuar siç duhet?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë të vendosura vendkalimet e këmbësorëve, ku është shumica e trafikut të këmbësorëve?		
	2	A janë vendosur vendkalimet për këmbësorë në mënyrë të tillë që të përdoren në mënyrë kolektive dhe të garantohet që rruga nuk do të kalohet në pikat e tjera?		
	3	A ekziston rrezik për këmbësorët në kalime, duke anashkaluar urat? Janë marrë masa të përshtatshme në ato vende?		
	4	Janë kërkuar më tej kalime ndihmëse?		
	5	Janë zonat e pritjes për këmbësorët dhe çiklistët të mjaftueshme?		
	6	Janë vendqëndrimet e këmbësorëve dhe çiklistëve të mjaftueshme, të mëdha dhe të gjëra që ata të qëndrojnë, të presin dhe të kalojnë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	7	A janë kalimet mbi strukturat hekurudhore të veçanta dhe të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	8	Është kontakti vizual në rrugën me dy kalime i siguruar mes këmbësorëve dhe shoferëve?		
	9	Janë rrugët e këmbësorëve të ndara fizikisht nga blloqe gurësh, barriera apo gjelbërim?		
	10	Janë kalimet e këmbësorëve të sinjalizuara dhe të dallueshme nga drejtuesit?		
	11	Janë ishujt të dukshëm qartë dhe të vendosur siç duhet?		
	12	Është kusht ndriçimi kur është i nevojshëm?		
8.3 Çiklistët (vetëm në rastin e objekteve ekzistuese)	1	A ka objekte të veçanta për biçikleta?		
	2	Janë dimensionet e trotuarit të përshtatshme?		
	3	A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. të gjitha strehimet e rrugës qendrore, pengesat)?		
	4	Është shikimi për trafikun i motorizuar, i mjaftueshëm për të parë çiklistët përgjatë rrugës?		
Çiklistët, vazhdim	5	A pengojnë automjetet e parkuara shikueshmërinë e përdoruesve të rrugës në lidhje me çiklistët?		
	6	A janë pikat ku çiklistët ndërpresin rrugët e pajisura me pjerrësi të ulët?		
	7	Është e drejta e kalimit e përcaktuar qartë në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	8	Është e qartë për automobilistët nëse rruga e kalimit të biçikletave është me një apo me dy kalime?		
	9	Janë në vend paralajmërimet e avancuara për karakteristika që nuk mund të shihen në kohë?		
8.4 Nevojat e motoçiklistëve	1	Janë motoçiklistët në përqindje të konsiderueshme në trafik?		
	2	A ka pajisje ose objekte që mund të destabilizojnë një motor, dhe që mund të ishin shmangur në sipërfaqen e rrugës?		
	3	Është ana e rrugës e pastruar nga pengesat, kur motoçiklistët anojnë në kthesa?		
	4	Do të jetë paralajmërimi ose devijimi i përshtatshëm për motoçiklistët?		
	5	A janë shmangur kurbat barrier në zonat për shpejtësi të lartë?		
	6	Në zonat ku ka më shumë gjasa që motoçiklistët të dalin nga rruga, është ana e rrugës tolerante apo e pajisur me mbrojtëse të sigurisë?		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësisë të sinjalizuar në mënyrë të përshtatshme dhe si duhet (fillim, fund, lartësi, vendndodhje)?		
	2	A ka kufizime shpejtësie përpara kryqëzimeve dhe zonave të banuara dhe nësegmente rrugore të drejtpërdrejta?		
	3	Është shikueshmëria gjatë rrugës e ndihmuar nga përvijuesit anësorë?		
	4	A pengohet shikimi nga trafiku ose nga shenjat?		
	5	Është ndalimi i parakalimit për kamionë, autobusë etj., i projektuar dhe i vendosur siç duhet? A ka shenja paralajmëruese para kryqëzimit që ndalon parakalimin?		
	6	Mund të dallohen qartë dhe të lexohen shenjat (madhësia e shenjave)? Dhe janë shenjat në përputhje me konventat		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr.__nga km ____ deri në km ___, datë __ . _ .___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		e Vjenës dhe Gjenevës?		
	7	A ka më shumë se 2 sinjale të ndryshme të trafikut në një vend?		
	8	Është ulja e shpejtësisë, kur afrohet kryqëzimi në vendin e duhur, të caktuar dhe të projektuar si duhet?		
	9	Është sinjalizimi logjik dhe në vijueshmëri? A tregon të drejtën e kalimit qartësisht?		
	10	Është sinjalizimi për zonat e shërbimit dhe të pushimit i qartë?		
	11	Mundet gjelbërimi të çojë në problem të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i mbulimit të sinjalistikës rrugore)?		
	12	Janë sinjalet të vendosura në mënyrë të tillë për të shmangur kufizimin e shikimit nga rrugët ose kryqëzimi i rrugëve?		
Sinjalet, vazhdim	13	Është rrethrrotullimi plotësisht i dukshëm dhe i njohur nga të gjitha rrugët dhe janë shenjat të qarta, të argumentuara dhe të kuptueshme?		
	14	Janë sinjalet retro reflektive apo janë ato të ndriçuar natën? Në dritën e diellit dhe në errësirë, janë sinjalet të kënaqshme në lidhje me shikueshmërinë?		
	15	Janë panelet shtesë të informacionit uniformë?		
	16	A ka keqkuptim apo devijim të sinjaleve të trafikut, ose panele shtesë informacioni?		
	17	Është lexueshmëria e siguruar në distanca të kërkuara? A ka probleme sfondi?		
	18	Aty ku ka nevojë të ketë sinjale mbi karexhatë, janë ato të vendosura?		
	19	A janë sinjalet mbi karexhatë në dimension sipas llojit të rrugës?		
	20	Janë sinjalet e parashikuara me tehe mbrojtëse?		
	21	Janë sinjalet në një pozicion uniform, në krahasim me trotuarin?		
	22	Janë shtyllat e sinjaleve dhe mbajtësit të mbrojtur sa duhet ndaj përplasjeve?		
	23	A kanë sinjalet e trafikut, duke përfshirë mbështetëset e tyre, një siguri të mjaftueshme pasive përmes: masës së vogël? dhe/ose strukturës pritëse? dhe/ose a janë përtej zonës së sigurisë? Instalimet pasive të sigurisë?		
	24	A kanë delineatorët një strukturë pritëse?		
9.2 Shenjat	1	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa kontradikta?		
	2	Janë shenjat në rrugë të qarta dhe të njohura?		
	3	Janë shenjat në një linjë paralele në buzë të sipërfaqes së rrugës?		
	4	Janë vijëzimet e përshtatshme për funksionin dhe kategorinë e rrugës?		
	5	Janë vijëzimet efektive në të gjitha kushtet e pritshme (ditë, natë, i lagësht, e thatë, mjegull, lindje dhe perëndim të diellit)?		
	6	Është detyrim për të dhënë të drejtën e kalimit të kërkuar nga vijëzimet sipas një sinjalizimi në fuqi?		
9.3 Ndriçimi	1	Është rruga e ndriçuar sa duhet? A ka nevojë të ketë dritë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	2	Është ndriçimi stacionar i nevojshëm?		
	3	Është ndriçimi i situatave të veçanta (zona e tranzicionit, ndryshimet në seksionin tërthor) të projektuara në mënyrën e duhur?		
	4	A çon në konflikte ndriçimi rrugor ekzistues për të njohur treguesin e verdhë (llambat e shkarkimit të natriumit)?		
	5	A duhet të ndryshohet ndriçimi, në mënyrë që kalimet e këmbësorëve të jenë të qarta?		
	6	Është kontrasti i ndriçimit i kërkuar në kryqëzim?		
	7	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
	8	Mund të shkaktojë probleme ndriçimi i palëvizshëm në njohjen e shenjave të trafikut ose në harmonizimin e rrugës?		
Ndriçimi, vazhdim	9	Janë shtyllat e ndriçimit të vendosura jashtë zonës së sigurisë apo të mbrojtura siç duhet?		
	10	Është ndriçimi i palëvizshëm në udhëkryqet/në zonat e shërbimit e pushimit i vendosur si duhet?		
10. Elementet e anës së rrugës dhe instalimet e sigurisë pasive 10.1 Pajisje të tjera rrugore	1	A ka ndonjë element brenda zonës së sigurisë? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	2	A ka ekrane kundër verbimit ashtu siç kërkohet?		
	3	Ka pajisje të përshtatshme rrugore (shenja paralajmëruese të mjegullës, spërkatës automatikë me agjentë antiakull, gardhet e borës etj.), që janë instaluar dhe janë plotësisht funksionale?		
	4	Janë të nevojshme gardhet? Është i përcaktuar saktë fillimi dhe fundi i gardhit të rrethimit?		
	5	A është një sistem i duhur i vendosur i sinjalizimit të kilometrazhit?		
10.2 Të mbjellat	1	A ka ndonjë bimësi përgjatë rrugës?		
	2	A ka pemë?		
	3	Janë trungjet e pemëve pa shenja nga aksidentet?		
	4	A ka gjelbërim apo rritja e gjelbërimit shkakton probleme të sigurisë në të ardhmen?		
	5	A shkakton gjelbërimi dhe lloji i mbjelljeve irritimin e përdoruesve të rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	6	A pengohet shikimi nga mbjelljet? Është siguruar dukshmëri e mirë në kryqëzim?		
	7	A kufizohet kontakti vizual motorist-këmbësorë-çiklist me gjelbërimin?		
	8	A e mbron bimësia rrugën nga fatkeqësitë natyrore si rrëshqitjet e tokës etj.?		
	9	Është bimësia përgjatë rrugës e vjetër dhe mund të çojë në problemet e sigurisë?		
	10	A i udhëzon bimësia në anë të rrugës shoferët në kthesa të vazhdueshme?		
	11	A pengohet shikueshmëria gjatë rrugës (fushëpamje e lirë anësore)?		
	12	Është bimësia monotone? A bëhet ajo që të ndihmojë për të shmangur një karakter monoton të rrugës?		
10.3 Strukturat e inxhinierisë civile	1	Është njohja nga një distancë më e gjatë e garantuar?		
	2	Janë instalimet pasive të sigurisë të vendosura në vendet e rezervuar?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga interurbane kryesore nr.__nga km ____ deri në km ___, datë __ . _ .___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	3	Janë parapetet dhe mbikalimet në një distancë të sigurt nga rruga?		
	4	Janë shtyllat, këmbët, muret mbështetëse dhe parmakët e urave etj., të mbrojtura?		
	5	A ekzistojnë në urat, instalime të mjaftueshme të sigurisë pasive, a janë të lidhura si duhet me mbrojtëse metalike përgjatë rrugës?		
	6	A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. infrastrukturë e veçantë për çiklistët)?		
	7	Është sistemi i kullimit me kanale të thella lineare një pengesë në zonën e sigurisë?		
Strukturat e inxhinierisë civile, vazhdim	8	Janë ndërtimet e kanaleve si pengesa?		
	9	A ka tunele nësegmentin e rrugës?		
	10	Janë tunelet të sigurta, a ka zgjidhje emergjente, ndriçim të mjaftueshëm etj. (përdorimi i kërkesave të BE-së, rekomandimet e direktivës 2004/54/EC të tuneleve)?		
	11	Është qartësia vertikale nën mbikalime e garantuar?		
10.4 Pengesa të tjera	1	Cila është distanca e sinjaleve të rrugës në lidhje me trotuarin?		
	2	Janë shtyllat e ndriçimit për t'u konsideruar si një pengesë (çeliku, beton ndërtimi)?		
	3	A ka mbështetëse për kabllo të ndryshme të ndriçimit të pambrojtura në zonën pa pengesa?		
	4	Janë sinjalet e trafikut (përveç sinjaleve të drejtimit rrugor) për t'u konsideruar si pengesa të rrezikshme?		
	5	A ka bordera reklamimi ose pengesa të tjera fikse të pambrojtura jashtë zonës së sigurisë, janë ato të shmangshme, ose të mbrojtura?		
10.5 Instalime të sigurisë pasive	1	Janë pengesat fikse të shmangshme, të ngritura në distanca të mjaftueshme apo të ruajtura (shtyllat, këmbët, muret mbështetës dhe parmakët e urave, pemët etj.)?		
	2	Ka instalime të sigurisë pasive të krijuara në vende të nevojshme?		
	3	A janë të gjitha barrierat e sigurisë rrugore në vend dhe të vendosura të sigurta në mënyrë që ato nuk janë pengesa për veten e tyre?		
	4	Është gjatësia e çdo mbrojtësi metalik anësor i përshtatshëm?		
	5	Është mbrojtësi metalik anësor i instaluar si duhet, në lidhje me: lidhjet fundore, kapjet, hapësira e shtyllave, thellësia e shtyllave, përputhja e binarëve?		
	6	Janë të shmangshme dritaret e rrezikshme të mbrojtësve metalike anësore (koment: dritare më e shkurtër se 50 m duhet të shmanget)?		
	7	Janë barrierat të vendosura, në mënyrë që ato nuk e kufizojnë shikimin?		

Struktura e listës kontrolluese				
		Kategoria e rrugëve		
Fazat e auditimit		**Autostrada**	**Interurbane kryesore**	**Urbane kryesore**
1	Projekti paraprak	Aneksi 1.1.1	Aneksi 1.2.1	Aneksi 1.3.1
2	Projekti i detajuar	Aneksi 1.1.2	Aneksi 1.2.2	Aneksi 1.3.2
3 dhe 4	Para hapjes së trafikut dhe pas hapjes së trafikut	Aneksi 2.1	Aneksi 2.2	Aneksi 2.3

ANEKSI 2.3
LISTA KONTROLLUESE E AUDITIMIT TË FAZËS 3 DHE 4 PËR RRUGËT URBANE KRYESORE

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese **Rruga urbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___**				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
1. Funksionimi, elementet operative dhe përreth	0	A ka rezultate përfundimtare eventuale të auditimit nga ASR të mëparshme, që janë marrë në konsideratë?		
	1	A ekzistojnë probleme nga të dhënat e aksidenteve nëse janë të disponueshme?		
	2	A janë marrë në konsideratë karakteristikat e veçanta në përbërje të trafikut?		
	3	Janë të nevojshme masa të veçanta për grupe të veçanta, p.sh., për të rinjtë, të moshuarit, të sëmurët me të meta fizike, me dëgjim të dëmtuar ose njerëz të verbër?		
	4	Është projektimi i rrugës sipas funksionit dhe hierarkisë në rrjet?		
	5	Është aksesi në pronat përreth i përshtatshëm për sigurinë rrugore (numri i projektit, vendndodhja)?		
	6	A ka akumulime të ngjarjeve, të tilla si: kthesa + kryqëzime etj.?		
	7	A ka tranzicione midis funksioneve të ndryshme dhe karakteristikave të rrugës?		
	8	A ka ishuj të trafikut dhe ndërrime korsish në hyrje të qytetit?		
	9	Është e garantuar në ndalim, distanca e shikimit gjatë tërë pjesës (për 50 km/h = 50 m, zbritjet e gjata = 0%)?		
	10	A është projektuar si duhet kalimi nga një rrugë urbane në një rrugë rurale ose nga një rrugë e ndriçuar në një jo të ndriçuar (fshat/qytet periferi)?		
	11	A "komunikon" rruga mirë me shoferin, në mënyrë që ai të kuptojë situatën pa ndonjë surprizë?		
2. Seksioni tërthor	1	Është seksioni tërthor në funksionin e duhur?		
	2	A siguron sipërfaqja e rrugës një kapje të nevojshme për afat të gjatë, kur makinat duhet të ndalojnë (p.sh. në kalimet këmbësore, kryqëzimet e sinjalizuara)?		
	3	A ka ndonjë dyshim në lidhje me kapjen e sipërfaqes për shkak të aksidenteve të tepërta ose të komponentëve të lëmuar?		
	4	Është sipërfaqe e sheshtë dhe e lirë nga kanalet, të çarat, gropat?		
	5	Është sipërfaqja e lirë nga valëzimet e shkurtra apo të gjata?		
Seksioni tërthor, vazhdim	6	A është kullimi i mjaftueshëm për rrugën dhe përreth saj?		
	7	A është e mjaftueshme ulja tërthore/diagonale?		
	8	A pengohet shikimi kur je ndaluar, për shembull, nga barrierat e sigurisë, bimët?		
	9	Është ngushtimi i karexhatës i nevojshëm dhe, nëse po, i projektuar në mënyrë të tillë për të garantuar sigurinë e trafikut?		
	10	A janë marrë masa të përshtatshme për të siguruar që janë respektuar kufijtë e shpejtësisë?		
	11	A janë marrë në konsideratë nevojat e transportit publik dhe përdoruesve të tij?		
	12	Është trafiku i ngadaltë dhe jo i motorizuar i ndarë nga trafiku i shpejtë dhe i rëndë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.___.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	13	A ekziston një ndarje në mes?		
	14	A ka një rrip të nevojshëm që ndan rrugën e çiklistëve dhe rripit të parkimit?		
	15	A ka ndonjë pengesë? Nëse është kështu, janë ata siç duhet të sinjalizuar?		
	16	Ka kthesa me reze të vogla, kanë një gjerësi të trotuarit të zgjeruar?		
	17	A kërkon argjinatura instalime të sigurisë pasive (vetëm në raste të veçanta)?		
	18	A realizojnë situatën elementet e seksionit tërthor për përdoruesit e rrugës?		
3. Uniformiteti	1	Është penguar shikimi, për shembull, nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet e rrugëve, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, e peizazhit/gjelbërimi, këmbët e urave, ndërtesat?		
	2	Është uniformiteti udhëzues i mirë për shoferët pa ndonjë irritim në lidhje me drejtimin kryesor të kursit të rrugës?		
4. Kryqëzimet	1	Janë kryqëzimet pingule?		
	2	A është drejtimi kryesor i lëvizjes qartësisht i njohur. Dhe nëse po, është e qartë e drejta e dhënies së përparësisë?		
	3	A janë lëvizjet të orientuara dhe të lehta për t'u kuptuar? Është fluksi i trafikut i orientuar me vijëzime?		
	4	Janë korsitë ndihmëse ose konet për majtas, djathtas dhe kthimet U mjaftueshmërisht të mëdha?		
	5	Është kryqëzimi plotësisht i dukshëm i njohur në kohë nga të gjitha rrugët për lartësi të ndryshme të syve të shoferit në: makina, kamionë, biçikleta, motoçikleta etj., dhe janë trekëndëshat e nevojshëm të shikimit të qartë?		
	6	A pengohet shikimi në kryqëzim, për shembull, nga barrierat e sigurisë, gardhet, pajisjet rrugore, zonat e parkimit, shenjat e trafikut, të peizazhit/gjelbërimit, këmbët e urave, ndërtesat?		
	7	Janë lloji dhe projekti i kryqëzimeve të përshtatshme për funksionin dhe vëllimin e trafikut të rrugëve të kryqëzuara (përgjigje të veçantë për çdo kryqëzim)?		
	8	Është kursi për këmbësorë/çiklistë në kryqëzime i përshtatur me kushtet aktuale e i shënuar dhe sinjalizuar qartë?		
Kryqëzimet, vazhdim	9	A janë të gjitha rrugët e pajisura me vendkalimet për këmbësorë?		
	10	A janë marrë masa të përshtatshme për t'u siguruar që janë respektuar kufijtë e shpejtësisë?		
	11	A ka parkime të gabuara dhe të paorganizuara në kryqëzime?		
	12	Janë vendkalimet për këmbësorët të ngushta aq sa të jetë e mundur (rrugë të shkurtra për këmbësorë)?		
	13	A ka nevojë për t'u përforcuar dhënia e së drejtës së kalimit (p.sh., duke përdorur përsëritjen)?		
	14	Vendkalimet për këmbësorë janë shënuar qartë? Është çdo seksion i pajisur me sinjale (përfshirë strukturat hekurudhore)?		
	15	Janë kalimet për këmbësorët dhe çiklistët të pajisur me kurbëzime të buta?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
Rrethrrotullimet	16	A duhet të ndalohen kthimet (çarje blloku)?		
	17	Janë lloji dhe dendësia e instalimeve të ndryshme të kalimit të koordinuara (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjalet e trafikut, kalimet zebër)?		
	18	Janë mjaftueshmërisht të mëdha dhe të gjera vendqëndrimet për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve, të cilët qëndrojnë dhe presin?		
	19	Janë ishujt qartësisht të dukshëm dhe të projektuar përshtatshëm?		
	20	A ka një devijim të mjaftueshëm për të siguruar një shpejtësi të përshtatshme kur kalon rrethrrotullimin?		
	21	A janë të gjitha rrugët në rrethrrotullime perpendikulare dhe radiale me qendrën?		
	22	Është ishulli i qendrës së rrethrrotullimit i formuar si një kodër?		
	23	Është shikimi drejt i penguar nga rrethrrotullimi dhe kodra e tij?		
	24	Është ishulli në qendër të rrethrrotullimit i lirë nga pengesa të caktuara, i cili mund të arrihet nga mjetet?		
	25	Në rastin e një numri të lartë të motoçikletave: garanton sipërfaqja e rrugës një kapje të mjaftueshme?		
5. Sinjalet e trafikut	1	Është vija e ndalimit e lidhur me sinjalin e trafikut, në mënyrë që sinjali mund të shihet?		
	2	A ka ndonjë lëvizje kthyese që të jetë përjashtuar nga kontrolli i sinjalit? Nëse është kështu, është menaxhimi i trafikut i sigurt?		
	3	A njihen lehtë sinjalet e trafikut, a ka sinjale përsëritëse?		
	4	A janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rruga mespërmes kryqëzimit)?		
	5	A janë linjat e ndalimit për makinat të vendosura prapa për të mirën e çiklistëve?		
	6	A janë të gjitha rrugët të pajisura me vendkalimet për këmbësorë dhe për biçikleta?		
	7	A janë ndërtuar vendkalimet për këmbësorë në mënyrë të saktë? Është çdo seksion i pajisur me sinjale (përfshirë strukturat hekurudhore)?		
Sinjalet e trafikut, vazhdim	8	A janë ekskluzive fazat e gjelbra dhënë për këmbësorë dhe çiklistë kur është e nevojshme?		
	9	A mundet këmbësorët të kalojnë rrugën njëherësh? Është koha e gjelbër e mjaftueshme?		
	10	Nëse nuk ka fazë të veçantë për këmbësorë, a ekziston intervali kryesor për këmbësorë?		
	11	A janë të nevojshme ndryshimet brenda ciklit për këmbësorët dhe çiklistët?		
	12	Është vonesa maksimale e arsyeshme për çiklistët? A hiqen çiklistët pjesërisht ose krejtësisht nga kontrolli i sinjalit?		
	13	Janë të koordinuara lloji dhe dendësia e instalimeve të ndryshme të vendkalimit (p.sh. kalimet hekurudhore, sinjalet e trafikut, kalimet zebër)?		
	14	A ndikohen sinjalet në agim/muzg nga rrezet direkte të diellit?		
	15	A janë parashikuar sinjale paralajmëruese të trafikut të avancuara që nuk mund të shihen në kohë?		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.__.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
	16	A janë zgjedhur si duhet vendet për sinjalet (sinjale të tjera, sinjale ajrore etj.)?		
	17	A çon në konflikte ndriçimi rrugor ekzistues për njohjen e treguesit të verdhë (llambat e shkarkimit natriumi)?		
	18	Ka akses që ndikon në pronat kufitare dhe, nëse është e nevojshme, janë të përfshira në kontrollin me sinjale?		
	19	A ndërpriten perspektivat që duken të jenë të vazhdueshme (efekti kalimtar) përmes theksimit të sinjaleve më të afërta?		
	20	A ka sinjale të trafikut të vendosura siç duhet, në mënyrë që ato të mund të dallohen nga çdo fluks i veçantë i trafikut?		
	21	A ka sinjale të tjera që lidhen me sinjalet e trafikut për të treguar drejtimin për të cilin është duke iu referuar sinjali i trafikut?		
	22	Është dukshmëria e sinjalit të trafikut e siguruar në një ditë me diell?		
	23	Është vija e ndalimit që lidhet me sinjalin e trafikut vendosur, në mënyrë që mund të shihet sinjali?		
	24	Janë sinjalet të mbuluara/penguara (p.sh. nga shenjat e trafikut, shtyllat e ndriçimit, bimët, bllokimet e trafikut)?		
6.Kalimet hekurudhore	1	Është lloji i kalimit hekurudhor në përputhje me vëllimin e trafikut?		
	2	Janë pajisjet e sigurisë pasive në vendet e nevojshme? A ka sinjale të trafikut që lidhen me llojin e kalimit hekurudhor?		
	3	Nëse kalimi hekurudhor është i vendosur në një kthesë, janë shenjat e trafikut dyfishuar në anën tjetër të rrugës?		
	4	Janë pajisjet e kontrollit të trafikut të nevojshme dhe të vendosura në mënyrë optimale në lidhje me zhvillimet e ardhshme të trafikut?		
Kalimet hekurudhore, vazhdim	5	Janë në vend masat mbrojtëse, nëse është e nevojshme si rezultat i përdorimit të kalimit hekurudhor sezonal?		
	6	Është dallimi/njohja e garantuar nga një distancë e mjaftueshme?		
	7	A ka një shikueshmëri të mirë të garantuar?		
	8	Është ndriçimi i nevojshëm dhe i instaluar siç duhet?		
	9	A paraqet ndriçimi i ambientit ndonjë kërkesë të veçantë?		
	10	Janë të nevojshme ndalimi i parakalimeve dhe tejkalimi i kufijve të shpejtësisë?		
7. Shërbimet publike dhe private, parkimet, transporti publik	1	A janë marrë parasysh prurjet e mëdha të trafikut, të tilla si: bashkia e qytetit, kishat dhe varrezat, spitalet, qendrat e banimit apo tregtare, stacionet e benzinës dhe atraksionet turistike?		
	2	Janë hyrjet të përshtatshme për sasinë e trafikut?		
	3	Janë dimensionet e zonave të parkimit të mjaftueshme për parkim për automjetet e pasagjerëve, kamionët dhe autobusët?		
	4	Janë zonat e parkimit lehtësisht të arritshme dhe ofrojnë ato hapësirë të mjaftueshme manovrimi?		
	5	A janë marrë masa për të siguruar hyrje të sigurt për automjetet e shpëtimit për në spitale nga të gjitha drejtimet?		
	6	Është rregullimi i parkimit (paralel, diagonale ose pingul)		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		i sigurt përgjatë anëve të rrugës?		
	7	Janë siguruar zonat e ngarkimit në dyqane dhe restorante pranë rrugës?		
	8	Janë linjat e tramvajit të ndara nga trafiku i mjeteve?		
	9	Nëse jo, është kursi i linjave të tramvajit i qartë, i njohur nga përdoruesit e tjerë të rrugës?		
8. Nevojat e përdoruesve të rrezikuar të rrugës 8.1 Në ndalesat e transportit publik	1	Janë ndalesat të lehta dhe të sigurta e të kuptueshme për këmbësorët (kombinim me vendkalimet për këmbësorë, ndihmësit e kalimit etj.)?		
	2	Janë vendndalimet e autobusit të sinjalizuara dhe të dallueshme nga drejtuesit? Është njohja e garantuar nga një distancë më e gjatë?		
	3	A janë vendndalimet e autobusit të vendosura jashtë karexhatës, aty ku është e përshtatshme?		
	4	Janë zonat ku presin pasagjerët të mjaftueshme?		
	5	Në rastin e rrugës së biçikletave. A është projektuar në mënyrë të sigurt kursi çiklistëve në zonën pranë vendndalimeve të transportit publik?		
	6	Është i nevojshëm ndriçimi? Dhe nëse po, a është i projektuar si duhet?		
8.2 Nevoja të tjera të këmbësorëve	1	Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosura, ku kërkohet më shumë nga trafiku i këmbësorëve?		
	2	Kanë qenë caktuar vendkalimet për këmbësorë për përdorim kolektiv të tilla që të garantohet që rruga nuk do të kalohet në pika të tjera?		
	3	A ka rrezik për të anashkaluar nënkalimet dhe urat për këmbësorë? Janë marrë masa të përshtatshme në vend?		
Nevoja të tjera të këmbësorëve, vazhdim	4	Janë të kërkuara më tej vendkalimet ndihmëse?		
	5	Janë zonat e pritjes për këmbësorët dhe çiklistët të mjaftueshme?		
	6	Janë të mjaftueshme, të mëdha dhe të gjëra vendstrehimet për kalimin e këmbësorëve dhe çiklistëve që qëndrojnë dhe presin?		
	7	Janë vendkalimet e këmbësorëve të vendosura, ku kërkohet më shumë nga trafiku i këmbësorëve?		
	8	A janë kalimet e veçanta mbi strukturat hekurudhore të projektuara në mënyrë të sigurt?		
	9	Është kontakti vizual reciprok i siguruar mes këmbësorëve dhe shoferëve?		
	10	Janë rrugët e këmbësorëve të ndara fizikisht nga trotuare, barriera apo gjelbërime?		
	11	Janë kalimet e këmbësorëve të sinjalizuara dhe të dallueshme nga drejtuesit e mjeteve?		
	12	Janë ishujt qartë të dukshëm dhe të vendosur siç duhet?		
	13	Është ndriçimi i siguruar nëse është i nevojshëm?		
8.3 Çiklistët (vetëm në rastin e objekteve ekzistuese)	1	A ekzistojnë rrugë të veçanta për biçikleta?		
	2	Janë përmasat dhe trotuaret e përshtatshme?		
	3	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. rrugë përmes vendstrehimeve, bllokimet)?		
	4	Është dukshmëria për trafikun e motorizuar e përshtatshme për të parë çiklistët përgjatë rrugës?		
	5	A pengojnë automjetet e parkuara shikueshmërinë e përdoruesve të rrugës për çiklistët?		
	6	A janë pajisur me pjerrësi të ulët pikat ku çiklistët		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr.___nga km ____ deri në km ___, datë ___.___.___				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		ndërpresin rrugët me kryqëzimet?		
	7	Është e drejta e përparësisë e përcaktuar qartë në pikat ku çiklistët vijnë në kontakt me njëri-tjetrin ose me trafikun e motorizuar?		
	8	Është e qartë për automobilistët nëse rruga e biçikletave është një kalimshe ose me dy kalime?		
	9	Janë të avancuara paralajmërimet për karakteristikat që nuk mund të shihen në kohë?		
8.4 Kërkesat e motoçiklistëve	1	Janë motoçikletat një përqindje e shquar e trafikut?		
	2	Ka pajisje ose objekte që mund të destabilizojnë një motor që mund të mënjanohet në sipërfaqen e rrugës?		
	3	A janë shmangur barrierat e kurbëzuara në zonat me shpejtësi të lartë?		
	4	Në zonat që ka të ngjarë që motoçiklistët të dalin nga rruga, a janë anët e rrugës tolerante dhe të mbrojtura në aspektin e sigurisë?		
9. Sinjalet e trafikut, shenjat, ndriçimi 9.1 Sinjalet	1	Janë kufijtë e shpejtësisë të përshtatshëm dhe të shënuar si duhet (fillim, fund, lartësi, vend, zakonisht 50 km/h)?		
	2	A pengohet shikimi nga trafiku ose nga sinjalet?		
	3	Është ndalimi i parakalimit për kamionë, autobusë etj., i hartuar dhe i vendosur siç duhet? A ka shenja paralajmëruese para kryqëzimit që ndalon parakalimin?		
	4	Mund të dallohen dhe të lexohen qartë sinjalet (madhësia e sinjaleve)? Dhe janë sinjalet në përputhje me konventat e Vjenës dhe Gjenevës?		
Sinjalet, vazhdim	5	A ka më shumë se dy sinjale të ndryshme të trafikut në një vend?		
	6	Është sinjalizimi në përputhje logjike? A tregojnë qartë të drejtën e kalimit?		
	7	Është kursi për këmbësorët/çiklistët në kryqëzimet i përshtatur me kushtet aktuale dhe i sinjalizuar qartë?		
	8	Janë në vende të avancuara paralajmërimet për karakteristikat që nuk mund të shihen në kohë?		
	9	Mundet që gjelbërimi të çojë në probleme të sigurisë në qoftë se rritet bimësia (p.sh. si rezultat i mbulimit të sinjalistikës rrugore)?		
	10	Janë sinjalet të vendosura në mënyrë të tillë për të shmangur kufizimin e shikimit nga rrugët hyrëse ose kryqëzimet rrugore?		
	11	Janë sinjalet retro reflektive ose janë ato të ndriçuara natën? Në mes të ditës dhe errësirës, janë sinjalet të kënaqshme lidhur me shikimin?		
	12	Janë panelet shtesë të informacionit uniforme?		
	13	A ka keqkuptim apo devijim të shenjave të trafikut ose paneleve shtesë të informacionit?		
	14	Është siguruar lexueshmëria në distanca të kërkuar? A ka probleme sfondi?		
	15	Kur është e nevojshme të ketë sinjale mbi karexhatë, a janë të vendosura?		
	16	A kanë sinjalet një dimension sipas llojit të rrugës?		
	17	Janë sinjalet të pajisura me kënde të mbrojtura?		
	18	Janë sinjalet në një pozicion të njëjtë, në krahasim me trotuarin?		
9.2 Shenjat	1	A korrespondojnë të gjitha sinjalet dhe shenjat pa		

Faza 3 dhe 4. Lista kontrolluese Rruga urbane kryesore nr. nga km deri në km , datë . .				
Karakteristikat	**Nr.**	**Pyetje**	**Po (v) Jo (X)**	**Komente**
		kontradikta?		
	2	Janë shenjat në rrugë të qarta dhe të njohura?		
	3	Janë shenjat të përshtatshme për funksionin dhe kategorinë e rrugës?		
	4	Kanë të ngjarë shenjat të jenë të efektshme në të gjitha kushtet e pritshme (ditë, natë, lagështi, thatësirë, mjegull, perëndim dhe lindje të diellit)?		
	5	Është detyrimi për të dhënë të drejtën e kalimit i zbatuar nga shenjat në bazë të rregullave në fuqi?		
9.3 Ndriçimi	1	Është rruga e ndriçuar sa duhet?		
	2	Është ndriçimi stacionar i përshtatshëm?		
	3	Është ndriçimi i situatave të veçanta (zona e tranzicionit, ndryshimet nëseksionin tërthor) të projektuara si duhet?		
	4	A mundet ndriçimi rrugor ekzistues të çojë në konflikte në njohjen e treguesit të verdhë (llambat e shkarkimit natriumi)?		
	5	A duhet të ndryshohet ndriçimi, në mënyrë që këmbësorët që kalojnë të jenë të qartë?		
	6	Është kontrasti i nevojshëm i ndriçimit në kryqëzim?		
	7	A mundet ndriçimi i ambientit të paraqesë ndonjë kërkesë të veçantë?		
	8	Mund të shkaktojë probleme ndriçimi stacionar në njohjen e sinjaleve të trafikut ose uniformitetin e rrugës?		
Ndriçimi, vazhdim	9	Janë shtyllat e ndriçimit të vendosura jashtë zonës së sigurisë apo të mbrojtura siç duhet?		
	10	Është ndriçimi i palëvizshëm në kryqëzime/zonat e shërbimit dhe të pushimit i vendosur si duhet?		
	11	Në zonat ku nuk ka ndriçim stacionar, a ka rreziqe të mundshme?		
10. Karakteristikat anësore të rrugës dhe instalimet e sigurisë pasive 10.1 Pajisje të tjera të rrugës	1	Janë parmakët mbajtës apo gardhet të nevojshme për të garantuar sigurinë për këmbësorët?		
10.2 Të mbjellat	1	A ka çfarëdolloj bimësie përgjatë rrugës?		
	2	A do të pengojnë dukshmërinë e sinjaleve të trafikut ose kryqëzimet dhe kalimet për këmbësorë?		
	3	A shkakton lloji i gjelbërimit dhe i mbjelljes acarimin në përdoruesit e rrugës (p.sh. uniformiteti)?		
	4	A mundet gjelbërimi ose rritja e gjelbërimit të çojë në probleme të sigurisë në të ardhmen?		
	5	Është kontakti vizual motorist-këmbësorë-çiklist i kufizuar nga gjelbërimi?		
	6	Është lloji i bimësisë i vjetër përgjatë rrugës dhe mund të çojë në probleme të sigurisë?		
	7	A ka në anë të rrugës lloje bimësie që të udhëzojë shoferët në kthesa në mënyrë të vazhdueshme?		
10.3 Struktura të inxhinierisë civile	1	Është pajtueshmëria e garantuar?		
	2	Janë marrë në konsideratë kërkesat e çiklistëve (p.sh. objektet e ndara të biçikletave)?		
10.4 Instalimet e sigurisë pasive	1	Kemi instalime të sigurisë pasive të ngritura në vende të nevojshme?		

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Gjergj Fishta", mbrapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", tel: 04 24 27 007.
Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2012, është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

Hyri në shtyp më 9.8.2012
Doli nga shtypi më 10.8.2012

Tirazhi: 1200	Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2012

Çmimi 120 lekë